

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I
CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET
ÉDUCATIVES
.....

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN
SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
.....

DEPARTEMENT D'HISTOIRE
.....



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I
POSTGRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES
.....

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
SOCIAL SCIENCES
.....

DEPARTMENT OF HISTORY
.....

**LA PARTICIPATION DE LA MARINE NATIONALE
DANS LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE
MARITIME AU CAMEROUN (1990 -2018) : ESSAI
D'ANALYSE HISTORIQUE**

**Mémoire soutenu le 29 juillet 2022, en vue de l'obtention du diplôme de
Master en Histoire**

Option : Histoire des Relations Internationales

Par
Sébastien Thierry Régis OMBE
Licencié en Histoire



Jury :

Président : Raymond EBALE, Pr., Université de Yaoundé I

Rapporteur : Virginie WANYAKA BONGUEN, Pre., Université de Yaoundé I

Examineur : Chamberlain NENKAM, C.C., Université de Yaoundé I

Avril 2022

A

Ma maman Gertrude Epoune,
Pour son soutien, amour et ses encouragements,
Une source de motivation constante.

REMERCIEMENTS

La réalisation d'un travail de recherche est toujours la combinaison d'efforts d'innombrables personnes à qui, il incombe d'exprimer les remerciements les plus sincères. Ce mémoire ne saurait déroger à cette tradition.

En effet, il convient de commencer ces remerciements par l'encadrement scientifique. À ce titre, nous exprimons notre immense gratitude et notre profonde reconnaissance au Professeure Virginie Wanyaka Bonguen Oyongmen, notre directeur de mémoire, pour le travail abattu pendant ces trois dernières années. Ses critiques, conseils et suggestions ont été d'un apport fondamental pour la rédaction de ce travail.

Nos remerciements vont ensuite à l'endroit de tous les enseignants du Département d'histoire de l'Université de Yaoundé I, qui nous ont encouragé à arpenter le chemin sinueux ou du moins tortueux de la recherche scientifique. Leurs conseils et leurs soutiens nous ont été nécessaire durant cette première phase de la recherche académique.

Nous ne saurions oublier le ministre délégué à la Présidence chargé de la Défense, M. Joseph Beti Assomo, qui nous a délivré une autorisation pour effectuer des recherches à l'Etat-major de la marine nationale camerounaise. Dans le même registre, nous tenons à remercier le contre-amiral Jean Mendoua, le colonel Aimé Ngangwa, le colonel Hilary Adé Kwenty et le lieutenant-colonel Fils Sugéwé, pour leurs soutiens multiformes à notre endroit.

Nos remerciements vont enfin à l'endroit des membres de notre famille, de nos camarades de promotions et amis plus spécialement Valdez Ondoua, Floride Feudjio, Kami Nsouandélé, Ghislain Belinga, Hugues Edik, Jeanne Akon, Awa Fachikain, Ezéchiel Zang Mgbwa, Alembert Noubissi, Stéphane Bindzi et Emile Eyigla auprès desquels, nous avons reçu un soutien inestimable.

Nous exprimons notre sincère gratitude à toutes celles et à tous ceux qui, directement ou indirectement, se sont impliqués dans la matérialisation de ce travail et qui, pour une raison ou une autre, non pas été nommément cités.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SOMMAIRE	iii
SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS.....	iv
LISTE DES TABLEAUX ET ILLUSTRATIONS.....	vi
LISTE DES ANNEXES	viii
RESUME.....	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA MARINE NATIONALE	30
I- NAISSANCE ET ÉVOLUTION DE LA MARINE NATIONALE.....	31
II. PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ORGANIQUE ET OPERATIONNELLE DE LA MARINE.....	44
CHAPITRE II : RADIOSCOPIE, DYNAMIQUES ET EVOLUTION DE LA PIRATERIE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS	59
I- LE NIGÉRIA : POINT D’ANCRAGE DE LA PIRATERIE (1960-1995).....	60
II-RAMIFICATION DE LA PIRATERIE NIGERIANE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS (1987-2016).....	71
CHAPITRE III : LA RÉPONSE SÉCURITAIRE DE LA MARINE CONTRE LA PIRATERIE DANS LES EAUX CAMEROUNAISES	85
I- PIRATERIE : MODALITÉS, ÉTAT DES LIEUX ET INCIDENCES.....	86
II-RÉPONSE SÉCURITAIRE LA MARINE CONTRE LA PIRATERIE.....	97
CHAPITRE IV : PARTICIPATION DE LA MARINE DANS LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE : BILAN, LIMITES ET PERSPECTIVES	113
I- BILAN ET LIMITES DE LA REPONSE SECURITAIRE DE LA MARINE NATIONALE (1990-2018).....	114
II-PERSPECTIVES ENVISAGEABLES POUR UNE ÉRADICATION DE LA PIRATERIE SUR LA DURÉE	130
CONCLUSION GÉNÉRALE	141
ANNEXES.....	145
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	180
TABLE DES MATIÈRES	193

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

ACOTA	: Africa Contingency Operations Training Assistance
ACS	: African Coastal Security
ADCV	: Avions de combat à Décollage Court ou Vertical
AEM	: Action de l'État en Mer
AFRICOM	: Africa Command
ALNK	: Armée de Libération Nationale Kamerunaise
ALPC	: Armes Légères et de Petits Calibres
AMC	: <i>Africa Marine Commando</i>
APSA	: Architecture Africaine de Paix et de Sécurité
ASECMAR	: Appui à la Réforme du Secteur de la Sécurité dans le Golfe de Guinée
BFF	: <i>Bakassi Freedom Fighters</i>
BIR	: Bataillon d'Intervention Rapide
BM	: Banque Mondiale
BMI	: Bureau Maritime International
CDG	: Centre De Gravité
CEEAC	: Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale
CEM	: Chef d'État-major de la marine
CEMA	: Chef d'État-major des Armées
CGG	: Commission du Golfe de Guinée
CIC	: Centre Interrégional de Coordination
CIJ	: Cour Internationale de Justice
CMC	: Centre Multinational de Coordination
CNO	: Comité National d'Organisation
CNUDM	: Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
Code ISPS	: <i>International Ship and Port Facility Security/Code International pour la Sûreté Maritime des navires et des Installations Portuaires</i>
COM	: Centre Opérationnel de la Marine
COMFORSUR	: Commandant des forces de surface

COPALCO	: Compagnie de Palmeurs de Combat
COPAX	: Conseil de Paix et Sécurité de l’Afrique Centrale
COSCO	: Centres Opérationnels de Surveillance Côtière
CREPS	: Centre de Recherche d’Etudes Politiques et Stratégiques
CRESMAC	: Centre de Coordination Régional pour la Sécurité Maritime de l’Afrique Centrale
EU	: Union Européenne
FMI	: Fonds Monétaire International
GICAM	: Groupement Interpatronal du Cameroun
ICG	: <i>International Crisis Group</i>
IFI	: Institutions Financières Internationales
INN	: Illicite, Non déclaré et Non réglementé
IYC	: <i>Ijaw Youth Council</i>
MEND	: <i>Movement for the Emancipation of the Niger Delta</i>
MINDEF	: Le Ministre Délégué à la Présidence Chargé de la Défense
MOSOP	: <i>Movement for the Survival of the Ogonis People</i>
NDVF	: <i>Niger Delta Volunteer Force</i>
OMC	: Opération Maritime Commando
OMI	: Organisation Maritime Internationale
OMOAC	: Organisation Maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre
ONU	: Organisation des Nations Unies
ONUDC	: Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
PIB	: Produit Intérieur Brut
PR	: Présidence de la République
RMIA	: Région Militaire Interarmées
SCDP	: Société Camerounaise de Dépôt Pétrolier
SDNK	: Sinistre de Défense Nationale du Kamerun
SECMAR	: Sécurité Maritime
SIA	: Système d’Identification Automatique
UA	: Union Africaine
USA	: <i>United States of America</i>
ZEE	: Zone Économique Exclusive

LISTE DES TABLEAUX ET ILLUSTRATIONS

CARTE

Carte n° 1 : carte côtière du Cameroun	72
--	----

FIGURES

Figure 1 : Structure organique et opérationnelle de la marine nationale.....	57
Figure 2 : Statistiques des attaques entre 2007 et 2009.....	91
Figure 3 : Les espaces maritimes conformément à la convention de Montégo Bay	99

IMAGES

Image n° 1 : Ecusson de la marine Nationale.....	36
Image n° 2 : vedette héritée du pouvoir colonial français.....	41
Image n° 3 : Contre-Amiral (CA) Jean Mendoua chef d'État-major de la marine nationale CEMM depuis 2011	49
Image n° 4 : Vue aérienne de la base navale de Douala	53
Image n° 5 : Vue intérieure du chantier navale de Douala.....	55
Image n° 6 : Les instructeurs et élèves officiers de l'EPACOM.....	56
Image n° 7 : Pétrole déversé à Ikarama, Etat de Bayelsa, mars 2008	66
Image n° 8 : Les patrouilleurs de la marine à quai au port de Douala	103

PLANCHES

Planche n° 1 : installations offshores de l'Etat camerounais en mer	75
Planche n° 2 : Modes opératoires des pirates	89
Planche n° 3 : Moyens utilisés par les pirates pour grimper dans un navireSource : AMD. ...	90
Planche n° 4 : embarcations et vedettes côtières de la marine nationale	104

Planche n° 5 : Les éléments de la marine nationale en mission de surveillance dans le bassin camerounais	108
Planche n° 6 : Interception des présumés pirates dans les eaux camerounaises par les éléments de la marine nationale	110
Planche n° 7 : interception d'un réseau de contrebande du riz dans le rivage camerounais par la marine	121
Planche n° 8 : interception les trafiquants d'ivoires dans les eaux camerounaises par les forces de la marine nationale	122
Planche n° 9 : interception d'un réseau de contrebande du pétrole frelaté (zoua-zoua) par les forces de la marine.....	122
Planche n° 10 : Forces de la marine interceptent un chalutier en flagrant délit de pêche INN	124

TABLEAUX

Tableau 1 : Les figures du commandement de la Marine nationale (1959-2011).....	40
Tableau 2 : Les personnalités ayant occupé le poste de MINDEF depuis 1996	47
Tableau 3 : Attaques pirates au Cameroun 2009-2013	91
Tableau 4 : Récapitulatif des incidents en « Zone D » 2009-2014	92
Tableau 5 : Situation sécuritaire dans les eaux territoriales et maritimes du Cameroun et de la zone D.....	117
Tableau 6 : Manque à gagner pour l'État camerounais face aux flux d'essence nigériane (1989-1996)	120

LISTE DES ANNEXES

Annexe n° 1 : Attestation de recherche	146
Annexe n° 2 : guide d'entretien.....	147
Annexe n° 3 : Autorisation de recherche académique	149
Annexe n° 4 : Message radio-porté	150
Annexe n° 5 : Programme relatif à l'encadrement aux recherches académiques aux FORSUR	151
Annexe n° 6 : Décret 2002/036/du 4 février 2002 portant création et organisation des forces de la marine nationale	152
Annexe n° 7 : Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurité des intérêts vitaux en mer articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la commission du golfe de Guinée et la communauté économique des Etats de l'Afrique Occidentale.....	164
Annexe n° 8 : Déclaration des chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun	176

RESUME

Le présent travail de recherche intitulé "**La participation de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990 -2018)**", met en évidence le rôle de la marine nationale dans la fabrique de la sécurité maritime au Cameroun. La question principale qui sous-tend cette réflexion est celle de savoir quels sont les mécanismes mis en place par la marine pour contrecarrer les actes relevant de la piraterie sur le bassin camerounais ? Pour répondre à cette interrogation, notre analyse s'est adossée sur une approche à la fois éclectique, empirique, systémique et transdisciplinaire incluant le recours à d'autres sciences, telles que la Polémologie, la Science politique et la Géopolitique. Ces disciplines nous ont permis de circonscrire l'objet, d'établir la phénoménologie de la piraterie et de décrypter les enjeux et les stratégies de riposte de la marine contre ce phénomène. La réalisation de ce travail a été fondée sur une multitude de sources archivistiques, les rapports des organisations internationales, une panoplie d'articles de diverses disciplines ainsi qu'une dizaine de travaux scientifiques. Ces différentes sources sont passées au crible de la confrontation et de l'analyse critique pour nous permettre de saisir la réalité du phénomène étudié. Au terme de l'analyse, il ressort que la piraterie qui affecte le littoral camerounais depuis quelques décennies, est une ramification régionale des violences maritimes provenant du bassin nigérian. En effet, suite à la crise de la gouvernance du secteur pétrolier au Nigéria, les communautés deltaïques plus ou moins radicalisées, ont basculé dans la prédation maritime propageant ainsi le phénomène à travers le littoral camerounais. Menace maritime transnationale et protéiforme, la piraterie est dès lors apparu comme un danger pour la survie, la sécurité et souveraineté de ce pays. À ce titre, elle a conduit à une réaction des pouvoirs publics. Cette réaction a été le fait de la marine nationale qui, par son dispositif à la fois préventif et curatif, a apporté une réponse sécuritaire satisfaisante contre le phénomène. Cette riposte s'est appuyée sur un dispositif défensif, articulé autour de la surveillance, la sauvegarde et la répression maritime. Même si cette réponse sécuritaire de la marine est réelle et complique davantage l'action des "hommes cagoulés", elle n'est cependant pas une panacée. D'où la nécessité d'apporter une réponse sociale au problème, qui apparait davantage comme une option rationnelle à l'éradication du phénomène sur le long terme.

Mots clés : Marine - Delta du Niger - Golfe de Guinée - Piraterie maritime- Sécurité.

ABSTRACT

The present research work entitled, "The participation of the national navy in the fight against maritime piracy in Cameroon (1990-2018)", highlights the role of the national navy in the creation of peace and security in the Cameroonian maritime space. The main question underlying this reflection is that of knowing what mechanisms have been put in place by the navy to thwart acts relating to piracy in the Cameroonian basin? To answer this question, our analysis is based on an approach that is at once eclectic, empirical, systemic and transdisciplinary including the recourse to other disciplines, such as Polemology, Political Science and Geopolitics. These disciplines have enabled us to define the object, to establish the phenomenology of piracy and to decipher the issues and the response strategies of the navy against this phenomenon. The realization of this work was based on a multitude of archival sources, reports from international organizations, a panoply of articles from various disciplines as the reality of the phenomenon studied. At the end of the analysis, it emerges that the piracy which has affected the Cameroonian coast for several decades is a ramification of maritime violence originating in the Nigerian basin. Indeed, following the crisis in the governance of the oil sector in Nigeria, the deltaic communities have become radicalized and have tipped into piracy which has spread across the Cameroonian coast. A transnational and protean maritime threat, piracy has become a danger for the survival, security and sovereignty of this country. As such, it provoked a reaction from the Cameroonian public authorities. This resulted in the swift security response of the national Navy supported by other actors. While this naval security response is real and further complicates the work of pirates gangs, it has not solved the problem in the long term. Hence the need to provide a social response to the problem which appears more as an objective and rational option for the eradication of the phenomenon in the long term.

Keywords : Navy - Niger Delta – Gulf of Guinea – Maritime piracy – Security.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1- CONTEXTE GENERAL DE L'ÉTUDE

L'histoire maritime des sociétés africaines et camerounaises, est une histoire de continuités et de ruptures. Il faut souligner d'emblée qu'une certaine vision euro-centriste et raciste, sous-tendue par une idéologie coloniale a semblé présenter de manière assez caricaturale les liens historiques existant entre des sociétés africaines (en générale) et camerounaises (en particulier) et la mer, comme des rapports de réticence ou de répulsion¹. Une telle vision niait purement et simplement l'existence d'une culture maritime et océanique au sein de ces peuples. Or, les peuples côtiers d'Afrique et du Cameroun ont bel et bien entretenus de longues traditions maritimes. C'est en effet le cas des Ibibio et des Ijaw au Nigéria, des soninkés au Sénégal ou encore des peuples duala au Cameroun. Ces peuples ont même développé une ingénierie maritime. La présence de la pirogue dans ces sociétés confirme cet état de fait et apparait comme une réfutation des thèses phantasmatiques de l'idéologie impériale.

Cependant, la rupture (bien que relative) d'avec ces traditions maritimes intervient dès l'effet de contact avec "l'autre"². Ce choc a entraîné de profondes mutations dans le rapport de ces peuples avec le milieu marin. Les raisons qui semblent le justifier, sont d'ordres historiques et théo-cosmogoniques (culturelles). En effet, sur le plan historique, la traite négrière et la colonisation apparaissent comme deux variables explicatives de la compréhension de cet état de fait. L'une comme l'autre, a joué un rôle déterminant dans le processus "d'abandon" des foyers maritimes traditionnels.

Lorsque les européens sont arrivés sur les côtes africaines, les activités maritimes ont été profondément perturbées. En effet, la traite transatlantique fondée sur le commerce de la "chair humaine", avait donné lieu à un foisonnement de conflits entre les populations locales, conduisant à une chasse aux captifs. Ainsi, les captifs étaient échangés comme de vulgaires marchandises et déportés à travers les contrées lointaines d'Amérique par des négriers. Cette situation les a même poussés à se réfugier vers l'intérieur³. La déportation massive des captifs vers le "nouveau monde"⁴ a donc conduit au déclin des activités maritimes le long du rivage. Aujourd'hui encore, ces impacts sont encore présents dans la mémoire collective de ces peuples africains.

¹ S. Ndong Atok, "L'intégration régionale maritime en Afrique centrale face au challenge de la conflictualisation thalassique : une analyse diplomatique-stratégique", Thèse de Doctorat Ph/D en Relations Internationales, UYII, 2019, p. 5.

² E. Descleves, "La mer, vecteur et enjeu futur", *in* Etudes, n° 3, Tomes 418, 2013, pp. 295-306.

³ Ndong Atok, "L'intégration régionale maritime ...", p. 13.

⁴ Autre appellation du continent américain.

La conquête coloniale, phénomène complémentaire à la traite, a renforcé cette "frénésie" dans le rapport de ces peuples d'avec la mer⁵. En effet, comme l'a si bien souligné Tarik Dahou, "Avec la colonisation, un État moderne s'est construit, dédié à l'exploitation des ressources continentales et à leur transfert en métropole par voie maritime"⁶. Ainsi, dès le moment où les puissances européennes sont passées de l'"impérialisme d'intention" à l'"impérialisme de résultat"⁷, la conscience maritime géopolitique des peuples côtiers s'est profondément érodée et affaiblie. Ce qui a tout logiquement induit une faible maritimisation des territoires anciennement colonisés. En fait, le processus colonial avait suscité chez le colonisé des nombreux effets psychologiques débouchant ainsi sur une sorte de "complexe obsidional"⁸. Complexe, qui a engendré chez ce dernier une certaine "thalasso-phobie"⁹. Pour dire en effet que, les effets psychologiques de la traite négrière et de la conquête coloniale semblent, en parti, rendre compte de la "perte" de familiarité actuelle qu'on observe dans le rapport des peuples côtiers vis-à-vis de la mer.

Par ailleurs, le "désintéret" sus-évoqué, résulte aussi de certaines représentations sociales inhérentes à ces peuples. En effet, dans la plupart des peuples côtiers d'Afrique et du Cameroun, la mer a une signification métaphysique ou mystique. D'après certaines cosmogonies, cet espace est apprivoisé comme le sanctuaire des divinités redoutables et redoutées appelé localement appelées "*miengu*" et vulgairement *mami water*¹⁰. Cette perception a davantage amplifié les logiques de refoulement. Ce qui a donné lieu au caractère inachevé de l'occupation littorale. A parti delà, la réticence de ces peuples avec la mer trouvait un fondement magico-religieux.

Cependant, dès leur accession à l'indépendance, les pays du golfe de Guinée ont tout fait pour asseoir le monopole de la violence légitime sur leurs espaces terrestres faisant de la mer un espace marginal et symbolique. À l'exception du Nigéria où la prédation maritime a très

⁵ P.P. Nkotto, "Sécurisation et gestion intégrée des zone côtières", in *Pompons rouges magazine de la marine nationale*, n°012, Octobre 2019, p. 34.

⁶ T. Dahou., "La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global", in *Revue International et Stratégique*, n°72,2008/4, pp. 39-50.

⁷ P. C. Belomo, "Ordre et sécurité publique dans la construction de l'Etat au Cameroun", Thèse de doctorat en Science politique, Université de Montesquieu-Bordeaux, 2007, p. 38.

