

ÉTUDE PROSPECTIVE ET STRATEGIQUE

Golfe de Guinée : enjeux et défis d'une architecture africaine de sûreté et sécurité maritimes

16 septembre 2016

N° CHORUS : 2013 1050 101741 – EJ 1600018500



Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique Équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée – OBS 2011-54

Le ministère de la Défense fait régulièrement appel à des études externalisées auprès d'instituts de recherche privés, selon une approche géographique ou sectorielle, visant à compléter son expertise interne. Ces relations contractuelles s'inscrivent dans le développement de la démarche prospective de défense qui, comme le souligne le dernier Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, « *doit pouvoir s'appuyer sur une réflexion stratégique indépendante, pluridisciplinaire, originale, intégrant la recherche universitaire comme celle des instituts spécialisés* ».

Une grande partie de ces études sont rendues publiques et mises à disposition sur le site du ministère de la Défense. Dans le cas d'une étude publiée de manière parcellaire, la Direction générale des relations internationales et de la stratégie peut être contactée pour plus d'informations.

AVERTISSEMENT : Les propos énoncés dans les études et observatoires ne sauraient engager la responsabilité de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie ou de l'organisme pilote de l'étude, pas plus qu'ils ne reflètent une prise de position officielle du ministère de la Défense.

SOMMAIRE

Introduction	4
1. Le processus de Yaoundé	7
2. Les enjeux de Lomé	10
Conclusion	13

Introduction : un carrefour maritime en quête de gouvernance

L’insécurité maritime, en essor depuis le tournant des années 1990, demeure l’une des menaces majeures à la sécurité et à la stabilité économique des États riverains du golfe de Guinée ; tant pour ceux situés sur le littoral, que ceux enclavés dans l’arrière-pays, qui dépendent également du commerce maritime pour leurs importations et leurs exportations¹. Ce défi sécuritaire dans le golfe de Guinée, prend la forme d’attaques – en moyenne une par semaine –, contre les navires transportant les produits pétroliers ou contre les installations d’extraction d’hydrocarbures situés en off-shore. Ce sont aussi des prises d’otages, des vols à mains armées et des détournements de cargaisons de pétrole brut. Depuis dix ans, près de 600 attaques, en haute mer ou dans les eaux territoriales des États riverains, ont été enregistrées. Si le nombre d’incidents déclarés semble stagner, les attaques sont devenues plus violentes avec le recours par les assaillants aux armes de guerre et à une logistique conséquente pour acheminer les cargaisons d’hydrocarbures dérobées. En 2011, une mission d’évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée avait estimé le coût économique de l’insécurité maritime à deux milliards de dollars américains de perte par an pour l’ensemble des économies de la sous-région². Bien qu’elle fragilise en premier lieu les perspectives de développement des pays riverains, l’insécurité maritime dans le golfe de Guinée est aussi un défi planétaire³, en raison du statut géopolitique de ce carrefour maritime. En effet, avec ses réserves estimées à 24 milliards de barils en 2014, le golfe de Guinée est de loin la première région pétrolière africaine, et une zone d’intérêt pour les puissances extérieures en quête d’une sécurisation de leurs approvisionnements énergétiques⁴.

-
1. Michel Luntumbue, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : un état des lieux, Note d’Analyse du GRIP, 31 décembre 2012, Bruxelles.
 2. Notamment en raison de l’augmentation des primes d’assurance, et de la baisse de la fréquentation des ports de la sous-région. Rapport de la mission d’évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011),
 3. « Maritime piracy: An Overview of the International Legal Framework and of Multilateral Cooperation to Combat Piracy », Part II, UNCTAD, 2014.
 4. Michel Luntumbue, Sûreté et sécurité maritimes dans l’espace CEEAC : enjeux et perspectives. Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 avril 2014.

