



*L'exploitation des hydrocarbures sur les côtes atlantiques africaines : Enjeux et tensions*

**Numéro  
Spécial  
2023**

*Numéro coordonné par :*

*Pr. Michel DESSE Nantes  
Université (France)*

*Pr. Céline Yolande KOFFIE-  
BIKPO UFHB (Abidjan - CI)*

*Pr. Anoh Paul Koffi KOUASSI  
UFHB (Abidjan - CI)*

*Pr. Patrick POTTIER  
Nantes Université (France)*

*Dr. Séka Fernand AYÉNON  
UFHB (Abidjan - CI)*

*Dr. Mamadou THIOR UCAD  
(Dakar - Sénégal)*

# Espaces Africains

Revue des Sciences Sociales

**ISSN  
2957-9279**

*Revue du Groupe de recherche PoSTer (UJLoG - Daloa - CI)  
<https://espacesafricains.org/>*



## REVUE ESPACES AFRICAINS

### *Revue des Sciences Sociales*

Numéro 2 | 2023

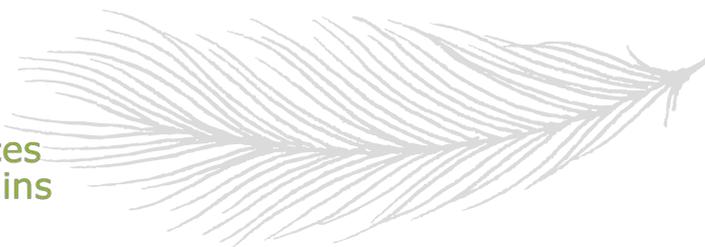
Numéro spécial – septembre 2023

## ESPACES AFRICAINS

La revue Espaces Africains est adossée au groupe de recherche pluridisciplinaire et international Populations, Sociétés & Territoires (PoSTer) basé à l'Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) de Daloa en Côte d'Ivoire. Elle a pour vocation la réflexion sur les problématiques des sciences sociales liées à la spatialisation et à la territorialisation des phénomènes sociaux en Côte d'Ivoire, en Afrique de l'Ouest, et plus généralement sur le continent. Elle s'appuie sur un réseau de correspondants nationaux et internationaux de renom basés en Europe, dans différents pays africains, et en Côte d'Ivoire.

La revue offre un espace de publication aux chercheurs confirmés et en devenir sur les questions relatives aux mutations de nos sociétés et territoires africains, dans toute leur diversité et leurs spécificités locales. Elle s'intéresse aux relations entre les sociétés et leurs territoires, aux échelles locale, nationale, sous-régionale et continentale, au service du développement, dans l'optique de répondre aux défis sociétaux majeurs auxquels sont confrontées nos sociétés. Elle est donc fondamentalement pluridisciplinaire : géographie, sociologie, anthropologie, histoire, science politique, économie, et autres champs des sciences humaines et sociales, y bénéficient d'un espace privilégié d'expression.

Le comité de lecture de la revue est national et international, et la qualité de son contenu est assurée par des procédures d'évaluation par les pairs en double aveugle. Elle est ouverte à l'envoi spontané de contributions scientifiques, autant qu'elle est alimentée par des dossiers thématiques spéciaux et l'organisation de manifestations scientifiques visant à faire avancer la connaissance dans son champ de compétence. Elle s'adresse à la communauté académique, scientifique, au monde de la décision politique et économique, ainsi qu'au grand public, dans l'objectif de mettre la connaissance des sociétés africaines et leurs espaces à la disposition de tous.



## ÉQUIPE ÉDITORIALE

---

### RÉDACTEURS EN CHEF

#### **Florent GOHOUROU**

Géographe – Maître de conférences

Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa – Côte d’Ivoire)

Directeur – Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer)

Chercheur associé – MIGRINTER (UMR 7301 – CNRS – Université de Poitiers – France)

[fgohourou@yahoo.com](mailto:fgohourou@yahoo.com)

#### **Cédric AUDEBERT**

Géographe – Directeur de recherche au CNRS

Laboratoire caribéen des sciences sociales

(CNRS – UMR 8053 – Université des Antilles)

Correspondant international – Groupe de recherche PoSTer

[cedric.audebert@cnrs.fr](mailto:cedric.audebert@cnrs.fr)

### COMITÉ ÉDITORIAL

- Cédric AUDEBERT – Géographe - Directeur de recherche (Université des Antilles)
- Céline Yolande KOFFIE-BIKPO – Géographe – Professeure Titulaire (UFHB)
- Florent GOHOUROU – Géographe – Maître de conférences (UJLoG)
- Michel DESSE – Géographe – Professeur des Universités (Nantes Université)

### SECRETARIAT DE RÉDACTION

- Akotto Ulrich Odilon ASSI – Géographe – Enseignant-chercheur (UJLoG)
- Atsé Laudose Miguel ELEAZARUS – Géographe – Enseignant-chercheur (UJLoG)
- Christian WALI WALI – Géographe – Enseignant- chercheur (Université Omar-Bongo)
- Gue Pierre GUELÉ – Géographe – Enseignant-chercheur – Géographe (UJLoG)
- Kopeh Jean-Louis ASSI – Géographe – Enseignant-chercheur (UJLoG)
- Mohamed KANATÉ – Géographe – Enseignant-chercheur (UJLoG)
- N’kpomé Styvince Romaric KOUAO – Géographe – Enseignant-chercheur (UJLoG)
- Quonan Christian YAO-KOUASSI – Géographe – Enseignant- chercheur (UJLoG)

## TRÉSORIER

- Didier-Charles GOUAMENÉ – Géographe – Maître de conférences (UJLoG)

## COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

### Membres internationaux du comité scientifique et de lecture

- Amadou DIOP – Géographe – Professeur Titulaire (Université Cheikh Anta Diop)
- Amélie-Emmanuelle MAYI - Géographe - Maître de conférences (Université de Douala)
- Bara MBOUP – Géographe – Maître de conférences (Université Cheikh Anta Diop)
- Cheikh N’GUIRANE – Civilisation du monde anglophone (Maître de conférences)
- Christine MARGÉTIC – Géographe – Professeure des Universités (Nantes Université)
- Fabio VITI – Anthropologue – Professeur des Universités (Université Aix-Marseille)
- Follygan HETCHELI – Géographe – Professeur Titulaire (Université de Lomé)
- Guy Serge BIGNOUMBA – Géographe – Professeur Titulaire (Université Omar-Bongo)
- Kossiwa ZINSOU-KLASSOU – Géographe – Professeure Titulaire (Université de Lomé)
- Koudzo Yves SOKEMAWU – Géographe – Professeur Titulaire (Université de Lomé)
- Léandre Edgard NDJAMBOU – Géographe – Maître de conférences (UOB)
- Michel DESSE – Géographe – Professeur des Universités (Nantes Université)
- Mohammed CHAREF – Géographe – Professeur Titulaire (Université d’Agadir)
- Moussa GIBIGAYE – Géographe – Professeur Titulaire (Université d’Abomey-Calavi)
- Patrick POTTIER – Géographe – Maître de conférences (Nantes Université)
- Pierre KAMDEM – Géographe – Professeur des Universités (Université de Poitiers)
- Rémy BAZENGUISSA-GANGA - Socio-anthropologue -Directeur d’études – IMA (Paris)
- Rofia ABADA – Architecte et urbaniste – Maître de Conférences (Constantine 3)
- Serge LOUNGOU – Géographe – Maître de conférences (Université Omar-Bongo)
- Toussain VIGNINOÛ – Géographe – Professeur Titulaire (Université d’Abomey-Calavi)

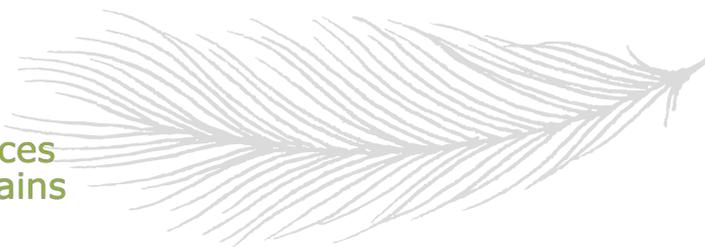
### Membres nationaux du comité scientifique et de lecture

- Abou SANGARE – Philosophe – Professeur Titulaire (UAO)
- Adou Marcel AKA – Historien – Maître de conférences (UJLoG)
- Anoh Paul Koffi KOUASSI – Géographe – Professeur Titulaire (UFHB)
- Arsène DJAKO – Géographe – Professeur Titulaire (UAO)
- Assouman BAMBA – Philosophe – Professeur Titulaire (UAO)
- Atsé Alexis Bernard N’GUESSAN – Géographe – Maître de conférences (UFHB)
- Auguste Konan KOUAKOU – Économiste – Maître de conférences (UJLoG)
- Axel Désiré Dabié NASSA – Géographe – Professeur Titulaire (UFHB)
- Bi Tozan ZAH – Géographe – Maître de conférences (UAO)
- Céline Yolande KOFFIE-BIKPO – Géographe – Professeure Titulaire (UFHB)
- Chiaye Claire YAPO-CREZOIT- Immunologue – Maître de recherche (IP-CI)
- Dadja Zénobe ETTIEN – Géographe – Maître de conférences (UAO)

- David Pébanagnanan SILUÉ – Géographe – Maître de conférences (UPGC)
- Didié Armand ZADOU – Bio-anthropologue – Maître de conférences (UJLoG)
- Didier-Charles GOUAMENÉ – Géographe – Maître de conférences (UJLoG)
- Drissa KONÉ – Historien – Maître de conférences (UFHB)
- Fato Patrice KACOU – Sociologue – Maître de Recherche (UFHB)
- Gbété Jean Martin IRIGO – Sociologue – Maître de conférences (UPGC)
- Henri BAH – Philosophe – Professeur Titulaire (UAO)
- Irène KASSI-DJODJO – Géographe – Maître de conférences (UFHB)
- Kouadio Eugène KONAN – Géographe – Maître de conférences (UFHB)
- Kouakou Siméon KOUASSI – Archéologue – Professeur Titulaire (USP)
- Paterne Yapi MAMBO – Juriste – Maître de conférences – UFHB (Côte d’Ivoire)
- Lasmé Jean Charles Emmanuel ESSO – Démographe – Maitre-assistant (UFHB)
- Yao Jean-Aimé ASSUÉ – Géographe – Maître de conférences (UAO)



Espaces  
Africains



## SOMMAIRE

---

MICHEL **DESSE**

Introduction-----7-9

### 1- Rodrigue **LEKOULEKISSA**

Une activité industrie fragile et inconstante : le raffinage du pétrole au Gabon (1964-2019)  
-----10-26

### 2- Aline Joëlle **LEMBE BEKALE**

Activités halieutiques et pétrolières sur le littoral gabonais : enjeux de l'exploitation des  
ressources et conflit spatial-----27-41

### 3- Aboubacar **ZAKARI** - Issoufou **ISSA** - Younoussi **ZOURKALEINI** - Abdoulwahab **SOUMANA** - Bassirou **MALAM SOULEY**

La pratique de la fraude des hydrocarbures ou « ruwa-ruwa » à Zinder : Histoire, acteurs et  
trajectoires-----42-57

### 4- Cheikh **NDIAYE** – Sidia Diaouma **BADIANE** – Thierno Bachir **SY** – Mamoudou **DEME**- Ben Abdallah Yakhya **BADIANE** - Malick **DIOUF**

Enjeux environnementaux et socioéconomiques de l'exploitation du gaz sur le littoral nord  
sénégalais -----58-71

### 5- Allo Benjamin **KOFFI**

Risques environnementaux de la production d'hydrocarbure en Côte d'Ivoire : Cas du pétrole  
-----72-85

### 6- Mivy-Grady **MOMBO** épouse **NSOGO MOUISSI** – Michel **DESSE**

Le pétrole comme facteur d'insécurité maritime : Acteurs et évolution du phénomène dans le  
Golfe de Guinée -----86-103

**VARIA**



**1- Marcellin Médétonhan LOUGBEGNON – Laurent ATCHIKPA**

Analyse des valeurs didactiques des proverbes fon d’Abomey -----104-114

**2- Mar GAYE**

Dynamique morpho-sédimentaire et impacts des plages du secteur urbanisé de la langue de Barbarie (Saint-Louis, Sénégal )-----115-131

**3- El Hadji Rawane BA – Mamadou Bouna TIMERA**

Analyse de l’appropriation des objectifs du développement durable (ODD) par les collectivités territoriales dans un contexte de territorialisation des politiques publiques au Sénégal -----  
-----132-148



---

## L'EXPLOITATION DES HYDROCARBURES SUR LES CÔTES ATLANTIQUES AFRICAINES : ENJEUX ET TENSIONS

---

### INTRODUCTION

Le 27 août 2023, les sociétés ENI et PETROCI ont démarré l'exploitation de l'important gisement de pétrole brut et de gaz naturel, au large d'Assinie. Tandis qu'au Sénégal, les gisements de Sangomar à la frontière de la Gambie et celui de Grand Tortue Ahmeyim à la frontière avec la Mauritanie devraient commencer leur exploitation en 2024. La façade atlantique du golfe de Guinée connaît ainsi un nouveau cycle de production qui impactera les écosystèmes littoraux et maritimes ainsi que leurs sociétés - et économies et certainement les systèmes de gouvernance. Cette nouvelle richesse permettra-t-elle une réorganisation territoriale et une redistribution des richesses et des activités dans les arrière-pays bordiers ?