⁸ Ce concept renvoi à une pathologie qui résulte d'une situation traumatique, laquelle entraine chez le traumatisé une sorte de délire dans lequel celui-ci se croit assiégé ou persécuté par quelque chose.

⁹ Le concept "thalasso-phobie" est un néologisme, composé de deux mots grecs *thalassa*, qui signifie conscience maritime géopolitique, et "phobia" qui signifie peur. En effet, la "thalasso-phobie" ici désigne la peur, la répulsion ou le désintéret qui caractérise les rapports entre les sociétés africaines avec la mer.

¹⁰ Il s'agit des "ondines", génies féminins de la mythologie germanique localement appelé en langue Sawa "*Miengu*". Pour plus de détail à ce sujet lire Zita. A. Ndong, "La construction de l'identité géopolitique maritime de la façade-atlantique : une esquisse historique", in Rachid. E. Houdaigui, *Façade Atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, p. 21.

tôt été identifiée comme un problème de "sécurité nationale", les autres pays de la région ont, du fait de la relative tranquillité dont jouissaient leurs côtes, priorisé la dimension terrestre de la sécurité. Conscient du caractère moins déstabilisateur de l'insécurité maritime à l'époque, ceux-ci l'ont plus ou moins négligée leurs espaces côtiers.

Ce n'est qu'avec la mondialisation traduite par l'intensification et l'extension géographique des échanges à travers la mer que, l'Afrique à travers le golfe de Guinée, est devenue une zone de prédilection de la piraterie maritime. Cette dernière, consubstantielle à la crise du "Léviathan hobbesien"¹¹, est due à l'action des bandes navalisées écumant les mers à la recherche de cargaisons. En effet, concentré d'abord au Delta du Niger qui plus est son épice centre causal, le banditisme maritime s'est, en fonction des opportunités, ramifié pour devenir un facteur de déstabilisation économique et sécuritaire pour l'essentiel des pays riverains du golfe de Guinée, en l'occurrence le Cameroun.

Si pendant longtemps, le Nigéria a été le principal point d'attraction de la piraterie dans l'espace maritime du Golfe de Guinée, c'est dorénavant sur le bassin camerounais que sont braqués les projecteurs compte tenu de la flambée des raptus pirates depuis 2009. Le gangstérisme maritime devenu relativement nocif pour l'économie du pays, le Cameroun s'est vu contraint d'adopter une posture "maritimiste"¹².

Devenue une menace pour la survie du pays, la répression de la piraterie est désormais une problématique à l'ordre du jour. Conscient justement que la survie de ses activités économiques est fortement liée au monde maritime, le Cameroun s'est lancé dans une croisade contre les formes métastatiques de ce phénomène et l'insécurité maritime. Matrice de l'insécurité maritime, la menace pirate est liée à l'action des "acteurs paraétatiques"¹³ qui mettent à l'épreuve la stabilité des relations internationales africaines¹⁴. Face à un tel challenge,

¹¹ La philosophie de l'Etat chez Thomas Hobbes est fondée sur la symbiose entre l'Etat, le contrat social et la sécurité. Cette philosophie a été systématisée par un double mouvement à savoir l'état de nature comme générateur d'insécurité et le contrat social comme instrument de fabrication de la sécurité. Ainsi pour Hobbes (1651), puisque dans l'état de nature, aucun pacte ou contrat n'est valide, chacun anticipe sur les calculs d'autrui, ce qui conduit à une exacerbation de la guerre. Mais lorsque chacun renonce partiellement ou totalement à son droit, cela ouvre la voie à un contrat social seul moyen de construire la paix. L'état de nature étant un état de guerre de tous contre tous, l'état civil politique et juridique consiste pour les citoyens à renoncer à la violence et à la confier à un souverain chargé de l'établir, le rétablir et le maintenir. Pour plus de détails, lire T. Hobbes, *Léviathan*, traité de la matière, de la forme et du pouvoir de la république ecclésiastique et civile, traduction française de F. Triaud, Paris, Sirey, 1971.

¹² C'est-à-dire, le Cameroun désormais s'est positionné en faveur de la mer n'ont pas simplement comme un lieu de convoi des marchandises, mais d'avantage comme un espace de sécurité et de défense.

¹³ J. Roseneau, *Governance without government, order, and change in world politics*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 9-35.

¹⁴ L. Sindjoun, *sociologie des relations internationales africaines*, Paris, Karthala, 2002.

le pays d'Um Nyobè s'est, à travers sa marine nationale¹⁵, mobilisé contre ce fléau considéré aujourd'hui comme l'un des "cancers" de l'économie moderne¹⁶.

2- RAISONS DU CHOIX DU SUJET

Cette rubrique consiste à mettre en évidence les motivations profondes qui ont contribué au choix de notre sujet. L'intérêt suscité par cette étude résulte d'une volonté à combler une curiosité, une insatisfaction relative aux questions de sécurité. À l'aune de la mondialisation où l'essentiel de la vie économique se déroule en mer, il est nécessaire de comprendre le rapport de l'État camerounais avec la mer. C'est-à-dire, sa capacité à faire face à la poly-criminalité qui affecte son domaine maritime. Après une brève période d'accalmie, le bassin camerounais a de nouveau fait l'objet d'attaques pirates depuis 2018. Cette résurgence du banditisme maritime sonne donc comme une interpellation intellectuelle sur les enjeux et les défis de la sécurité maritime.

Par ailleurs, en ce qui concerne la sécurité transfrontalière au Cameroun, pour l'essentiel, la recherche historique s'est davantage concentrée sur la sécurisation des espaces terrestres. C'est donc le caractère marginal, mieux accessoire des travaux historiques sur le champ de la sécurité maritime qui nous a profondément motivés à un tel choix. En outre, au plan heuristique, les travaux sur la question relèvent pour l'essentiel des sciences politiques. Ainsi, il ressort donc que l'aspect maritime de la sécurité s'apparente au "parent pauvre" de la discipline historique. De même, par rapport à l'évaluation de l'efficacité répressive des forces navales, il va de soi que les analyses se rapportent davantage à un traitement "journalistique" et manque parfois de recul. Ce qui, somme toute, apparaît comme une carence épistémologique.

L'autre raison qui a aussi motivé ce choix est l'actualité du sujet. La mer dans cette époque contemporaine est considérée comme un espace vital, stratégique et polémogène. A ce titre, la maritimisation du commerce, a, par le biais de la mondialisation marchande actuelle que connaît le golfe de Guinée, induit la maritimisation des menaces débouchant ainsi sur le besoin de sécurité. Pour finir, la dernière raison qui n'est que le prolongement des raisons sus-évoquées, est la volonté d'ouvrir la recherche historique en Afrique et au Cameroun aux études maritimes. C'est fort de cet éventail de motivations que cette recherche s'intitule : "**La**

¹⁵ Il convient de préciser que la 2009, la sécurité maritime au Cameroun n'incombe plus seulement la Marine Nationale mais également le Bataillon d'intervention Rapide (BIR-Cotes) qui passe pour être l'embryon des garde-côtes du Cameroun.

¹⁶ A. Onana, "Activité criminelle et blanchiment des capitaux en Afrique centrale", in *Enjeux Bulletin de géopolitique d'Afrique Centrale*, n°9 Octobre/Décembre 2001, p. 17.

Participation de la Marine nationale dans la lutte contre la piraterie au Cameroun (1990-2018) : Essai d'analyse historique".

3- INTÉRÊT DU SUJET

Dans cette partie, il est question de montrer la plus-value que la société gagne de voir aboutir ce travail. En d'autres termes, l'importance à gagner au terme de cette étude. Il faut préciser qu'une recherche n'intéresse que dans son aspect pratique et sa dimension utilitaire¹⁷. Par conséquent, l'intérêt traduit donc l'aspect fonctionnel d'une étude. L'histoire, depuis l'avènement de l'École des Annales, est devenue un catalyseur du développement. A ce titre, elle revêt une importance certaine laquelle s'inscrit aux antipodes des considérations de certains "esprits étriqués" qui ont tendance à la réduire à une connaissance sans objet comme c'est le cas de Thomas Gradgrind¹⁸. Le présent travail revêt un intérêt triple : scientifique, historique et social.

Au plan scientifique, cette recherche est une contribution à l'historiographie camerounaise. D'ailleurs, au plan heuristique, elle se situe dans la dynamique globale des études sur la sécurité maritime. Ainsi, le présent travail met en évidence la contribution de la marine à la jugulation de la piraterie maritime. En ce sens-là, il renseigne sur les fondements, les modalités, les formes essentielles de la piraterie et surtout les mécanismes mis en place par la marine nationale pour son éradication.

Au plan sécuritaire, cette étude se veut une interpellation à l'endroit des autorités étatiques sur la nécessité de revoir leur paradigme sécuritaire. En effet, confiné dans des postures stato-centrées de cette notion, l'Etat du Cameroun n'a pas perçu ou a feint d'ignorer la dimension sociale ou humaine de la sécurité. La protection du citoyen et de son environnement a été pour ainsi dire négligée par le pays. Une négligence qui s'est révélée comme une source d'insécurité.

Au plan social, la sécurité maritime pourra remplir sa fonction sociale à partir du moment où l'État parviendra à mieux maîtriser son rivage. L'idée de travailler sur la participation sécuritaire de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie, en insistant sur

¹⁷ P. Nda, *Méthodologie du mémoire*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 106.

¹⁸ Il faut dire que tout récemment, le problème de l'utilité de l'histoire dans la société camerounaise a été réactivé par le Ministre de l'Emploi et de la Formation Professionnelle. Ce dernier estimait que la configuration actuelle du pays porté vers son "émergence" ou vers son "progrès" inclut de fait que, la jeunesse estudiantine du pays, doit davantage se tourner vers les filières "professionnalisantes", considérant que l'histoire n'en est pas une. Cette sortie du ministre, traduit de sa part, une méconnaissance de la fonctionnalité et l'opérationnalisation de l'histoire dans la construction du développement tant dans sa dimension qualitative (intellectuelle, culturelle et sociale) ou quantitative (économique).

les contraintes qui entachent l'efficacité répressive de ce corps, participe d'une meilleure situation de paix et de tranquillité sociale. En effet, le travail de l'intellectuel n'est pas de verser dans des logiques victimaires, paradigme qui a longtemps caractérisé le continent africain ; encore moins, de pleurnicher face aux défis sécuritaires que connaît le continent africain. Mais, au contraire de se responsabiliser sur la problématique globale de son développement, dont le préalable est sa sécurité et sa stabilité. Tenter justement d'étudier la participation de la marine dans la lutte contre la piraterie, en insistant sur les limites opérationnelles, permet d'améliorer la qualité de la gouvernance sécuritaire des côtes camerounaises.

Au plan historique, l'intérêt d'une telle recherche réside dans le fait qu'elle appartient au présentisme¹⁹, un "nouveau" régime d'historicité²⁰. Il s'agit d'une démarche historique qui combine un dialogue temporel incessant (entre le passé et le présent) mais qui accorde la primauté du présent sur le passé. En effet, pour les historiens orthodoxes, la science historique se fonde inéluctablement sur le principe du recul et de l'observation des faits sur "le temps long". Ici, le travail de l'historien consiste à appréhender les structures sociales sur la durée, sans toutefois nier leurs historicités²¹. A ce titre, l'histoire se ramènerait uniquement à l'étude d'un passé lointain, le présent lui, restant l'apanage du journalisme, de la sociologie ou encore des sciences politiques. Or, la démarche de ce travail épouse le modèle de l'histoire-pragmatique hérité de Polybe et de Thucydide. Apprivoisant cette sorte d'histoire-vécu, François Furet pouvait dire qu' "il n'existe de principe explicatif du passé qui ne véhicule leur part dans le présent et ne date par conséquent l'historien"²². En effet, cette "histoire contemporaine"²³ convoquée ici, tend à justifier le passé dans le présent.

¹⁹ Le présentisme renvoie à l'ordre (succession ou commandement) du temps. Ici la question fondamentale est de savoir quelles sont les conditions d'articulation des temps passé, présent et futur ? Face à cette problématique, F. Hartog postule pour le présentisme qui est en effet "le présent omniprésent". Autrement dit, dans l'organisation du temps en histoire, l'historien qui veut expliquer les phénomènes doit accorder la primauté au temps présent. Il ne s'agit pas ici de faire abstraction au passé, bien au contraire, de le mobiliser pour "comprendre en quoi le passé diffère du présent". Pour plus de détails à ce sujet, lire F. Hartog, *Régimes d'historicité : Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003, pp. 10-18.

²⁰ Ce concept de "Régime d'historicité" désigne le rapport, du moins l'ensemble des rapports, qu'un acteur social collectif ou pratique sociale (comme l'histoire) avec le temps, ainsi que la manière dont ces rapports sont envisagés dans présent qui peut être celui de la mémoire, de l'action et du savoir. Lire J. Revel, "Histoire et sciences sociales", in J. M. Berthelot, *Epistémologie des sciences sociales*, PUF, 2012, pp. 30-31.

²¹ F. Braudel, "Histoire et sciences sociales : la longue durée", in *Annales : ESC*, vol.13, n° 4, 1958, pp. 725-753.

²² J. Pycke, *la critique historique*, Louvain, Bruylant-académia 3^{ème} édition, 2000, p. 21.

²³ Thucydide est incontestablement le "père" de l'histoire des temps présents. Il est le premier historien a estimé que l'histoire s'apparente au vécu quotidien des hommes. Pour lui, le temps moteur de l'histoire c'est le présent parce qu'il garde l'initiative. Le passé étant juste son antécédent. Il suivit dans cette lancée par Benedetto Croce qui avait affirmé que "toute histoire est contemporaine". Pour avoir d'amples explications à ce sujet, lire J. Pycke, *la critique historique*, Louvain, Bruylant-académia 3^{ème} édition, 2000, F. Furet, *l'atelier de l'histoire...* ; P. Harsin, *comment écrit-on l'histoire ?* 7^{ème} édition, Liège, 1964, p.148 ; J. Boutier et D. Julia, *le passé recomposé : champ et chantier de l'histoire*, in *Mutation* n° 150-151, Janvier 1995.

4- DÉLIMITATION SPATIO-TEMPORELLE

En rapport avec la justification des bornes chronologiques, Joseph Ki-Zerbo déclarait : "l'historien qui veut reconstituer le passé sans repères chronologiques est comparable à un voyageur qui effectue un parcours dans une voiture sans compteur"²⁴. Le disant, il corrobore avec l'historien Jacques Pycke que la chronologie constitue la "charpente du passé"²⁵. C'est dire combien aucune recherche en histoire ne peut se départir d'un cadrage spatio-temporel.

Le présent travail couvre la période allant de 1960 à 2018. Cette fourchette temporelle ou chronologique est significative à plusieurs titres. En effet, les faits majeurs inhérents à la participation sécuritaire de la marine contre la piraterie dans les espaces maritimes frontaliers sont visibles dans cet intervalle de temps. L'année 1960 marque la naissance de la marine nationale camerounaise. L'année 2018 quant à elle, correspond à la résurgence de la menace pirate sur les eaux camerounaises.

Le cadre géographique qui nous intéresse ici est l'espace maritime camerounais. Cet espace englobe trois régions (anciennement appelées Province), le Sud-Ouest, le Littoral et la partie Ouest de la région du Sud. L'espace maritime camerounais est limité au Nord-Ouest par le Nigéria, à l'Ouest par l'océan Atlantique, au Sud par la Guinée et à l'Est par l'arrière-pays de la forêt équatoriale riche en espèces fauniques et ligneuses²⁶. Cet espace maritime riche en ressources minières, énergétiques et halieutiques, couvre une franche côtière d'environ 402 kilomètres et dispose des ports commerciaux, ainsi qu'un important réseau de voies de communication. Les principales cités côtières à savoir : Limbé, Kribi et Douala, abritent chacune les trois ports maritimes du pays²⁷.

5- CLARIFICATION CONCEPTUELLE

La clarification conceptuelle est une étape charnière dans toute recherche. Elle aide le chercheur à lever l'équivoque sur la complexité ou l'ambiguïté des concepts afin de mieux maîtriser les contours du sujet. C'est fort de cela qu'Émile Durkheim mettait en garde le chercheur qui devra toujours apporter des éclaircis sur les mots du langage afin de ne pas verser dans de graves confusions²⁸. Ainsi, le passage du "mot"²⁹ au concept, oblige la mise en évidence

²⁴ J. Ki-Zerbo, *Histoire de l'Afrique noire d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, p. 16.

²⁵ Pycke, *La critique historique*, p. 33.

²⁶ F. Massogui, "2^{ème} temps du périple, l'arc littoral, face à la menace, un redoutable dispositif de défense", in *Honneur et Fidélité, magazine des forces de Défense camerounaises*, Edition spéciale, Mai 2017, pp.94-95.

²⁷ R. J. Ngo Bogla, "De la contrebande à la piraterie maritime sur les côtes camerounaises (1990-2009)", Mémoire de DIPES II, UYI, 2014, p. 2.

²⁸ E. Durkheim, *le suicide*, Paris, PUF, 1930. Cité par Chouala, "désordre et ordre dans l'Afrique ...", p. 1

²⁹ Le "mot" contient un sens unique, alors que le "concept" quant à lui présente au moins deux acceptions.

de ces différentes acceptions de celui-ci, ceci en vue d'une meilleure exploration dudit concept³⁰. A ce titre, il est donc évident qu'une bonne maîtrise du sujet passe nécessairement par une bonne définition des concepts clés en vue d'une meilleure saisie des pistes de réflexions. Ainsi, les concepts de notre sujet sont : sécurité, piraterie et frontière maritime.

Le concept de sécurité est une notion polysémique et même polémique. Car elle laisse apparaître une incertitude conceptuelle et révèle une plasticité sémantique. Dès lors, la sécurité apparaît comme un "concept essentiellement contesté"³¹, sinon un champ de bataille en soi et pour soi³². Contesté en raison de ses nombreux usages malgré les efforts de conceptualisation dont il (concept) fait l'objet. A priori, c'est une notion qui semble évidente. Or, comme le dit Artur Koetler, les choses les plus évidentes sont celles-là même qui méritent plus d'être examinées³³. Ainsi, la notion de "sécurité" mérite d'être mieux clarifiée car ne faisant pas l'objet d'unanimité entre les auteurs et les écoles. C'est la raison pour laquelle elle se situe au cœur de l'analyse et du débat dans le champ des relations internationales.

Pour les réalistes, la sécurité désigne avant tout l'ambition séculaire de la politique internationale des États. D'ailleurs, Kenneth Waltz l'appréhende comme une préférence fondamentale, c'est-à-dire "l'ambition première" des États et la condition sine-qua-non de leur survie, de leur tranquillité et de leur puissance³⁴. Barry Buzan quant à lui voit un lien étroit entre la sécurité et la défense. Pour lui, la sécurité est une notion élargie, sectorielle et ne peut se réduire simplement à sa dimension militaire. La sécurité est donc semblable à un caléidoscope, que l'on peut émietter en plusieurs parcelles notamment : la sécurité humaine, la sécurité alimentaire, la sécurité politique, la sécurité culturelle, sécurité sociale ou encore sécurité économique. De plus, Buzan assimile aussi cette notion à la survie de l'État, car consubstantielle à l'existence d'une menace³⁵. A ce titre, il distingue les "vraies" et les "fausses" menaces. En réalité, pour ce réaliste néo-classique, l'État, entendu ici comme

³⁰ A. Prost, *les douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, p. 127.

³¹ S. Smith, "the contested concept of security", in K. Boeth(ed), *Critical security studies and world politics*, Boulder(colo), Lynne Rienner pp. 30-60

³² S. Smith, "the contested concept of Security", in D. Battistella, *théorie des relations internationales*, Paris, les presses de science politiques, 2012, p. 523.

³³ A. Ceyhan, "Analyser la sécurité : Dillon, Waever, Williams et les autres", in *Culture et conflits*, (en ligne), 31-32 printemps-été 1998, mis en ligne le 16 avril 2006, consulté le 30 mars 2021.URL : <http://journals.openedition.org/Conflits/541> ; DOI : <http://4000/conflits.541>.