En dépit de la prise de conscience progressive face à la menace, et de la volonté politique d’y faire face⁵, l’augmentation rapide des actes de piraterie et de brigandage⁶ maritime au cours de ces cinq dernières années, a pris de court plusieurs pays de la sous-région, principalement ceux du bassin occidental du golfe de Guinée, membres de l’espace de la CEDEAO. Les pays d’Afrique centrale avaient les premiers pris des mesures collectives, sous l’égide de leur structure régionale – la CEEAC – pour lutter contre la piraterie, en mettant notamment sur pied, dès octobre 2009, une structure commune de sécurité maritime, le CRESMAC, le Centre régional de sécurisation maritime de l’Afrique centrale, basé à Pointe-Noire, en République du Congo⁷. Cependant, les difficultés de financement, ainsi que l’absence d’un dispositif complet de surveillance et de lutte contre la piraterie, commun à l’ensemble des pays riverains du golfe de Guinée, ont largement limité la portée des initiatives prises au niveau de certains États. Ainsi, les patrouilles conjointes de surveillance au large du Bénin, initiées à partir de septembre 2011 par les marines du Nigeria et du Bénin, semblent à l’origine du déplacement d’une partie de la piraterie vers l’ouest du golfe de Guinée, vers les côtes togolaise et ivoirienne notamment.

L’épicentre de l’insécurité maritime étant par ailleurs situé dans la région du delta du Niger, au Sud du Nigeria, le bassin occidental du golfe de Guinée reste dans l’ensemble la région la plus amplement touchée par le phénomène⁸. En réponse à la demande d’assistance des pays de la sous-région, le Conseil de sécurité des Nations unies avait diligenté, en novembre 2011, une mission d’évaluation sur la piraterie dans le golfe de Guinée. Dans sa résolution 2039 du 29 février 2012, le Conseil de sécurité avait par la suite encouragé la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée (CGG) à développer, avec le soutien des Nations unies et d’autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi que l’harmonisation des actions en mer de leurs États

-
5. Depuis 2008, l’UA préconise une approche globale pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Stratégie AIM 50, p. 26.
 6. Selon les responsables de l’OMI, nombre d’attaques perpétrées en golfe de Guinée ne relèvent pas de la piraterie telle que définie par les conventions internationales. La piraterie se définit en effet comme un acte pratiqué « dans un lieu ne relevant de la juridiction d’aucun État, soit au-delà de 12 milles marins de la côte. En deçà de ces 12 milles, il s’agit de vols à main armée à l’encontre des navires ». Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012.
 7. Amorce d’une stratégie commune fondée sur la mutualisation des moyens de surveillance aéronavals, le partage d’information, l’organisation de patrouilles conjointes, le principe d’une conférence maritime régionale et d’un mécanisme de financement récurrent avec l’instauration d’une taxe maritime commune.
 8. « Justifiés » à l’origine par l’activisme de certains groupes politiques revendiquant une meilleure redistribution des revenus pétroliers au profit des populations des régions productrices du sud du Nigeria, nombre d’actes de piraterie relèvent aujourd’hui de la survie économique et du brigandage ordinaire. Adossé à un vaste marché de produits de contrebande, dont les produits pétroliers, la piraterie est le fait de réseaux organisés, disposant de moyens logistiques, de bases de repli et de complicités au sein des administrations portuaires. Voir Michel Luntumbue, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : un état des lieux » ; UNOSAT Global Report on Maritime Piracy.

membres et l’élaboration ou le renforcement de leurs législations en vue de lutter contre la piraterie. En effet, bien que les États de la sous-région soient tous signataires de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay de 1982), la majorité de ces États, à l’exception du Liberia et du Togo, ne disposaient pas, en octobre 2011, de cadres juridiques appropriés relatifs aux opérations en mer ou n’avaient pas adopté de politiques concernant la lutte contre les actes de piraterie et les attaques à main armée contre les navires⁹.

9. Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité du 29 février 2012.