L'exploitation des hydrocarbures commence dans les années 1950 en Algérie, au Gabon, au Congo ou en Angola puis dans les années 1960 au Nigéria et en Libye. Depuis les années 2000, de nouveaux gisements off-shore sont exploités.

Si les premières exploitations se localisaient à faibles profondeurs dans le delta du Niger, l'exploration de gisements en offshore profond se multiplie à partir des années 1980 comme sur le bassin Tano, situé en Côte d'Ivoire par 5000 m de fond.

La production de pétrole en Afrique est ainsi concentrée sur deux zones et quelques pays : l'Afrique du Nord (Algérie, Libye, Égypte et dans une moindre mesure Tunisie) et la façade atlantique de l'Afrique de l'Ouest, avec un producteur majeur (le Nigéria avec une production de 1,861 milliers de barils par jour) et plusieurs producteurs significatifs, notamment le Gabon avec 212 000 barils/jours, l'Angola, le Congo, la République démocratique du Congo, le Cameroun, le Ghana et la Guinée-Équatoriale, producteur récent mais en plein développement. Cette bordure produit 8% de la production d'hydrocarbures mondiale en 2023 et cette part augmentera avec la mise en exploitation des futurs gisements en Côte d'Ivoire et au Sénégal. En Afrique de l'Est, le Mozambique et la Tanzanie disposent aussi de zones de production et d'un grand nombre de sites en prospection.

La montée des tensions dans le golfe arabo-persique a mis en lumière l'extrême dépendance, directe ou indirecte, des pays grands consommateurs d'énergie et actuellement à la suite du conflit lié à l'invasion russe en Ukraine, les prix des hydrocarbures s'envolent rendant exploitables ces gisements profonds à l'exploitation coûteuse. Le développement et la croissance d'un secteur pétrolier en Afrique offshore prend donc une importance particulière pour les pays riverains comme pour les autres pays consommateurs. Ainsi, tous les États de l'Afrique de l'Ouest et de l'Est mènent des opérations d'exploitation pétrolière afin de répondre à la demande mondiale, mais aussi pour soutenir leur propre développement économique. Dans ces contextes

d'exploitation d'hydrocarbures, les littoraux africains souffrent d'insuffisance de cadres géopolitiques cohérents et durables de planification terrestre et marine. Ces espaces sont en effet devenus le théâtre de compétitions entre projets de territoires, à des échelles à la fois locales et internationales. Cette exploitation se traduit souvent par des tensions entre différents acteurs appelés à se déployer (pêcheurs, exploitants et occupants traditionnels, industriels, promoteurs de projets d'exploitation minière, gazière et pétrolière).

Cette exploitation pétrolière et gazière impacte aussi les territoires marins et les pêcheries qui leur sont inféodées et nécessite pour les marins-pêcheurs de mettre en place de nouvelles stratégies d'exploitation. Plus largement, les populations riveraines sont impactées et doivent adapter leurs activités entre acceptation et conflits ouverts. Les Aires Marines Protégées (AMP) qui participent à la nécessaire préservation des environnements marins et côtiers seront aussi impactées par d'éventuelles pollutions et on peut s'interroger sur la capacité de résilience des écosystèmes fragiles et constituant des hot spot de la biodiversité et sur la capacité des États à maintenir les critères et les périmètres de protection face aux pressions des lobbyings pétroliers et aux problématiques du développement. Si l'exploitation est essentiellement maritime, elle nécessite aussi des aménagements à terre, pour le stockage, la transformation et pour les bases logistiques d'exploitation. Tout ceci impactera également les quartiers littoraux et les activités traditionnelles. Les retombées économiques seront-elles à la hauteur pour permettre une redistribution des richesses, ou au moins une acceptation sociale par compensation financière ? Dans le cadre d'une exploitation marquée par l'ultra libéralisme, les enjeux géopolitiques sont importants à comprendre à la fois entre les États, pouvant mener à des conflits frontaliers, mais aussi entre les compagnies d'exploration et d'exploitation pétrolière. Une approche de ces dynamiques, voire de la gouvernance des États permettra de mieux saisir les enjeux et les tensions.

Cette nouvelle exploitation de la mer génère également des problématiques de sûreté et de sécurité en mer. En Afrique de l'Est comme dans le Golfe de Guinée, les plateformes pétrolière ou gazière cristallisent les actes de piraterie maritime.

**Rodrigue LEKOULEKISSA**, décrit « une activité industrielle fragile et inconstante : le raffinage au Gabon entre 1964 et 2019 ». L'auteur montre comment le Gabon s'engage, en accord avec les pays voisins, dans le raffinage du pétrole. Mais, les divergences de politiques énergétiques nationales désagrègent l'unité économique et le Gabon choisit de nationaliser le secteur du raffinage. Après des résultats satisfaisants dans les années 1970-1980, l'activité connaît un déclin à partir des années 2000, poussant le pays à recourir aux importations.

Toujours au Gabon, **Aline Joëlle LEMBE BEKALE**, présente les « activités halieutiques et pétrolières sur le littoral gabonais, les enjeux de l'exploitation de la ressource et les conflits spatiaux ». Les activités pétrolières constituent en effet un marqueur fort de l'espace maritime gabonais au regard de la présence très remarquable de leurs installations et des vastes étendues des champs d'exploitation, qui limitent le rayon d'action d'autres usages de la mer comme la pêche maritime. Cette prédominance spatiale du secteur pétrolier pose le problème non seulement de cohabitation entre les activités pétrolières et de pêche mais aussi celui des risques environnementaux.

Au Niger, bien loin de la mer, **Aboubacar ZAKARI, Younoussi ZOURKALEINI, Issoufou ISSA, Abdoulwahab SOUMANA et Bassirou MALAM SOULEY** présentent « la pratique de la fraude des hydrocarbures ou « Ruwa-Ruwa » à Zinder : histoire, acteurs et trajectoires. Cette recherche retrace l'histoire de la fraude des hydrocarbures en identifiant les acteurs et les flux de commercialisation. Les jeux d'acteurs sont multiples tout au long de la trajectoire de transaction de la ville de Zinder jusqu'à la frontière du Nigéria.

Les impacts de cette exploitation et des aménagements qui lui sont associés sur les environnements littoraux et maritimes sont abordés au Sénégal. **Cheikh NDIAYE, Sidia Diaouma BADIANE, Thierno Bachir SY, Mamadou DEÈME, Yakhya Ben Abdellah BADIANE et Malick DIOUF** s'intéressent aux « enjeux environnementaux et socioéconomiques de l'exploitation du Gaz sur le littoral sénégalais. Les auteurs perçoivent la perturbation de l'environnement marin et côtier, l'altération des écosystèmes marins et côtiers et la perte de la biodiversité marine. Ces perturbations concernent également les conflits d'usage de l'espace et des ressources halieutiques, car la population vit essentiellement de la pêche artisanale. Par conséquent, les répercussions socio-économiques sont perceptibles par la population en termes de pertes économiques (réduction des revenus) et de changement de conditions de vie.

En Côte d'Ivoire, **Benjamin Koffi ALLO**, s'interroge sur « les risques environnementaux de la production d'hydrocarbure en côte d'Ivoire : le cas du pétrole ». L'auteur, analyse les effets de la production de pétrole sur les émissions de CO<sub>2</sub> en Côte d'Ivoire et sur l'espace maritime ivoirien en particulier.

L'exploitation des hydrocarbures, soulève aussi des problèmes de sûreté et sécurité en mer et **Mivy-Grady MOMBO et Michel DESSE** montrent que le « pétrole est facteur d'insécurité maritime au travers des acteurs et de l'évolution du phénomène dans le Golfe de Guinée ». Si l'insécurité est longtemps demeurée dans le cadre des zones de production du delta du Niger, elle s'est organisée et tournée vers la haute mer. Cette piraterie, tend à suivre la mise en exploitation des nouveaux gisements dans le Golfe de Guinée. Elle s'appuie sur un réseau de petits trafiquant transfrontaliers au Bénin ou au Togo et pousse ses réseaux réticulés vers les régions soumises au terrorisme.

Trois articles accompagnent ce numéro spécial dans la partie Varia.

**Marcellin Médétonhan LOUGBEGNON et Laurent ATCHIKPA** traitent de « l'analyse des valeurs didactiques des proverbes Fon d'Abomey ». L'étude aborde l'aspect pragmatique et stylistique des proverbes fon du corpus, en partant de l'hypothèse selon laquelle les proverbes fon véhiculent des valeurs didactiques à enseigner.

**Mar GAYE** interroge la « dynamique morpho-sédimentaire et impact des plages du secteur urbanisé de la Langue de Barbarie (Saint-Louis du Sénégal). Les processus d'érosion y restent prédominants occasionnant des impacts majeurs sur le plan socio-économique et environnemental qui suscitent des stratégies de protection et de résilience de certains quartiers littoraux.

**El Hadji Rawane BA et Mamadou Bouna TIMERA** proposent « l'analyse de l'appropriation des objectifs de développement durable par les collectivités territoriales dans un contexte de territorialisation des politiques publiques au Sénégal. Les résultats montrent que les Objectifs du Développement Durable sont globalement intégrés dans les politiques nationales, mais partiellement dans celles des Collectivités Territoriales en raison du manque de connaissance de ces objectifs ainsi que de la prégnance des urgences sociales.

