

LE GOLFE DE GUINEE FACE AUX ENJEUX DES NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Dr. Théophile Mirabeau NCHARE NOM

Ph.D en Sciences politiques

Centre Africain de recherche stratégique pour la promotion de la paix et le développement (CAPED),

Université de Yaoundé (Cameroun)

Abstract

The Gulf of Guinea is one of the major geopolitical maritime spaces in Africa. It is also now one of the major oil trade places because of wars and piracy that made the passage through the Arabian Gulf expensive and risky, yet shorter. The route to the Gulf of Guinea, although long via the Cape of Good Hope and the Atlantic, is used to connect the Far East to the North countries. The opening of more secure new sea routes, like the North ones in Arctic, carries a plurality of geopolitical issues for the States of the Gulf of Guinea. This contribution aims at analysing the challenges of new routes for these very States. Through a prospective approach, the objective is to evaluate the development of shipping services in the region to see if they would be weakened or threatened by these new shipping routes.

La problématique actuelle des nouvelles routes maritimes par l'Arctique se constitue autour des probabilités de bouleversement des voies traditionnelles. Quoique la question divise et oppose encore les chercheurs, il n'en demeure pas moins qu'elle est désormais le nouvel enjeu de la géopolitique maritime¹, porteuse d'une conflictualité hégémonique entre grandes puissances². Dépendant de la fonte de la Banquise, le déplacement des routes maritimes vers le nord laisse y entrevoir, avec plus ou moins de certitude, l'avènement d'un fort trafic maritime de transit dans l'Arctique.

¹ A. FREMONT, « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », in *Revue internationale et stratégique*, n° 69, Paris, Armand Colin, janvier 2008, pp. 17-30 ; Institut Supérieure d'Economie maritime (ISEMAR), *Nouvelles routes maritimes*, Etude pour le Centre interarmées de Concepts de Doctrines et d'Expérimentations (CICDE), dactyl., février 2013, 72 p (spéc. pp. 58-71).

² Sur les luttes géopolitiques dans l'Arctique, lire « Arctique : l'autre guerre froide », in *Courrier international*, n° 935, 2-8 octobre 2008, pp. 10-15 ; D. KOPP, « Début de guerre froide sur la banquise », in *Le Monde diplomatique*, septembre 2007, pp. 4-5.

OPPORTUNITES ECONOMIQUES ET ENJEUX GEOSTRATEGIQUES

Le Golfe de Guinée³ s'inscrit dans cette redéfinition envisageable des flux maritimes et prend, de ce fait, une allure paradoxale car la région constitue depuis le début des années 2000, une zone d'importance stratégique dans la géopolitique mondiale des hydrocarbures⁴ et fait figure de pivot dans l'aggiornamento des transports maritimes en Atlantique-Sud.

Dans la littérature scientifique consacrée⁵, aussi bien à l'opportunité qu'aux revers de ces nouvelles routes maritimes, la marginalisation des enjeux pour le golfe de Guinée justifie le titre de cette contribution. Historiquement, il était la plaque tournante des relations commerciales transatlantiques qui reliaient l'Europe, l'Afrique et l'Amérique⁶. Bien que long, l'axe du golfe de Guinée via le Cap de Bonne Espérance et l'Atlantique permet de relier l'Extrême Orient aux pays au Nord.

La région est désormais comptée parmi les plateformes des approvisionnements pétroliers internationaux en raison de l'instabilité au Moyen Orient qui a rendu plus coûteux et risqué le passage par le Golfe Arabe, pourtant plus court. Il constitue alors, avec les axes transpacifiques et méditerranéens, les principales routes maritimes. Dès lors l'ouverture de nouvelles voies maritimes, moins instables et plus sécurisées au nord, pour relier l'Atlantique au Pacifique, influera inéluctablement sur la fréquentabilité des routes actuelles. En ce sens, cette contribution pose la question simple mais essentielle de savoir quels sont les enjeux des nouvelles routes maritimes pour le golfe de Guinée ? L'intérêt de cette réflexion est qu'elle questionne le schéma des impacts possibles des nouvelles routes maritimes pour les États du Golfe de Guinée. Par une approche prospective, l'objet est d'évaluer l'évolution des usages de la route transatlantique pour voir si elle pourra tenir face aux nouvelles routes maritimes, au regard de ses avantages géopolitiques, ou alors au contraire, serait affaiblie et menacée en termes d'érosion de flux.