1. Le processus de Yaoundé

En juin 2013, les dirigeants des Communautés économiques des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO), et de l’Afrique centrale (CEEAC)¹⁰, réunis à Yaoundé, au Cameroun, à l’occasion du Sommet des chefs d’État et de gouvernement du golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité maritimes, ont posé les bases d’une stratégie régionale commune aux deux sous-régions. Le Sommet de Yaoundé s’était notamment soldé par l’adoption d’un Code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans l’espace maritime du golfe de Guinée¹¹. Largement inspiré du Code de conduite de Djibouti relatif à la répression de la piraterie et vols à main armée dans l’océan Indien et dans le golfe d’Aden, le Code de conduite de Yaoundé constitue la base juridique de la coopération entre les États signataires des deux régions. Il définit les modalités d’intervention, le partage des responsabilités et l’organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et du centre. En vigueur dès le 25 juin 2013, jour de sa signature¹², ce Code de conduite n’était qu’un pré-accord, appelé à devenir contraignant après une période de trois ans, le temps d’une évaluation et des amendements éventuels. Un Mémoire d’entente et une Déclaration politique avaient également été adoptés. Le Mémoire, signé par les commissions de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée (CGG), organise les relations entre les centres régionaux de sécurité et sûreté maritime, tandis que la Déclaration des chefs d’État confirmait leur appui politique.

L’architecture de la sûreté et sécurité maritime inspirée des actes de Yaoundé se compose du Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé, structure d’échange d’informations et de coordination qui fait la jonction entre le Centre régional de sécurité maritime de l’Afrique centrale (CRESMAC) et le Centre régional de sécurité maritime de l’Afrique de l’Ouest (CRESMAO). Placé sous la responsabilité d’un directeur nommé, conformément au Mémoire d’entente de Yaoundé, le CIC a pour missions principales : de coordonner les réponses régionales en matière de sécurité et de sûreté maritime, de faciliter l’échange d’information entre les marines nationales, de promouvoir l’harmonisation des textes d’application du droit maritime, notamment ceux relatifs à la lutte contre la piraterie ; enfin, de renforcer les capacités du personnel civil et militaire des deux régions.

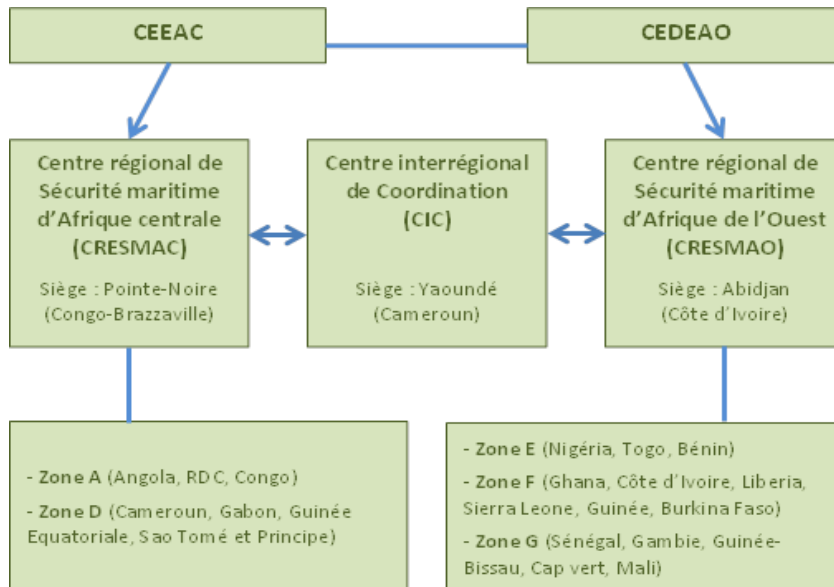
10. Organe de coopération comprenant l’Angola, le Congo, le Gabon, le Nigeria et Sao Tomé-et-Principe, visant à défendre leurs intérêts communs, en charge notamment des conflits frontaliers dans le domaine maritime du golfe de Guinée.

11. Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et du centre, Golfe de Guinée 2013.

12. Deux signatures étaient suffisantes or il y en a eu 18 : Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Côte d’Ivoire, Gabon, Guinée, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Tchad, Togo, Sénégal, Sierra Leone, République centrafricaine.

Chaque communauté économique régionale est dotée de zones maritimes opérationnelles dont les activités sont coordonnées au sein des centres multinationaux de coordination (CMC).

Le CRESMAC¹³ et le CRESMAO¹⁴ couvrent respectivement deux et trois centres multinationaux de coordination (CMC), correspondant au nombre des zones maritimes opérationnelles de leur ressort. Au niveau national, il est prévu un centre des opérations maritimes (COM) qui doit



regrouper, en plus de la marine nationale qui en assure la coordination, les acteurs majeurs de l'action de l'État en mer ; notamment : la police maritime, les douanes, la pêche et l'environnement.