---

Michel **DESSE**

Professeur des Universités

UMR- C6554 LETG-Nantes – Nantes Université

Correspondant International – Groupe de recherche PoSTer

Courriel : [Michel.Desse@univ-nantes.fr](mailto:Michel.Desse@univ-nantes.fr)

---



## *Revue des Sciences Sociales*

Numéro 2 | 2023

Numéro spécial - septembre 2023

---

---

# LE PÉTROLE COMME FACTEUR D'INSÉCURITÉ MARITIME : ACTEURS ET ÉVOLUTION DU PHÉNOMÈNE DANS LE GOLFE DE GUINÉE

## OIL AS A FACTOR OF MARITIME INSECURITY : ACTORS AND EVOLUTION OF THE PHENOMENON IN THE GULF OF GUINEA

Mivy-Grady MOMBO épouse **NSOGO MOUISSI** – Michel **DESSE**

---

---

### RÉSUMÉ

**E**n quelques années, la vague d'insurrections armées observées dans le Delta du Niger s'est transformée en une insécurité en haute mer ; faisant du Golfe de Guinée « la zone maritime la plus dangereuse au monde ». Avec la découverte des nouveaux gisements pétroliers, notre étude se propose d'analyser une éventuelle interaction entre pétrole et insécurité en mer à travers une dynamique d'acteurs. L'analyse s'appuie sur diverses sources ; sur une revue de la littérature scientifique, des annuaires statistiques spécialisés et sur une médiométrie réalisée à partir du moteur de recherche Google. Ces informations ont été complétées par des entretiens semi-

directifs réalisées auprès des acteurs institutionnels en charge de la gouvernance maritime dans cette région. Les résultats indiquent que les eaux ghanéennes enregistrent plusieurs attaques et détournements des navires pétroliers. Une nouvelle zone d'insécurité semble se dessiner en lien avec l'or noir ; d'où une élaboration des textes juridiques forts et une surveillance renforcée.

---

**Mots-clés :** Golfe de Guinée, Exploitation pétrolière, Piraterie maritime, Brigandage en mer

---

## ABSTRACT

In the space of a few years, the wave of armed insurgencies observed in the Niger Delta has been transformed into insecurity on the high seas, making the Gulf of Guinea "the most dangerous maritime zone in the world". With the discovery of new oil fields, our study aims to analyze a possible interaction between oil and insecurity at sea through a dynamic of actors. The analysis is based on a variety of sources, including a review of scientific literature, specialized statistical yearbooks and a mediometric analysis using the Google search engine. This information was supplemented by

semi-structured interviews with institutional players in charge of maritime governance in the region. The results show that Ghanaian waters have seen a number of attacks and hijackings of oil tankers. A new zone of insecurity seems to be taking shape; hence the need for strong legal texts and reinforced surveillance.

---

**Keywords :** Gulf of Guinea, Oil exploitation, Sea piracy, Brigandage at sea

---

## INTRODUCTION

La mondialisation a entraîné une forte hausse du commerce maritime à partir des années 1990. Le volume de fret annuel étant passé de 4 000 millions de tonnes de marchandises chargées en 1990 à environ 11 000 millions de tonnes en 2021 (Gaudiaut 2023: 2). Même si le risque en mer existait déjà, cet accroissement des capacités ne va pas sans un accroissement des risques (Konan 2021: 7). Toutefois, l'intérêt pour l'insécurité maritime dans les divers espaces maritimes de la planète est généralement lié à la question de la piraterie et à son corollaire dans les eaux territoriales, le brigandage (Salliou 2023 :1). En 2020, sur les 375 incidents répertoriés par le Maritime information cooperation awareness center, 6 ont été commis en Asie du Sud-est, 30 dans l'océan Indien, 109 en Amériques et les Caraïbes et 115 dans le Golfe de Guinée qui est considérée comme la zone maritime la plus dangereuse au monde.

En effet, le Golfe de Guinée se situe au carrefour entre potentiel économique et ressources naturelles importants et inégalités de grande ampleur. Le golfe représente près de 50% de la production pétrolière du continent, avec des réserves estimées à 100 milliards de barils, soit 10% des réserves mondiales. Ses exportations de pétrole comptent aussi pour 10% des exportations mondiales (Fournier, Bonneau et Jourda 2021 : 3), alors que sa population est l'une des plus

défavorisée. C'est notamment le cas du Nigeria, où une personne sur quatre (soit 57 millions) n'a pas accès à l'eau potable et où plus de la moitié de la population vit sous le seuil de la pauvreté avec moins de 1,90 dollar par jour d'après le rapport de l'Oxfam, 2023. Ce pays dispose pourtant d'importants gisements offshore qui sont à la source d'une importante activité économique et maritime. Cependant cette rente pétrolière est une des principales sources de corruption. Ses retombées en matière de développement des États du Delta sont par ailleurs limitées, ce qui nourrit un ressentiment des populations les plus délaissées à l'égard des États du Nord, qui selon ces dernières profiteraient de la rente de façon illégitime (Tabarot 2022 : 27). Par conséquent, la ressource pétrolière devient d'une part une source de frustration, de haine et de jalousie vis-à-vis de ceux qui sont réputés avoir atteint l'aisance (Ntuda Ebode 2004 : 45). D'autre part, la mauvaise redistribution de la manne pétrolière et les impunités de déversements de pétrole par les compagnies pétrolières dans le Delta du Niger ont conduit à la formation de plusieurs mouvements d'insurrection armée contre le gouvernement fédéral du Nigeria et contre les exploitants pétroliers étrangers installés dans le Delta du Niger à l'exemple du MEND. Avec l'évolution de la technologie, ceux qui étaient à l'origine des voleurs de pétrole sont devenus des experts en criminalité en mer.

Si le golfe d'Aden est un point stratégique pour atteindre la mer rouge, le golfe de Guinée est une zone importante de production des hydrocarbures ; avec des nombreux gisements qui apparaissent comme des nouvelles zones de production en Mauritanie, au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Ghana avec le gisement de Jubilee<sup>1</sup>.

Cette étude a pour objectif de comprendre si ces nouvelles zones de production pétrolières dans le Golfe de Guinée s'accompagnent à l'heure tour

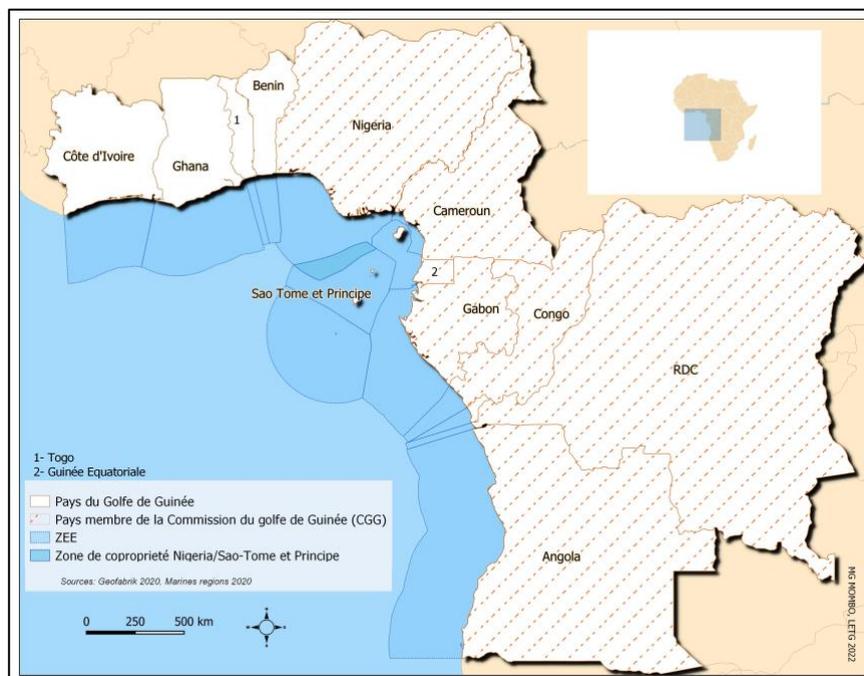
d'une insécurité en mer. Ainsi, à partir de la problématique de l'exploitation pétrolière et insécurité en mer dans le Golfe de Guinée, il serait judicieux de comprendre au préalable les dynamiques autour de la piraterie : l'évolution du phénomène dans cet espace maritime transfrontalier et l'implication des acteurs concernés. Avant d'établir ou pas une interaction entre nouvelle zone de production pétrolière et insécurité maritime.

## 1. PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE

Pour tous ceux qui s'intéressent à l'espace du Golfe de Guinée, la simple évocation du nom de cette région, renvoie à deux caractéristiques essentielles : l'ambiguïté géographique et les matières premières (Tsassa Mfumu-Kanda 2016 : 56). Les définitions du Golfe de Guinée varient selon les auteurs, les ouvrages, les institutions et même parfois les pages d'un même atlas ou les cartes d'une même publication. De cette façon, le golfe varie de 475 000 km<sup>2</sup> à 2 350 000 km<sup>2</sup> (Nyinguema 2015 : 16). En effet, le Golfe de Guinée trouve sa délimitation selon les enjeux de l'étude et

du phénomène à démontrer (Mombo 2019 :6). Toutefois, pour cette étude, il s'agit de cet espace maritime discontinu, qui s'étend du Cap des Palmes au Nord (entre le Libéria et la Côte d'Ivoire) au Cap de Santa Maria au Sud (sur le littoral Sud de l'Angola). Représenté par 12 pays ; la Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigéria, Cameroun, Guinée Equatoriale, Gabon, Sao-Tomé et Principe, Congo, République démocratique du Congo et de l'Angola, cette région de la Côte ouest africaine est notamment la zone la plus en proie à la piraterie ; avec pour point névralgique le Delta du Niger au Nigeria (fig. 1).

Fig. 1 : Localisation de la zone d'étude



<sup>1</sup> la mise en exploitation récente en 2007, le gisement de Jubilee permet au Ghana de s'affirmer comme nouveau producteur du pétrole ; occupant ainsi la place du cinquième plus grand

producteur du pétrole en Afrique de l'ouest, avec une production de 199 000 barils par jour en 2019 contre 94 200 barils en 2016.

## 2. MÉTHODOLOGIE

Cette étude sur la corrélation entre l'exploitation des hydrocarbures et la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée s'appuie sur une revue de lecture académique (Thèse et articles) autour de la piraterie maritime en Afrique ; notamment dans le golfe de Guinée et dans le golfe d'Aden. Puis, sur une revue d'annuaires statistiques spécialisés ; en particulier : la World oil review 2019, le Maritime international cooperation awerness (Mica Center) ; de 2019 à 2022, l'Organisation maritime internationale ; de 2010 à 2022 et la Commission française des affaires étrangères sur le projet de loi des finances pour 2022. Cette démarche a permis de constituer une base de données retraçant l'évolution de la piraterie dans cette région maritime et de comprendre les différents apports extérieurs dans le cadre de la lutte contre ce phénomène.

Ceci a été complété par une approche quantitative du bruit médiatique ; car, le Golfe de Guinée est au centre de toutes les actualités internationales depuis quelques années. Cette couverture médiatique présente un golfe en proie à une insécurité multiple et un espace maritime aux mains des pirates. Sur le moteur de recherche Google, nous avons filtré l'actualité internationale

émanant des revues de presse telles que le Monde Afrique, le Figaro, Le Marin,... des chaînes télévisées à l'exemple de TV5 monde ou encore BFM TV et des radios notamment Radio France internationale sur une période allant de 2004 à 2022 à l'échelle du Golfe de Guinée, du Nigeria et du Delta du Niger.

Cette démarche a pour but de déceler l'intérêt médiatique sur cette région sous différentes échelles et d'examiner si d'une échelle à une autre, le bruit médiatique sur le Golfe de Guinée reste le même ou pas. Ceci pour comprendre la propagation de la piraterie en lien avec les réalités nationales voir locales. Par ailleurs, toutes ces informations ont été complétées par des entretiens semi-directifs, réalisés essentiellement avec des acteurs institutionnels ; notamment auprès de l'Etat-Major de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'ouest (CEEAC) au Gabon, du Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO) et de l'Institut de sécurité maritime interrégional (ISMI) basés en Côte d'Ivoire. Cette démarche a permis de comprendre les évolutions des stratégies de lutte contre la piraterie dans cette région mais également les facteurs entravant leur opérationnalisation.

