



Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



HARIS JUIN 2022

Numéro 006



Editée par la Cellule d'Etudes et de Recherches en Relations Internationales (CERRI)

Université Alassane Ouattara

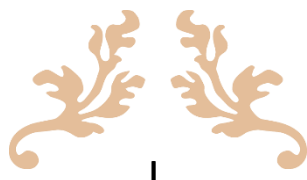
(Bouaké- Côte d'Ivoire)

Histoire et Analyses des Relations  
Internationales et Stratégiques  
(HARIS)

N°006 Juin 2022

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



## Administration de la Revue

**Directeur Scientifique :**  
Professeur M'BRA EKANZA  
Simon-Pierre (Professeur  
Emérite du CAMES,  
Université Félix Houphouët-  
Boigny)

**Directeur de Publication :**  
CAMARA Moritié (Professeur  
Titulaire d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Directeur de Rédaction :**  
KOUAKOU N'DRI Laurent  
(Maître de Conférences  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Coordonnateur de  
Publication :** SILUE Nahoua  
Karim (Assistant d'Histoire  
des Relations Internationales,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Trésorière :** YAO Elisabeth  
(Assistante en Histoire  
économique, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Chargés de diffusion :** KEWO  
Zana (Assistant d'Histoire des  
Relations Internationales,  
Université Péleforo Gon  
Coulibaly, Côte d'Ivoire),

KPALE Boris Claver (Assistant  
d'Histoire des Relations  
Internationales, Université  
Alassane Ouattara, Côte  
d'Ivoire)

**Webmaster :** Ignace ALLABA  
(Maître de Conférences  
Études germaniques,  
Université Alassane Ouattara,  
Côte d'Ivoire)

**Éditeur :** CERRI (Cellule  
d'Études et de Recherches en  
Relations Internationales,  
Université Alassane  
OUATTARA)

**Website :** [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)

**Courriels :** [contact1@revueharis.org](mailto:contact1@revueharis.org)[cerriuao01@gmail.com](mailto:cerriuao01@gmail.com)



## Comité Scientifique

**-M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Felix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

**-Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Jean-Noël LOUCOU**, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

**-Francis AKINDES**, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

**-SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

**-Ousseynou Faye**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

**-Samba Diakité**, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

**-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

**-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

**-GBODJE Sékré Alphonse**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



## Comité de Lecture

-**BATCHANA Essonhanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

-**AKROBOU Agba Ezéquier**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

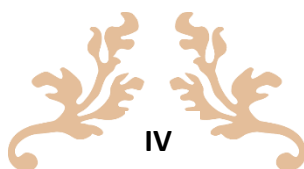
-**Ernest YAOBI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**GUESSAN Benoit**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**GOLE Antoine**, Maître de Conférences d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

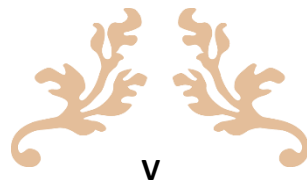
-**BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**N'Guessan Mohamed**, Maître de Conférences d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



## Adresse aux auteurs

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue [www.revueharis.org](http://www.revueharis.org)). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



# Sommaire

**Jean Cottin Gelin KOUMA**

Les stratégies de francisation de l'espace russophone.....7-25

**Thierry DJIFACK**

Délimitation et Démarcation de la frontière Cameroun-Nigeria de 1885 à 2006.....26-37

**Poliny NDONG BEKA II**

Les pratiques marchandes dans la région frontalière Gabon-Cameroun.38-50

**Nadège Ludvine TEDONGMO**

Vulnérabilité maritime des États du golfe de Guinée : lecture de la réalité insécuritaire entre le XVe et le XXe siècle.....51-62

**DIABIGUILE Ali**

L'empire du Mali et le Monde arabe : Une histoire des relations dans la longue durée.....63-71

**Alexis N'DUI-YABELA, Guy Eugène DEMBA, Max-Landry KASSAI**

De l'ambiguïté dans la mise en œuvre du concept de la « Responsabilité de protéger » en République centrafricaine.....72-87

**NOUMBISSIE TCHAMO Daniel B.**

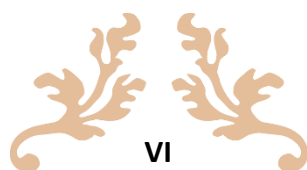
Patriotisme national et lutte contre le terrorisme transnational : cas de *Boko Haram*.....88-103

**Lacina KABORE**

Régulation et protection des publics jeunes dans les médias en contexte de convergence technologique au Burkina Faso.....104-119

**Lacina YEO**

La politique Africaine de la République Fédérale d'Allemagne des origines à nos jours : Un état des lieux.....120-133





## **Vulnérabilité maritime des États du golfe de Guinée : lecture de la réalité insécuritaire entre le XVe et le XXe siècle**

**Nadège Ludvine TEDONGMO**

Université de Dschang-Cameroun, [miklanche@yahoo.fr](mailto:miklanche@yahoo.fr)

### **Résumé**

Le golfe de Guinée aurait-il tourné le dos à la mer ? La question s'est posée avec acuité suite à la multiplication des infractions maritimes dans la région. La montée en puissance de la piraterie maritime, la capacité des pirates à se projeter sans être menacés a fait croire à un État absent de son espace maritime. Pourtant, un regard porté sur la région révèle une conscience maritime ancienne. Les États du golfe de Guinée ont développé une culture et une stratégie maritimes en accord avec leur milieu. Ce dynamisme a cependant été rompu suite aux expériences traumatiques de la traite négrière et de la colonisation. Alors que les indépendances offraient l'opportunité aux jeunes États de se réappropriier ces espaces, ceux-ci ont fait preuve de « cécité stratégique ». L'objectif de cet article est d'expliquer, par le biais d'une démarche chronologique axée sur l'analyse documentaire, les fondements de la vulnérabilité maritime actuelle du golfe de Guinée. Il s'agit d'examiner, autour de deux principales articulations, les influences extérieures et les handicaps endogènes qui ont limité la capacité de projection des États en mer.