Si les structures de la CEEAC connaissent un début de fonctionnement avec la nomination du directeur du CRESMAC basé à Pointe-Noire (Congo-Brazzaville), le CRESMAO prévu à Abidjan

(Côte d'Ivoire) est encore à l'étape de projet¹⁵. Lors de la réunion extraordinaire de haut niveau consacrée au CIC, le 12 février 2016, il avait été recommandé que les États membres fournissent 40 % des ressources nécessaires, qui seront complétées par les partenaires bilatéraux et internationaux. L'opérationnalisation du Centre étant prévue entre juillet et décembre 2016.

D'une manière générale, l'opérationnalisation effective des structures issues du processus de Yaoundé semble dans l'immédiat contrariée par l'insuffisance des ressources et l'absence d'un mécanisme pérenne de financement¹⁶.

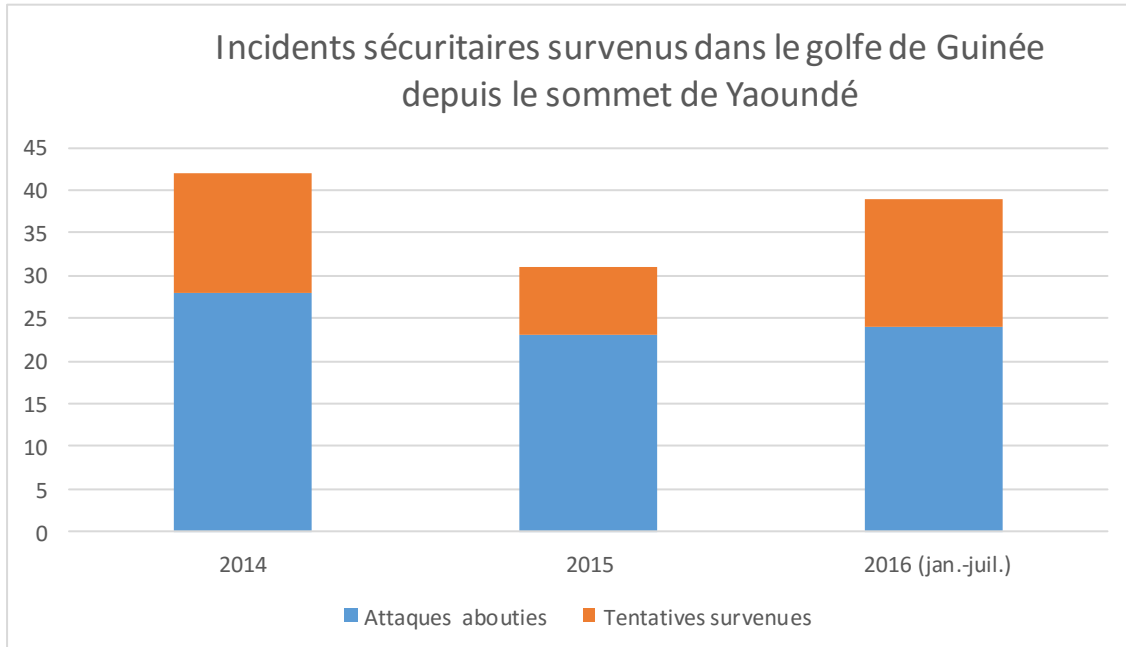
13. Le CRESMAC couvre deux zones maritimes : la Zone D, avec le CMC situé à Douala est composée du Cameroun, du Gabon, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe. La zone A, dont l'installation du CMC est prévue en Angola (Luanda) et n'est pas encore opérationnelle, regroupe l'Angola, la RDC et le Congo (pour les États côtiers).

14. Selon certaines indiscretions la CEDEAO pourrait revoir son architecture pour loger la Guinée dans la zone G afin que ce pays accueille le CMC de ladite zone. Accra a déjà été désigné pour accueillir le CMC de la zone F.