³⁴ K. Waltz, *theory of international politics*, New York, Random House, 1979, p.126. Pour d'amples informations à ce sujet, lire aussi H. Wauger, *war and state: the theory of international politics*, Ann Arbor (Mich), University of Michigan, Press, 2007; D. Battistella, *les théories des relations internationales*, p. 527.

³⁵ B. Buzan, *people, states and fear. An Agenda for International security Studies in the Post-Cold War Era*, Hermel Hempstead, Harvester-Wheatheaf, 2e éd, 1991.

l'administration, le gouvernement ou les acteurs centraux, est le référent de la sécurité³⁶. Ainsi, la sécurité s'apparenterait donc à la "poursuite de la liberté de toute menace"³⁷.

La conception de la sécurité chez Wolfers reste aussi d'actualité. Pour celui-ci, la sécurité fait référence à une réalité double, objective et subjective. Sur le plan objectif, elle s'assimile à l'absence de menaces pesant sur les "valeurs acquises". Or sur le plan subjectif, elle désigne à l'absence de crainte de voir ces valeurs aliénées³⁸. Cette vision de la sécurité chez Wolfers présente un certain intérêt. Celui de ramener cette réalité à la préservation et la conservation des valeurs acquises. Pris sous cet angle, la sécurité se rapporte au politique et apparaît davantage comme un enjeu plutôt qu'une impression.

Cette perspective est aussi partagée par Waeber chez qui, la sécurité renvoi à la préservation du substrat culturel et identitaire sur lequel se fonde une communauté face aux changements et aux menaces réelles ou factices³⁹. *In fine*, pour les réalistes, la sécurité relève premièrement d'une dimension militaro-stratégique. A ce titre, elle est donc assimilée à l'"intérêt national" d'un État.

Par ailleurs, la sécurité fait aussi l'objet d'autres pistes de réflexions, en l'occurrence celle de l'approche constructiviste. Pour ses tenants, la sécurité n'est pas simplement l'apanage de l'État, mais découle davantage des rapports transnationaux. En ce sens-là, elle est une construction des entités intégrées donc l'action a pour objet d'apporter une réponse institutionnalisée sans violence physique⁴⁰. Ainsi, pour Karl Deutsch ce sont les "communautés de sécurité"⁴¹ qui sont les acteurs centraux de la fonction sécuritaire. A ce titre, la sécurité n'est possible qu'au sein d'un "ordre régional"⁴². Lequel transcende la dimension nationale pour prendre un caractère transnational et s'adapter aux menaces sécuritaires de la trame du terrorisme, de la piraterie maritime ou encore du grand banditisme transfrontalier⁴³. Ce postulat

³⁶ D. Bigo, "l'Europe de la sécurité intérieure", in Anne-Marie le Gloannac (dir)...Presses de science politique, 1998, pp. 66-67.

³⁷ Buzan, *People, States and Fear...*, p. 18.

³⁸ Pour de amples explications, lire à ce sujet, A. Wolfers, *discord and collaboration...*, 1962, pp.140-150 ; T. Balzacq, *les théories de la sécurité : les approches critiques*, Paris, Sciences po, 2016, pp. 54-55.

³⁹ O. Waeber, "Societal security: the concept", in Ole Waeber, B. Buzan, P. Lemaitre (eds) *identify migration and new security agenda in Europe*, London, Pinter Publishers, 1993.

⁴⁰ K. Deutsch et S. A Burrell, *Political Community and the North Atlantic Area*, Princeton University Press, 1957, pp. 3-5.

⁴¹ Ce terme communauté de sécurité a été construite, fondé ou conceptualisé par R. Van Waganer dans son ouvrage intitulé *research in international organization research on the world Political Institution*, Princeton University, Center for Research.

⁴² Concept proposé par A. D. Lake et P. M. Morgan, *Regional Orders : bulding Security in a New World*, The pennsylvania University Press, 1997, repris par N. Audebaud, "La lutte internationale contre la piraterie somalienne : représentations et enjeux", Mémoire de Master en science politique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2010, p. 137.

⁴³ L. Koungou, *culture stratégique et concept de défense au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2015, p. 25

démontre bel et bien que la sécurité n'est plus un phénomène stato-centrique. Elle est aussi à l'action des "acteurs hors-souverainetés"⁴⁴ considérés comme la "nouveau-té contemporaine"⁴⁵. Autrement dit, il récuse la centralité de l'Etat dans la fonction sécuritaire et propose, dans le cadre des menaces transnationales, l'idée d'un "régionalisme sécuritaire" comme le cadre de référence de la sécurité.

Aussi, dans l'analyse du phénomène de la sécurité, l'approche critique prend à contrepied les approches classiques. Partagé entre le néoréalisme, le constructivisme et le postmodernisme, cette approche s'interroge sur la corrélation qui existe entre la sécurité et l'ordre correspondant. Pour ses défenseurs, la sécurité n'est pas antinomique à l'insécurité. Il s'agit de deux façades d'une même pièce. En d'autres termes, la sécurité induit à la foi le danger (peur) et les mesures prises pour contrecarrer, éliminer et neutraliser celui-ci⁴⁶. Il s'agit d'une notion dualiste que peut être transcrit par le terme (in) sécurité⁴⁷. Le problème sécuritaire en soi correspond à une situation d'insécurité. Au final, au regard des définitions suivantes, celle qui correspond mieux à cette étude est le postulat réaliste de la sécurité. Ce postulat stipule que, l'Etat à travers la marine nationale, apparaît comme le référent de la sécurité maritime. A ce titre, la sécurité est vue ici sous un angle militaire ou stratégique.

Outre la sécurité, la "piraterie" n'a pas une définition claire et unanimement reconnue. Le terme est partagé entre les interventionnistes et les souverainistes⁴⁸. Si l'étymologie latine⁴⁹ et occidentale du terme nous indique que le pirate est "celui qui tente la fortune"⁵⁰, de par son exégèse⁵¹, l'expression renvoi simplement au brigandage sur terre et en mer⁵².

Cependant, en 1213 ce concept a connu une phase de francisation. D'après cette francisation, le terme "pirate" renvoi à "un navigateur interceptant les navires pour les piller"⁵³.

⁴⁴ Rosenau, *Governance without Government...*, pp. 30-35.

⁴⁵ B. Badie et M.C. Smouts, *Le retournement du monde : sociologie des relations internationales*, Fondation nationale des sciences politiques & Dalloz, 1992, citer par Koungou, *culture stratégique et concept ...*, p. 24

⁴⁶ M. Dillon, *Politics of security: toward a political philosophy of continental thought*, London, New York, Routledge, 1996, p. 121.

⁴⁷ A. Ceyhan, "Analyser la sécurité : Dillon, Waever, Williams et les autres", in *Culture & Conflicts*, n° 31-32, Mai, 1998, p. 4.

⁴⁸ L. Merer, "Piraterie maritime : une histoire à suivre", *Conflicts*, N°4, Février-mars 2015, pp. 60-61. Les interventionnistes étant les puissances internationales, à l'instar des USA, qui défendent acharnement la liberté totale des mers et des océans. Par contre, les souverainistes sont les Etats les moins puissants du système mondial, principalement le Tiers-monde, qui espèrent au droit international.

⁴⁹ La source étymologique précise de ce concept se rattache préalablement au mode grec *peiratès*, lié au substantif *peira* qui signifie "essai" ou "tentative", puis du terme latin *pirata*. Le pirate serait donc celui "met à l'épreuve".

⁵⁰ N. Audebaud, " " La lutte internationale contre la piraterie somalienne : représentations et enjeux", *Mémoire de Master en Science politique*, Université Paris 1 Panthéons-Sorbonne, 2010, p. 13.

⁵¹ Les expressions latines piraterie est *latrones, praedones et pirataès*

⁵² Y. Gaitan, "Signification historique de la piraterie grecque", in *dialogue d'Histoire ancienne*, Vol 4, 1978, pp.1-16., <http://www.persee.fr/doc/dha>, p. 2.

⁵³ Ndong Atok, "L'intégration régionale maritime ...", p. 80.

Ici, la piraterie est une notion réductrice et circonscrite au pillage en mer. Cette lecture occulte donc la dimension terrestre du phénomène, qui est corrélé à l'enlèvement. Dès lors, isoler la piraterie sur mer, du brigandage à terre, c'est rompre avec l'unité d'un seul phénomène historique selon des critiques très discutables, puisque ces deux actes de prédation sont pratiquement "insécables". En fait, un individu qui entretient des liens étroits avec l'État, et qui par conséquent mène des actes de piraterie à partir d'une "lettre de course" est appelé un "corsaire". Or, le "corsaire" comme le "flibustier"⁵⁴ pratiquent la piraterie et sont des pirates en soi. Ainsi, le terme piraterie renvoi simplement au pillage, quel que soit la nature, les objectifs et les acteurs. Demostène disait d'ailleurs que faire de la piraterie, c'est "faire de la guerre"⁵⁵. En clair, la piraterie désigne tout acte de pillage en mer.

Au-delà de son acception historique, la piraterie revêt aujourd'hui un sens juridique. Du point de vue juridique, la piraterie désigne :

Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; tout acte pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b), ou commis dans l'intention de les faciliter⁵⁶.

Au plan juridique, pour parler de piraterie, il faut que l'acte soit commis en haute mer ; c'est-à-dire, au-delà des 12 miles marins des eaux territoriales. En deçà de cette zone, tout acte de déprédation, de détention ou assimilé, est juridiquement qualifié de brigandage ou de vol à main armée. Aussi, l'acte doit être commis avec "violence". Sauf que, tout acte à des fins "publiques" ou "étatiques" n'entrent pas dans cette qualification puisque le droit de la mer concerne uniquement les navires "privés, agissant à des fins privées"⁵⁷. Cette définition est cependant restrictive lorsque l'on rentre dans le champ du Golfe de Guinée. Néanmoins, elle permet de distinguer la piraterie maritime du terrorisme, qui, lui poursuit les objectifs politiques et non criminels de la piraterie⁵⁸.

Par ailleurs, pour combler les lacunes du droit maritime relativement au brigandage⁵⁹, l'Organisation Maritime International (OMI) propose une autre approche définition du

⁵⁴ Un brigand qui se sert de la piraterie comme opportunité financière

⁵⁵ Gaitan, "Signification historique de la ...", p. 2.

⁵⁶ Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) de 1982, dite convention de Montego Bay, <http://www.un.org/french/law/unclos/closindx.htm>.

⁵⁷ A. Salim. Chebli, "La piraterie maritime au début du XXIème siècle : panorama, modes opératoires et solutions", Mémoire de recherche en Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines, Institut de Criminologie, Université Paris II, Juin 2009, p. 6.

⁵⁸ Audebeau, " La lutte internationale contre la piraterie ...", p. 14.

⁵⁹ Le droit maritime cantonne simplement ce phénomène aux actes de prédation commis au niveau des eaux territoriales et relevant de la juridiction de l'Etat côtier.

phénomène. Bien que cette approche soit rattachée à l'ONU qui a parrainé la Convention de Montego Bay (CMB), la définition de l'OMI est de nature globale. Eric Frécon souligne d'ailleurs que cette organisation intègre dans sa réflexion la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires⁶⁰. Cette dernière catégorie complète l'article 101 de la CMB en désignant:

Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits.⁶¹

Cette acception de l'OMI intègre les différents aspects de la menace observés dans l'écosystème marin. Par ailleurs, le bureau Maritime International (BMI), définit la piraterie et les vols à mains armée comme étant un acte d'embarquement, ou tentative d'embarquement avec l'apparente intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention apparente, ou la capacité de, recourir à la force dans la poursuite de cet acte⁶².

Tout compte fait, de toutes ces définitions, celle qui se rapproche le mieux à ce travail est la signification historique de la piraterie puisse qu'elle est large et plus complète. En effet, celle-ci ne rompt pas l'inséparabilité entre pillage sur terre (brigandage) et le brigandage en mer (piraterie). Par ailleurs, le lieu de réalisation de l'acte pirate (côtes, eaux territoriales, eaux maritimes ou haute mer) ne change rien à l'essence et la nature de l'acte pirate en lui-même.

Une définition du concept de "frontière maritime" nécessite préalablement que l'on puisse s'appesantir sur la notion de "frontière". Habituellement utilisé dans plusieurs milieux, la notion frontière est l'un des concepts centraux dans l'analyse géopolitique et ne répond pas toujours à une définition claire et nette. Son sens varie en fonction de son usage quotidien. De prime abord, son registre militaire, fait qu'elle désignait autrefois les "fronts" ou les "lignes de front"⁶³. C'est d'ailleurs pourquoi les frontières s'apparentent à "des cicatrices de l'histoire"⁶⁴ ou à des isobares politiques⁶⁵. Au plan fonctionnel, la frontière désigne une discontinuité

⁶⁰ E. Frécon, "La réaction des Etats est-asiatique au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre Froide ", Thèse de doctorat en science politique, institut des études politiques de Paris, 2007, p. 6.

⁶¹ Maritime Safety Committee, "Recueil des règles pratiques pour la conduite des enquêtes et délits de piraterie et de vol à main armée", Londres : OMI, Résolution 922, 29/11/2001, §2.2, p. 4 ; Le Hardy de Beaulieu. L, *Criminalité et trafics maritimes : des enjeux politiques aux conséquences juridiques*, Textes du Séminaire du premier juin 2006, Centre d'étude de droit maritime et de droit de la guerre, Presse universitaire de Namur, 2007, p. 23.

⁶² ICC International Maritime Bureau, *Piracy and armed robbery against, annual report 2007*, Citer par S. Chebli, "La piraterie maritime au début du XXIème siècle : panorama, modes opératoires et solutions", Mémoire de recherche en Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines, Institut de Criminologie, Université Paris II, Juin 2009, pp. 6-7.

⁶³ M. Fourche, *Front et Frontières un tour du Monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1999.

⁶⁴ G. Labrecque, *Les frontières maritimes internationales*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 25.

⁶⁵ *Ibid.* pp. 30-31.

géopolitique ayant une fonction de marquage réelle, symbolique et imaginaire⁶⁶. Autrement dit, elle est une ligne de démarcation géopolitique entre deux États qui exerce un rôle à la fois juridique, fiscal et d'appartenance identitaire. A ce titre, la frontière s'apparente à une barrière⁶⁷. C'est en effet la raison pour laquelle, elle apparaît comme un filtre. Par ailleurs, elle constitue la condition d'existence des relations internationales. Car, elle sépare deux espaces territoriaux ou s'exercent des souverainetés différentes⁶⁸.

Les juristes distinguent deux types de frontières à savoir : la frontière-ligne et la frontière-zone. Les anglo-saxons utilisent deux concepts pour exprimer ces deux réalités : *the boundary*, pour désigner la ligne frontière⁶⁹ ; et *the frontier* pour désigner la zone frontière⁷⁰. S'agissant de la ligne-frontière, le droit international contemporain la définit comme la ligne qui sépare deux espaces territoriaux ou s'exercent deux souverainetés différentes. Plus simplement, c'est la ligne "formée par la succession des points extrêmes du domaine de validité spatiale des normes de l'ordre juridique d'un État"⁷¹ La première elle est : "formée par la succession des points extrêmes du domaine de validité spatiale des normes de l'ordre juridique d'un État "⁷².

La frontière ne peut donc être simplement perçue comme un tracé sur le sol, car elle n'est plus uniquement terrestre mais aérienne et maritime. D'ailleurs, à ce propos sa fixation est devenue une équation juridique assez complexe. Elle suppose en effet la détermination⁷³, délimitation⁷⁴ et la démarcation⁷⁵. *A fortiori*, la frontière limite un espace et détermine son étendue.

En ce qui concerne la frontière maritime, les règles élaborées depuis le XVII^{ème} siècle permettent une plus grande prévisibilité. Leur délimitation est encore plus complexe, car elle est partagée entre plusieurs autres frontières. La mer territoriale ou zone adjacente, fixée conformément au droit maritime à 12 milles marins de la côte⁷⁶. Ensuite le plateau continental

⁶⁶ Fourche, *Front et Frontières un tour ...*, p. 38.

⁶⁷ D. Bangoura, "Frontière et espace frontaliers en Afrique Centrale", in *Enjeux Bulletin de géopolitique d'Afrique Centrale*, n° 6, Janvier /Mars, 2001, p. 3.

⁶⁸ Quic. Dinh. Nguyen, *Droit international public*, Paris, LGDJ, 6^{ème} ed, 1999, p.461.

⁶⁹ P. Mandjem et P. E. Batchom, "Rapport final de l'équipe de recherché sur la sécurité transfrontalière au Cameroun", UYII, 2015, p. 41.

⁷⁰ P. Klootgen, "La frontière et le droit", in Deschayes, J.-L. et Francfort, D., (dir), *Du fil barbelé au pointille ; les frontières au regard des sciences sociales et humaines*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2010, pp. 131-158.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Trib. ab. Affaire entre le Sénégal et Guinée Bissau, 1990, p. 253.

⁷³ Fixation des grandes orientations de la frontière entre deux Etats.

⁷⁴ Le traçage technique séparant deux territoires.

⁷⁵ Opération matérielle d'abornement sur le terrain.

⁷⁶ Tout Etat a le droit de fixer la larguer de sa mer territoriale jusqu'à une limite ne dépassant pas 12 milles marins, art 3 du TNCO-doc A.c6nf.62.W*.1/ et ADD1.

qui est l'espace qui situe les fonds marins et leur sous-sol sur toute l'étendue du prolongement naturel d'un État. Enfin, la zone économique exclusive ou "mer patrimoniale" (en ce sens ou, elle peut contenir d'importantes ressources), est l'espace situé au-delà de la mer territoriale et adjacent à celle-ci⁷⁷. Au final, le droit maritime ne définit pas la frontière maritime, mais affirme simplement les droits des États et de leurs navires (privées, publiques, civiles et militaire) au-delà de leurs eaux intérieures⁷⁸. À ce titre, la frontière maritime n'est donc pas une ligne, mais l'espace maritime qui sépare deux États.

6- REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE

Abordant la revue critique de la littérature, Yves-Alexandre Chouala estime que : "La recherche est une combinatoire, (une) création nouvelle à partir du déjà là"⁷⁹. Prolongeant cette réflexion, Paul N'Dah avoue que : "la revue de littérature consiste à faire le point des connaissances sur le sujet choisi ou le domaine concerné"⁸⁰. En effet, la revue critique de la littérature est la construction d'un modèle d'analyse par le chercheur à partir des travaux de ses prédécesseurs. En clair, c'est donc la frontière entre le connu (travaux existants) et l'inconnu. La littérature consacrée à la sécurité maritime présente des spécimens dignes d'intérêts et d'une importance très variée. Elle s'articule autour de trois thématiques principales à savoir, l'insécurité sous l'angle des conflits maritimes interétatiques, l'insécurité maritime sous l'angle des menaces transnationales et la participation sécuritaire de la marine nationale contre la piraterie et l'insécurité.

La première tendance s'ouvre par les auteurs ayant abordé le problème de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée sous l'angle des conflits maritimes interétatiques. Ceux-ci défendent globalement l'idée suivant laquelle, les conflits maritimes interétatiques sont le résultat d'une compétition pour l'appropriation de ressources énergétiques et marines. Cette perspective est défendue par Antoine-Dénis N'didima-Mougala⁸¹, Jonathan Ndoutoume

⁷⁷ Cette zone comprend les fonds marins, leurs sous-sols et les eaux adjacentes dont la frontière est fixée à 200 milles marins de la côte.

⁷⁸ B. Dujardin, "Le contrôle de la frontière maritime", in *Revue maritime*, n° 483, ifm.free.fr p. 94.

⁷⁹ Chouala, "Désordre et ordre dans l'Afrique ...", p. 51.

⁸⁰ P. N'dah, *Méthodologie et guide pratique de recherche du mémoire et de la thèse de doctorat*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 109.

⁸¹ A. D. N'dimina-Mougala, "Pétrole du Golfe de Guinée : enjeu, convoitises internationales et situations belligènes à la fin du XXe siècle", *Gabonica*, vol3, n°3, Novembre 2009, pp.5-14, du même auteur, "Pétrole, source de conflits territoriaux en Afrique centrale au XXe et XXIe siècle", *Enjeux*, n°36, 2008, pp.50-60.