## 3. RÉSULTATS

### 3.1. La médiatisation de la piraterie dans le Golfe de Guinée et son évolution

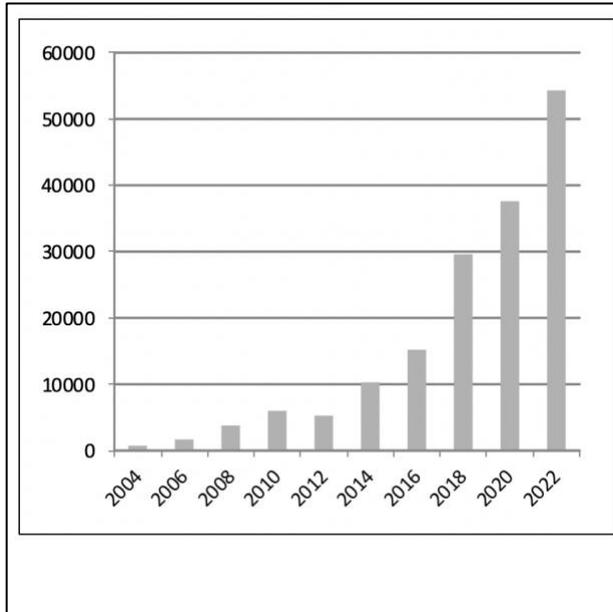
D'une manière générale, la couverture médiatique sur le Golfe de Guinée connaît son essor à partir de 2014. C'est en cette même année que les premiers cas de brigandages<sup>2</sup> ont commencés à être enregistrés dans d'autres pays de la région ; notamment au Bénin, au

Togo, au Ghana et au Cameroun. Fait marquant pour les États riverains et la communauté internationale qui pouvait limiter les débuts de la piraterie et du brigandage en mer à des revendications sociopolitiques nigérianes. Depuis, ce bruit médiatique sur le golfe de Guinée évolue d'année en année, même si le phénomène de la piraterie connaît une régression assez significative depuis 2021 (fig. 1 et 2).

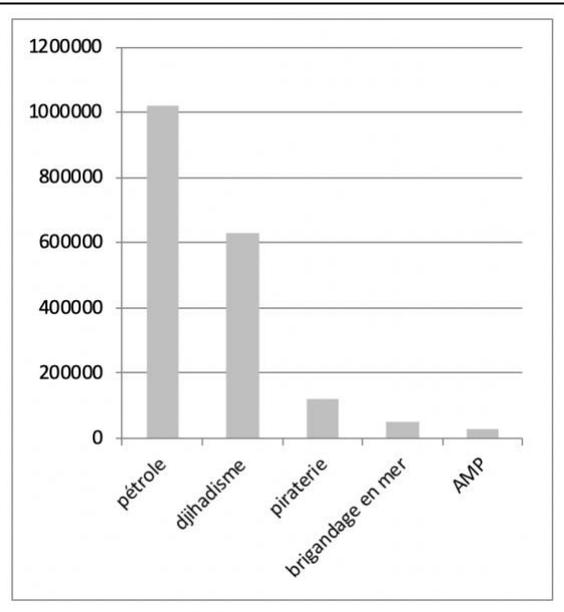
<sup>2</sup> Le brigandage en mer trouve sa définition dans la résolution A.1025(26) de l'OMI, relative au code de conduite des enquêtes sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires ; il s'agit donc de tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou menace, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et directement contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de

tel navire, à l'intérieur des eaux intérieures, des eaux archipélagiques et de la mer territoriale; c'est aussi tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes précités ou commis dans l'intention de les faciliter.

**Fig 1 : Évolution du bruit médiatique sur le Golfe de Guinée (2004-2022)**



**Fig 2 : Les différentes thématiques évoquées à propos du Golfe de Guinée (2022)**



Source : Base constituée à partir des données recueillies sur le moteur de recherche Google, 2023.

La piraterie n’est que le troisième sujet le plus abordé par les médias internationaux en lien avec le Golfe de Guinée. La simple évocation du Golfe de Guinée renvoie aux matières premières mais en particulier au pétrole dont bénéficient les pays tels que le Nigeria, l’Angola, le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et maintenant le Ghana. Cela démontre en réalité qu’il s’agit d’une ressource aux multiples enjeux notamment économique, politique et sécuritaire.

Par ailleurs, l’intérêt des médias est différent selon les échelles. Si la presse internationale évoque le Golfe de Guinée en premier pour son pétrole

convoité, le Nigeria qui constitue l’épicentre de la piraterie maritime dans cette région est particulièrement associé à la mort (fig 3 et 4). Il s’agit d’un pays où de nombreux conflits se sont transformés en luttes armées ; notamment au Nord du Nigeria délaissé aux mains des hommes de Boko Haram où des attaques des villages font de nombreux victimes, notamment dans le village Kano qui a enregistré une trentaine de morts lors d’une attaque par des présumés éleveurs peuls en avril 2023. Ou encore des conflits armés entre milices dans le Delta du Niger, Tout ceci associé à des morts violentes lors des explosions dans des raffineries sauvages et à la mortalité infantile qui en est de 55%.

Fig. 3 : Évolution du bruit médiatique sur le Nigeria (2010 - 2022)

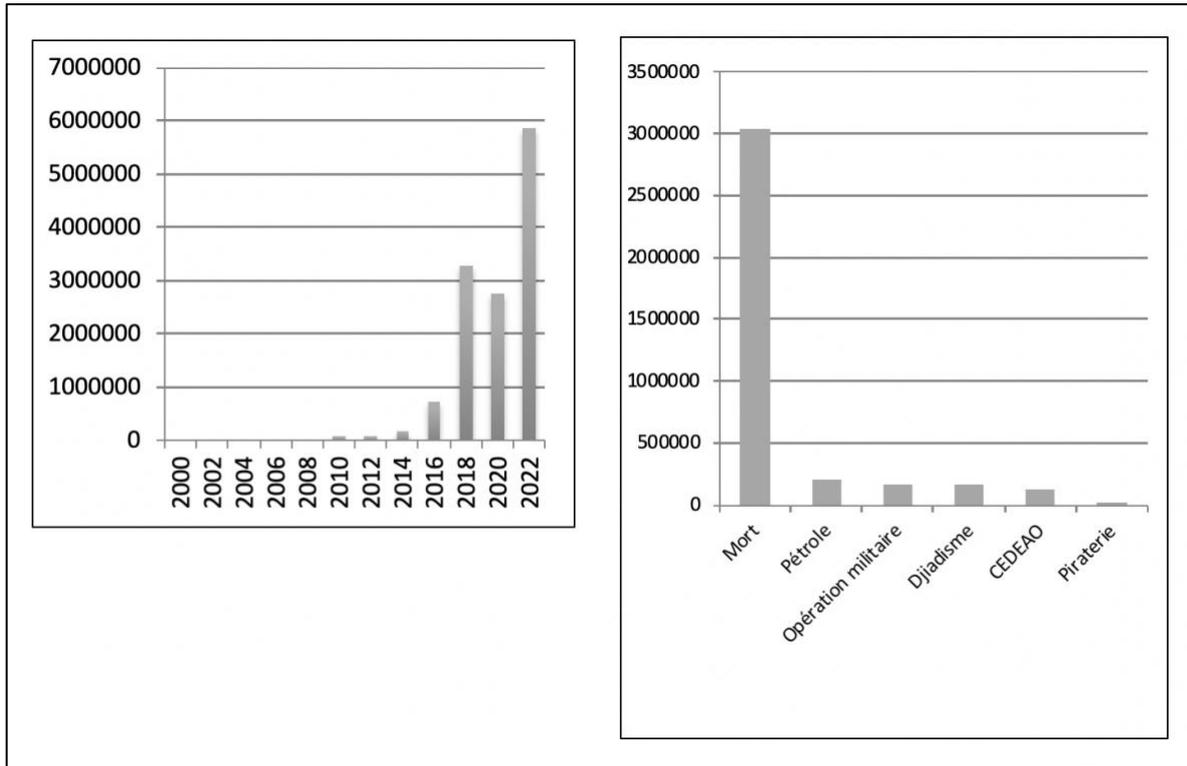
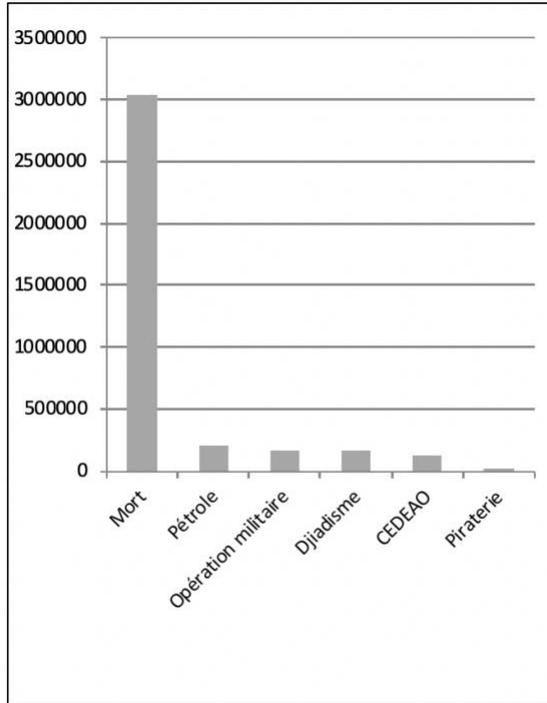


Fig. 4 : Les différentes thématiques évoquées à propos du Nigéria (2022)



Par ailleurs, le Delta du Niger est quant à lui principalement associé aux opérations militaires et à la piraterie. Il s'agit d'une zone grise, où l'État y est

présent pour mener des opérations, mais dont le contrôle est en réalité auprès des groupes armés (Voir figures ci-dessous)

Fig. 5 : Évolution de la médiatique sur le Delta du Niger (2010 – 2022)

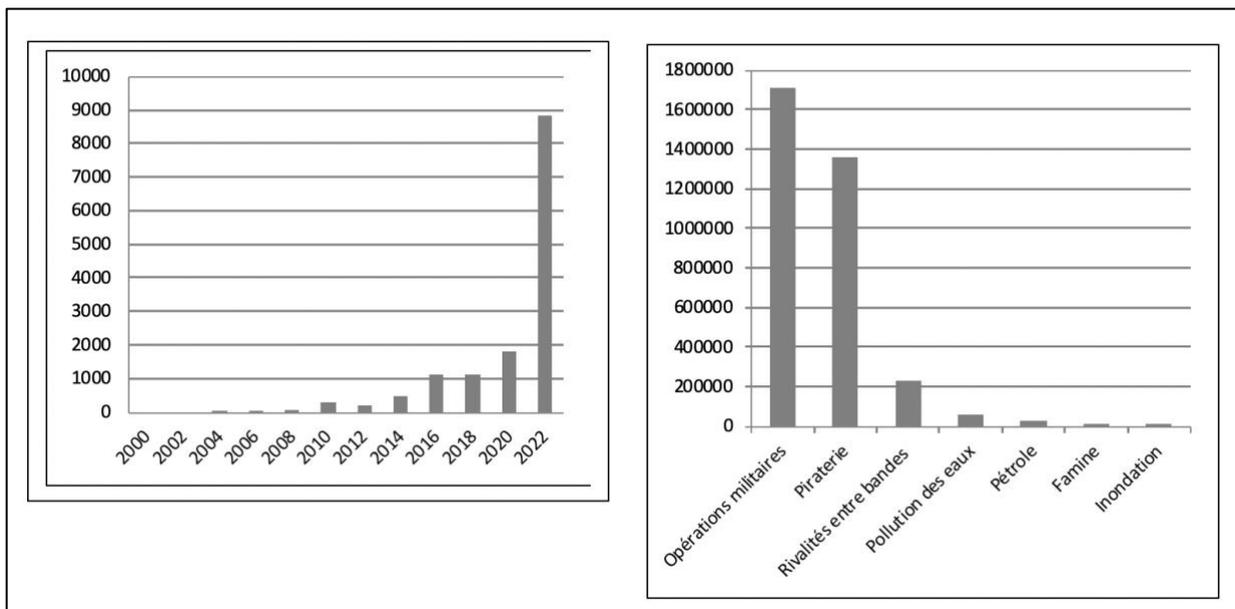
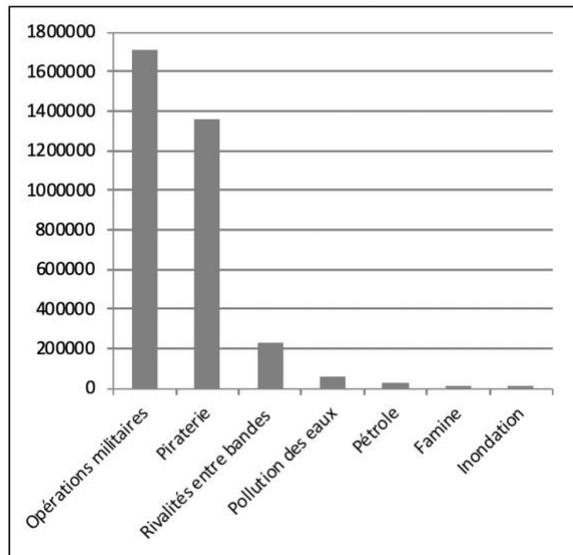