**Mots-clés** : Colonisation - Golfe de Guinée-Traite négrière-Vulnérabilité maritime.

### **Abstract**

Has the Gulf of Guinea turned its back on the sea? The question has been raised acutely following the proliferation of maritime offences in the region. The rise of maritime piracy, the ability of pirates to project themselves into being threatened have made people believe in a State absent from its maritime domain. Yet, a look at the region reveals an ancient maritime consciousness. The Gulf of Guinea states have developed a maritime culture and strategy in line with their environment. However, this dynamism was disrupted by the traumatizing experiences of slave trade and colonization. While independence paved the way for young states to reclaim these spaces, they made use of strategic blindness. The objective of this article is to explain, through a chronological approach based on documentary analysis, the foundations of the current maritime vulnerability of the Gulf of Guinea. On the basis of two aspects in this study, the external influences and the endogenous impediments that have deprived states of the ability to project themselves at sea will be examined.

**Keywords**: Colonization-Gulf of Guinea- Maritime vulnerability - Slave Trade.



## Introduction

Le golfe de Guinée est depuis quelques années au centre de l'attention mondiale. Cette région, qui s'était jusque-là illustrée par son potentiel pétrolier et les rivalités entre grandes puissances pour son contrôle ainsi que les tensions frontalières dont celui de Bakassi, se présente désormais comme le nouveau pôle de la piraterie mondiale (Tedongmo, 2019, p.1). La recrudescence des actes de piraterie, l'aisance manifestée par les pirates dans les attaques et leur capacité à se projeter sans être menacés a suscité des interrogations sur la présence de l'État en mer dans le golfe de Guinée. Certains auteurs ont même affirmé que ces États ont tourné le dos à la mer. Pourtant, une rétrospective historique fait état du dynamisme maritime des sociétés africaines de la façade atlantique. J.-P. Chauveau (1986), démontre que les côtes de la façade ouest africaine, celles allant de la Mauritanie au Nigéria, ont été le théâtre d'intenses activités maritimes.

La pêche et le commerce constituaient l'essence de ces activités. Les peuples côtiers ont fait preuve d'ingéniosité technologique dans la construction des outils de navigation et de pêche. J. Devisse (1989) lui emboîte le pas et corrobore son discours. Les peuples africains ont manifesté bien avant le contact avec le monde extérieur, un certain intérêt pour la mer. A. Malaquias (2015) souligne quant à lui que les États côtiers précoloniaux et les empires de l'arrière-pays ont développé des marines puissantes et de fortes cultures maritimes. La dynastie Gobroom en Somalie, le royaume d'Axoum en Érythrée et le royaume du Kongo sont cités en exemples. Z. Afang Ndong (2015) va plus loin.

Elle affirme qu'il a existé chez les peuples de la façade atlantique une conscience maritime vivante. La mer, espace de navigation et de commerce, a d'abord été perçue dans sa dimension spirituelle, tantôt crainte, tantôt vénérée. Cette sacralisation de l'espace maritime a nourri l'idée de puissance et de pouvoir pour quiconque viendrait à le dompter. Cette idée a sans doute guidé les actes d'Aboubakar II.

Ce neveu de Soundiata tente en 1303 une conquête de l'Atlantique (J. Ki-zerbo, 1972, p. 135.). On ne le revit jamais. Cette action, qualifiée par certains de légende, atteste d'une possible aventure hauturière au sein de l'Afrique précoloniale. Les différents discours sur la « maritimité » du golfe de Guinée attestent de solides traditions maritimes bien avant sa « supposée découverte » par Vasco De Gama. Dans ce contexte, l'on est en droit de se demander pourquoi les États postcoloniaux, héritiers de ces traditions, ne sont pas des puissances maritimes ? Comment comprendre ce faible intérêt des États face à une mer pourtant omniprésente dans leur quotidien ? L'objectif de cette contribution est d'analyser les catalyseurs historiques de la vulnérabilité maritime actuelle du golfe de Guinée.

Ce travail tente, par le biais d'une approche chronologique fondée sur l'analyse documentaire d'examiner les influences extérieures et les handicaps endogènes qui ont privé les États de la capacité de se projeter amplement en mer. Ce travail se construit autour de deux axes. Le premier montre que les expériences brutales de la traite négrière et de la colonisation ont durablement marqué les consciences et ont déconstruit le lien préétabli entre les peuples et l'environnement marin.

Dans le second axe, nous indiquons que les États postcoloniaux ont péché par une vision étriquée des

enjeux maritimes, ce qui justifie les errements stratégiques dont ils ont fait preuve.

## **1. La déconstruction des rapports ancestraux entre l'Afrique et son espace maritime par le biais de la Traite négrière et la Colonisation**

Il y'a des évènements capables de bousculer un ordre préétabli et de perturber la mémoire d'un peuple. La traite négrière et la colonisation sont de ceux-là. Ces deux phénomènes historiques, par le biais de la violence qui les a caractérisés, ont déstructuré les sociétés africaines et perturbé leur mode de fonctionnement.