Ngome⁸², Franc Ebogo⁸³, Didier Ogoulat⁸⁴, Éric Mathias Owona Nguini et Etanislas Ngodi⁸⁵. Pour eux, l'insécurité maritime tient à de nombreux désaccords frontaliers consubstantiels au pétrole, mais aussi à la territorialisation inachevée des espaces maritimes. En ce qui concerne la problématique du pétrole, il faut dire en effet que " Les gisements offshore d'Afrique centrale, suscitent des luttes d'exportation et d'exportation et montrent comment géopolitique des mers, stratégie sécuritaires et économie du pétrole entre en interaction"⁸⁶. Comme pour dire que l'or noir passe pour être creuset de la conflictualité maritime qui a corps dans le golfe de Guinée. Outre la variable pétrolière, précisent-ils, le foisonnement de ces batailles maritimes interétatiques résulte aussi de la non-délimitation et la non-détermination des frontières maritimes. Au final, la propagation des conflits maritimes interétatiques source d'insécurité semble illustrer la dialectique du "soldat et du diplomate" dans la quête de l'hégémonie maritime dans le golfe de Guinée.

La deuxième tendance est celle des auteurs qui abordent le problème de l'insécurité sous l'angle des menaces transnationales comme conséquence l'effondrement de l'Etat postcolonial. Cette tendance est soutenue par Tsiyembé Mwayila⁸⁷, Jean François Bayart⁸⁸, Alexis Riols⁸⁹, Fweley Diangitukwa⁹⁰, Charles Ukeje et Wullson Mvomo Ela⁹¹. Pour eux, l'insécurité transnationale est consubstantielle à la nature faillite de l'Etat postcolonial. En effet, l'Etat postcolonial serait lui-même source de son insécurité en ce qu'il est le produit et l'œuvre d'une historicité inachevée liée à l'héritage colonial. Ainsi, la formation de l'Etat subsaharien serait liée à l'hybridation transnationale de celui-ci avec le crime organisé. Les pratiques transnationales de la criminalité n'étant que la conséquence de cette faillite de l'Etat. A ce titre, la prolifération des menaces transnationales, de la trame de la piraterie maritime ou des crimes organisés en mer, résulte de la déliquescence des "Etats mous", en occurrence le Nigéria.

⁸² J. Ndoutoume Ngome, "les conflits pétroliers dans le Golfe de Guinée : enjeux de développement ou de compétition d'enrichissement des élites au pouvoir ?", *Gabonica*, n°6, Novembre 2012, pp.

⁸³ F. Ebogo "La dialectique du soldat et du diplomate dans la théâtralisation du bassin atlantique : violences, conflits et coopération", in *Enjeux bulletin de géopolitique d'Afrique centrale* n° 51, 2015.

⁸⁴ A. D. Ogoulat, "Les richesses maritimes du golfe de Guinée : ressource d'un espace stratégique et polémogène", in J. L. Ewangué (dir), *Les enjeux géostratégiques en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2009, pp.143-150.

⁸⁵ M. E. Owona Nguini et E. Ngodi, "Le pétrole offshore comme ressource stratégique en Afrique Centrale : une ressource au cœur des tensions frontalières et des appétits" in J. L. Ewangué (dir), *Les enjeux géopolitiques en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2009.

⁸⁶ *Ibid*, p. 217.

⁸⁷ T. Mwayila, *L'Etat postcolonial facteur d'insécurité en Afrique*, Dakar, Présence Africaine, 1990.

⁸⁸ J. F. Bayart, "Le crime transnational et la Formation de l'Etat", in *Politique Africaine*, n°93, Mars 2004, pp.93-104.

⁸⁹ A. Riols, "Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée", Centre d'Etudes Supérieures de la Marine, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École Normale Supérieure Ulm, 2010.

⁹⁰ F. Diangitukwa, " Terrorisme et piraterie dans le golfe de guinée : esquisses et solutions", in J. V. Ntuda Ebodé (dir), *Terrorisme et piraterie : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, PUA, 2010.

⁹¹ C. Ukeje et W. Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de guinée*, FES, 2013.

Piraterie dans ce pays serait donc le produit d'une intrication complexe des logiques économiques, politiques, sociales et géographiques inhérentes à la faillite du gouvernement fédéral nigérian. C'est raison pour laquelle, il apparait comme l'épicentre causal d'où s'irradie ce phénomène. Par ailleurs, l'intrication de la piraterie avec d'autres activités délictuelles, en occurrence la contrebande plurielle, est à l'origine de la systématisation des réseaux mafieux et néo-patrimoniaux complexes dans le golfe de Guinée. Toutefois, s'agissant des fondements de la menace pirate, Stefan Erkol Amirel⁹² relativise néanmoins le point de vue de l'Etat failli comme grille d'analyse pertinente. Pour lui, une telle observation du phénomène relève davantage d'une analyse trompe-l'œil car elle détourne l'attention sur les vrais ressorts du phénomène qui sont transnationaux et mondiaux.

La troisième tendance est celle qui aborde la participation sécuritaire de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie. Celle-ci est portée par Joseph Vincent Ntuda Ebode⁹³, Félicia Anongapey Mangola⁹⁴ et Fulbert Christian Kayem⁹⁵. Ceux-ci montrent combien la politique de sécurité au Cameroun, Etat riverain du golfe de Guinée, semble davantage se tourner vers la sécurisation de ces espaces maritimes. Ce basculement traduit, selon eux, une " nouvelle posture géopolitique" affichée par le pays et qui est par ailleurs, la matrice de sa lutte contre la piraterie et la criminalité. Par ailleurs, ce basculement traduit aussi un réveil du gouvernement camerounais qui est de plus en plus sensible aux menaces maritimes qui affectent la stabilité de son littoral. Dès lors, ce réveil se matérialise par une participation opérationnelle de la marine nationale contre la piraterie et l'insécurité tant au niveau local, national, régional et international.

Tous ces travaux sont dignes d'intérêts. Ils montrent combien l'insécurité qui affecte les eaux territoriales et maritimes du Cameroun est liée à une imbrication des ressorts locaux, transnationaux et internationaux. Ils permettent aussi de comprendre et de saisir la résurgence de l'hydre-pirate dans le bassin camerounais à travers conflictualité maritime interétatique qui affecte le golfe de Guinée. Par ailleurs, ils aident aussi à appréhender les déterminants, les modalités et les réponses sécuritaires contre piraterie et l'insécurité. De même, ils mettent en évidence la typologie des approches sécuritaires menés contre la piraterie et l'insécurité

⁹² S. E. Amirel, "La piraterie maritime en Afrique contemporaine : les ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie", in *Politique Africaine*, n° 116, décembre 2009, pp. 97-119.

⁹³ J. V. Ntuda Ebodé, "La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et le lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de guinée", in *Terrorisme et piraterie nouvelles menaces sécuritaires*, FES, 2015.

⁹⁴ F. Anongapey Mangola, "La contribution de la Marine camerounaise à la lutte contre la piraterie en zone « D » du golfe de guinée", Mémoire professionnel en dynamique, gestion et sécurité des espaces frontaliers, UYII, 2014.

⁹⁵ C. F. Kayem, "La stratégie de protection des intérêts économiques du Cameroun dans sa zone maritime", *Mémoire professionnel en stratégie de Défense, sécurité, gestion des conflits et catastrophes*, UYII, 2013.

maritime. Toutefois, l'aporie de ces travaux réside dans le fait que concernant la participation sécuritaire de la marine nationale contre l'hydre-pirate, les analyses restent très souvent sommaires et vagues.

7- PROBLÉMATIQUE

En rapport avec la problématique de recherche, Michel Beau soulève avec force qu'elle s'apparente à un "ensemble construit autour d'une question principale, des hypothèses de recherche et des lignes d'analyse qui permettent de traiter le sujet choisi"⁹⁶. Dans la même perspective, Jacques Chernier dit qu'elle est : "l'ensemble des éléments formant le problème et la structure d'information dont la mise en relation engendre chez un chercheur un écart se traduisant par un effet de surprise ou de questionnement assez stimulant pour le motiver à faire une recherche"⁹⁷. La problématique désigne donc l'approche ou la perspective théorique destinée à élucider le problème que soulève la question de départ. Autrement dit, l'angle d'analyse à partir duquel les phénomènes seront étudiés ou interrogés. C'est donc *in fine* un phénomène curieux, une situation préoccupante et faisant appel à une explication.

La question centrale de ce travail n'est pas très aisée du fait de la relative actualité. Les travaux précédents sur le problème semblent avoir balayé de toute évidence la question. Cependant, appréhender sous un angle local dans le but d'évaluer l'action répressive des forces navales camerounaises contre la piraterie, la sécurité maritime devient plus intéressant. Car, il s'agit ici de questionner l'efficacité de la réponse sécuritaire de la marine contre la piraterie et l'insécurité. Depuis sa résurgence en 2007, la piraterie a transformé les eaux du golfe de Guinée et celles du Cameroun en une "zone à haut risque" si bien que ce corridor maritime s'apparente presque au nouvel "eldorado" du banditisme en mer. Dans le bassin camerounais, épicerie sous-régionale d'où s'irradie le brigandage maritime en Afrique centrale, l'on a recensé plus de 40 attaques en 2009. Face à la flambée des raptages pirates, mais aussi aux nuisances qu'ils génèrent sur les secteurs stratégiques de l'économie camerounaise, l'Etat a réagi promptement. Cette réaction s'articule autour de la marine nationale qui passe pour être la "cheville ouvrière" de la lutte contre ce phénomène. Celle-ci s'est mobilisée contre les formes expressives de ce phénomène sur le bassin camerounais. Dès lors, la question de départ est de savoir si la marine nationale a été à la hauteur du challenge soulevé par la piraterie maritime. A cet effet, quels

⁹⁶ M. Beau, *L'art de la thèse : comment préparer et rédiger un mémoire de Master, une thèse de doctorat ou tout autre travail universitaire à l'ère du net*, Paris, La découverte, 2006, p. 55.

⁹⁷ J. Chernier, *La spécification de la recherche* citée par L. Olivier, *L'élaboration d'une problématique de recherche*, p. 11.

sont les mécanismes mis en place par cette dernière pour contrecarrer ce fléau ? Ces mécanismes sont-ils efficaces ? Et comment peut-on les améliorer ? Répondre à ces questions nous semble d'une importance capitale pour comprendre les enjeux qui gravitent autour de la participation opérationnelle de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime.

8- HYPOTHÈSES

L'hypothèse s'entend comme une suggestion donnée à la question centrale. Elle établit une ou des relations plausibles entre le phénomène étudié et les variables explicatives. Elle offre une explication préalable au phénomène étudié. Une hypothèse véritable se doit d'être vérifiable et donne lieu à une recherche concrète⁹⁸. Elles sont donc le résultat d'une explication purement théorique à partir d'un ensemble de connaissance. À ce titre, elles peuvent être infirmées, confirmées ou nuancées au terme d'une étude. Elle est pour la recherche un fil conducteur particulièrement efficace, et, à partir du moment où elle est formulée, remplace la question de recherche dans cette fonction.

Les hypothèses se déclinent en hypothèse générale et trois hypothèses secondaires. L'hypothèse centrale comme son nom l'indique, structure les autres hypothèses et les met en cohérence les unes avec les autres. Son caractère général fait qu'elle peut être confirmée ou nuancée.

A Hypothèse Centrale

L'assouplissement des actes de brigandage, de meurtres et de prises d'otages au large des eaux camerounaises prouve avec satisfaction l'efficacité répressive de la participation sécuritaire de la marine nationale contre la piraterie maritime.

B Hypothèses secondaires

La piraterie qui essaime les eaux camerounaises depuis 1987 est le résultat d'une ramification régionale de la prédation maritime provenant du Delta du Niger (HS1).

Face aux attaques pirates facteurs de déstabilisation économique et sécuritaire, la réponse sécuritaire prompt et décisive de la marine, s'est articulée autour de la surveillance, la sauvegarde et la répression maritime (HS2).

⁹⁸ *Ibid*, p. 81.

Même si ces mécanismes préventifs et répressifs usités par la marine ont amélioré et restauré l'ordre sécuritaire dans le bassin camerounais, seule la promotion du bien-être social des populations reste une option rationnelle pour l'éradication du phénomène sur la durée (HS3).

9- OBJECTIFS DE RECHERCHES

L'objectif désigne l'intention globale d'une recherche. Il précise le but, en insistant sur les aspects et les points du problème étudié et les opérations menées pour les atteindre. Ce travail basé sur une approche à la fois éclectique, systémique, empirique et transdisciplinaire est une perspective historique destinée à évaluer, à partir des éléments fiables, la participation opérationnelle de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie sur les frontières maritimes camerounaises. En cela, ce travail voudrait :

- présenter la structure organique et opérationnelle de la marine nationale ;
- Présenter les fondements, les manifestations et l'évolution de la piraterie sur le bassin camerounais ;
- présenter les réponses sécuritaires menées par la marine contre ce phénomène ;
- dresser le bilan, présenter les écueils et envisager des perspectives pour l'éradication de la piraterie sur le long terme.

10- CADRE MÉTHODOLOGIQUE

La méthode est le moyen par lequel une discipline cherche à traquer la vérité scientifique⁹⁹. Il s'agit d'un ensemble de règles, de plans d'observations, de modes d'investigations au travers desquelles le chercheur soumet l'objet d'étude, l'éprouve dans le but de déceler la vérité qui s'y affère¹⁰⁰. C'est la stratégie de recherche adoptée par le chercheur pour collecter les informations nécessaires à la compréhension du problème, à la définition de la problématique et l'architecture des hypothèses. C'est fort de cet état de chose que Théophile Obenga affirme qu'"avec la méthode on s'écarte de plus en plus de l'opinion commune, vulgaire souvent inconsciente au plan scientifique, pour accéder réellement à la poursuite de la réalité"¹⁰¹. La méthode du présent travail en liaison avec la problématique, s'organise autour de la collecte et du traitement des données.

⁹⁹ Grawitz, *Méthode en science sociales...*, p. 34.

¹⁰⁰ Pycke, *La critique historique...*, pp. 31-32.

¹⁰¹ T. Obenga, *La philosophie africaine de la période pharaonique (2780-330 avant notre ère)*, Paris, L'Harmattan, 1990, p. 36.

• Posture épistémologique et instruments de collecte des données

L'épistémologie en tant que réflexion sur les sciences humaines, est au fondement de toute recherche. C'est elle qui permet au chercheur de mobiliser tels groupes d'arguments et non tel autre. L'historien internationaliste, Jean Koufan dit à ce sujet, que toute recherche est implicitement ou explicitement guidé par une posture épistémologique¹⁰². Il s'agit de spécifier son appartenance selon qu'on soit positiviste ou postpositiviste. Pendant que les premiers considèrent que la réalité existe en soi indépendamment de la volonté des acteurs, les seconds quant à eux estiment que la réalité se construit par les acteurs¹⁰³. En raison de notre sujet et de notre grille théorique, il convient de spécifier que cette recherche se positionne en faveur du postpositivisme, ou la sécurité comme l'insécurité est le fruit d'une construction. En ce sens, le but de ce travail est de montrer comment l'État camerounais, à travers sa marine nationale, crée les conditions de sa sécurité et de sa sûreté maritime.

Pour parvenir à la réalisation de cette recherche, nous avons par le biais de la méthode éclectique (obligeant à l'interdisciplinarité), collecté les données et informations nécessaire par le truchement :

- de la recherche documentaire, qui nous a permis de lire, consulter et collecter le maximum d'informations sur notre thème dans des centres documentaires universitaires qui constituent, selon le sociologue Jean-Marc Ela, "le four où cuit le pain intellectuel dont une société se nourrit"¹⁰⁴. Il a été question entre autres des ouvrages, articles, revue scientifiques, journaux, accords et conventions, mémoires, thèses, rapport etc. relatifs à la genèse, aux formes d'expression et aux acteurs de la piraterie maritime, mais aussi la contribution de la Marine nationale dans son processus d'éradication. Ces données ont été collectés dans plusieurs centres de documentation entre autres le Cercle Histoire Géographique et Archéologie (CHGA), la bibliothèque de la Faculté des Arts, Lettres Sciences humaines de l'Université de Yaoundé I (FALSH), le Centre Recherche et Etudes Politiques et Stratégiques (CREPS), la bibliothèque de la Faculté des Sciences juridiques et politiques de l'université de Yaoundé II, la bibliothèque de la Fondation Paul Ango Ela (FPAE) et enfin la bibliothèque de la Faculté de Sciences Humaines de l'Université de Dschang ;

¹⁰² J. Koufan Menkéné, "Le Cameroun et la Guinée Equatoriale : fondements, enjeux et débats sur un destin commun et une difficile coexistence, Habilitation à diriger les recherches", Université de Yaoundé I, Août 2010, p. 79.

¹⁰³ Ndong Atok, "L'intégration régionale maritime ...", p. 57.

¹⁰⁴ J.M. Ela, *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 12.

- de l'entretien semi-directif qui est en effet une démarche qui engage un contact immédiat et interpersonnel avec un individu qui se trouve être à la fois objet et sujet interlocuteur¹⁰⁵. Cette technique s'est révélée davantage utile pour la collecte des sources orales, à partir desquelles, nous avons pu extraire au cours des discussions tant non spécialistes et surtout chez les spécialistes (militaires et hommes de sciences), des informations pertinentes qui ont été primordiales dans la réalisation de ce travail.

• Méthodologie de traitement

Pour analyser les données, nous nous sommes fondé sur l'observation ; une observation qui s'est adossée sur une analyse à la fois historique, interdisciplinaire, qualitative et systémique.

L'analyse historique nous a permis de recouper les informations, les catégoriser, les analyser et les critiquer. Il faut dire qu'en histoire le témoignage issu seul informateur est toujours à vérifier. C'est ce principe qui commande la démarche historienne. En effet, en science historique, "une source, pas de source"¹⁰⁶. C'est pourquoi les témoignages obtenus, ont été confrontés et éprouvés par la critique historique. En outre, cette démarche nous a permis de présenter les faits et évènements dans une perspective diachronique. Ce choix se justifie par le fait que l'analyse historique se fonde sur la compréhension des faits et phénomènes sociaux suivant une séquence chronologique.

Au-delà de l'analyse historique, nous avons eu recours à une approche interdisciplinaire. Ainsi, d'autres disciplines à l'instar de la polémologie, du droit et de la géopolitique sont venues enrichir ce travail. La convocation de ces "sciences sœurs" a permis de mieux saisir toute la complexité du phénomène étudié. Tout d'abord, nous avons eu recours à la polémologie qui a été nécessaire dans la compréhension des déterminants structurels et conjoncturels de l'éclosion de la piraterie dans le bassin camerounais. De plus, l'analyse polémologique nous a également permis d'apprécier la dangerosité de la menace pirate et ses incidences sécuritaires. Cette mise en lumière de l'hydre-pirate a notamment permis de comprendre "l'échelonnement" des stratégies sécuritaires utilisées par la marine nationale. L'approche juridique nous a permis de connaître et comprendre le cadre normatif de la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun. Enfin, la démarche géopolitique usitée dans ce travail, a permis d'analyser les logiques et les enjeux des acteurs impliqués dans le processus de sécurisation.

¹⁰⁵ D. Alles et als, "L'entretien en relations internationales" in G. Devin (dir), *Méthodes de recherche en relations internationales*, Paris, Science Po, 2016, p. 159.

¹⁰⁶ Ndong Atok, "L'intégration régionale maritime ...", p. 59.

Par ailleurs, nous avons également opté pour l'analyse qualitative. La particularité de cette approche réside dans le fait qu'elle insiste davantage sur le raisonnement plutôt que sur l'expérience. Ce qui nous a permis d'aboutir à une démarche hypothético-déductive qui est à la fois classique, globale, thématique et analytique.

Pour finir, nous avons eu recours à l'analyse systémique. Théorisée par David Easton, cette approche correspond aux *input-output analysis*. Ainsi, l'approche systémique nous a permis de comprendre les interactions qui s'effectuent entre les éléments de la marine nationale et les gangs pirates qui écument les eaux camerounaises. De ces interactions naissent les *inputs* qui sont les contraintes sécuritaires générées par les activités pirates. Face à ces différentes contraintes, l'Etat camerounais réagit par les *outputs*, qui correspondent aux réponses sécuritaires initiées par les unités de la marine nationale. Ainsi, l'action des gangs pirates et les réponses opérationnelles de la marine nationale, créent donc un circuit de demande-réponse appelé *feed back*. Et enfin, le service d'analyse des risques quant à lui incarne la boîte noire.