Fig. 6 : Les différentes thématiques évoquées à propos du Delta du Niger (2022)

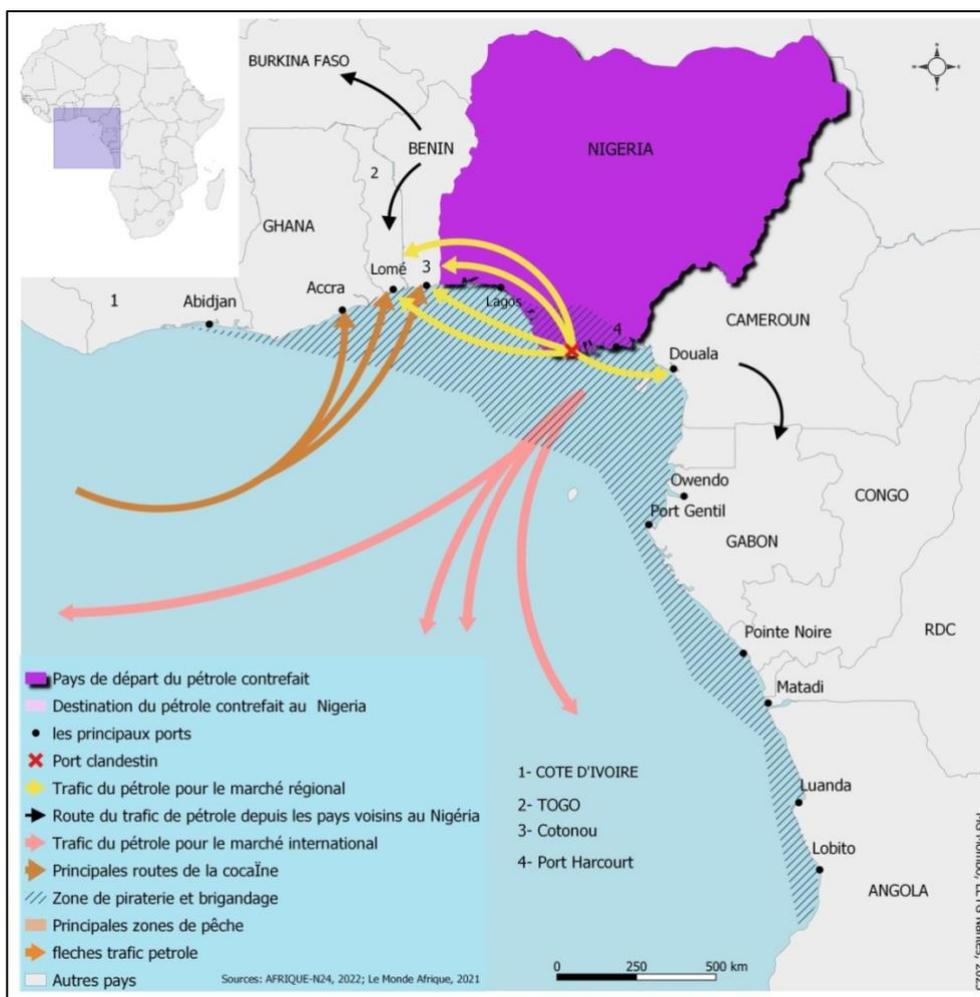


Source : Base constituée à partir des données recueillies sur le moteur de recherche Google, 2023.

Ne comptant plus sur la protection de l’Etat, chaque bande crée sa loi, un nouvel ordre politique dont les principaux adversaires sont les compagnies pétrolières qui sont perçues comme des « pilliers des richesses locales » et la classe dirigeante qui bénéficie en petite communauté des retombées de la croissance. Une économie parallèle est mise en place, vivant des rançons, de la vente du pétrole contrefait...

Le pétrole siphonné dans le delta du Niger sert d’abord aux populations autochtones, avant d’alimenter les marchés noirs des pays voisins ; notamment au Cameroun, Bénin et au Togo... Ce pétrole de contre bande attire davantage plus énormément d’acheteurs, venus des quatre coins du monde. Parmi les pays les plus cités: l’Afrique du Sud, l’Inde, la Chine, l’Angleterre et l’Australie (Voir la carte ci-dessous).

Fig. 7 : le trafic du pétrole de contrebande à partir du Delta du Niger



Deux parcours se dessinent : pour alimenter le marché noir régional, le point de départ est dans les méandres du Delta du Niger, où l’on retrouve des ports clandestins. Ce pétrole est également réceptionné dans d’autres ports clandestins voisins. Autrement, en ce qu’il s’agisse du marché international, la vente se fait directement en mer où les Etats riverains ont du mal à marquer durablement leurs présences.

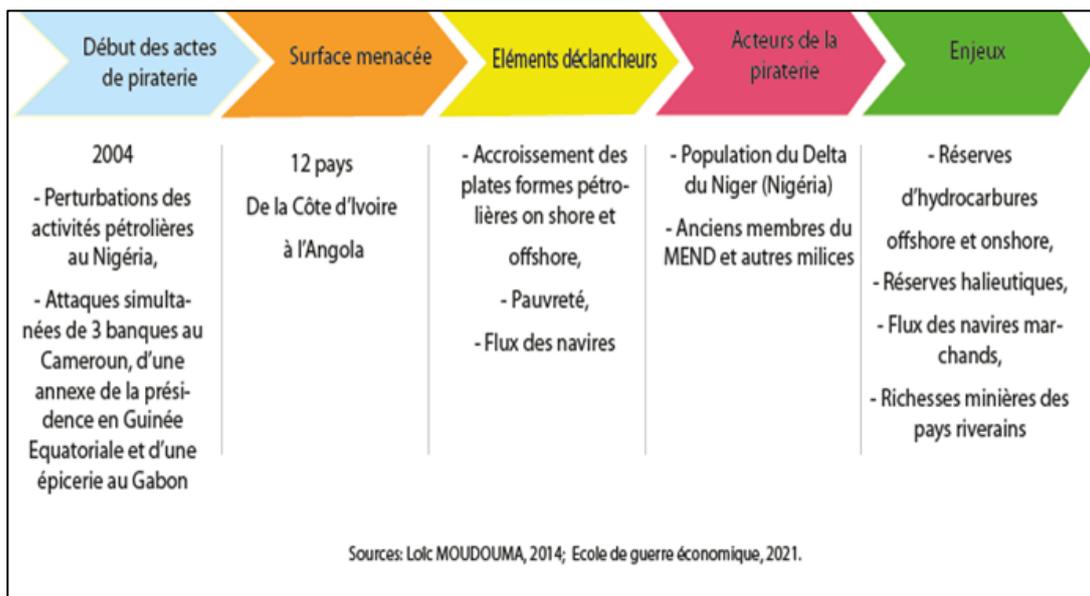
**3.2. Définition des nouvelles zones d’insécurité dans le Golfe de Guinée**

L’année 2004 marque les débuts d’une insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Même si cette insécurité va connaître que dix ans après; une forte couverture médiatique. En effet, les Etats du golfe de Guinée et la communauté internationale se rendent compte

de la propagation du phénomène de la piraterie et du brigandage maritime dans cette façade ouest-africaine suite à deux événements majeurs (Voir figure ci-dessous). Premièrement, des perturbations des activités pétrolières au Nigéria, par des enlèvements et des prises d’otages du personnel dans le secteur pétrolier, des sabotages des pipelines et attaques des gisements pétroliers par le Mouvement pour l’émancipation du delta du

Niger (MEND). Puis par les attaques simultanées de 3 banques au Cameroun, des annexes de la Présidence de la République de la Guinée Equatoriale et d’une épicerie au Gabon. les Etats du golfe de Guinée et la communauté internationale se rendent compte de la propagation du phénomène de la piraterie et du brigandage maritime dans cette façade ouest-africaine (Voir figure ci-dessous).

Fig. 8 : Comprendre la piraterie dans le Golfe de Guinée



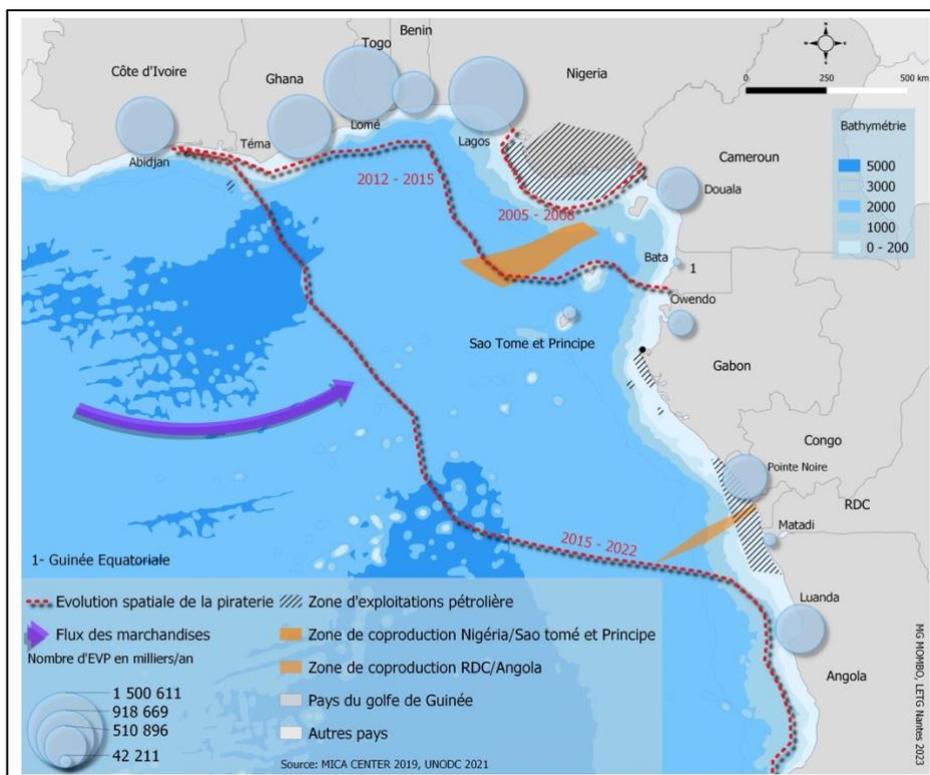
Après le Nigeria, les premiers pays à être touchés par cette insécurité maritime sont le Cameroun et le Bénin avec 7 actes de piraterie enregistrés au Cameroun en 2008 contre 31 événements localisés dans les eaux béninoises en 2011. Ils ont tout de suite été suivis par le Togo, qui a connu 14 actes de piraterie et de brigandage en mer en 2012 (Carte 2). Certes depuis 2021, la piraterie maritime dans le monde, mais aussi dans le golfe de Guinée est en régression, soit une baisse de 5% et les attaques des pirates ont considérablement diminué au Nigéria ; soit 8 enregistrés en 2021 contre 41 en 2020.