### **1.1. Le cataclysme négrier**

Les peuples du golfe de Guinée ont très tôt pris conscience de l'importance et de l'influence sur leur quotidien de l'immensité liquide qui les entourait. Ils ont d'ailleurs cherché à appréhender cet espace à travers des symboles et des interprétations explicatives. La mer leur apparaissait alors sous une forme duale, à la fois comme un danger qu'incarnait la divinité spirituelle des eaux « Mami Watta » en Afrique du Centre et du Sud ou « Yémaya » en Afrique de l'Ouest, et/ ou comme un bien ou une source de bien (Z. Afang Ndong, 2015, p. 22-23.).

Cette mer bienfaitrice et nourricière était le lieu de captation des richesses. L'activité maritime dominante était la pêche. Les peuples côtiers de la façade atlantique ont développé toute une industrie halieutique à partir des moyens et techniques appropriés : pirogues, filets et pagaies. Les produits de la pêche étaient non seulement destinés à la consommation personnelle, mais également au commerce avec l'hinterland.

Cette relation quasi fusionnelle des peuples africains précoloniaux avec la mer a été rompue suite au

contact avec les Européens. Plus que l'introduction de nouvelles activités commerciales, l'arrivée des Européens a entraîné un chambardement immense en ce qui concerne le maintien et la survie des activités maritimes locales, singulièrement avec l'initiation de la déportation outre-Atlantique des Africains.

L'itinéraire des négriers s'articulait autour de trois grands pôles : l'Europe où ils s'approvisionnaient principalement en produits manufacturés qui étaient échangés contre les captifs en Afrique. Ces derniers étaient vendus en Amérique et aux Antilles pour répondre à la demande en main d'œuvre dans les plantations de canne à sucre, de coton et de café. Le golfe de Guinée, baptisé « côte des esclaves », a été un espace important de ce trafic. Plusieurs centres notamment Badagry au Nigéria, Cabinda en RD Congo, Cape coast au Ghana et Luanda en Angola ont été les points de départ de millions d'Africains triés, classés et choisis parmi les plus actifs, les plus dynamiques et les plus productifs de leurs classes respectives.

Entassés dans des bateaux dont la plupart avaient des dénominations chrétiennes, ceux-ci s'engageaient pour un long périple maritime dont beaucoup n'ont pas survécu. La mer a donc constitué la principale plateforme de ce commerce honteux.

La pratique de la traite a éteint le dynamisme des foyers maritimes historiques. En effet, l'état de guerre chronique, provoqué par la chasse aux captifs, a tenu en alerte permanente, tout en les détournant de leurs activités coutumières, les différents groupes ethno-démographiques (A. D. Ogoulat, 1998, p. 590).

Le désir d'échapper aux négriers a poussé les populations riveraines de l'Atlantique à abandonné leurs activités pour pénétrer dans l'hinterland (S. Ndong Atok, 2019, p.

9). Par ailleurs, la côte fut transformée en marché, un espace dédié au commerce des « hommes » (Z. Afang Ndong, 2015, p. 29). Cette situation serait selon A-D. Ogoulat (1998, p. 592) à l'origine d'un traumatisme profond vis-à-vis de l'immensité océanique et constituerait de fait l'obstacle de fond au retour effectif des Africains en mer. Z. Afang Ndong (2015, p. 30) partage ce point de vue lorsqu'elle affirme que « ce traumatisme qui couvrira quatre siècles sera entretenu d'une certaine façon jusqu'aux étapes postcoloniales ».

## **1.2. Colonisation et dépossession maritime des peuples côtiers**

Au XIXe siècle, la traite négrière est rendue obsolète par la révolution industrielle en plein essor en Europe. Les transformations technologiques, le boom de la productivité et l'accumulation du capital modifient les exigences de l'économie occidentale. Celle-ci a besoin pour sa survie non plus d'importer la main-d'œuvre, mais d'acquérir et de sécuriser des pôles d'approvisionnement et débouchés. Ceci ouvre la voie à de vastes campagnes d'occupation du territoire qui bousculent les rapports préexistants.

Les chefs locaux, interlocuteurs privilégiés entre la côte et l'hinterland, sont dessaisis de ce rôle. Tel est le cas des chefs Duala qui voient foulés au pied l'un des privilèges acquis lors de la signature du traité de protectorat. Par arrêté du 19 juin 1895 signé du gouverneur Von Puttkamer, il leur est interdit d'exercer tout commerce sur la Sanaga, la voie fluviale qui ouvrait l'accès aux pays basa et Yaoundé (R. Gouellain, 1975, p. 118).

Cette dépossession est justifiée dans le Mémoire de la Chambre de Commerce de Hambourg adressé au Chancelier allemand Otto Von Bismarck comme suit :

L'intérieur de l'Afrique centrale avec sa population dense de consommateurs potentiels et ses grands marchés décrits par les voyageurs offre des débouchés particulièrement intéressants pour les produits industriels européens (...). La mise en valeur de ce marché aux bénéfices de l'industrie allemande, qui a justement besoin d'exportations, est donc de la plus grande importance ; mais elle est rendue aussi difficile que dans les colonies étrangères, à cause des tribus nègres indépendantes qui habitent la côte. Les noirs du Cameroun par exemple ne laissent pénétrer aucun blanc dans l'intérieur au-delà de l'embouchure...il faudra donc, en vue du développement des ventes de marchandises européennes, que les Européens entrent en contact direct avec les noirs de l'intérieur ; ce contact cependant ne sera possible que si la côte est dans la possession d'une puissance européenne ; et ce sera la puissance occupant cette côte qui se taillera la part du lion dans ce commerce. (L. Harding, 2017, p.11).