15. Seuls les CMC de Douala (zone D) et de Cotonou (zone E) sont opérationnels.

16. Lutte contre la piraterie : le Conseil de sécurité engage les États du golfe de Guinée et leurs partenaires à actionner les mécanismes régionaux, CS/12236, 25 avril 2016.

Ainsi, à peine inauguré, en septembre 2014, le CIC a connu l'éviction de son directeur, au terme d'une polémique sur la gestion des premiers fonds alloués par le gouvernement camerounais à la phase de démarrage du centre¹⁷. De plus, trois années après le Sommet de Yaoundé, le Code de conduite signé par les parties prenantes n'est pas devenu contraignant.



Selon le Bureau maritime international (BIM), un grand nombre d'incidents sécuritaires survenus dans le golfe de Guinée ne sont pas documentés. L'organisation norvégienne Bergen Risk Solutions estime que les incidents sécuritaires dans le golfe de Guinée pourraient représenter le double des incidents effectivement déclarés par les compagnies maritimes.

Comme le souligne Samuel Nguembock, politologue et chercheur associé à l'IRIS, « *l'un des écueils récurrents dans la construction du multilatéralisme sécuritaire dans le golfe de Guinée est lié à la capacité et à la volonté des États riverains de coopérer entre eux en dépit des initiatives et de l'appui technique, opérationnel des puissances étrangères et des instances multilatérales mondiales* »¹⁸. Ainsi, c'est sous l'impulsion des Nations unies, et des partenaires stratégiques extérieurs, dont les États-Unis, la France et la Grande Bretagne, notamment, que sont esquissés les premiers jalons d'une concertation régionale, tant en ce qui concerne la lutte contre

17. Jean-Bruno Tagne, Cameroun : Flou, les 310 millions de la discorde, *Le Jour*, 15 décembre 2015.

18. Samuel Nguembock, « La construction du multilatéralisme sécuritaire dans le golfe de Guinée », Institut portugais des relations internationales, juillet 2014.

l’insécurité maritime et la piraterie en golfe de Guinée, qu’en ce qui concerne une riposte concertée contre la menace transnationale du groupe djihadiste nigérian Boko Haram¹⁹.

2. Les enjeux de Lomé

L’un des premiers défis du Sommet extraordinaire de l’Union africaine sur « la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique », – convoqué à Lomé, le 15 octobre prochain – , est immanquablement de déjouer l’enlisement du processus de Yaoundé. L’ambition affichée est désormais l’adoption d’un nouvel instrument juridique, une charte africaine, qui vise à concilier la coordination harmonieuse et efficace des interventions des États en mer, aux objectifs du développement économique et social.

La Charte de Lomé s’inscrit en effet dans l’optique de la stratégie maritime africaine à l’horizon 2050, dont l’objectif est également de faire de l’espace maritime l’un des leviers principaux du développement économique et social de l’Afrique²⁰. À l’inverse de la réunion de Yaoundé de 2013, la particularité du Sommet de Lomé est de mettre en balance les enjeux sécuritaires de la mer et les enjeux de développement. Les opérateurs économiques seront ainsi associés au processus. Au-delà de la seule piraterie, le Sommet de Lomé couvrira par conséquent toutes les formes de criminalité en mer, et préconisera des mesures, en amont, pour décourager la perpétration des actes illicites en mer, étant donné que toutes les initiatives en cours actuellement sont orientées vers la recherche et la répression de ces actes²¹. Les premières leçons tirées de ces balbutiements de réponses régionales, suggèrent en effet qu’au-delà de la lutte contre la piraterie, la stratégie intégrée de sécurité maritime devrait, pour être efficace, englober les politiques préventives visant à combattre les menaces posées par d’autres formes de criminalité transnationale organisée, tels que le trafic de drogues, la pêche illicite, le déversement illégal de déchets toxiques, le trafic d’armes et le trafic de migrants ou encore la traite des personnes²².

19. C’est lors du sommet de l’Élysée du 17 mai 2014 contre le terrorisme que les dirigeants du Nigeria, du Niger, du Cameroun, du Bénin et du Tchad se sont engagés à échanger les renseignements et coordonner leurs activités contre Boko Haram. Terrorism in Nigeria: The Threat from Boko Haram and Ansaru, *The Henry Jackson Society*, juin 2014.