Cependant, depuis 2020 le Ghana et l’Angola affichent une constance d’actes de piraterie et de brigandage en mer assez inquiétante. Avec 29 événements au Ghana et 27 pour l’Angola ces deux dernières années, les deux pays se classent juste

derrière le Nigéria. De plus, selon l’Organisation maritime internationale, dans une période de mai 2022 à mars 2023, sur 24 incidents de piraterie enregistrés dans les eaux ouest-africaines, 8 ont été commis au Ghana dont 7 dans la zone du mouillage de Takoradi et 7 en Angola près du port de Luanda.

Si l’Angola est sujet à des vols sans violence, le Ghana quant à lui est de plus en plus touché par des attaques des navires de ravitaillement de pétrole à 90 miles nautiques du gisement de Jubilee, dont la mise en exploitation récente en 2010 a permis au pays de s’affirmer comme nouveau producteur de pétrole ; occupant ainsi la place du cinquième plus grand producteur en Afrique de l’ouest, avec une production de 199 000 barils par jour en 2019 contre 94 200 barils en 2016.

Fig. 9 : L'évolution spatiale de la piraterie dans le golfe de Guinée



L'insécurité dans le golfe de Guinée n'étant pas encore maîtrisée, le phénomène est en pleine évolution et s'adapte au contexte actuel. En effet, le Nigeria a toujours été l'épicentre de la piraterie dans cette région. Toutefois, la campagne de sécurité lancée en 2021, la Deep bleu, a permis au pays de dissuader un grand nombre d'actes de pirates dans les eaux nigérianes.

L'histoire de la piraterie dans le golfe de Guinée et particulièrement dans le Delta du Niger montre que la piraterie peut diminuer, pour revenir ensuite sous une nouvelle forme. La « piraterie insurrectionnelle », motivée par des raisons politiques, a pris fin vers 2010, mais a été suivie par l'émergence de la « piraterie pétrolière », motivée par les gains financiers résultant du pompage du combustible transporté par les navires pour le revendre. Ce type de piraterie a presque disparu vers 2016, mais a été suivi par des cas de plus en plus nombreux de piraterie avec enlèvement contre rançon depuis 2016 jusqu'au dernier incident du Tonsberg<sup>3</sup> (Jacosen 2021 : 28). Cette dernière forme de piraterie est considérablement en régression dans le Delta du

Niger suite aux opérations de la Deep bleu ; campagne de sécurité lancée depuis 2021 par le Nigeria. L'espace maritime ghanéen est en Afrique de l'ouest la nouvelle zone de détournement de vraquier dans le Golfe de Guinée. Ce déplacement d'une piraterie de rançons à celle de détournement de vraquier aux abords du port de Takoradi démontre un nouvel intérêt des pirates pour une nouvelle zone d'opération.

#### 4. DISCUSSION

La piraterie est un phénomène économique évident qui ne trouve sa raison d'être que par son imbrication dans un système d'échange (Guiziou 2018 : 88). Il n'est plus simplement question d'une revendication nationale au Nigeria. Il s'agit d'une insécurité transfrontalière dont les assaillants viennent par la mer et/ou commise directement en mer (Moudouma 2013 :1). Les pays du Golfe de Guinée sont confrontés par deux principaux types de menaces, qui viennent « percuter » leur potentiel de prospérité et de stabilité : les unes en provenance de l'Océan, les autres de l'intérieur du Continent (Desse

<sup>3</sup> Tonsberg, porte conteneur battant pavillon libérien attaqué en 2021 aux larges des côtes équato-guinéennes.

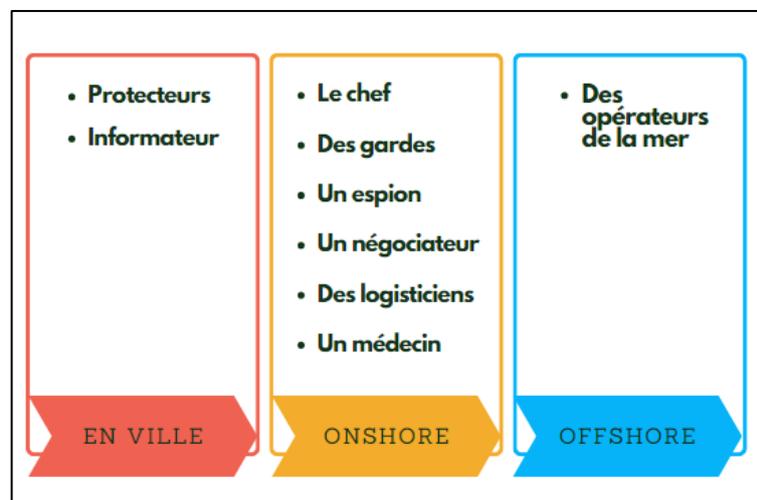
et I 2022 : 33). Au large des côtes de la façade atlantique, la menace est triple : la piraterie, la pêche illégale et le trafic de drogue. Du côté de l'intérieur des terres, la progression du djihadisme inquiète tous les pays de la région. Ainsi, en ce qu'il s'agisse de la piraterie, sept principaux acteurs sont directement impliqués dans cette région, même si le point névralgique reste le Delta du Niger. Leurs stratégies diffèrent les uns des autres. Il s'agit notamment des bandes organisées, communément appelé des pirates, des gouvernements des pays riverains, des organisations sous régionales, des compagnies privées internationales, des compagnies de sécurité privée, des pays développés et des organisations internationales. Toutefois, chacun des acteurs a pour objectif le contrôle soit de la ressource, des zones de production et/ou des routes qu'elles soient continentales ou en mer.

#### 4.1. Les bandes organisées

**C**es pirates qui sévissent dans le golfe de Guinée sont en réalité des ouvriers de la piraterie. Il s'agit des jeunes gens défavorisés,

recrutés pour leurs capacités à user des armes, à naviguer et à prendre des risques. Mais les Chefs, encore appelés des Lord sont bien loin du Delta du Niger et personne n'ose partager leurs identités. Cette piraterie est donc organisée en réseau pyramidal composé des bailleurs de fonds et des opérateurs (fig 8). Installés dans les méandres du Delta du Niger où ils pratiquent du brigandage en sabotant les pipelines et en attaquant des gisements pétroliers, les pirates du Golfe de Guinée ne cachent pas leur préférence pour la mer, où ils attaquent principalement des tankers, des plates-formes pétrolières et pratiquent des prises d'otages. « On ne sort jamais pour des Indiens, ils ne valent pas chers. Les Philippines c'est pareil... Nos nationalités préférées pour les prises d'otage sont les Américains et les Français, leur rançon peut atteindre 220 mille dollars », propos d'un pirate, interrogé par Bertrand Monet dans le Delta du Niger en 2016. A court d'argent, certains groupes parviennent à détourner tout un navire et l'activité est des plus lucratives. La rançon d'un navire va de 900 milles à 4 milliards de dollars.

Fig. 10 : Structure d'un groupe de pirate



Source : Rapport Global maritime crime de l'ONUDC, 2021

Les protecteurs et les informateurs sont des sponsors, travaillant dans l'économie formelle ou l'administration. Ce sont eux qui facilitent les opérations en fournissant des informations précises sur les navires à attaquer : nom, type, position, nationalités à bord, ... D'après une étude menée par le Global maritime crime programme de l'ONUDC 2021, les sponsors récoltent le pourcentage le plus

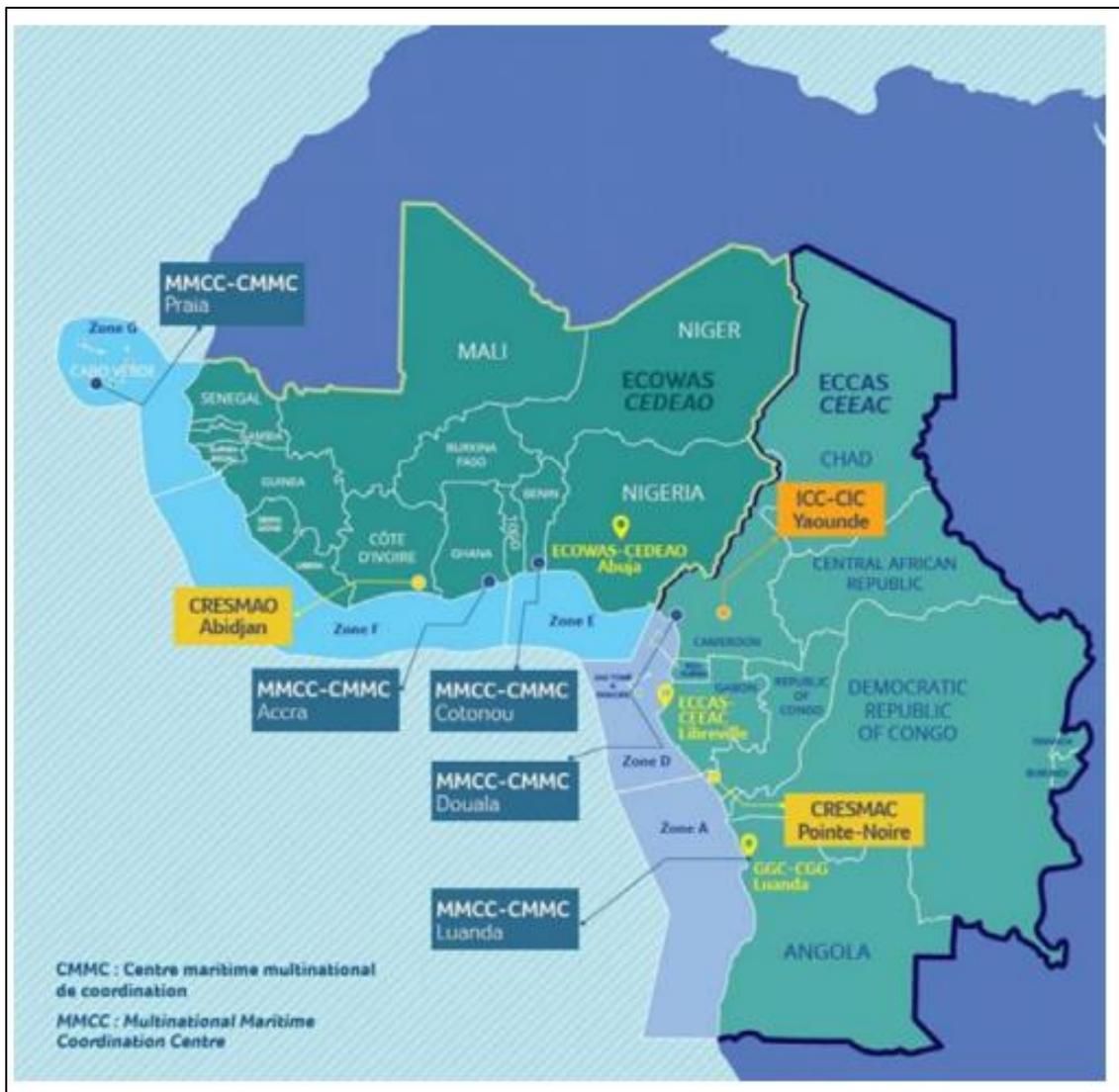
élevé de paiements de rançon par rapport aux membres opérationnels. « Nous avons des gens qui financent l'entreprise dès le début, et ils ont aussi leur propre part quand nous venons en arrière » ; propos d'un pirate dans le Delta du Niger. Les pirates font directement face aux Etats. Comment est-ce que ces derniers s'y investissent dans cette lutte contre la piraterie?