Les comptoirs commerciaux des Duala sont supprimés et remplacés par des établissements tenus par les Européens. En 1899, on dénombre 41 comptoirs de commerce et 92 en 1900<sup>1</sup>. Les échanges commerciaux sont gérés par des compagnies étrangères, les chargeurs réunis, la société Delmas-Vieljeux, la Société Navale de l'Ouest et autres pour ce qui est de la France (L. E. Ndjambou, 2004). Entre 1884 et 1900, la douane est retirée aux quatre rois de la côte et mise sous tutelle de l'État du Reich allemand puis sous contrôle de la France et de la Grande-Bretagne à partir de 1919<sup>2</sup>.

Les populations conquises sont détournées de leurs activités traditionnelles et soumises à la production de matières premières

---

<sup>1</sup>Informations recueillies au Musée maritime de Douala, août 2021.

<sup>2</sup>*Ibid.*

nécessaires au fonctionnement des industries européennes. Pour ce qui est des Duala, R. A. Austen et J. Derrick (1999, p. 108) soulignent qu'ils sont passés de commerçants à planteurs. M. Woermann explique ce choix comme suit :

Le commerce et l'apparition de blancs intéressés uniquement à l'échange a perverti les africains et les ont détournés de la production pour faire surgir en leur cœur le désir de devenir « trader » comme les blancs et pouvoir s'enrichir rapidement par le commerce... La colonisation à venir devait insister sur l'éducation des africains au travail, pour leur propre avancée et pour les profits de l'économie du Reich (L. Harding, 2017, p. 12).

Les matières premières sont acheminées vers les côtes via un réseau d'infrastructures de communication terrestre et ferroviaire, tous orientés vers la mer. Comme souligné par Tarik Dahou (2009, p. 8), « Avec la colonisation, un État moderne s'est construit, dédié à l'exploitation des ressources continentales et à leur transfert en métropole par voie maritime ».

Ali Kamal-Deen (2014, p. 39) précise cependant que ces faits historiques ne doivent pas être perçus sous le seul prisme des exigences socio-économiques des nations européennes. Bien au contraire, elle est le résultat d'une pensée stratégique articulée autour de la puissance maritime développée par Alfred Thayer Mahan (2014, p. 39).

Selon cet auteur, la puissance navale, la conquête et le commerce sont non seulement les instruments inséparables de la puissance et de la prospérité des États mais aussi des facteurs d'une hégémonie à l'échelle internationale (A. Thayer Mahan, 1890, cité par A. Kamal-Deen, 2014, p. 40.)

Cette pensée de Mahan se trouve être au cœur de la colonisation, du désir des nations de contrôler de vastes territoires. Le golfe de Guinée part sa position stratégique et ses ressources, est devenu un lieu d'expression du « sea power », une source de convoitise, de rivalités qui se sont dénouées lors de la Conférence de Berlin de 1884-1885<sup>3</sup>.

Les principaux termes de cette conférence révèlent les ambitions maritimes des colonisateurs particulièrement les articles 4 et 5 portant respectivement sur le principe de l'hinterland et la liberté de navigation sur les fleuves Congo et Niger. Il est clair à la lecture de ces articles que les côtes étaient d'une importance capitale pour les nations industrielles européennes d'où l'attention particulière portée par la Grande-Bretagne aux colonies ayant une ouverture maritime et la France dont les ensembles coloniaux de l'AEF et de l'AOF étaient rattachés à la mer.

## **2. Les errements stratégiques des États postcoloniaux**

L'accession à la souveraineté internationale a été l'opportunité offerte aux jeunes États indépendants de se réapproprier leur territoire et d'y exercer leur autorité. Si le maillage territoriale a été effectif sur terre, force est de constater que le domaine maritime est resté en marge du processus. Malgré une bonne volonté manifeste, les États ne sont pas parvenus à véritablement marquer leur emprise sur leurs marges maritimes.

### **2.1. Des politiques de maritimisation déficientes**

Malgré les pesanteurs historiques, les États africains ont néanmoins tenté au lendemain des

---

<sup>3</sup>Cette conférence avait pour but d'entériner les territoires conquis et définir les modalités d'occupation des espaces « libres ».

indépendances de reprendre la main sur leur espace maritime par la construction des ports et le développement de leur propre armement. Dans l'ombre des compagnies européennes, des compagnies nationales ont vu le jour. Il s'agit de la Black Star Line du Ghana (1957), la Nigérian National Shipping Line (1957), la Société Ivoirienne des transports maritimes (1967), la Compagnie Béninoise de la Navigation Maritime (1974), la Société Togolaise de Navigation Maritime (1979), la Cameroon Shipping Lines S. A. et bien d'autres (L. E. Ndjambou, 2004). Ces compagnies, pleines d'ambition<sup>4</sup>, se sont rapidement affiliées à la West African Lines Conference (WALCON) contrôlant l'essentiel du trafic entre l'Afrique et l'Asie.<sup>5</sup>

En 1975, un nouveau pas est franchi avec la création de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (C.M.E.A.O.C/T.M.). Cette conférence avait pour objectif de construire les bases d'une stratégie régionale commune en matière de transport maritime. La réalisation de ces objectifs reposait sur trois organes spécialisés, l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (A.C.N.M.A.)<sup>6</sup>, l'Union des Conseils nationaux des Chargeurs Africains (U.C.C.A.)<sup>7</sup> et l'Association de

<sup>4</sup>L'objectif de ces compagnies était d'assurer au moins 40% du fret maritime mondial.