20. Cette stratégie est notamment axée sur le développement du commerce maritime et des infrastructures portuaires.

21. Entretien avec le colonel Mariko de l’OMAO, juillet 2016.

22. Denis Tull, « [Golfe de Guinée : une réunion au sommet pour le renforcement de la sécurité maritime ?](#) », *Friedrich-Ebert-Stiftung*, 6 juin 2014.

Enfin, contrairement au code de conduite de Yaoundé, qui ne concernait que les pays du golfe de Guinée, la Charte de Lomé se projette à l’échelle continentale. D’après les éléments d’informations recueillis auprès d’acteurs impliqués dans le processus, « *la Charte maritime de Lomé se présente comme un traité international contraignant avec, pour son entrée en vigueur, un délai très court (on parle de 30 jours) et un nombre relativement faible d’États membres (on parle de 15 États). Il met un accent sur son suivi avec la création d’un comité de suivi qui serait composé de 15 États membres à renouveler périodiquement*²³ ». Toutefois, en dépit des efforts entrepris au niveau des États, notamment des pays côtiers, pour se doter de structures institutionnelles spécifiques dédiées à la gestion des questions maritimes (création de préfectures maritimes, et d’un organisme national chargé de l’action de l’État en mer, au Bénin, Togo, Sénégal, etc.) l’opérationnalisation effective de cette (ambitieuse) architecture maritime africaine semble encore un objectif à long terme. Elle dépend non seulement du renforcement de la coordination et de l’harmonisation des législations aux niveaux interétatique et interrégional, mais aussi de la délimitation des frontières maritimes, tandis que le soutien des partenaires techniques et financiers s’avère indispensable pour la viabilité d’un système intégré de sécurité régionale²⁴.

Un autre des défis majeurs mis en exergue à la lumière d’expériences de multilatéralisme sécuritaire dans la sous-région, est celui d’un risque d’inertie et de lourdeur décisionnelle, avec la démultiplication de structures dont l’articulation pourrait s’avérer problématique: « *Un des risques importants liés à la création du Centre interrégional de coordination est de voir se renouveler la douloureuse expérience de la Force africaine en attente qui, sans être opérationnelle, a vu émerger l’idée de construire une Capacité africaine de réaction immédiate aux crises (CARIC). Ce scénario pourrait se reproduire si d’importants investissements sont accordés à la création du Centre interrégional de coordination alors même que les efforts de réforme ou de renforcement des capacités opérationnelles des appareils nationaux et régionaux existants ne sont pas achevés*²⁵».

Dans le sillage du Sommet de Lomé, l’UA et ses composantes régionales seront sans doute appelées à repenser le rôle et l’articulation de certaines structures du dispositif de sûreté et sécurité maritime. En effet, tant l’OMAO, que la CGG²⁶, auraient pu prétendre au rôle de

23 Entretien avec un expert ayant requis l’anonymat, juillet 2016.

24. Lutte contre la piraterie : le Conseil de sécurité engage les États du golfe de Guinée et leurs partenaires à actionner les mécanismes régionaux, CS/12236, 25 avril 2016.

25. Samuel Nguembock, « La construction du multilatéralisme sécuritaire dans le golfe de Guinée », Institut portugais des Relations internationales, juillet 2014.

26. Chargée de l’arbitrage des litiges territoriaux dans le domaine maritime du golfe de Guinée, mais dépourvue de capacités opérationnelles, la CGG pourrait se voir déposséder de ses prérogatives, voire disparaître au profit des CER. Les conflits de délimitations des frontières maritimes pourraient se régler dans les CER et mécanismes régionaux, selon Barthelemy Bledé, d’ISS Dakar. Entretien, août 2016.

coordination de la stratégie maritime intégrée, dévolu au CIC, en raison d’une interdépendance croissante de tous les enjeux maritimes (commerce, sécurité, environnement, etc.) Nombre d’experts estiment qu’au lieu de créer le CIC, lors du sommet de Yaoundé, la CEEAC et la CEDEAO auraient pu responsabiliser l’OMAOOC pour faire la jonction entre le CRESMAO et le CRESMAC. En charge des questions de transports maritimes et d’environnement marin, depuis 1975, l’OMAOOC s’intéresse de plus en plus aux questions de sécurité et de sûreté maritimes, avec son projet de développement d’un réseau de garde-côtes et d’intégration des différentes instances de l’action de l’État en mer. En quatre décennies d’existence, l’OMAOOC s’est par ailleurs dotée d’une expérience significative en matière de gestion d’enjeux multilatéraux. L’existence simultanée du CIC et de l’OMAOOC pose réellement problème²⁷.