#### 4.2. Les gouvernements des pays riverains et les instances régionales : une opérationnalisation difficile des stratégies.

Dans le golfe d’Aden comme dans le golfe de Guinée, le phénomène de la piraterie part d’un Etat problématique avant de se propager sur toute la façade maritime. Le Nigéria est certes le premier pays à être touché par la piraterie, mais dès les premières médiatisations du phénomène dans le golfe de Guinée en 2008, les Etats riverains se sont tous sentis impliqués. Réagissant presque de manière unanime, en mutualisant des formes pour apporter une réponse régionale à ce fléau transfrontalier. Bien que

chaque État ait des intérêts qui lui soient propres, les pays riverains sont parvenus à un constat implacable : les enjeux, qu’ils soient juridiques, économiques, environnementaux ou sécuritaires, sont globalement les mêmes (...) L’évolution, l’intensification et la diversification des activités en mer ont rapidement impliqué un élargissement du spectre des missions dévolues aux marines du Golfe de Guinée et, surtout, une réponse commune à ces défis (Dupuis 2023 : 3). C’est ainsi qu’une stratégie de sureté et de sécurité a été mise en œuvre, en juin 2013. Dénommée « Architecture de Yaoundé », elle a été pensée par 19 Etats de la façade ouest-africaine, du Sénégal à l’Angola pour renforcer la sécurité dans les eaux du golfe de Guinée (Fig. 11).

Fig. 11 : l’architecture africaine de sureté et de sécurité



Source : IRSEM, 2023

Toutefois, l'attachement à leur souveraineté et le manque d'un plan de financement efficace ont retardé la mise en œuvre de l'Architecture de Yaoundé. Contrairement au golfe d'Aden, la piraterie se déroule dans des zones sous juridictions des Etats cela rend très difficile les interventions internationales, car ces derniers tiennent jalousement à leur souveraineté. Bien que le mot coopération soit très cités dans les discours politiques lors des sommets régionaux et même dans les textes adoptés, les Etats du golfe de Guinée peinent à dépasser le stade de déclaration pour l'opérationnalisation, en imposant comme l'a fait l'Union européenne dans le traité de 1992, le principe de subdiarisation.

Pour Tiseeron (2023 : 7), il s'agit d'une stratégie ambitieuse. Réponse à une coopération inégale et limitée, elle doit renforcer à la fois les dynamiques régionale et interrégionale à travers l'affirmation d'une volonté politique partagée et la mise en place d'une organisation dédiée qui, pour la plus grande partie de ses composantes, reste à définir et à créer. Toutefois, bien qu'en tâtonnant depuis dix ans déjà, l'Architecture de Yaoundé a connu quelques évolutions ; notamment la mise en service du Centre international de communication (CIC). S'agissant du renforcement des capacités des Etats riverains, la création depuis 2015 de l'Institut de sécurité maritime interrégional (ISMI) à Abidjan, permet aujourd'hui à plusieurs cadres civils et militaires des Etats de la région et même au-delà à l'exemple du Mozambique de se former sur les thématiques de sureté maritime, sureté portuaire et de sécurité. Jusqu'ici, l'ISMI a formé près de 2000 personnes sur comment fouiller un navire, le système de lutte contre la pollution marine, la coordination des missions sur la recherche et la sauvegarde en mer, ... L'Institut organise également des stages pour conduire des missions d'inspection des acteurs de pêche à Tica, en Guinée Equatoriale. Aussi, la coopération judiciaire a considérablement évolué. Les pirates arrêtés dans les eaux internationales ouest-africaines peuvent être jugés dans l'un des pays riverains ; propos recueillis du Directeur de l'Institut de sécurité maritime interrégional. Il s'agit d'une belle avancée, cela aurait évité le désaccord entre le Nigeria et le Danemark pour le procès des pirates nigériens transférés et jugés au Danemark en novembre 2022.

#### 4.3. Les compagnies privées internationales d'exploitation pétrolière

Plusieurs compagnies privées sont localisées dans le golfe de Guinée ; cependant, les sociétés impliquées de près ou de loin par la piraterie sont : les majors pétroliers installées dans le Delta du Niger, à l'exemple de Total, Shell, Exxon Mobil ou Chevron, dont les productions sont constamment menacées par le siphonnage du brut le long des pipelines. D'après plusieurs sources, le vol du pétrole est un phénomène endémique au Nigeria. Ces actes de vandalisme représentent environ 33% de la production totale du pays ; soit 450 000 de barils de brut volé par jour. Pour des raisons diverses, mais également à cause des pertes de production, certaines compagnies cèdent leurs actifs en onshore dans le Delta du Niger. C'est le cas pour Shell et Chevron Mobil, mais également pour Total qui depuis 2010 a cédé plus de 11 blocs onshore à des sociétés pétrolières nigérianes.

Les compagnies de transport maritime sont également menacées par les attaques de pirates. En effet, ces pirates ont plus de préférences pour les enlèvements des expatriés et le détournement des bateaux qui sont des activités fortement rentables. Comment assurer leurs sécurités à terre et/ou en mer ? Les compagnies pétrolières et maritimes font appel à des compagnies privées, bien que n'étant pas suffisante.

#### 4.4. Les compagnies privées de sécurité : la violence légitime de l'Etat partagée

Les entreprises de sécurité privées prolifèrent en Afrique, ceci avec une croissance annuelle de plus de 10% dans un pays tel que le Sénégal. Au Kenya, suite à l'attaque terroriste du centre commercial Westgate ayant fait 68 morts en septembre 2013, le marché de la sécurité privée a connu une forte croissance. On compte aujourd'hui près de 300.000 gardiens privés pour seulement 40.000 policiers pour l'ensemble du pays (Champion 2019 :2). Les Etats du golfe de Guinée sont confrontés à plusieurs types de défis sécuritaires : les régions nord-est de la Côte d'Ivoire et du Bénin, frontalières au Burkina Faso et au Niger ne sont plus épargnées par la menace terroriste du groupe Etat islamique qui sévit dans le Sahel depuis 2003 (Desse & Pierre 2016 : 112). Avec pour ramifications Boko Haram au Nigeria et au Cameroun, ces deux réseaux

constituent la principale menace à terre en Afrique de l'Ouest. A en croire plusieurs sources, renforcées par des différents entretiens, les terroristes veulent avoir un accès à la mer. Même si pour le moment, il n'est pas aisé de distinguer les activités des pirates de celles des terroristes en mer, le Golfe de Guinée loge des pays en difficulté, fragilisés par des guerres civiles et des conflits internes tels que la Côte d'Ivoire, le Nigéria, le Congo, la RDC et l'Angola (Gohourou 2016 : 91).

De plus, les perturbations de la production on shore, les prises d'otage et le vol de pétrole directement en mer sont biens des défis, mais également des justificatifs au recours des compagnies de sécurité privée dans le golfe de Guinée. Parallèlement à la mise en place d'opérations navales de lutte contre la piraterie, comme Atalanta par l'Union Européenne, des Etats du pavillon ont commencé à autoriser le recours à ces sociétés dans les zones à haut risque pour protéger équipages, navires et cargaisons. La France, par exemple, a autorisé en 2014 le recours des équipes de protection armées dans ces zones dangereuses. Une prérogative auparavant régaliennne (Gogné 2022 : 1).

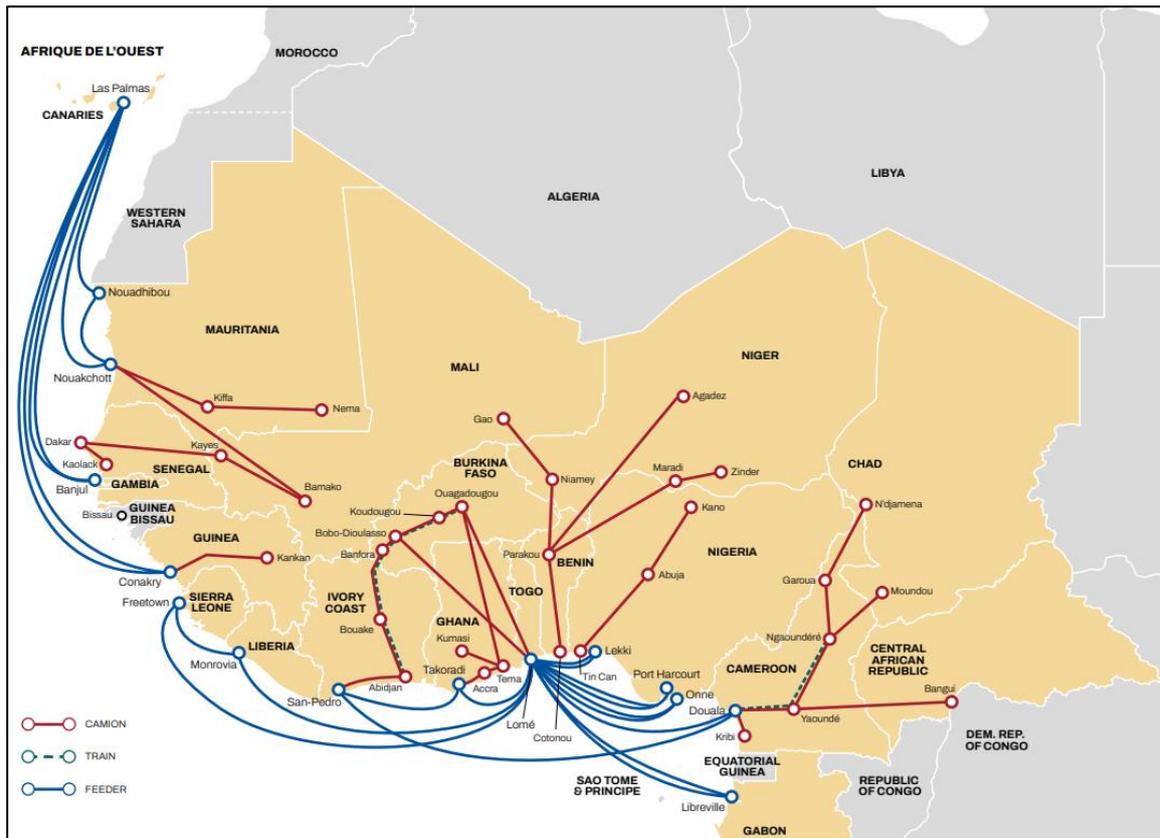
Si l'on s'en tient aux explications de Pérouse, sur la prolifération des entreprises privées de sécurité, la théorie des vases communicants ou une privation de la sécurité par défaut d'Etat est celle qui sied aux Etats africains et à ceux du Golfe de Guinée en particulier. Pour l'auteur, le recours à des professionnels privés pour maintenir ou rétablir la sécurité témoigne de l'incapacité d'un Etat à maîtriser ses territoires et d'exercer son monopole de la violence légitime. Cette « théorie du vide », ou vacuum theory selon la formule de Shearing, constate que le défaut de police et des forces armées qualifiées constitue un appel d'air pour l'industrie de la sécurité privée. Plusieurs Etats africains et ceux du golfe de Guinée en particulier sont politiquement en situation de vulnérabilité ; notamment au Nigéria et

en République démocratique du Congo qui se caractérise par l'absence de contrôle de l'État sur l'ensemble d'un territoire et laissant ainsi des espaces non gouvernés comme au Nord-Est du Nigéria et à l'Est de la RDC aux mains de groupes criminels transnationaux et de groupes terroristes, corrélée à la circulation des biens et des personnes rendue possible par la très grande porosité des frontières d'après le rapport francophonie, 2016. La privation de la sécurité comme cela s'est fait en Somalie pour lutter contre la piraterie maritime et aujourd'hui dans le golfe de Guinée pour participer à la fois à la sécurité des zones de productions pétrolières et à celles des navires en mer et à quai témoigne à bien des égards de cette fragilité institutionnelle. Les nouvelles zones grises à terre et/ou en mer créées par défaut d'Etat sont devenues des territoires de non droit, où la sécurité a été relayée à des professionnels privés.