<sup>5</sup>Pour A. Didier Ogoulat, l'adhésion de ces compagnies à la WALCON est un exploit en ce sens qu'il s'agit d'une conférence fermée. Le nombre de compagnies adhérentes est limité, ceci pour s'assurer le contrôle d'une aire commerciale et sécuriser les investissements. A. D. Ogoulat, « Géographie politique de... », p. 467.

<sup>6</sup>Elle avait pour mission de favoriser l'instauration d'une coopération fructueuse et harmoniser les activités ainsi que la politique commerciale des compagnies pour une exploitation optimale de leurs capacités de transport.

<sup>7</sup>Elle avait la charge de gérer les relations économiques entre les États et les organismes

Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (A.G.P.A.O.C.)<sup>8</sup>. À ces principaux organes furent associées deux académies maritimes, le Collège des Nautiques d'Accra et l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan. Ces deux académies avaient à leur charge la formation des cadres et le développement des recherches dans tous les domaines relatifs au milieu marin (A-D. Ogoulat, p. 489).

L'euphorie de l'appropriation du secteur maritime par les États du golfe de Guinée a été cependant de courte durée. Frappés de plein fouet par la crise qui a conduit au plan d'ajustement structurel (PAS), ceux-ci se sont résignés à s'en remettre aux opérateurs privés à la fin des années 1980. Deux compagnies européennes se sont rendues maîtres du transport maritime dans la région à savoir la française Delmas (Groupe Bolloré-Delmas) et la danoise Maersk Sealand (Groupe Möller-Maersk).

L'échec des politiques de maritimisation des États du golfe de Guinée tient à de mauvais calculs stratégiques. Jaloux de leur souveraineté, les jeunes États ont fait le choix d'évoluer de façon solitaire sans tenir compte de leurs capacités financière et économique. La mer nourricière et source de profits n'a pas été pensée comme un pilier de développement par les chefs d'États africains et comme un élément d'affirmation sur la scène mondiale. Les différents éléments de réponse que la mer pouvait apporter aux problèmes liés à l'évolution des jeunes États africains n'ont pas été clairement perçus aux lendemains des indépendances. Ceci tiendrait selon certains auteurs d'un certain atavisme historique.

partenaires des autres régions ainsi que d'œuvrer à la répartition des cargaisons sur la base de la clé 40/40/20.

<sup>8</sup>L'A.G.P.A.O.C était chargée des politiques d'investissement et d'équipement des ports de la sous-région

Selon Charles Ukeje et Wullson Mvomo Ela (2013, p.16) : « conçus dans une perspective purement utilitaire et dans un contexte géoéconomique mondial, les États africains postcoloniaux formés à partir des anciens territoires coloniaux semblent avoir été privés dès le départ de toute capacité réelle d'exercer la souveraineté sur les territoires maritimes ».

Cette absence de vision des enjeux liés à la mer explique l'échec de la stratégie régionale de maritimisation amorcée dès la création de la C.M.E.A.O.C/T.M (Ogoulat, 2005). Avec cette disparition en 1995, de la presque totalité des flottes marchandes d'émanation régionale, c'est la relative animation de ce secteur de l'Atlantique par les riverains eux-mêmes qui prenait fin (Ogoulat, 2005).

## **2.2. La faiblesse des dispositifs de sécurisation des espaces maritimes**

Selon Assis Malaquias (2016), l'Afrique est une grande île entourée d'eau. Pourtant, le domaine maritime africain n'a pas bénéficié du degré de priorité qu'il mérite. Assis Malaquias (2015)<sup>9</sup>explique cette négligence par une mauvaise perception de la sécurité et de la nature de l'Etat africain :

D'après les planificateurs militaires et les décideurs, les domaines qui ont besoin d'être protégés sont : les frontières terrestres et le siège du pouvoir. Les forces armées africaines sont organisées en conséquence. Le domaine maritime est une réflexion après coup. Il n'est pas perçu comme étant vital pour l'intégrité territoriale ou la survie du régime. La sécurité maritime est donc l'un des domaines les plus négligés de la formulation africaine de la politique sur la sécurité nationale.

L'ignorance de ce paramètre par les États du continent a conduit à de graves erreurs stratégiques, en l'occurrence, l'adoption d'une vision de la sécurité principalement orientée vers les préoccupations terrestres. Englués dans les contestations de légitimité et les conflits à répétition, les États riverains du Golfe de Guinée ont pour ainsi dire occulté la marge maritime de leur politique sécuritaire.

Les marines nationales ont été le parent pauvre des armées africaines. Ces forces sont pourtant indispensables dans les politiques de puissance et la sécurité de l'État. Quatre missions essentielles leurs sont dévolues à savoir la mission de dissuasion « qui consiste en un attentisme vigilant ; le maniement des crises, et la protection des zones économiques exclusives et des installations off-shore », la maîtrise des mers principalement des voies de communication, la projection de puissance et la présence (O. De Sault, 2005).