11- CADRE THÉORIQUE

Le mot théorie vient du verbe grec *theorein* qui signifie, "observer" ou "examiner". Pour Raymond Aron, elle s'apparente à "un système hypothético-déductif, constitué par un ensemble de proposition dont les termes sont rigoureusement définis et dont les relations entre les termes (ou variables) relèvent le plus souvent une forme mathématique"¹⁰⁷. En effet, la théorie dans une recherche a pour but d'apporter une grille d'analyse à une ou plusieurs réalités. Il n'est donc pas envisageable de mener une recherche en sciences sociales sans esquisser une grille de lecture explicative. C'est la raison pour laquelle, la théorie dans le champ des relations internationales apparaît comme :

Un ensemble cohérent de généralisation permettant d'expliquer une réalité donnée, on doit avouer que dans le domaine des relations internationales, bien peu jusqu'aujourd'hui dans ce sens qui est atteint un résultat largement admis par les spécialistes des sujets particuliers, sans un positionnement ou une expression théorique plus large¹⁰⁸.

Deux grilles théoriques structurent ce raisonnement. Il s'agit entre autres du réalisme et du transnationalisme.

¹⁰⁷ R. Aron, "Qu'est-ce qu'une théorie des relations internationales ?", in *Revue Française de science politique*, 17^e année, n° 5, 1967, p. 838.

¹⁰⁸ A. Macleod, "La théorie des relations internationales", in T. Balzacq et F. Ramel (dir), *Traité de relations internationales*, Paris, Sciences Po, 2013, p. 990.

- **Le réalisme : approche classique de la sécurité**

La première théorie mobilisée dans ce travail est le réalisme. C'est une théorie née à la fin des années 1940 aux États Unis, dans un contexte de remise en cause de l'idéalisme wilsonien et de son isolationnisme. Elle s'impose comme grille principale d'analyse des relations internationales à cause du chaos de l'après-guerre mondiale. Fondé par Hans Morgenthau¹⁰⁹ en 1948, le réalisme appréhende les relations internationales selon une vision négative des rapports intersubjectifs fondé sur l'anarchie. Cette théorie se fonde sur l'hypothèse que les conflits sont régulateurs du système international, car ils sont immanents aux interactions entre les nations. À ce titre, la guerre et la paix apparaissent comme les facettes d'une même pièce. Ainsi, réalisme défend l'idée d'une scène internationale anarchiste, où règne l'antagonisme des souverainetés. Dès lors, il postule pour une approche stato-centrée des relations internationales avec pour objectif politique la captation des intérêts nationaux. Pour ses tenants, les rapports internationaux se développent à l'ombre de la guerre. Les intérêts induisant forcément le recours à la force. De ce point de vue, l'État, unité pertinente et rationnelle, apparaît comme le principal "réducteur de risques"¹¹⁰. Il agit, réagit et interagit dans le jeu international comme "l'unique source du droit à la violence". Le paradigme retenu est celui de l'"intérêt national" de Hans Morgenthau.

Hans Morgenthau, politologue américain fondateur de l'école réaliste, défend dans son ouvrage *politics among Nations : The Struggle for Power and Peace*, l'idée de l'intérêt national comme est l'unique justificatif de l'action internationale d'un État. Pour lui, l'interprétation logique de l'action d'un État se justifie par l'optimisation de son intérêt national. En cela, une politique est dite "raisonnable et rationnelle"¹¹¹ lorsqu'elle garantit l'intérêt national. C'est en effet ce que laisse entrevoir l'internationaliste Henri Kissinger lorsqu'il affirme que : "si vous demandez aux américains de mourir, il faut que vous puissiez l'expliquer dans les termes de l'intérêt national". C'est dire combien les intérêts, sont au cœur de l'usage ou l'emploi de la contrainte par un État. Cette survie, incombe donc que le décideur soit à même de concilier au sens wébérien "l'éthique de conviction et l'éthique de responsabilité". L'intérêt national d'un État apparaissant soit comme en termes de puissance et ou de recherche de la sécurité.

Le réalisme mobilisé ici, explique le fait que, l'action sécuritaire de la marine nationale contre les actes relevant de la piraterie se justifie par la propension de l'Etat camerounais à défendre et à sécuriser ses intérêts vitaux en mer. Ainsi, la riposte répressive des forces navales

¹⁰⁹ H. Morgenthau, *politics among nation: the struggle for power and peace*, New York, Alfred A. Knopf, 1967.

¹¹⁰ J. J. Roche, *Théorie des relations internationales*, Paris, Montchretien, 2001, p. 23.

¹¹¹ *Ibid*, p. 28.

camerounaises contre la piraterie et l'insécurité participe d'une volonté du gouvernement camerounais de "maîtrise de ces mers". A ce titre, les réponses curatives appliquées contre l'hydre-pirate sont destinées à sauvegarder et de la défense les nombreux enjeux énergétiques et marins mis en sursis par les gangs pirates. Dès lors, la sécurité maritime de l'Etat camerounais, qui s'effectue par l'action opérationnelle marine nationale, apparaît *in fine* comme son intérêt national.

• **Le transnationalisme : théorie de la turbulence et des réseaux criminels**

Le transnationalisme est une théorie post-positiviste des relations internationales apparu dans les années 1990. Il postule pour la clôture du monde et l'indépendance des sociétés civiles vis-à-vis des États. À ce titre, il s'inscrit dans la doctrine pluraliste d'Eugène Erlich et d'Harold Laski qui considèrent que l'unité de l'État comme une fiction incapable de rendre compte de la diversité identitaire des individus et du fractionnement qui en découle¹¹². C'est fort de cet état de chose, qu'ils analysent les relations internationales sous un angle sociologique. En réalité, le transnationalisme postule pour l'irruption dans l'arène des relations internationales, des groupes sociaux ou des sociétés dont les actions ont pour but de modifier grandement l'approche classique de relations internationales, reposant sur une vision stato-centrique, laquelle se fonde sur la quête perpétuelle de l'intérêt national. Cette théorie explique les crises et conflits, comme de véritables "pathologies sociales", qui résultent des situations d'anomies, de dérégulation, d'humiliation ou encore d'exclusions générées par le système international post-bipolaire. Cette théorie montre l'évolution des paramètres internationaux autour des dérèglements, donnant lieu à une intégration sociale internationale comme "alternative" aux problèmes sécuritaires dont le traitement se ferait dans des cadres multilatéraux. La présente analyse, retiendra deux paradigmes du transnationalisme à savoir : la "turbulence" de James Roseneau et enfin le paradigme "des réseaux" de Bertrand Badié.

James Roseneau internationaliste américain publie en 1990 un ouvrage intitulé *Turbulence in World Politics. À Theorie of Change and Continuity*. Dans cet ouvrage il démontre que les paramètres généraux du système westphalien, archétype du système international moderne, ont été largement révolutionnés¹¹³. Pour lui, ce bouleversement est dû au phénomène de "turbulence" qui, Selon lui, a engendré la dispersion des identités qui sont incapable aujourd'hui d'incarner des formes d'allégeances uniques envers l'État. Ainsi, le

¹¹² *Ibid*, p. 157.

¹¹³ *Ibid*, p. 158.

morcellement de ces solidarités est, selon lui, due à l'action des *sovereignty free* qui sont en réalité des entités paraétatiques qui rivalisent actuellement avec les États¹¹⁴.

Dans la même perspective, Bertrand Badié a développé avec Marie-Claude Smouts la logique des "réseaux" dans un ouvrage intitulé le retournement du monde sociologie des relations internationales. Dans cet ouvrage, ils démontrent combien depuis la fin de la guerre froide, l'on a assisté à une prolifération des réseaux qui sont de nouveaux cadres référentiels de remise en cause des allégeances conduisant à la crise de l'État de ceux-ci¹¹⁵. Cette situation engendre, selon eux, un "retournement du monde" qui est la conséquence d'une évolution controversée entre la diffusion des pouvoirs et la dispersion des actions d'un ordre international porté vers l'émancipation des groupes sociaux, la restriction des souverainetés, la génération des particularismes et qui entrave leur institutionnalisation¹¹⁶. Bertrand Badié estime donc que, le système international qui hier reposait sur des formes de coexistence, apparait aujourd'hui, menacé par une mondialisation fondée sur les logiques et valeurs occidentales. Ce qui a généré des formes d'humiliations et d'exclusions lesquelles portent gravement atteintes aux capacités fonctionnelles du système international débouchant ainsi sur une sorte de "pathologie sociale"¹¹⁷ internationale.

Cette théorie est mobilisée comme grille de lecture pour expliquer le fait que, la piraterie et l'instabilité qui affectent les eaux camerounaises aujourd'hui, résulte d'une situation de "turbulence" présente dans les eaux du golfe de Guinée à travers le Delta du Niger. Cette turbulence est le fait des *sovereignty free* qui, en réalité, sont des mouvements politico-identitaires qui contestent la légitimité et la souveraineté des Etats de la région à travers par les actes relevant de la piraterie maritime¹¹⁸. La crise de l'État nigérian ayant servi de cadre référentiel à la cristallisation des rancœurs communautaires, à la systématisation des micronationalismes et à la propagation de la piraterie et l'insécurité maritime à travers l'action des réseaux néo-patrimoniaux complexes.

¹¹⁴ *Ibid*, pp. 158-159.

¹¹⁵ B. Badié et M. C. Smouts *Le retournement du monde. Sociologie des relations internationales*, Presses de la FNSP et Dalloz, 1995, 2^e édition, p. 254.

¹¹⁶ Roche, *théorie des relations ...*, p. 163.

¹¹⁷ B. Badié, *Le Temps des Humiliés. Pathologie des relations internationales*, Odile Jacob, 2014.

¹¹⁸ L. Koungou, "Comment construire la paix dans un espace postconflituel ? Le cas de Bakassi", in *Afrique contemporaine*, 2010/2 n°234, p. 18.

13- DEFINITION DES CONCEPTS OPERATOIRES

Défense maritime : l'ensemble des mécanismes mis en place pour lutter et protéger non seulement la liberté de navigation et la continuité de l'action de l'Etat, mais aussi la sauvegarde des installations vitales et stratégiques situés en mer.

Lutte : c'est une opposition violente entre deux adversaires, ou chacun s'efforce de faire triompher sa cause.

Marine nationale : désigne d'abord l'ensemble de navires appartenant à une nation, mais aussi la branche des forces armées qui s'occupe de la défense maritime d'un territoire.

Micronationalisme : doctrine, mouvement politique visant à exalter, au plan microsociologique, certaines préférences identitaires.

Participation : c'est une action qui vise à prendre part à une opération, en occurrence à la sécurisation des espaces maritimes.

Sureté : représente l'ensemble des mesures visant à se protéger contre la malveillance. La sureté implique ici les moyens de répression.

Sécurité maritime et sureté maritime : la sécurité maritime et la sureté maritime sont deux notions distinctes mais complémentaires puisqu'elles ont toutes deux la même finalité la sauvegarde de la vie en mer, de même la protection des navires, des installations portuaires et de l'environnement marin. Alors que la première apparait comme l'ensemble des dispositifs, mesures et règles mis en place sur les plans d'eau et leur pourtour pour protéger les personnes et les embarcations. Elle se rapporte à la prévention et à la gestion des accidents concernant les hommes, les installations ou l'environnement ; les menaces correspondantes sont à caractères involontaires ; la seconde désigne quant à elle l'ensemble des mesures que l'Etat, les propriétaires, exploitants et administrateurs de navires, d'installations portuaires, d'infrastructures offshores et autres organisations ou établissements à vocation maritime, mettent en œuvre en vue de se prémunir contre les actes de malveillances dans les eaux sous juridiction nationale.

Surveillance maritime : Ensemble de mécanismes par lesquels les forces maritimes (la marine nationale en occurrence) exerce un contrôle suivi au niveau de l'espace maritime.

Surveillance opérationnelle : c'est l'ensemble des processus opérationnels mis en place et évalué par la marine nationale afin de répondre promptement contre une ou plusieurs menaces potentielles.

14- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Dire que cette recherche a été un long fleuve tranquille, c'est être scientifiquement malhonnête. Car, toute étude sur la sécurité relève de la confidentialité. D'ailleurs, Louis Malfatto et Davide Morin ne disent pas le contraire lorsqu'ils affirment que :

Les milieux criminels nationaux et internationaux se prêtent mal à la recherche universitaire. Le manque de données empiriques fiables et de témoignages vraiment crédibles complique considérablement l'analyse, qui se cantonne trop souvent à un traitement journalistique, pour ne pas dire sensationnaliste. Tant l'opacité qui entoure ces activités criminelles par nature clandestine, que le secret des enquêtes policières présentent comme gage de leur succès expliquent une telle carence¹¹⁹.

En effet, la piraterie étant une entreprise criminelle en soi, se caractérise par une clandestinité intrinsèque. Ce qui rend la collecte des données empiriques très difficile¹²⁰. Et en Afrique, comme nous le dit Eric Bonnemaïson, "quand le débat sur la politique de sécurité à lieu, ce dernier est largement confidentiel"¹²¹. Cette réalité semble encore plus vraie en contexte camerounais. En effet, étant donné les récents évènements qui ont frappé le Cameroun¹²², la collecte d'informations est devenue une tâche vraisemblablement ardue. Car, les défis sécuritaires que connaît le pays actuellement font de la recherche sur la sécurité une investigation classée "secret-défense". Ceci s'apparente en soi est un comme un obstacle épistémologique. Par ailleurs, l'autre défi a été la réticence des informateurs, d'après qui, nous somme apparu comme des agents de renseignement. La conséquence logique à cela est qu'ils sont devenus très silencieux et réservés. Au final, ces obstacles réels, révèlent en soi le souci premier de cette recherche qui est d'ordre heuristique. Néanmoins, le peu de documents mis à disposition, nous a permis d'accéder, bien que de manière relative, à la connaissance du phénomène de la piraterie, mais aussi aux procédés mises en place par la marine nationale pour en venir à bout.

15- PLAN DU TRAVAIL

Ce travail est constitué de quatre chapitres. Le premier s'intitule "présentation de la marine nationale" et met en relief la structure organique et opérationnelle de la marine nationale.

¹¹⁹ P-L. Malfatto et D. Morin, "Criminalité transnationale organisée", in Macleod et als (dir) *Relations internationales : théories et concepts*, Outremont, CEPES, 2008, pp. 53-57.

¹²⁰ Audebaud, "Lutte internationale contre ...", p. 20.

¹²¹ E. Bonnemaïson, "Refaire la sécurité en Afrique un bien public", *Afrique contemporaine*, Dossier Spécial, "Sécurité et Conflits", n° 200, octobre-décembre 2001, p. 2.

¹²² Depuis 2014, le Cameroun fait face à de nombreuses crises sécuritaires. A l'Extrême-Nord, le pays fait face aux assauts répétés de la secte terroriste *Boko Haram*, à l'Est-Cameroun on note la résurgence du phénomène de coupeurs de routes et tout récemment, c'est-à-dire en 2016, le Cameroun est dans sa partie "anglophone" confronté à une résurgence du séparatisme ou phénomène de l'"ambazonisme".

Le deuxième quant à lui s'intitule "Radioscopie, dynamiques et évolution de la piraterie dans le bassin". Ce dernier met en évidence l'itinéraire de la piraterie, depuis son point d'ancrage le Nigéria jusqu'aux côtes camerounaises, en insistant sur ses différentes mutations dans l'espace et le temps.

Le troisième chapitre s'intitule " Réponse sécuritaire de la marine contre la piraterie dans le bassin camerounais". Ce chapitre est le point d'orgue, le mieux le point culminant de ce travail, car il insiste sur le rôle "sécurisateur" de la marine nationale contre la piraterie.

Enfin, le dernier chapitre lui s'intitule "La participation de la marine à la lutte contre la piraterie : bilan, limites et perspectives", s'efforce de faire inventaire des mécanismes de jugulation opérés par la marine, en soulignant au passage certains écueils, en vue de proposer quelques pistes de solutions en vue de l'éradication effective de ce fléau.

**CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA MARINE
NATIONALE**

Héritière du pouvoir colonial, la marine nationale camerounaise est le fruit d'un détachement marin de la gendarmerie Nationale (GN), de la légion de Douala en 1960 destinée à la surveillance du chenal du Wouri. Troisième maillon des forces armées camerounaises, elle est aujourd'hui dédiée à la surveillance, la protection et la défense du territoire et des approches maritimes, à la conduite de l'Action de l'Etat en Mer (AEM) mais sert aussi d'appuis autres forces de défenses. A l'origine une unité "trompe-l'œil", sans vrai potentiel naval et militaire, et souvent assimilé à une force symbolique, la marine nationale a évolué, passant progressivement des haillons de l'amateurisme pour devenir un corps relativement professionnel. Cette transformation du profil politique de la marine nationale s'est accompagnée d'une mutation paradigmatique. A ce titre, elle a migré d'une configuration côtière vers une configuration hauturière. Le présent chapitre a pour mission de présenter la composition de ce corps. Ainsi, la question primordiale est de savoir : quelle est la structure organique et opérationnelle de la marine nationale ? La réponse à cette question oblige de montrer d'entrée de jeu la naissance de ce corps, son évolution et son organisation.

I- NAISSANCE ET ÉVOLUTION DE LA MARINE NATIONALE

L'histoire de l'institution militaire moderne au Cameroun remonte à l'époque "coloniale" allemande. Au crépuscule de la Première Guerre Mondiale, l'urgence d'une force pouvant assurer l'ordre et la sécurité se fit ressentir. C'est durant cette période en effet, que les camerounais vont être enrégimentés dans les troupes coloniales. Seulement, à la veille de l'indépendance, le Cameroun voguant déjà dans l'autonomie interne (1957-1959), chercha à se doter d'une armée. Cette nécessité de structurer l'institution militaire en général, la marine nationale en particulier, répondait aux critères d'évolution nationale, car la France, l'ancien maître du pays, avait pour but de conduire celui-ci vers l'indépendance¹. A ce titre, le Cameroun devait se doter d'un corps devant lui permettre de sécuriser ses frontières et d'assurer la défense de ses approches maritimes. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre la naissance et l'évolution des forces navales camerounaises. Avant justement de se consacrer audit processus, il est opportun de revenir sur les déterminants de la création de l'armée camerounaise.

1- Les fondements de la création de l'armée camerounaise

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il est nécessaire d'opérer une rétrospective sur les déterminants de la période pré-indépendante. Plus exactement, ceux qui ont conduit à la naissance de l'armée camerounaise de manière générale ou spécifique. Faut-il le rappeler, il ne

¹ V. Wanyaka, "La nationalisation de l'armée camerounaise (1960-1965)", in D. Abwa et als, *Regards croisés sur le cinquantenaire du Cameroun indépendant et unifié*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 210.

s'agit aucunement d'une analyse détaillée et approfondie sur la question. Mais davantage une démarche qui vise à esquisser les ressorts historiques, politico-juridiques et stratégiques de la création de ce corps.

1.1 Les fondements historiques

Aucune compréhension historique ou historienne du fait militaire au Cameroun ne peut de manière objective se départir d'une analyse rétrospective. Toutefois, il s'agit de mettre en relief une vue d'ensemble ; en occurrence synthétique, sur les dynamiques historiques ayant balisé à moyen et à long terme, la naissance de l'armée camerounaise. Tout ceci en gardant à l'esprit que "se mettre en état de recherche, c'est être à l'affût de tout ce qui peut aider à enrichir des connaissances dans la mesure où, en permanence, on prend conscience des limites auxquelles on est confronté et qui obligent à répondre aux attentes non comblées. Si l'on veut aller plus loin et dépasser les acquis, il faut commencer par découvrir ce qui manque"².

En effet, l'épisode colonial, dans ses variables allemande et franco-britannique, a préparé progressivement, l'aboutissement à la création d'une armée nationale. Aussi, il convient de souligner que les puissances impériales disposaient de troupes coloniales. A la tête de celles-ci se trouvaient des cadres et officiers étrangers. Or, la petite masse de troupes comprenait des soldats et suppressifs "indigènes"³. Cette situation semble avoir perduré pendant les périodes de mandat et de tutelle. Au passage, la défaite militaire de la puissance de l'axe en 1945, avait reconfiguré la géopolitique mondiale autour des pôles idéologiques entre l'Ouest et l'Est. Dans cette reconfiguration, le processus de décolonisation s'irradia dans la plupart des territoires coloniaux, en l'occurrence ceux de l'Afrique et de l'Asie. Ainsi, la guerre froide a constitué un tournant décisif dans la reconfiguration des rapports de forces entre colons et colonisés⁴.