#### **5- La France, l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie en Afrique de l'ouest**

**E**n proie à la piraterie, à la pêche illégale, aux trafics illégaux et au terrorisme, le Golfe de Guinée se situe au carrefour de grandes routes commerciales et il constitue un espace stratégique à protéger, pour la France et les Européens. En effet, le Golfe de Guinée représente près de 50% de la production pétrolière du continent dont les exportations en pétrole constituent 10% des exportations mondiales. Des multinationales basées dans la région du Golfe de Guinée telle que Total, Bolloré ou encore la CMA/CGM et MSC participent non seulement à l'économie nationale française, mais également à maintenir la puissance outremer de la France (Fig. 12). De plus, pour la sécurité des milliers des ressortissants français vivant en Afrique de l'ouest et du centre, la France garantit une présence militaire rapprochée, avec ses trois bases au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Gabon.

Fig. 12 : les lignes maritimes internationales au départ de la côte ouest-africaine



Source : MSC 2023.

Ces lignes avec l'Europe et la Méditerranée proposent une desserte des différents ports ouest-africains comme cet exemple de la ligne régulière Atlantic COA au départ de Dunkerque (Desse & Dossou 2023 : 8). La piraterie en Afrique déstabilise deux piliers géoéconomiques mondiaux : le transport maritime dans le golfe d'Aden et la production des hydrocarbures dans le golfe de Guinée (Monnet 2020 :10). Ainsi, la France coordonne plusieurs activités militaires dans les eaux du golfe de Guinée depuis plusieurs années.

Associée à l'Union Européenne, au Brésil et aux Etats Unis, cette présence étrangère dans les eaux ouest-africaines reste purement stratégique (Encadré 1). Si ces pays partenaires dans la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée coopèrent avec la France, ils cherchent également à accroître leur propre influence dans la région. D'autres pays tels que la Chine et la Russie menacent considérablement l'équilibre de la France dans en Afrique et le golfe de Guinée n'y échappe pas.

Encadré 1 : la présence navale des pays européens dans le Golfe de Guinée**La présence navale des pays européens dans le golfe de Guinée**

L'Espagne est historiquement présente dans le golfe de Guinée, qu'elle considère comme un espace d'intérêt stratégique. La marine espagnole assure une présence opérationnelle significative et régulière dans la région. À ce titre, elle participe aux exercices français GANO et américain *Obangame Express*.

Le Portugal assure également une présence ancienne dans la zone, en lien avec ses anciennes colonies (Angola, Cap-Vert, Sao-Tomé, Guinée-Bissau). Il participe également à GANO et *Obangame Express*. Le Portugal a fait de la sécurité maritime l'une des priorités de sa présidence du Conseil de l'Union européenne (UE) au premier semestre 2021, le conduisant à se mobiliser sur le golfe de Guinée avec notamment la nomination d'un envoyé spécial.

L'Italie est présente dans le golfe de Guinée de façon plus récente, avec pour objectif principal de rassurer l'armateur MSC et le pétrolier ENI, tous deux de nationalité italienne. Elle a déployé pour la première fois une frégate multi missions dans la région en 2020 et a récemment validé le principe d'un double déploiement annuel dans le cadre d'une opération nationale anti-piraterie, nommée « Gabinia ».

Investi traditionnellement dans les actions de renforcement des capacités des États de la région, le Danemark a souhaité depuis peu s'impliquer également militairement, sous la pression de ses armateurs Maersk et Torm. Le gouvernement danois a ainsi décidé de déployer une frégate à l'automne 2021 pour une durée de cinq mois. Il a aussi nommé un représentant spécial pour la sûreté maritime, essentiellement tourné vers le golfe de Guinée.

Source : Commission des affaires étrangères, Sénat France, 2023

**CONCLUSION**

**S**i le delta du Niger demeure l'épicentre de la piraterie, le phénomène touche aujourd'hui toute la façade maritime. En mer, les attaques se portent sur les zones d'exploitation d'hydrocarbures au Nigeria et sur les navires d'exploitation (Nigéria, Ghana, Bénin, Guinée Équatoriale, Gabon et Congo e). Des formes d'hybridation de la piraterie apparaissent, ciblant à l'occasion une plate-forme d'exploitation, un navire de transport de personnel de plate-forme pétrolière ou gazière pour les prises d'otage, un porte-conteneur pour les produits qui peuvent être récupérés. Des porte-conteneurs qui ont été ciblés en 2021 au large du port de Téma, Pointe-Noire (2023), Abidjan (2022). On note au Ghana des détournements répétés de vraquiers et de pétroliers dans la zone de mouillage du port de Takoradi comme au large du port de Lagos au Nigéria. Cela explique que certains navires préfèrent attendre dans la zone de mouillage au large du port de Lomé qui apparaît plus sécurisé.

Cette piraterie maritime se couple à une économie de la fraude et de l'informel qui consiste à ponctionner le carburant sur les pipelines à terre et à vendre en contrebande, par tout un réseau de grossistes et de petits revendeurs qui passent les frontières du Bénin, du Togo ou du Cameroun. Enfin ces réseaux et organisations poussent leurs réseaux réticulaires et ancrent leur trafic dans les zones soumises aux groupes terroristes aux marges des frontières des états. Ainsi comme en Afrique de l'Est, l'image valorisante du pauvre pêcheur devenant pirate par nécessité pour pallier un manque de richesses halieutiques n'est pas complètement vraie. La piraterie s'ancre dans des organisation pyramidales, mafieuses ou de gang, alimentant le terrorisme et accompagnant les autres trafics de l'antimonde comme celui des drogues arrivant d'Amérique du Sud en transit vers l'Europe, celui des filières de migrants, des filières qui alimentent les circuits de prostitution en Europe ou celles qui organisent le travail des enfants dans les pays du golfe de Guinée. Ce modèle nigérian peut-il s'étendre

ou se reproduire dans les nouveaux pays producteurs ? Si les attaques sur les plates formes se sont réduites, nous avons montré que la piraterie demeure et se porte et s'exporte au Ghana, en Côte d'Ivoire ou encore au Congo. Les risques sont donc élevés surtout si les arrière-pays échappent comme c'est souvent le cas, aux pouvoirs centraux qui contrôlent essentiellement les régions côtières. Les nouvelles zones de productions des hydrocarbures restent ainsi des zones très sensibles, d'où la nécessité d'établir des textes juridiques forts et de garantir une présence continue en mer.

#### LISTE DES ABREVIATIONS

**CIC** : Centre international de communication  
**CREMAO** : Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest  
**CEEAC** : Communauté économique des États de l'Afrique de l'ouest  
**MEND** : Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger  
**Mica Center** : Maritime international cooperation awerness  
**ISMI** : l'Institut de sécurité maritime interrégional

#### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

DESSE Michel, GUINEBERTEAU Thierry, MIOSECC Jean-Marie, TROUILLET Brice, 2022. Dynamismes des façades et planifications terrestre et maritime en Afrique, Territoire d'Afrique n°12 / Université Cheikh Anta Diop de Dakar / UMR GRED Montpellier, 150 p.

DOURNON Thomas, IRAQI Ahmed, BARD ABOUSSOF Fatine & BENKIRANE Yassine Mohamed, 2021. « Enjeux de la piraterie maritime en Afrique », École de guerre économique, 85 p.

DUPUIS Hélène, 2023. « Le golfe de Guinée, un modèle de coopération maritime au service de tous ? », *Diplomatie*, mars-avril 2023, n° 120, p. 32-37. Disponible en ligne : <https://www.jstor.org/stable/10.2307/48718125>

GAUDIAUT Tristan, 2023. « L'essor du commerce maritime mondial », *Statista*, 2p. Disponible en ligne : <https://fr.statista.com/infographie/24533/commerce-maritime-mondial-evolution-volume-de-fret-maritime-de-marchandises/> [dernier accès septembre 2023]

GUIZIOU François, 2018. *Le monde somali : les apparences du chaos aux périphéries de la mondialisation*. Thèse de doctorat, Université de Nantes, Nantes, 540 p.

FOURNIER Bernard, BONNEAU François & Gisèle JOURDA, 2021. « Quelle stratégie française dans le Golfe de Guinée ? », *Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées*, 12p. Disponible en ligne : <https://www.senat.fr/rap/r22-383/r22-383-syn.pdf> [dernier accès septembre 2023]

NINGUEMA NDONG Léonilde Chancia, 2005. *Activités halieutiques et immigration clandestine dans le Golfe de Guinée : le cas du Gabon*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, Nantes, 440 p.

NTUDA EBODE Vincent, 2004. « Les enjeux pétroliers du Golfe de Guinée », *Diplomatie*, No. 7 (février-mars), p. 44-47. Disponible en ligne : <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26980324> [dernier accès septembre 2023]

MOMBO Mivy-Grady, 2019. *Le Golfe de Guinée, espace du renouveau africain ?*, mémoire de Master, Université Omar BONGO, Libreville, 129 p.

SALIOU Virginie, 2023. « L'insécurité maritime dans les espaces caribéen et sud-américain », *Études caribéennes*, 11 p. Disponible en ligne : DOI : <https://doi.org/10.4000/> [dernier accès septembre 2023]

TABARRO Michèle, 2022. « Rapport de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi de finances pour 2022 », n° 4482, 12p. Disponible en ligne : [https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion\\_afetr/15b4526-tiv\\_rapport-avis.pdf](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion_afetr/15b4526-tiv_rapport-avis.pdf) [dernier accès septembre 2023]

TISSERON Antonin, 2023. *Lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée, l'Architecture de Yaoundé : Dis ans après au milieu du gué*. Étude, n°104, IRSEM, 40 p.

TSASSA MFUMU-KANDA Alcème, 2016. *Le Golfe de Guinée, enjeux et place dans la géopolitique mondiale des États-Unis*, Presses Universitaires de Louvain, Belgique, 311p.

---

## **AUTEURS**

Mivy-Grady MOMBO épouse **NSOGO MOUISSI**

Doctorante en Géographie

UMR - C6554 LETG-Nantes – Nantes Université (France)

Centre d'Études et des Recherches en Géosciences Politiques et Perspectives (GERGEP)

Département de Géographie – Université Omar BONGO (Libreville – Gabon)

Courriel : [mivygrady1@gmail.com](mailto:mivygrady1@gmail.com)

Michel **DESSE**

Professeur des Universités - Géographe

UMR- C6554 LETG-Nantes – Nantes Université (France)

Correspondant International – Groupe de recherche PoSTer (Daloa– Côte d'Ivoire)

Courriel : [Michel.Desse@univ-nantes.fr](mailto:Michel.Desse@univ-nantes.fr)

## **AUTEUR CORRESPONDANT**

Mivy-Grady MOMBO épouse **NSOGO MOUISSI**

Courriel : [mivygrady1@gmail.com](mailto:mivygrady1@gmail.com)

---



### © Édition électronique

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : [revue@espacesafricains.org](mailto:revue@espacesafricains.org)

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : [poster\\_ujlog@espacesafricains.org](mailto:poster_ujlog@espacesafricains.org)

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster/>

### © Éditeur

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

### © Indexation



[Voir la page de la revue dans Road](#)



[Voir la page de la revue dans Mirabel](#)



[Voir la page de la revue dans Sudoc](#)

### © Référence électronique

Mivy-Grady MOMBO épouse NSOGO MOUISSI & Michel DESSE, 2023. « Le pétrole comme facteur d'insécurité maritime : Acteurs et évolution du phénomène dans le Golfe de Guinée », Revue Espaces Africains (En ligne), Numéro spécial (Numéro 2 | 2023), ISSN : 2957- 9279, mis en ligne le 30 septembre 2023, p. 85-103.