A ces missions correspondent des moyens particuliers qui déterminent la dimension de la marine des États. En fonction de ces moyens, O. De Sault (2005) établit une classification des marines qui vont des marines de dimension mondiale à des marines symboliques. Mis à part le Nigéria qui appartient à la catégorie des marines de surveillance, les autres États du Golfe de Guinée disposaient avant l'éclosion de la violence en mer, de quelques vedettes obsolètes. La vétusté du matériel réduit les activités de ces marines à un rôle symbolique. Incapables de veiller au contrôle des eaux territoriales, elles ne remplissent tout au plus, qu'un rôle de police côtière avec leurs vedettes. B.O.G. Nwanolue et V. Chidubem,(2011,p. 7) déplorent également la qualité médiocre de la formation des marins africains, en totale inadéquation avec les exigences toujours plus grandes du domaine marin.

---

<sup>9</sup> Interview réalisée par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique le 30 juin 2015 disponible sur le site <https://africacenter.org>.

### 2.3. La faible domestication des législations internationales

La communauté internationale a adopté un ensemble d'instruments juridiques dont la prise en compte des dispositions pertinentes dans les législations nationales permet de protéger les espaces maritimes des États. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) dite Convention de Montego Bay définissant les zones d'influence en fixant le cadre juridique de l'appropriation des espaces maritimes, la CNUDM, la convention SOLAS et la convention SUA visant la lutte contre la piraterie et le vol à main armée ; la convention de Vienne de 1988, relative à la lutte contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes et la CNUDM de 1982, l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons chevauchant et grands migrateurs de 1995, l'Accord de conformité de la FAO de 1993, le code de conduite de la FAO pour une pêche responsable ainsi que le plan international de la FAO visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN<sup>10</sup> de 2001, en matière de conservation, gestion des ressources halieutiques et de lutte contre la pêche INN ( M. M. Yapo, 2013, p. 147).

Ces différents textes offrent un cadre général pour ce qui est de l'occupation du milieu marin, la qualification des infractions, leur criminalisation, la compétence juridictionnelle applicable, les mesures de coercition et la coopération internationale. Il revient à chacun d'aménager sa législation interne pour l'adapter aux recommandations internationales.

Les États du golfe de Guinée se sont montrés réticents soit à la ratification des textes, soit leur transposition dans les textes internes,

---

<sup>10</sup>Pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

créant ainsi un vide juridique favorable aux criminels.

La convention de Montego Bay le 30 avril 1982 fixe « le cadre juridique de l'appropriation des espaces maritimes par les États en exposant notamment leurs droits d'exploitation des différentes strates océaniques (colonne d'eau, sol et sous-sol) » (M-L. Bonifassi 2015, p. 4). Elle reconnaît quatre grandes zones à savoir les espaces soumis à la souveraineté de l'État côtier, les espaces maritimes soumis à la juridiction d'un État côtier, les espaces servant aux communications, les espaces maritimes internationaux<sup>11</sup>. La convention de Montego Bay, devenue effective en Droit International en 1994<sup>12</sup>, a surtout consacré la territorialisation des espaces maritimes côtiers amorcée par les États. Bien que ratifié par la plupart des États du golfe de Guinée, son application s'avère cependant difficile<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup>Pour chaque grande zone correspond des espaces particuliers. Les espaces soumis à la souveraineté des États regroupent les eaux intérieures qui sont le prolongement du territoire terrestre de l'État, la mer territoriale qui est la zone de mer adjacente aux côtes d'un État et les eaux archipélagiques. Les espaces maritimes soumis à la juridiction d'un État côtier comprennent la zone contigüe s'étendant jusqu'à 12 milles nautiques au-delà des eaux territoriales, la Zone Economique Exclusive qui s'étend elle jusqu'à 200 milles nautiques au large des côtes et le plateau continental. Les espaces maritimes internationaux sont essentiellement la haute mer et les fonds marins internationaux et les espaces servant aux communications sont les détroits et les canaux internationaux.

<sup>12</sup>Son entrée en vigueur n'intervient qu'en novembre 1994, à la suite d'un amendement en profondeur des dispositions les plus contestées par les pays industrialisés.

<sup>13</sup> S. S. Ndutumu (2012, p. 61-62) et J. Ndoutoume Ngome (2010, p. 163-164) expliquent les difficultés de délimitation par la configuration géographique complexe du golfe de Guinée. La région présente en effet une concavité très prononcée à certains endroits notamment au niveau du Cameroun qui subit de fait un enclavement de ses espaces maritimes. Par ailleurs, la proximité de l'île de

De nombreux États refusent d'appliquer le droit tel quel, ce qui engendre de nombreux conflits. En témoigne la longue dispute entre le Cameroun et le Nigéria au sujet de la frontière maritime commune. Bien qu'aujourd'hui réglé, ce conflit a créé un contexte de méfiance qui entravait une véritable coopération entre les deux pays (Th. Vircoulon 2012).

L'absence de surveillance des frontières maritimes et le déficit de coopération entre les États du golfe de Guinée ont créé des espaces de non droit mis à profit par de nombreux criminels pour commettre leur forfait. Le Golfe de Guinée est ainsi devenu un espace ouvert à divers trafics en l'occurrence à la contrebande, les trafics d'armes et de drogue qui constituent les facteurs aggravant de l'insécurité maritime.

La CNUDM et la convention SUA<sup>14</sup> ainsi que ses trois protocoles additionnels régissent la piraterie maritime et le vol à main armée à l'encontre des navires. Ces textes ont la particularité de définir la menace, de la criminaliser, de spécifier les mesures de répression, les procédures judiciaires et la coopération. La CNUDM a été ratifié par la plupart des États.