La dévolution des missions de coordination et des capacités opérationnelles à des instances ou des échelons plus limités en nombre, aurait par ailleurs pu modérer « le poids des contraintes financières dont plusieurs États membres font déjà les frais à cause de leur appartenance à de multiples organisations régionales tenues de respecter le principe d’un financement par contribution nationale », tout en répondant aux exigences d’une approche globale et intégrée de la gouvernance maritime²⁸. Dans l’immédiat, l’urgence est également au renforcement de la présence en mer des pays riverains, sans négliger pour autant les causes profondes de l’insécurité maritime.

27. Entretien avec un expert ayant requis l’anonymat, août 2016.

28. Samuel Nguembock, *op. cit.*

Conclusion

Avec ses 38 États côtiers ou insulaires, sur les 54 États membres que compte l’UA, l’Afrique reste un continent à vocation maritime, dont le produit intérieur brut est largement tributaire du commerce océanique.

L’intensification des activités maritimes (transport, extraction des hydrocarbures, activités portuaires, pêche) au cours de cette décennie, s’est pourtant inscrite dans un contexte d’insécurité croissante et de montée de diverses formes de menaces, dont la piraterie, les trafics illicites, la dégradation de l’environnement marin et de la biodiversité.

Aussi, la maîtrise de ses espaces maritimes reste un enjeu primordial pour le continent, alors que les pertes de recettes directes liées aux activités illégales dans ses espaces marins, au cours de ces dernières années, sont estimées en milliards de dollars, sans oublier les pertes en vies humaines²⁹. Selon les estimations de l’Union africaine, les ressources maritimes pourraient notamment contribuer à la sécurité alimentaire et nutritionnelle de plus de 200 millions d’Africains, alors que 46 % de la population africaine vivaient dans la pauvreté absolue³⁰.

Ainsi, tant le développement que la diversification des activités du secteur maritime revêtent une importance vitale pour l’essor économique, l’intégration et la stabilité du continent africain.

Après l’amorce fragile d’une stratégie régionale intégrée de sûreté et de sécurité maritime, lors du Sommet des chefs d’État et de gouvernement du golfe de Guinée, en juin 2013 à Yaoundé, les leaders de la CEDEAO et de la CEEAC, tenteront de concilier, en octobre prochain à Lomé, dans le cadre d’un nouvel instrument juridique (la Charte de Lomé), les enjeux sécuritaires de la mer et les opportunités de développement, par la mise en place d’une gouvernance durable des eaux continentales, des océans et des mers d’Afrique.

Toutefois, en dépit de la volonté politique affichée, la résolution de l’équation reste aussi tributaire d’un nombre considérable de facteurs dont :

Le dépassement des réflexes souverainistes, des disparités économiques, juridiques et capacitaires entre les pays, de la concurrence entre ces derniers dans l’accès et la délimitation du domaine maritime africain, et enfin, de la mise en place d’un mécanisme pérenne de financement, moins dépendant des partenaires et sources de financement extérieures.

29. Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – Horizon 2050 (Stratégie AIM 2050), 2012, p. 7.

30. Stratégie AIM 2050 de l’UA, *ibidem*, p. 8.

Auteur :

Michel Luntumbue

Michel Luntumbue est chargé de recherche au GRIP dans le secteur « [Conflit, sécurité et gouvernance en Afrique](#) ». Licencié en Sciences politiques et relations internationales, ses travaux au GRIP portent sur l’amélioration de la sécurité humaine, la prévention des conflits et le renforcement de l’état de droit dans les pays d’Afrique centrale et occidentale.