Hormis les revendications indépendantistes, les luttes anticoloniales se sont déclenchées au sein même de certains de ses territoires colonisés, en l'occurrence des colonies françaises, d'Asie du Sud-Est notamment l'Indochine. Les troupes coloniales françaises subirent une déculotté à la bataille de Dien Bien Phu, le 07 mai 1954 de la part des combattants du Vietminh. Léon Koungou semble le souligner en ces termes :

Au mois de juillet 1954, à Dien Bien Phu, les armées françaises sont battues militairement par les combattants vietnamiens. Le 1^{er} novembre 1954, le peuple algérien engage la lutte armée pour accéder à l'indépendance et se débarrasser de l'occupation française qui dure depuis 1830. Par ailleurs, il faut également relever comme fait important de l'époque l'ouverture le 25 avril 1955 de la conférence de Bandoeng qui marque le réveil généralisé des peuples colonisés. En fin novembre 1954, l'ONU annonce

² Ela, *Guide pédagogique de formation ...*, p. 48.

³ B. Monko, "L'armée camerounaise de 1959-1970", Mémoire de maîtrise en Histoire, UYI, 2002, pp. 20-21.

⁴ Bakang Batonjè, *Sur les chemins de l'émancipation nationale. Le Kamerun = L'indépendance d'abord. Stratégies et actions de l'UPC du 10 avril 1948 au 12 février 1991*, Douala, Kundé, 2007, p. 93.

l'envoi d'une mission de visite au Cameroun en 1955, le gouvernement français prend certainement conscience que la déclaration du leader de l'UPC, Un Nyobe, devant la IV Commission du Conseil de Tutelle de l'ONU pourraient être confirmées dans le cadre d'une consultation populaire⁵.

Pour éviter que les scénarii vietnamien et algérien ne se répètent en contexte camerounais, l'administration coloniale française a pris des résolutions fermes. Celles-ci visaient à mater, mieux écraser les velléités indépendantistes de l'UPC, considéré comme une force politique "subversive". C'est ce qui semble expliquer la redéfinition de l'agenda sécuritaire contre le mouvement nationaliste dans le Cameroun français. Suite à l'interdiction de l'UPC en juillet 1955, la politique sécuritaire a connu un tournant inédit⁶. L'ordre gouvernant a évalué dans l'urgence d'implanter un ensemble de dispositions intégrant une mobilisation de moyens humains, logistiques et opérationnels afin de vaincre le plus tôt possible les différents foyers de résistance.

1.2 Les facteurs politiques, juridiques, logistiques et opérationnels

Il est légitime de se rappeler que du 02 au 03 décembre 1956, Ruben Um Nyobe avait convoqué une "rencontre nationale" plus connu sous le nom de la conférence de Makai. Suite à cette rencontre, l'on a adopté un programme de six points dans lequel la violence était perçue comme une solution politique envisageable. Ladite conférence fixa et recommanda la création d'une armée de libération nationale plus connu sous le nom du Comité National d'Organisation (CNO)⁷.

A l'Ouest-Cameroun, le chef des Baham Pierre Kamdem Ninyim, contesté par le pouvoir colonial, et Martin Singap ont fondé la première organisation paramilitaire connu sous le nom de Sinistre de Défense Nationale du Kamerunaise (SDNK), le 10 octobre 1957 au quartier Nka à Baham. Cependant avec l'élimination du "capitaine général" Pierre Simo aux termes d'un procès, le SDNK a été littéralement décapité. Pour pallier à l'absence du SDNK, un autre mouvement paramilitaire avait été créé en 1959, il s'agit de l'Armée de Libération Nationale du Kamerun (ALNK)⁸. Ainsi, Singap Martin a restructuré le mouvement et redéfini les schémas opérationnels. Le 08 septembre 1961 à Bapa, Singap martin est abattu au cours d'un raid organisé par les troupes coloniales françaises, avec leurs assistants camerounais. Ernest Ouandié revenu d'exil, repris les rênes du combat contre le pouvoir colonial français.

⁵ Koungou, *Culture stratégique et concept ...*, p. 44.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*, p. 45.

⁸ S. Mbatéhou, "Contribution à la connaissance de l'histoire de l'armée de Libération Nationale du Kamarun (ALNK) 1959-1971", Mémoire de maitrise en Histoire, UYI, 2003, p. 21.

Un fait mérite d'être souligné : la France signe avec le président Ahidjo un ensemble d'accords, en l'occurrence ceux inhérents à la politique de défense.

Léon Koungou rappelle précisément qu'après l'indépendance en 1960, le Cameroun a signé avec la France des accords de coopération militaire. Le gouvernement entendait bénéficier de la protection d'une puissance militaire, d'où le choix de la France, l'ex puissance dominatrice, qui plus est, membre permanent du conseil de sécurité des Nations Unies⁹. C'est dans cet ordre d'idée qu'a été créée la base de Koutaba en 1959 dans le département du Noun. Pendant plusieurs années, les officiers français ont piloté, coordonné et dirigé les opérations dans les zones insurgées. Cette interventionnisme français s'est maintenu officiellement jusqu'en 1964. Il est admis qu'à l'aube des années 1960, les premières cuvées d'officier formés ont utilisé la métropole pour préparer la relève.

Grace à l'expérience peu à peu acquise dans le combat et le terrain des opérations, l'appui logistique dont a bénéficié cette armée camerounaise en gestation, chapeauté par la métropole coloniale, lui permit de remporter des succès contre les rebelles. Bakang Ba Tonjè, ne manque pas d'ailleurs de le souligner en ces termes :

A l'Ouest, l'armée française commandée par des officiers généraux tels le général Max Briand et épaulé par les alliés de l'OTAN, pratique la politique de la terre brûlée. Elle incendiât et rase systématiquement les villages étiqueté "peuplés de rebelles" ; elle bombarde au napalm les villages inaccessibles par voie terrestre. Toujours à l'Ouest, mais aussi dans le Moungo et notamment à Nkongsamba, pour terroriser la population, l'armée présente les têtes des nationalistes assassinés au bout des pies ou alignés dans le sol en plein marché ou sur les places publiques¹⁰.

Pour mieux implanter cette dynamique, il a fallu concevoir et développer de nouvelles stratégies voire des politiques plus ou moins cohérentes de défense et de sécurité. Selon Léon Koungou, la formation d'une entité militaire au Cameroun a été défini dans le cadre du "plan raisonnable". Lequel plan élaboré par les autorités françaises en 1959, visait la création d'une armée nationale aux effectifs modestes destinée à se substituer aux "troupes coloniales" françaises, à l'intégration des soldats camerounais servant dans l'armée française et à la formation accélérée d'officiers et sous-officiers aux taches de commandement¹¹.

En effet, le plan raisonnable prescrivait des mesures d'urgence devant servir de canevas à la mise sur pieds d'une armée nationale. Au rang de ces mesures, figure notamment les principes généraux d'organisation militaire, les bases techniques, le volume et la composition des forces, ainsi que l'évaluation des dépenses militaires. Le Cameroun (français) qui accède à

⁹ Koungou, *Culture stratégie et concept ...*, p. 129.

¹⁰ Bakang Ba Tonjè, *Sur les chemins de l'émancipation ...*, p. 109.

¹¹ Ammi-oz. Mostié, "Formations des cadres africains lors de la mise sur pieds des armées nationales", in *Revue française d'études politiques africaines*, n° 113, janvier, 1977, pp. 84-86.

l'indépendance, le 1^{er} janvier 1960, n'était pas encore doté d'une culture stratégique encore moins d'un concept de défense élaborée. Mais d'une culture militaire, celle des forces coloniales de l'Afrique Equatoriale Française (AEF), projetées au Cameroun pour endiguer la rébellion. Il s'agit fondamentalement d'une culture militaire répressive dont le but était de perpétuer l'ordre colonial après l'indépendance¹². En fait, bien que le "plan raisonnable" mette l'accent sur les modalités de fonctionnement et d'organisation des forces de défense et de sécurité, il était attaché à d'autres finalités : l'intégration durable du Cameroun dans le cadre de la planification géostratégique de la France. De plus, il visait à garantir la sécurité de l'Etat et celle des élites dirigeantes auxquelles la France devrait transmettre le pouvoir¹³.

On peut se permettre de supposer, au vu des faits, que l'insurrection upéciste a largement contribué à l'adoption et à la réorganisation de l'ancienne armée coloniale suivant un schéma géostratégique conforme aux intérêts de la métropole française et du régime de Yaoundé. Dès lors, il est intéressant d'aborder le pan juridique, lequel a sans doute déterminé le processus de restructuration et de création de l'armée camerounaise. Selon Léon Koungou, depuis 1959, il existe une multitude de textes sur la défense et la sécurité permettant de saisir les orientations significatives en matière d'organisation et de fondement des forces de défense et de sécurité. En principe, tout changement majeur dans la vie politique du pays et la perception des menaces, en général, induisent une réorganisation de l'institution militaire, notamment les modalités d'emplois des forces¹⁴.

¹² Koungou, *Culture stratégique ...*, p. 43.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, p.11.

1.3 De la naissance de la marine nationale

Image n° 1 : Ecusson de la marine Nationale



Source : Archives du Ministère de la Défense (AMD), Documents internes de la marine nationale.

L'écusson ci-dessus est celui de la marine nationale. Il représente l'emblème de ce corps, son *leitmotiv*, c'est-à-dire son mot d'ordre étant "en tous lieux, être et agir". En effet, la naissance de la marine nationale est liée à un contexte maritime et politique propre. Faut-il rappeler que la genèse du Cameroun est fortement liée à l'univers maritime. C'est à partir de la mer qu'entre le XVIème et le XIXème siècle, le pays a été exploré et visité. Tour à tour, Carthaginois, Portugais, Espagnols, Anglais, Allemands et les Français visitèrent le territoire à partir de la baie du Biafra. C'est fort de ces explorations, mais surtout de sa triple expérience coloniale que ce territoire a fini par porter le nom de "Cameroun"¹⁵. A l'origine, ce toponyme était circonscrit à l'estuaire du Wouri. Mais par la suite, il a fini par désigner l'essentiel du territoire conquis par l'Allemagne. Or, ce territoire qui était supposé être protégé par l'Allemagne (suite au traité germano-douala 12 juillet 1884) s'est, au terme d'une ruse historique, transformé en une colonie.

Par ailleurs, les côtes camerounaises ont servi de liaison portuaire et de porte d'entrée pour les territoires continentaux de l'Afrique Equatoriale Française (AEF), en occurrence le Tchad et l'Oubangui Chari (actuelle République Centrafricaine). C'est à travers le littoral

¹⁵ Territoire a eu plusieurs appellations. De char des dieux, passant par Rio dos *Camaroes*, puis *Rio Dos Camarones*, puis *Kamerun* (en contexte en de germanisation), et Cameroun ou *Cameroon* en période de mandat-tutelle, fini par prendre le toponyme "Cameroun" au sorti de son expérience coloniale

camerounais et spécifiquement Douala¹⁶, qu'ont été implantés le commandement et l'escadrille Béthune de l'AEF durant l'ère coloniale. En outre, la cité côtière de Douala a servi de base militaire et de point d'appuis stratégique dans le cadre de lutte contre la contrebande d'armes, phénomène menaçant durant cette période la stabilité le golfe du Biafra¹⁷. On peut en déduire que le Littoral camerounais à travers Douala, a occupé une place charnière dans l'échiquier géopolitique du golfe de Guinée.

En dehors du contexte maritime, la marine naît dans un contexte politique assez particulier, marqué par une dialectique politique entre "donatistes"¹⁸ et "ajoulatistes"¹⁹. Ces deux camps se sont livrés une bataille politique débouchant sur la violence. Pour les premiers, la violence s'inscrit dans une logique de résistance, résistance à toute perpétuation coloniale. Quant aux seconds, celle-ci s'apparente à un instrument de légitimation d'un ordre autoritaire. En effet, c'est au cours d'une "pactonomie"²⁰ militaire postcoloniale destinée à sauvegarder la sécurité intérieur et extérieur du Cameroun, que la France, à travers de l'ordonnance n° 59-57 du 11 novembre a créé l'armée camerounaise en remplacement des troupes coloniales 1959²¹. Ainsi, comme cela a été dit plus haut, l'armée camerounaise est un produit de la colonisation.

L'ordonnance n° 59-57 du 11 novembre 1959 constitue donc son acte de naissance. Cependant, ce qui frappe à l'œil, c'est l'ambiguïté ou du moins, l'anachronisme qui caractérise la création de cette armée. En effet, la naissance de l'armée camerounaise était réduite aux troupes terrestres. Or, lorsqu'on parle d'armée, il s'agit d'une trilogie terre-air-mer²². Cependant, dans les faits, seule l'armée de terre avait vu le jour au lendemain de cette ordonnance. La volonté d'"assurer en tout temps, toutes circonstances et contres toutes formes d'agressions, la sécurité et l'intégrité du territoire ainsi que la vie des populations"²³ constitue l'orientation générale des forces de défenses. D'ailleurs, l'article 2 du décret n° 67/LF/09 du 12 juillet 1967 confirme cette conquête de la souveraineté territoriale dans sa triple dimension : terrestre, aérienne et maritime.

¹⁶ Lorsque les Allemands ont pris possession de Kamerun, la ville de Douala était appelé *Kamerun Stadt* ou "ville Cameroun", avant d'être désigné douala en 1901.

¹⁷ V. Hameni Bieuleu, *Politique de défense et sécurité nationale du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 384.

¹⁸ Le groupe politique considéré comme "donatiste" est celui des nationalistes de l'UPC, qui sont en fait le produit idéologique du marxiste et syndicaliste français Gaston Dona.

¹⁹ Il s'agit ici des "nationalistes dit modérés", issus du Bloc Démocratique Camerounais (BDC) et produit idéologique du docteur Louis Paul Aujoulat. Pour plus d'information lire C. C. Tsala Tsala, "Les détenues politiques au Cameroun"

²⁰ Le concept "pactonomie" a été emprunté à P. C. Belomo, dans "Ordre et sécurité dans la construction de l'Etat au Cameroun", pour désigner le partenariat génésique, colonial, postcolonial ou néocolonial qui unit le couple franco-camerounais à l'aurore des indépendances.

²¹ Sugéwé. E. F, 45 ans, commandant de la 23^{ème} flottille de soutien et de transport, Douala, le 28 Juillet 2020.

²² Wanyaka, "La nationalisation de l'armée ...", p. 212.

²³ Bieuleu, *Politique de défense et sécurité ...*, p. 376.

La naissance de la marine nationale répond à cette exigence. Nulle besoin de rappeler que le "désir et à l'exigence de préserver l'intégrité nouvellement acquise dans le cadre de la sûreté et la défense des approches maritimes"²⁴ constitue sa mission principale téléologie. C'est ainsi qu'un détachement de 13 gendarmes camerounais et les marins de l'assistance militaire française chargés de la protection du chenal du Wouri en liaison avec un escorteur côtier français, constitua l'embryon des forces navales²⁵. Il est dit que : "l'ensemble des forces armées navales sont mise à la disposition du ministre des forces armées est dénommé marine nationale"²⁶. Dès lors, la marine nationale a progressivement entamé le long chemin de sa construction.

2- Evolution de la Marine nationale

L'évolution de la marine camerounaise a été progressive et graduelle. Initialement appelé "marine nationale" en distinction de la gendarmerie fluviale, les forces navales ont, dans le cadre de la réunification du 1^{er} octobre 1961, pris le nom de "marine fédérale"²⁷. Mais, quelques temps après, c'est-à-dire en juin 1966, elles sont revenues à l'appellation originelle²⁸. Dans la mise en place des éléments du commandement, le leadership des forces navales avait d'abord été confié aux militaires français, puis transféré aux militaires camerounais.

2.1 Du pouvoir colonial à l'Etat postcolonial : les germes d'une nationalisation du commandement des forces navales (1959-1973)

De 1960 à 1973, le commandement de la marine nationale a été confié aux militaires français. C'est en effet l'immédiat conceptuel du cadre national tourné vers la légitimation du premier régime que le Cameroun, placé sous le "parapluie sécuritaire" de l'hexagone, a confié le leadership de ces forces armées aux militaires français. Incapable de s'assumer au plan sécuritaire face à la "rébellion" nationaliste qui gangrénait le pays depuis 1956²⁹, Yaoundé a sollicité "l'aide militaire" française pour résoudre l'équation sécuritaire de l'UPC. La célébration de l'indépendance est donc entachée de nombreux heurts, mettant aux prises les guérilléros (nationalistes upécistes) et les militaires français et camerounais.

²⁴ V. Wanyaka Bonguen. O, "La coopération militaire entre le Cameroun et la France : de l'assistance à la quête d'un partenariat technique (1959-2005)", Thèse de doctorat PHD, UYI, 2008, p. 140.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Wanyaka., "La coopération militaire entre le Cameroun ...", p. 140.

²⁷ Anonyme, *Livre d'or : Forces armées camerounaise 1960-1980*, Paris, Edition Media, 1980.

²⁸ AMD, Décret n°66/DF/281 portant l'organisation du commandement de la marine nationale.

²⁹ Date du lancement effectif des hostilités par l'UPC (le Comité National Organisation) suite à l'interdiction et l'éviction du parti du champ politique camerounais en 1955 par le Haut-Commissaire français Roland Pré

Ce contexte brûlant, a amené le premier ministre (PM) camerounais de l'époque, Ahmadou Ahidjo, a sollicité de son homologue français Michel Debré, le maintien de l'administration française après l'indépendance pour la résolution de l'équation sécuritaire posé par l'UPC dont les tentacules s'étendaient sur tout le triangle national. Les autorités françaises, favorables à cette requête, ont soutenu l'armée camerounaise dans la lutte contre les upécistes. Et en quelques temps, PM français satisfait du travail de ces troupes, relève cela en ces termes : "à la fin de l'été 1960, le général le Briand "pouvait" me rendre compte de son succès : six mois lui ont suffi"³⁰. Il est clair que, face à la puissance de feu des armées française et camerounaise, la "guérilla" upéciste ne pouvait pas tenir longtemps.

A la création de l'armée en général et la marine nationale en particulier, le Cameroun, jeune nation indépendante, ne comptait quasiment aucun officier dans ses rangs, sinon des sous-officiers ayant été en service dans l'armée coloniale, mais bénéficiant peu ou prou d'une certaine expérience sur le terrain³¹. Le niveau scolaire étant quasi nul, le risque pouvait-il être pris de les nommer aux postes de responsabilité ? On peut répondre par la négative, autorités pour lesquelles il leur fallait des cadres formés disposant d'un minimum de connaissances intellectuelles³². Il faut par ailleurs préciser que c'est cette pénurie d'officiers supérieurs nationaux observés à l'époque³³, qui est bien entendu la cause de la tutelle du commandement de la marine aux militaires français de 1960 et 1973.

Mais il faut souligner d'emblée qu'entre 1961 à 1973, le transfert de compétence avait déjà été progressivement acté dans l'institution militaire. Il s'est étalé sur de nombreuses années. En 1964, on note le transfert du camp militaire de Koutaba aux forces armées camerounaises³⁴. Le 1^{er} avril 1965, le colonel Pierre Semengue, est nommé commandant des forces terrestres³⁵ et le 3 mai 1973, le capitaine Paul Yakana Guebana, prenait quant à lui les rênes de l'armée de l'air.

Ce transfert de compétence de l'autorité coloniale à l'autorité camerounaise s'est fait sans de véritable heurt. Toutefois, les français ont mis les camerounais devant leurs responsabilités. La première étant de mettre fin à la "rébellion" et d'assurer la défense de

³⁰ C. Wauthier, *Quatre présidents et l'Afrique : De Gaulle, Pompidou, Giscard D'Estaing, Mitterrand*, Paris, Seuil, 1995, p. 87.

³¹ Wanyaka, "La nationalisation de l'armée ...", p. 217.

³² *Ibid.*

³³ Ondoa, " Sociologie du corps militaire...", p. 156.

³⁴ AMD. Note ministérielle n° 21/98/1964/ Mina portant sur le transfert du camp de Koutaba aux autorités militaires camerounaises. In Wanyaka, " La coopération militaire...", p. 123.