Cependant, peu d'entre eux ont modifié leur droit interne afin de faire appliquer les dispositions de cette convention. Concernant la piraterie maritime et sa répression, les législations sont restées muettes. Le Cameroun comme la plupart des pays de l'Afrique centrale, brille par l'absence de définition du crime de

---

Bioko prive le pays de toute projection vers la mer.

<sup>14</sup> La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation (Convention SUA) et ses trois protocoles additionnels sont complémentaires de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle offre les garanties de protection de la sûreté et de la sécurité maritime du golfe de Guinée en requalifiant par exemple les menaces comme la piraterie maritime et les sanctions applicables.

piraterie dans son droit pénal, ou l'inadéquation de cette définition par rapport à celle retenue par le CNUDM (M. Pendoue, 2016, p. 95). En Afrique de l'Ouest, la piraterie n'apparaît même pas dans les législations étatiques. Selon R. Tiwang Watio et L. Messan (2014, p.5), seul le Sénégal a modifié sa législation en l'actualisant.

Quant à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation (Convention SUA) et ses trois protocoles additionnels, ils ont été très peu ratifiés malgré leur pertinence. Le manque d'engouement des États pour cette convention peut se justifier par des éléments d'atteinte à la souveraineté des États et aux limites financières<sup>15</sup>.

## Conclusion

La mer est une réalité omniprésente dans l'histoire du golfe de Guinée. Elle a façonné les modes de vie des peuples côtiers qui en accord avec leur milieu, ont développé des stratégies de captation de richesse et de navigation. La mer a également été le canal de la rencontre entre ces peuples et le monde extérieur. Cette rencontre, fondée sur les échanges de biens, a progressivement muté vers le commerce des hommes. La Traite négrière qui débute au XV<sup>e</sup> siècle marque le premier moment de rupture entre les populations côtières et le

---

<sup>15</sup> Concrètement, la Convention SUA nécessite que les États parties adoptent une stratégie coopérative, une collaboration étroite dans des secteurs clés comme le partage d'information avec d'autres États, la mise en place des procédures d'extradition, de poursuite et d'emprisonnement des pirates. Ceci ne peut se faire que si des aménagements sont effectués au niveau des textes nationaux et des procédures d'uniformisation engagées sur le plan régional pour enlever toute impunité aux pirates. Ces différentes recommandations qui sont susceptibles de porter atteinte à la souveraineté des États et impliquent des dépenses additionnelles ne sont pas particulièrement appréciées par les uns et les autres.



milieu marin. Pourchassés, ces dernières ont abandonné leur cadre de vie et les habitudes pour se réfugier dans l'hinterland.

Parallèlement s'est instaurée une crainte envers le milieu marin désormais considéré comme vorace. La Colonisation qui suit a accentué la déconstruction de l'ordre préétabli et instauré des façons de faire qui ont rompu la dynamique engagée. Les indépendances offraient l'opportunité aux États de se réapproprier leurs espaces maritimes. Malgré une bonne volonté manifeste, les pays du golfe de Guinée ne sont parvenus à se construire une identité maritime.

La gouvernance de l'espace maritime est restée faible. Alors que les flux économiques imposaient au moins une présence permanente de la police maritime, les marines sont restées moribondes, dépourvues de grande capacité d'action. Sur le plan juridique, les États du Golfe de Guinée n'ont pas fait montre d'une domestication conséquente des législations internationales.

Par ailleurs, la non territorialisation des frontières maritimes, selon les principes arrêtés par la Convention de Montego Bay de 1982, a accentué la vulnérabilité des États et permis parallèlement la prolifération d'actes illicites comme les trafics de drogue et d'armes et la piraterie maritime.

La recrudescence de cette menace constitue parallèlement l'élément déclencheur du sursaut étatique. Malmenés, défiés par les pirates, les États ont pris des mesures nécessaires pour marquer leur emprise sur cet espace longtemps négligé.

## Références bibliographiques

### 1. Ouvrages

AUSTEN Ralph A. & DERRICK Jonathan, 1999, *Middlemen of the Cameroons Rivers. The Duala and their Hinterland, c. 1600-c. 1960*, Cambridge, Cambridge University Press, 268 p.

EL HOUDAIGUI Rachid, 2015, *La façade Atlantique de l'Atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, Rabat, OCP Policy Center, 167 p.

KI-ZERBO Joseph, 1972, *Histoire de l'Afrique noire*, Paris, Hatier, 702 p.

NDUTUMU Sylvain Serges, 2012, *Géopolitique maritime du golfe de Guinée au XXI<sup>e</sup> siècle*, Paris, l'Harmattan, 149 p.

GOUELLAIN René, 1975, *Douala. Ville et histoire*, Paris, Institut d'ethnologie, 407 p.

OGOULAT Albert Didier, 2001, *Géographie de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 623 p.

PENDOUE Materné, 2012, *La sécurité et Sûreté maritime au golfe de Guinée « cas du Cameroun » «Analyse-Stratégie»*, éditions Lulu, 128 p.

UKEJE Charles & MVOMO ELA Wullson, 2013, *Approche africaine de la sécurité maritime: cas du Golfe de Guinée*, Abuja, Friedrich-Ebert-Stiftung, 50 p.

### 2. Articles

AFANG NDONGZita, 2015, « Construction de l'identité géopolitique maritime de la façade afro-atlantique », dans El Houdaigui, R., *La façade Atlantique de l'Atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, Rabat, OCP Policy Center, p. 17-37.