De ce fait, l'analyse partira de la place du golfe de Guinée dans la géopolitique des routes océaniques et de l'économie maritime (I) pour apprécier l'impact ainsi

³ Pour notre propos, le golfe de Guinée est envisagé ici dans son acception la plus large, c'est-à-dire le rentrant maritime qui s'étend des Pays des Rivières du Sud au Sénégal à l'Angola. Constitué de 16 pays qui se partagent environ 600 kilomètres de littoral ininterrompu, le golfe de Guinée sert d'ouverture aux États riverains ainsi qu'aux pays enclavés tels que le Mali, le Burkina Faso, le Tchad et la République Centrafricaine.

⁴ Une abondante littérature existe en fait sur les enjeux pétroliers du golfe de Guinée. L'on peut citer, entre autres, E. NGODI, *Pétrole et géopolitique en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2008, 255 p. ; W. MVOMO ELA, « Pétrostratégie et appels d'empire dans le golfe de Guinée », in *Enjeux, Bulletin d'Analyse géopolitique pour l'Afrique centrale*, n° 22, Janvier-mars 2005, pp. 7-11 ; P. COPINSCHI, « Le golfe de Guinée, nouvel enjeu stratégique », in *Sociétal*, n° 42, Paris, Serpe, 2003, pp. 99-101.

⁵ Voir ISEMAR, « Nouvelles routes maritimes », *op. cit.* (*Supra*, note n° 1), pp. 65-70.

⁶ Le transport maritime via le golfe de Guinée est assez ancien (cf. J. DEVISSE, « Les Africains, la mer et les historiens », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 29, n° 115-116, 1989, pp. 397-418. Voir aussi J-P. CHAUVEAU, « Une histoire maritime africaine est-elle possible? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le 15^e siècle », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 26, n° 101-102, 1986, pp. 173-235).

LE GOLFE DE GUINÉE FACE AUX ENJEUX

que les voies d'adaptation, pour l'Afrique en général et le golfe de Guinée plus particulièrement, des bouleversements des flux mondiaux d'ici vingt ans, quand il sera possible de passer de l'Europe à l'Asie en évitant les points obligés que sont aujourd'hui les détroits de Suez, Malacca, Ormuz ou Bab-el-Mandeb (II).

I. Le golfe de Guinée dans la géopolitique des routes océaniques

Le golfe de Guinée est au cœur de la route transatlantique. Celle-ci est aujourd'hui ravalée au troisième rang car supplantée par l'axe transpacifique, suivi de l'axe Europe-Asie, alors qu'elle occupait la première place dans les échanges internationaux⁷. Cette modification de la carte des échanges maritimes fait suite à l'intensification des échanges économiques et au basculement des centres de gravité de l'économie mondiale.

Dans le golfe de Guinée passe pourtant la plupart des itinéraires qui relient les grands pôles économiques de la planète. Constituant une vaste zone d'extraction des matières premières et de consommation, il constitue au regard de ses services maritimes, un espace stratégique dans la desserte locale et les approvisionnements internationaux (A), mais fait face à plusieurs défis (B).

A. La tri-dimension du golfe de Guinée dans la circulation maritime

Les flux maritimes dans l'Atlantique-Sud via le golfe de Guinée, sans être aussi importants que ceux d'autres voies océaniques, sont plus que par le passé, très significatifs. Ces flux sont représentatifs de la place capitale qu'occupe le golfe de Guinée dans l'architecture des transports maritime et des équilibres internationaux⁸. On le montrera dans une approche ternaire, en examinant son importance dans la circulation maritime dans l'Atlantique (1), la desserte des États riverains et enclavés de la région (2) et les approvisionnements internationaux en matières premières et en hydrocarbures (3).

1. Un espace stratégique de la route transatlantique

Le golfe de Guinée ne constitue pas une façade maritime dominante mais, sa plus-value dans la circulation maritime en Atlantique-Sud est de constituer un vaste espace maritime dépourvu de détroits et donc ouvert à la navigation sous réserve du respect des normes du Droit international de la mer. Le rôle joué par le golfe de Guinée est en ce sens primordial pour l'économie mondiale. Les courants de circulation ici sont un ensemble de liaisons maritimes entre États producteurs d'Amérique du Nord, d'Europe occidentale et États consommateurs du golfe de Guinée.

Il convient désormais de compter aussi les États émergents comme le Brésil, le Nigéria et l'Afrique du Sud, dont le commerce maritime avec l'occident transite

⁷ D'après un article publié en 1942 par J. GARNIER, les 2/3 du commerce maritime se faisaient par l'Atlantique alors sillonné par les 4/5 de la flotte commerciale du monde. Lire de cet auteur : « La circulation maritime dans l'Atlantique », in *L'information géographique*, vol. 6, n°2, 1942, pp. 33-37 (spéc., pp. 33).

⁸ D. ONDO MANE, « L'émergence du golfe de Guinée dans l'économie mondiale : perspectives et défis », Document de travail du Fonds Monétaire International, Décembre 2005, dactyl., 23 p.