³⁵ C. Ateba Eyene, *Le Général Pierre Semengue, Toute une vie dans les Armées*, Yaoundé, Editions CLE, 2002, p. 90.

l'intégrité et la seconde étant de s'autogérer³⁶. S'agissant de la "rébellion", les militaires camerounais ont su relevé le défi, eu égard de l'arrestation et l'assassinat de "camarade Emile"³⁷ en 1971. En ce qui concerne le processus de "camerounisation"³⁸ des forces armées, en occurrence la marine nationale, il n'intervient que le 11 juillet 1973, suite à la prise du commandement des forces navales par l'officier camerounais Pierre Ndangang³⁹. En ce qui concerne les figures du commandement de la marine, voir le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Les figures du commandement de la Marine nationale (1959-2011)

Nom	Période	Grades
GERMAIN	1959-1962	1 ^{er} Enseigne de Vaisseau (EV1)
HUBERT	1962-1963	EV1
Gérard THALER	1963-1965	Lieutenant de Vaisseau (LV)
TRUCHON	1965-1967	LV
BANC	1967-1969	LV
MOSSEC	1969-1971	LV (officier français)
MARTIN	1971-1973	LV (officier français)
NDANGANG Pierre	1973-1980	LV (officier camerounais)
N'GOUAH N'GALLY	1980-1986	Capitaine de Corvette (CC)
EPANYA	1986	Colonel
N'GOUAH N'GALLY	1988-2011	Capitaine de Vaisseau (CV)
MENDOUA Jean	2011 jusqu'à aujourd'hui	Contre-amiral (CA)

Source : AMD.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Pour Virginie Wanyaka "Camarade Emile" est le nom de code de Ernest Ouandié, figure emblématique de la guérilla upéciste, qui par sa pugnacité et son nationalisme a marqué les esprits. Nationaliste convaincu, il est l'une de figure de la résilience endogène contre le colonialisme. Confère V. Wanyaka, "Le procès d'Ernest Ouandié au Cameroun (1924-1971) : une parodie de justice ? Au cœur d'une relecture des sources orales en Afrique, PUL, Karthala, 2015, p. 450.

³⁸ Le concept camerounisation a été emprunté à l'historienne militaire V. Wanyaka. Ce concept désigne la prise du leadership des institutions militaires par les acteurs locaux.

³⁹ Wanyaka, " La coopération militaire...", p. 123.

2.2- L'évolution logistique

Image n° 2 : vedette héritée du pouvoir colonial français



Source : AMD.

Dès sa mise sur pied, la marine nationale a progressivement obtenu ses ressources logistiques. En 1970, la marine ne possédait que quelques vedettes côtières financées par le budget national à l'instar du "Valeureux", de la "patrie du Cameroun", du "vigilant" ou encore "l'anxieux". Par la suite, la France lui a "offert" deux bâtiments de débarquement *de type Landing Craft Vehicule and Person (LCVP)*. Il s'agit des bâtiments de transport et de soutien en l'occurrence "l'Indépendance" et la "Réunification"⁴⁰. Par la suite, les forces navales ont de reçu, de la part de marine marchande et de la douane camerounaise, deux nouvelles vedettes à savoir : le "Brigadier" et le "Mungo". Ces nouvelles acquisitions sont venues enrichir l'équipement naval de ce corps.

Par ailleurs, dans les années 1980, la marine s'est dotée de vedettes fluviales *Swifts-Ships* de marque américaine destinées à la patrouille dans les criques et les marécages. Elle a également obtenu son premier patrouilleur côtier à grande vitesse équipés de missiles de surfaces avec 8MM40 exocet dénommé "Bakassi"⁴¹. Ce navire est équipé de missiles antinavires lancé par des bâtiments de surface (MM38-MM40), d'aéronefs AM 39 ou de sous-marins SM 39 et de missile à vol rasant (*Sea Skimmer*) dont l'attitude de vol est comprise entre 4 et 15 mètres⁴².

⁴⁰ Les noms de ces LCM symbolisent très souvent chaque étape de l'évolution politique du Cameroun. Le premier marquant l'indépendance du premier janvier 1960 (pour la partie française) et le second la "réunification" suite à l'acte constitutionnel de Foumban 1961.

⁴¹ Mekinda. B, 43 ans, Commandant du 21^{ème} FLOCOMB, Douala, le 21 juillet, 2020.

⁴² Wanyaka, "Coopération militaire ... ", p. 143.

La marine nationale est constituée de plusieurs bases navales. Sa base principale est située à Douala⁴³ et ses bases navales secondaires sont situées à Man O war Bay, Kribi, Limbé, Campo, des bases opérationnelles, des formations opérationnelles à l'instar des flottilles de surveillance (FLOSUR), qui sont des unités de combat et des groupements de fusiliers marin commandos (FUMACO) dédiés à la patrouille, à la surveillance et à la sécurisation des bases et installations portuaires.

A l'époque, le profil de marine nationale était celui d'une marine côtière. Possédant un matériel assez modeste⁴⁴, constitué essentiellement de quelques vedettes plus ou moins obsolètes⁴⁵. La vétusté du matériel, l'a rendu incapable d'assurer pleinement le contrôle et la sécurité des eaux territoriales. En effet, la marine camerounaise avec son faible potentiel naval, ne remplissait qu'un rôle de police côtière⁴⁶. Pour dire vrai, depuis 1960 jusqu'aux années 2000, le secteur naval au Cameroun est resté embryonnaire. Dès lors, le profil des forces navales était celui d'une marine trompe-œil⁴⁷.

Toutefois, il ne s'agit pas d'une exception camerounaise. Au contraire, cela illustre une dynamique globale des marines africaines à caractère symbolique⁴⁸. Ce symbolisme justifie tout au moins la configuration côtière de ces marines qui se sont juste cantonnées (limitées) à observer la mer depuis la côte⁴⁹. Cependant, avec l'émergence de la crise frontalière avec le Nigéria et les mutations polémologiques inhérentes au contexte post-bipolaire, les forces navales camerounaises se sont inscrites dans une perspective de refondation et professionnalisation.

⁴³ Du fait de son ouverture à la mer, mais aussi de la centralité géopolitique de cette ville côtière, qui en fait une destination prioritaire du transport et de l'économie maritime du Cameroun et des pays continentaux d'Afrique Central (Tchad et RCA).

⁴⁴ Anonyme, *Livre d'or : Forces armées camerounaise 1960-1980*.

⁴⁵ Les patrouilleurs de type Zhuk qui équipent partiellement les marines angolaise, guinéenne et béninoise ou encore bissau-guinéenne ont souvent été transférés dans les années 70, alors qu'ils avaient déjà longuement servis dans les unités soviétiques. Ils ont pour la plupart été désarmés. Ces vedettes ont par ailleurs montré toutes leurs limites lors du conflit frontalier ayant opposé le Cameroun au Nigéria. Selon *Jeune Afrique*, chacune d'elles transportait au moins dix hommes, côté nigérian notamment, ce qui semble-il n'a guère facilité à bord, le maniement des lourds équipements transportés. Aussi, dès qu'une embarcation était touchée, elle coulait avec corps et biens.

⁴⁶ A. D. Ogoulat, "Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (de Sénégal à l'Angola)", Thèse de doctorat en Géographie politique soutenue le 27 mars 1998, Université d'Angers, p. 591.

⁴⁷ Il faut dire qu'à la veille du conflit maritime frontalier entre le Cameroun et le Nigéria sur la paternité de Bakassi, la marine nationale camerounaise possédait à peine quatre navires dont 2 garde-côtes, 1 patrouilleur, 1 patrouilleur porte-missiles ainsi que quelques embarcations amphibies. A ce propos, lire E. Ela Ela, "Le Nigéria : une puissance sous-régionale ?", in *Revue Africaine de Défense*, n° 2, avril-juin 2000, p. 68.

⁴⁸ *International Crisis group*, "Le Golfe de Guinée : la nouvelle ...", p. 6.

⁴⁹ Ndong Atok. S, 31 ans, internationaliste et expert en sécurité maritime, Yaoundé, le 2020.

2.3 La réforme de 2001 : vers "professionnalisation" des forces ?

Les forces de défenses ont subi une refondation depuis 25 juillet 2001. Cette réforme vise en effet leur "professionnalisation". Dès le début des années 2000, le format de la marine nationale a évolué. Cette évolution est concomitante aux fragilités des économies mondialisées, mais aussi aux changements géopolitiques qui, jusqu'ici, étaient inconsiderés et incompris par de nombreux États⁵⁰ africains, en occurrence le Cameroun. A cela, s'ajoute le fait que "le golfe de guinée a naturellement vu croître son poids stratégique pour la communauté internationale"⁵¹, devenant ainsi l'un des "tronçons prioritaires de la navigation maritime internationale"⁵². A ce titre, les espaces maritimes du golfe de Guinée et du Cameroun sont devenus des enjeux de sécurité.

Par ailleurs, en dehors du trafic maritime, les activités pétrolières présentes dans le Golfe de Guinée ont parfois exposé le Cameroun et sa région aux risques de pollution maritime. Pollution, liée à un foisonnement des raffineries illicites qui pullulent çà et là à travers la région. Ce risque sécuritaire pose un enjeu écologique majeur : celui de la survie de l'écosystème⁵³. A cela, se greffe le problème de pêche illicite qui, de plus en plus, créé un manque à gagner à l'économie des Etats riverains du golfe de Guinée. Sans oublier la contrebande transfrontalière, autre menace complémentaire, devenue tout aussi inquiétant. De ce point de vue, le kaléidoscope géostratégique régional expose permanentement le Cameroun à des dérives sécuritaires.

Face à un contexte géopolitique aussi complexe, il fallait adapter le format de la marine nationale aux enjeux et défis. C'est ainsi que le décret 200/036 du 4 février 2002 portant création et organisation des forces de la marine nationale, vient améliorer le profil politique des forces navales, débouchant ainsi sur leur modernisation⁵⁴. Cette "modernisation" est certainement influencée par la crise frontalière ayant opposé le Cameroun et le Nigéria sur la paternité de Bakassi. En effet, le texte crée de véritables bataillons de fusiliers marins (BAFUMAR) et une unité spéciale de palmeurs de combat appelée COPALCO. Dès lors, la marine nationale connaît une évolution paradigmatique passant ainsi d'une posture côtière vers une posture hauturière.

⁵⁰ G. Marchand, "Vers des eaux tumultueuses : piraterie, entre vision globale et réponses sectorielles", in J.M Bockel, *Combattre la piraterie maritime*, Choisel, 2009, p. 62.

⁵¹ C. S. Atonfack Nguemo, " Marine nationale et émergence de l'économie camerounaise", in *Honneur et Fidélité*, édition de mai 2018, p. 109.

⁵² A. Z. Tamekamta, " Le golfe de Guinée : inflation criminelle et stratégies institutionnelles", in *Thinking Africa*, n° 20, juin 2015, p. 6.

⁵³ Atonfack Guémo, "Marine et émergence de l'économie ...", p. 109.

⁵⁴ *Ibid.*

Au demeurant, née à l'aurore des indépendances, la marine nationale a progressivement évolué. Son commandement, passant d'un leadership exogène pour un leadership endogène. Par ailleurs, grâce à de nombreuses mutations géopolitiques, le profil des forces s'est amélioré voire "modernisé". Après avoir brossé l'itinéraire de ce corps depuis sa genèse jusqu'à son évolution, il importe à présent de mettre en évidence sa structure organique et opérationnelle.

II. PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ORGANIQUE ET OPERATIONNELLE DE LA MARINE

Pour exercer ses responsabilités, la marine dispose d'un État-major, des forces et des éléments de transport et de soutien. Mais avant de les présenter, il est nécessaire de mettre en évidence la pyramide du commandement des forces navales camerounaises. Si dans la plupart des armées, les éléments de la marine nationale sont placés sous le commandement opérationnel du chef d'État-major des armées (CEMA) qui, pour faciliter la conduite des opérations, désigne des responsables opérationnels chargé de l'opérationnalisation de leurs missions⁵⁵ ; au sein de l'échelon central de la marine nationale, l'État-major de la marine (EMM) est placé sous le commandement organique du chef d'État-major de la marine (CEMM) qui, dans l'exercice de ses attributions organiques, joue le rôle de conseiller du CEMA dans la planification, la programmation, le format de la marine nationale ainsi que l'établissement de la doctrine et l'emplois des forces⁵⁶.

1- La pyramide du commandement des forces navales

Au Cameroun, le Président de la République est en vertu de ses pouvoirs constitutionnels le garant de l'indépendance nationale et l'intégrité territoriale (art. 5). A ce titre, il est grand timonier et le planificateur de la politique de défense et de sécurité maritime. Par conséquent, il se situe au sommet de la hiérarchie des forces navales.

1.1 La Présidence de la République (PR)

Selon l'article 5 de la constitution du Cameroun, le Président de la République est "le garant de l'indépendance nationale, de l'intégrité territoriales, de la permanence et la continuité de l'Etat, du respect des accords et traités internationaux"⁵⁷. L'article 8 quant à lui stipule qu'il est le chef des Armées. Et par conséquent, qu'il veille à la sécurité intérieure et extérieure du

⁵⁵ Guide du marin, Document de la Marine Nationale française, 2013, p. 23.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ Art. 5, alinéa 3.

Cameroun et nomme aux emplois militaires. Par ailleurs, il a la capacité de décréter l'Etat d'urgence et de mobiliser l'Etat d'exception. Avec ce rôle élargi, il cumule en plus depuis le 19 septembre 1996, ses fonctions de Chef d'Etat avec celles de Ministre de la Défense, faisant ainsi du titulaire de ce poste un simple ministre délégué⁵⁸.

Pour certain, le chef suprême des armées a laissé la place au désormais au "Chef des forces armées". C'est ce que semble traduire les termes du général O. Yaya lorsqu'il affirme que : "Les forces armées qui étaient, par le passé, confiées à un ministère, ont rejoint la Présidence de la République et les fonctions réelles de Ministre de la Défense sont directement assumées par le Chef de l'Etat lui-même"⁵⁹. Ceci illustre outre mesure la logique du "pontificat constitutionnel"⁶⁰ qui est ainsi déployé pour asseoir la suprématie du président de la République sur les questions d'ordres, défenses et sécurités.

En effet,

Le Chef de l'Etat définit la politique de défense et pourvoit à sa mise en œuvre. Il assure la direction supérieure du maintien de l'ordre, la préparation et la conduite générale des opérations militaires. Il donne des directives pour les négociations concernant la défense. Il anime et coordonne à l'échelon national toutes les activités : économiques, sociales, psychologiques de défense. Il précise, en fonction des circonstances, les priorités à respecter⁶¹

Cette présidentialisation des décisions de défense et de sécurité témoigne non seulement de sa prépondérance en tant que Chef de l'Etat, mais aussi et surtout dévoile la porosité du système et partant de toute méfiance et l'inconstance qui entoure ce registre institutionnel⁶². On peut donc en déduire qu'il est la "boite noire" de la politique de défense maritime, et par voie de conséquence, se situe au sommet de l'échelon du commandement de la marine nationale. Dans cette fonction, il est assisté et représenté par le Ministre Délégué à la Présidence chargée de la Défense (MINDEF) qui, est responsable de cette politique devant le parlement.

1.2 Le Ministère de la Défense (MINDEF)

En ce qui concerne les attributions du ministre de la Défense, le décret n° 97/205 du 7 décembre 1997 portant l'organisation du gouvernement stipule que, "Le ministre Délégué à la Présidence chargé de la Défense est le responsable de l'étude du plan de défense ; de la mise en œuvre de la politique défense ; de la coordination et du contrôle des plans de défense ; et de

⁵⁸ Ondoa, "Sociologie du corps militaire ...", p. 264.

⁵⁹ Lire Y. A. Chouala, "Le monde selon Yaoundé", rapport de stage, Yaoundé, IRIC, 1998, p. 31.

⁶⁰ B. Francois, "Le Président, pontife constitutionnel. Charisme d'institution et de construction juridique du politique", in B. Lacroix et J. Lagroye (dir), Le président de la République, Paris, FNSP, 1992, pp. 303-331.

⁶¹ Ondoa, "Sociologie du corps militaire ...", p. 265.

⁶² *Ibid.*

l'organisation et du fonctionnement des tribunaux militaires"⁶³. Contrairement à certains pays comme la France où le Président de la République exerce les responsabilités suprêmes de la politique de défense avec le Premier ministre, au Cameroun par contre, c'est avec le ministre Délégué à la Présidence chargée de la Défense⁶⁴. Ce dernier s'apparente donc à un "super" Secrétaire d'Etat puisqu'en plus d'avoir hérité des missions de l'ancien secrétariat permanent à la Défense, il a sous ses ordres l'ensemble de la hiérarchie militaire et le Secrétaire d'Etat chargé de la gendarmerie nationale. Son rôle se déploie autour des deux pôles civil et militaire. Au plan militaire, le Ministre est responsable de la mise sur pied des forces militaires et paramilitaires de défense en fonction des directives du Chef de l'Etat. A ce titre il doit :

- Veiller à l'aptitude permanente des forces militaires à s'opposer à toutes les formes d'agression ;
- Préparer les plans de défense et de mobilisation correspondant aux hypothèses retenues par le Comité de Défense et en vérifier le bon fonctionnement ;
- S'assurer de l'instruction appropriée des autorités et personnels civils y compris les éléments des Forces supplétives et auxiliaire ayant un rôle à jouer dans la défense militaire ;
- S'assurer de la préparation militaire, et l'instruction des réserves, la formation des citoyens en vue de leur participation à la Défense contre toutes d'agression⁶⁵.

La qualité et la quantité des hommes et du matériel de combat relèvent de sa responsabilité, aussi veille-t-il à ce que :

- les structures de son département, les commandements et la logistique soient organisées dès le temps de la paix afin de démontrer une plus grande efficacité dans le temps de la guerre ;
- le meilleur encadrement possible soit donné aux forces de défense tant sur l'aspect technique que sur l'aspect moral ;
- l'instruction des unités soit perfectionnée sans cesse pour atteindre un haut degré de préparation au combat ;
- les matériels de dotation de ces forces soient de qualité, bien entretenus et adaptés aux missions⁶⁶.

Bien qu'il ne soit pas directement responsable de la protection rapprochée du Président de la République (comme c'est le cas en France), cette liste, du reste non exhaustive, témoigne de la lourdeur de la tâche. C'est dire combien le poids des charges pèsent sur le Ministre et partant évalue le champ considérable de son pouvoir d'action.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ En matière de Défense le Premier Ministre au Cameroun fait juste figure de premier des ministres. Il est absent, effacé et ignoré dans ce dossier lui est éloigné. Même le Comité de Défense qui traite de la direction militaire de la défense du pays sous la présidence du Chef de l'Etat a pour vice-président le Ministre Délégué en charge de la Défense.

⁶⁵ AMD, décret n°2001/177 portant organisation du ministère de la Défense.

⁶⁶ Ondoa, "sociologie du corps militaire...", p. 271.

Tableau 2 : Les personnalités ayant occupé le poste de MINDEF depuis 1996

Figures	Périodes
Philippe MENYE ME MVE	1996 – 1997
AMADOU ALI	1997 – 2001
Laurent ESSO	2001 – 2004
Rémy ZE MEKA	2004 – 2009
Edgar Alain MEBE NGO'O	2009 – 2015
Joseph BETI ASSOMO	Depuis 2015

Source : Auteur.

Ce tableau est une illustration des différentes personnalités qui se sont succédé au poste de Ministre Délégué depuis son instauration en 1996. Chacune de ces personnalités a, à sa façon et selon sa personnalité, marqué ce département ministériel. Chacun d'eux a su développer un style original et une approche particulière de gestion de ce portefeuille selon, bien entendu, les influences des contextes sociopolitiques. A la suite du MINDEF, le Chef d'Etats-majors des Armées considéré comme le troisième larron de la structure opérationnelle, est au cœur de cette politique de défense.

1.3 Le Chef D'Etats-majors des Armées (CEMA)

"Si l'on considère qu'au cœur de la stratégie il y a l'articulation de la fin et des moyens, l'Etat-major des Armées est et sera de plus en plus au cœur de cette réflexion stratégique"⁶⁷. C'est dire à quel point l'Etat-major influe sur l'ensemble du dispositif de défense et de sécurité. Cela révèle par ailleurs, le fait que le corps militaire d'un pays reflète son degré de dynamisme et épouse si ce n'est les pratiques des hommes qui le composent, du moins de l'esprit qui se dégage.