CHAUVEAU Jean-Pierre, 1986, « Une histoire maritime africaine est-elle

possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XVI<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'études africaines*, n°101-102, p. 173-235

DEVISSE Jean, 1989, « Les Africains, la mer et les historiens », *Cahiers d'études africaines*/Volume 29/Numéro 115/, p. 397-418.

NDOUTOUME NGOME Jonathan, 2010, « Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée », in NTUDA EBODE, Joseph Vincent, (dir.), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, p. 159-182.

OGOULAT Albert Didier, 1998, « Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui. Quelques aspects géopolitiques et géostratégiques », *Norois*, t.45, n°180, p. 587-607.

OGOULAT Albert Didier, 2009, « Les richesses maritimes du golfe de Guinée: ressources d'un espace stratégique et polémique », in EWANGUE Jean Lucien (dir), *Enjeux géopolitiques en Afrique centrale*, Paris, l'Harmattan, p. 143-149.

WATIO TIWANG Raphaël & MESSAN Lawson, 2014, « La piraterie maritime dans le golfe de Guinée », *Neptune.revue, centre de droit maritime et océanique*, Université de Nantes, Vol. 20, p. 1-14.

### 3. Thèses et mémoires

KAMAL-DEEN Ali, 2014, "Maritime security cooperation in the Gulf of Guinea: prospects and challenges", thesis in Philosophy, University of Wollongong, 585 p.

NDONG ATOK Sylvain, 2019, "L'intégration régionale maritime en Afrique centrale face au challenge de la conflictualisation thalassique: une analyse diplomatique-stratégique", thèse de doctorat en Relations Internationales, Université de Yaoundé II/Institut des Relations

Internationales du Cameroun, 477 p.

OTSA'ANGUEMA Daenis, 2015, "Sécurité et sûreté maritimes dans le Golfe de Guinée", thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 509 p.

TEDONGMO Nadège Ludvine, 2019, "Piraterie maritime et gestion des défis sécuritaires dans le golfe de Guinée", thèse de doctorat en Histoire, Université de Dschang, 426 p.

YAPO Marina Madel, 2013, "La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria", Programme de bourses de recherche des Natios Unies-Fondation Nippone du Japon, 211 p.

### 4. Sources internet

BONIFASSI Marie-Laure, « Montego Bay: 30 ans après. Appropriation et exploitation des espaces maritimes : États des lieux, droit, enjeux », [cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr), consulté le 24/11/2015.

CORMIER-SALEM Marie-Christine & DAHOU Tarik, 2009, « La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global », *Politique africaine* (N°116), p. 5-22, <http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2009-4-page-5.htm> consulté le 07/12/2015.

HARDING Léonhard, 2017, « Le Cameroun par les sources : le début de la servitude. Le Cameroun sous domination allemande », [https://www.academia.edu/35394629/Le\\_Cameroun\\_par\\_les\\_sources\\_le\\_d%C3%A9but\\_de\\_la\\_servitude\\_Le\\_Cameroun\\_sous\\_domination\\_allemande\\_](https://www.academia.edu/35394629/Le_Cameroun_par_les_sources_le_d%C3%A9but_de_la_servitude_Le_Cameroun_sous_domination_allemande_), consulté le 26/05/2022

MALAUQUAIS Assis, 2016, « Maritime Strategy in Africa », *Conference Africa Center for Strategic Studies* consulté le 22/05/2022.

NDJAMBOU Léandre Edgard, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports

d'Abidjan et de Cotonou », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 226-22, avril-septembre 2004,  
<http://journals.openedition.org/com/555>, consulté le 22/05/ 2022.

NWANOLUE B.O.G. &CHIDUBEM IWUOHA Victor, "Maritime security in the Gulf of Guinea: a territorial challenge to Nigeria's security and strategic development",  
[https://ecitydoc.com/download/maritime-security-in-the-gulf-of-guinea\\_pdf](https://ecitydoc.com/download/maritime-security-in-the-gulf-of-guinea_pdf), consulté le 02/05/2022.

OGOULAT Albert Didier, « Géostratégie et polémologie dans l'espace Atlantique centre-oriental : le cas du Golfe de Guinée », <http://www.stratisc.org> consulté le 18 avril 2015.

OSODI George, 2008, "Bakassi's displaced in flux peninsula vulnerable », IRIN humanitarian News and analysis, Abuja,  
<https://www.thenewhumanitarian.org/fr./node/243675> consulté le 22/05/2022.

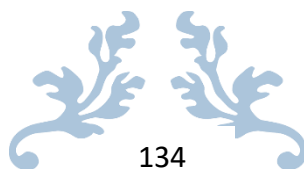
SAULT DE Olivier, 2005, « Qu'est-ce qu'une marine ? », [www.institut-strategie.fr/strat\\_048\\_de\\_Sault.htm](http://www.institut-strategie.fr/strat_048_de_Sault.htm) consulté le 22/05/2022.

VIRCOULON Thierry, 2012, "Pirates of the Guinean. How West Africa is replacing Somalia as the new pirate lair",  
<http://www.crisisgroup.org/en/regions/africa/op-eds/vircoulon-pirates-of-the-guinean.aspx>, consulté le 22/05/2022.

Numéro 006 Juin 2022  
Histoire et Analyses des Relations Internationales  
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations  
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053





HARIS N°006 Juin 2022