Au Cameroun, plusieurs hautes autorités militaires incarnent cette chambre de commandement, du Chef d'Etat-major passant par le chef d'Etat-major particulier du Président de la République en passant par le chef d'Etat-major de la marine nationale. Alors que le décret n° 2001/178 du 25 juillet 2001 portant organisation générale de la Défense et des Etats-majors centraux dans son article 18 stipule que " l'Etat-major des Armées assure la coordination des activités des Etats-majors de l'armée de terre, de l'armée de l'air et de la Marine pour

⁶⁷ J. L. Georgelin, "L'Etat-major des Armées, vecteur d'une influence stratégique", in *Revue Défense Nationale*, n° Mai, 2007 ; Cité par Ondo, "Sociologie du corps ...", p. 278.

l'organisation, l'équipement et l'entraînement des forces"⁶⁸, le décret présidentiel n°2001/182 du 25 juillet 2001 lui fixe les attributions des différents Etats-majors.

Dans son article 2, il est dit que le Chef d'Etat-major des Armées assiste le Ministre chargée de la Défense dans ses attributions relatives à l'emploi des forces et à leur organisation générale alors que les chefs d'Etats-majors de l'armée de terre, de l'armée de l'air et de la Marine l'assiste dans la préparation de chacune de leurs armées respectives. Le premier chapitre de ces décrets précise quelques-unes des attributions du Chef d'Etats-majors des Armées :

- le Chef d'Etat-major des Armées élabore les plans des forces, en application des directives concernant les missions des armées fixées par le Président de la République et notifiées par le Ministre chargé de la Défense. Il soumet ces plans au Ministre. Il est responsable de l'exécution des plans approuvés.

- il propose au Ministre l'articulation générale des forces et la répartition des moyens opérationnels entre les forces (art. 1) ;

- le Chef d'Etat-major des Armées contrôle l'aptitude des forces à remplir les missions qui leurs sont assignées. Il les inspecte au niveau des Etat-major des Armées.

Il fait un rapport au Ministre sur l'opportunité et l'efficacité des mesures à prendre pour la préparation des forces. Il reçoit systématiquement les rapports d'inspections établis par l'inspecteur général des Armées et ceux des Inspecteurs techniques de chaque armée.

Il dirige les exercices et manœuvre d'ensemble autorisés par le Ministre de la défense (art. 5).

- Le Chef d'Etat-major des Armées participe à la préparation du budget des Armées, il exprime au ministre son avis sur les priorités à satisfaire au regard des missions assignées aux forces.

Il élabore les éléments du budget concernant ses services et ses attributions ainsi que les organismes qui lui sont rattachés. Il est responsable correspondants et s'assure des résultats obtenus (art. 6)

- Le CEMA assure la direction générale de la recherche et de l'exploitation du renseignement de défense (art. 7). A la suite du CEMA, l'autre responsable opérationnel des forces navales est le Chef d'Etat-major de la Marine.

1.4 L'État-major de la Marine nationale (EMM)

Dans la plupart des marines, le rôle du Chef d'Etat-major de la Marine (CEMM) est d'assister le ministre de la défense dans ses attributions relatives à la préparation des forces

⁶⁸ Ondo, "Sociologie du corps militaire...", p. 279.

navales. Si en France, il est responsable de l'établissement de la doctrine d'emploi, de l'instruction, de l'entraînement et de l'organisation des forces navales ; au Cameroun, le CEMM est responsable de la formation et de la discipline des personnels militaires de la marine. Par ailleurs, il définit les spécialisations militaires souhaités, les besoins en matière d'infrastructures militaires et propose au Ministre délégué à la Présidence chargé de la Défense (MINDEF) les programmes correspondants et suit leurs réalisations. En outre, dans le cadre de la gouvernance du personnel de la marine, le CEMM est celui qui propose au MINDEF les mesures relatives au recrutement, à l'affectation et à l'avancement des forces de la marine nationale⁶⁹. Par ailleurs, il est chargé d'informer le CEMA sur l'état de disponibilité des moyens opérationnels et aussi, met à la disposition des commandants des forces, ces différents moyens⁷⁰. Depuis 2011, le poste de CEMM est occupé par le contre-amiral Jean Mendoua (voire la photo ci-dessous).

Image n° 3 : Contre-Amiral (CA) Jean Mendoua chef d'État-major de la marine nationale CEMM depuis 2011



Source : AMD.

En effet, depuis le 11 mars 2011, le Contre-Amiral (CA) Jean Mendoua a remplacé le vice-amiral Ngouah Ngally Guillaume à la tête de cette institution. Pour mener à bien ses

⁶⁹ Article 15 du Décret n°2001/182 du 25 juillet 2001.

⁷⁰ Article 16 du décret n°2001/182.

activités, celui-ci s'appuie sur de nombreuses structures et services rattachées à son Etat-major. La pyramide de commandement de la Marine nationale étant mis en exergue, il est essentiel de présenter les éléments organiques qui rentrent dans la structuration de ce corps au rang desquels on peut citer les forces et les éléments de transport et de soutien.

2- Présentation des forces et éléments de transport et soutien

En dehors des services et organismes, la marine nationale dispose dans son architecture de forces et d'éléments de transport et de soutien. Il s'agit d'unités professionnelles qui participent avec les autres forces de défenses, à la protection et la défense des intérêts vitaux de la nation, mais aussi la conduite de l'action de l'État en mer⁷¹. Etablies le long du rivage et des voies navigables intérieures et au bord des lacs, ces forces ont pour missions :

La surveillance, la protection et la défense des espaces maritimes nationaux, fluviaux et lacustres ; la surveillance, la protection et la défense des installations essentielles à la vie de la nation placées à proximité du littoral ; la conduite de l'action de l'État en mer en liaison avec d'autres administrations ; le soutien aux autres Forces de Défenses⁷².

Pour l'opérationnalisation de ces missions régaliennes, la marine camerounaise dispose de forces et d'éléments de transports et de soutien.

2.1 Les Forces

La marine nationale est composée de deux principales forces : les forces de surfaces (FORSUR) et les Forces de Fusiliers Marins et Palmeurs Commando (FORFUMAPCO).

2.1.1 Les FORSUR

Elles sont des unités flottantes de la marine nationale. Créées en 2002, les FORSUR sont placées sous l'autorité d'un commandant qui, lui-même, est assisté d'un commandant en second et d'un chef d'État-major nommés par décret présidentiel. Placées sous le commandement organique du CEMM et divisées en flottilles, forces de surfaces ont pour objectif premier la défense et la protection du territoire, mais également la conduite de l'action de l'État en mer. Les FORSUR sont réparties en trois flottilles :

Les flottilles de combat (FLOCOMB), formées de divisions de patrouilleurs ; Les flottilles de surveillance (FLOSUR), formées de divisions de vedettes ; Les flottilles de soutien et de transport (FLOSOUT), formées de divisions de bâtiments de transport et d'embarcations⁷³.

⁷¹ Décret 2002/036 portant création et organisation de la marine nationale, article 1^{er}

⁷² *Ibid*, article 2, p. 2.

⁷³ *Ibid*, article 11, p. 3.

Par ailleurs, le Cameroun, à travers le décret n° 2001/180 du 25 juillet 2001, a été divisé en trois régions militaires interarmées (RMIA). Et ces différentes flottilles sont organisées autour de deux RMIA conformément au texte n°2002/02 du 4 février 2002. Ainsi, la première région militaire interarmées comprend :

- La 11^{ème} Flottille de combat comprenant :
 - La 111^{ème} Division de Combat ;
 - La 112^{ème} Division de Combat.
- La 12^{ème} Flottille de surveillance qui comprend :
 - La 121^{ème} Division de surveillance ;
 - La 122^{ème} Division de surveillance.
- La 13^{ème} Flottille de soutien et transport qui comprend :
 - 131^{ème} Division de soutien et de Transport ;
 - 132^{ème} Division de soutien et de Transport.

En ce qui concerne la deuxième région militaire, elle regroupe les régions (hier appelées provinces) du littorale et du sud-ouest et comprend :

- la 21^{ème} Flottille de combat qui comprend :
 - 211^{ème} Division de Combat ;
 - 212^{ème} Division de Combat.
- la 22^{ème} Flottille de surveillance qui comprend :
 - 221^{ème} Division de surveillance ;
 - 222^{ème} Division de Surveillance.
- La 23^{ème} Flottille de Soutien et de Transport qui comprend :
 - 231^{ème} Division de Soutien et de Transport ;
 - 232^{ème} Division de Soutien et de Transport⁷⁴.

2.1.2 Les FORFUMAPCO

Elles sont la composante terrestre de la marine nationale. Semblable aux fantassins, c'est-à-dire les troupes qui combattent à pieds, les FORFUMAPCO mènent des opérations terrestres à partir de la mer. Elles sont composées de bataillons et d'unités spéciales, qui sont eux-mêmes placés sous le commandement organique du CEMM⁷⁵. Les FORFUMAPCO ont pour but de :

- Participer à des opérations terrestres à partir de la mer ;

⁷⁴ *Ibid*, article 22, p. 4.

⁷⁵ *Ibid*, article 23, p. 5.

- Participer à des opérations terrestres aux ordres du commandant des opérations militaires ;

- Protéger les sites sensibles ;
- mener des opérations de types commando⁷⁶.

De plus, ces forces sont divisées en deux les bataillons des fusiliers marins et une compagnie de palmeurs de combat.

Les bataillons des fusiliers marins (BAFUMAR) sont dédiés à la sécurisation des sites et points sensibles. Ils sont composés de :

- Un État-major ;
- Une compagnie de commandement et de soutien ;
- Des compagnies de fusiliers marins.

La compagnie des palmeurs de combat (COPALCO) est l'unité d'élite de chargée de :

- Mener les opérations de types commando ;
- Faire la reconnaissance et la recherche du renseignement en profondeur ;
- Participer à des opérations aux ordres du commandant des opérations militaires⁷⁷.

Tout comme les forces de surfaces, la répartition des FORFUMAPCO obéit à la configuration des deux RMIA. Ainsi, par rapport à la première région, on a :

- 11^{ème} Bataillon de Fusiliers marins (BAFUMAR) formé par la transformation du 21^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins Commando (BAFUMACO), dont le poste de commandement est fixé à Campo

S'agissant de la deuxième RMIA, elle est composée :

- du 21^{ème} Bataillon de Fusiliers marins (BAFUMAR) formé par la transformation du 11^{ème} Bataillon Fusiliers Marins Commando (BAFUMACO), dont le poste de commandement est fixé à Ekondo-Titi ;

- du 22^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins (BAFUMAR) et formé par la transformation du 12^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins Commando (BAFUMACO), dont le poste de commandement est fixé à Mudemba ;

- et de la Compagnie de Palmeurs de Combat (COPALCO), dont le poste de commandement est fixé à Issongo.

Outre ces les forces, la marine nationale dispose par ailleurs d'éléments de transport et de soutien.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid*, article 28, p. 6.

2.2 Les éléments de soutien et de formation

Les éléments de transport et de soutien de la marine nationale sont les bases navales et les organismes spécialisés.

2.2.1 Les Bases Navales

Les bases navales sont des lieux de projection et de stationnement des forces et des moyens de la marine nationale repartis en unités et en formations. Placées sous les ordres d'un commandant et assisté d'un commandant en second, elles ont pour but de "garantir la présence de l'État dans (ses) zones de responsabilité". De plus, les bases navales sont chargées de détacher les éléments opérationnels sur des points avancés. En fonction de leurs charges, elles peuvent être engagées de manière spécifique et partout. Actuellement, la marine nationale dispose de trois bases principales :

- la Base Navale de Douala (BAND), avec pour sites Mouanko et Blangoua ;
- la Base navale de Limbé (BANL), avec pour sites Akwa, Jabane et Ekondo-Titi ;
- la Base Navale de Kribi (BANK), avec pour sites Moloundou (Kika), Campo et Dipikar⁷⁸.

Image n° 4 : Vue aérienne de la base navale de Douala



Source : AMD.

Cette image est une vue panoramique de la base navale de Douala (BAND). Cette base est le principal point de projection et d'appuis stratégique de la marine nationale. Elle dispose l'essentiel du matériel naval de ce corps. La BAND est par ailleurs le lieu qui a abrite une base du Bataillon d'Intervention Rapide (le BIR-cotes). La BAND dispose dans son enceinte les centres d'instructions, le chantier naval et l'atelier naval. Par ailleurs, c'est lieu où réside

⁷⁸ *Ibid*, article 34, p. 7.

l'essentiel des patrouilleurs, vedettes et embarcations rapides de la marine nationale. Par ailleurs, la BAND dispose également d'un centre opérationnel de surveillance côtière (COSCO)⁷⁹. A l'image des autres bases navales de la marine nationale, la BAND est composé d' :

- un secrétariat ;
- un service du commissariat ;
- un groupement de commandement ;
- un groupement de moyens généraux ;
- un groupement de moyens techniques
- un groupement de protection et défense ;
- une infirmerie de la base navale.

2.2.2 Les organismes et institutions spécialisés

Les organismes et institutions spécialisés sont un ensemble de structures de formation et d'encadrement techniques dont dispose de la marine nationale. Il s'agit de :

- chantiers navals ;
- ateliers navals ;
- écoles et centres d'instructions.

2.2.2.1 Les Ateliers et chantiers navals

Les ateliers et les chantiers navals sont des structures de soutien de la marine nationale, spécialisés dans la maintenance, c'est-à-dire, la réparation du matériel naval. L'image ci-après montre une vue intérieure du chantier naval de Douala. A côté de ces ateliers et chantiers navals, la marine nationale dispose pour sa performance opérationnelle, des centres d'instruction et de formation.

⁷⁹ En effet, il existe trois centres opérationnels de surveillances côtières. Le centre opérationnel de surveillance côtière de Douala (COSCO-BAND), le centre opérationnel de surveillance côtière de Limbé (COSCO-BANL) et le centre opérationnel de surveillance côtière de Kribi (COSCO-BANK).

Image n° 5 : Vue intérieure du chantier navale de Douala



Source : AMD.

2.2.2.2 Les centres d'instructions et de formation

Ils sont des structures d'instructions et de formations qui offrent aux personnels de la marine une certaine expertise dans le but d'optimiser leur efficacité dans l'accomplissement de leurs missions. Ces structures leur fournissent des aptitudes indispensables à la réalisation de leurs tâches. Parmi ceux-ci nous pouvons relever :

- Le centre d'instruction et d'enseignement à la sécurité (CIES)

Le Centre d'instruction et d'enseignement à la sécurité est chargé de la sécurité des navires. A ce titre, il forme des personnes capables de prévenir et lutter contre les incidents qui peuvent survenir à l'intérieur ou l'extérieur d'un navire. C'est cette caractéristique qui fait que certains l'assimilent "aux pompiers de la marine nationale".

- Ecole de Plongée de l'Action en Mer (EPAEM)

L'EPAEM est une structure essentielle à la répression de la piraterie et à la promotion de l'action de l'État en mer (AEM). Basé à Issongo, localité située non loin de Limbé, cette école forme les plongeurs, les fusiliers marins commandos (BAFUMACO) et certains spécialistes des équipages qui tous participent à l'exercice de la souveraineté maritime du Cameroun. Cette école forme des palmeurs de combat (ou nageurs de combat), forme des professionnels à la nage, chargés de traquer les pirates et fouiller les fonds marins pour rechercher les armes tombées dans l'eau. Ce sont des hommes bien formés, dotés d'une endurance physiologique remarquable et d'équipements d'une performance subaquatique. L'EPAEM dispose en effet :

D'un caisson hyperbare de décompression permettant de prévenir des accidents cardio-vasculaires ou le stress, est en voie de se doter d'une section cynophile dans l'optique d'un renforcement de l'efficacité dans la recherche de substance prohibée, à l'instar des stupéfiants, les narcotrafiquants ayant jeté leur dévolu sur le golfe de Guinée pour en faire un lieu de transit des cargaisons en route pour l'Europe⁸⁰.

- L'École d'Application des Officiers de la Marine (EPACOM)

C'est dans ce centre que sont instruits les élèves officiers de la Marine Nationale à la navigation. À côté de l'EPACOM, il y a le centre d'instructions navales des spécialités (CINAS) et le centre d'instruction et de perfectionnement des fusiliers marins (CIPFUMAR). La photo ci-après présente les élèves officiers et leurs instructeurs.

Image n° 6 : Les instructeurs et élèves officiers de la deuxième promotion de l'EPACOM (2016)

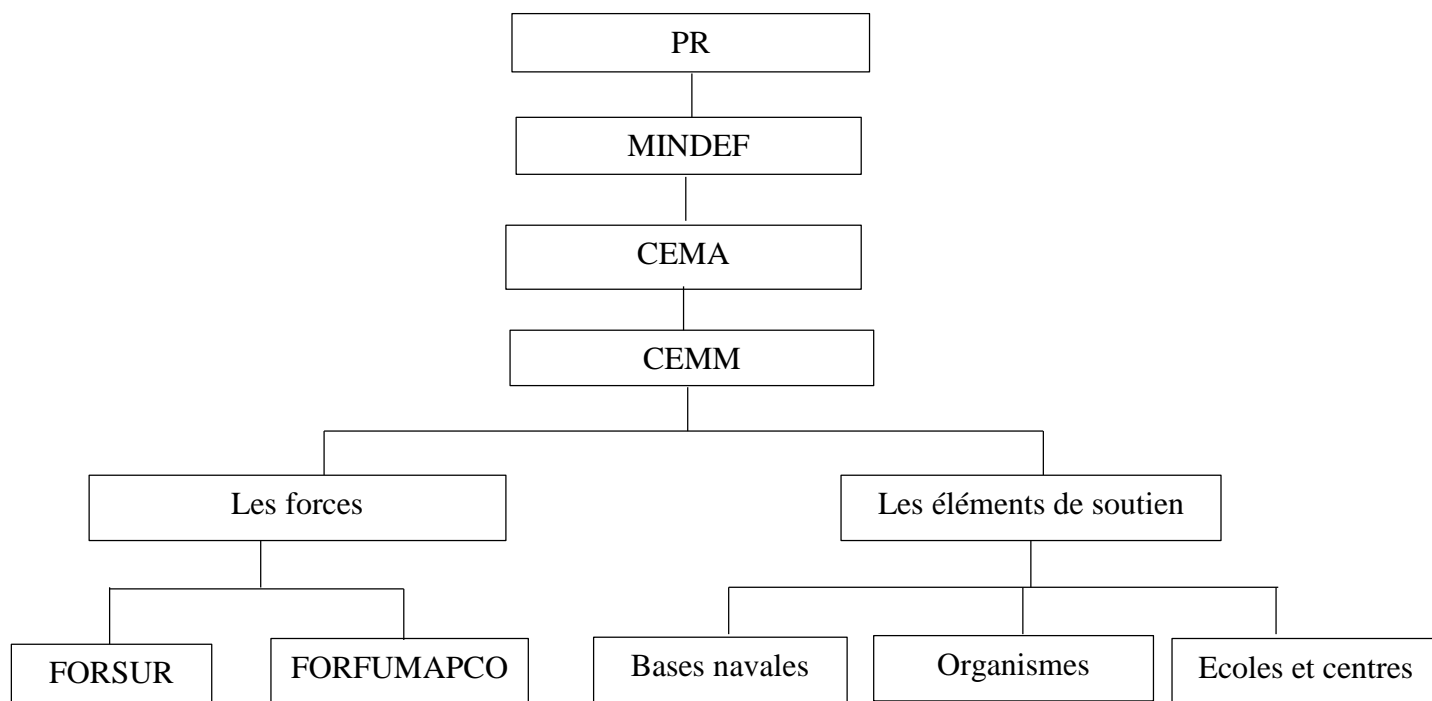


Source : AMD.

Cette image présente une promotion des élèves officiers avec leurs instructeurs. Au niveau des extrémités sont les élèves officiers et au centre leurs instructeurs et encadreurs. Cette photographie a été prise dans l'enceinte de la BAND qui abrite cette école d'application.

⁸⁰ Massogui, "2^e temps du périple...", p. 98.

Figure 1 : Structure organique et opérationnelle de la marine nationale



Source : Schéma réalisé à partir des données issues de l'Etat-major de la marine nationale par OMBE. S.

Ce schéma illustre en définitive la structure organique et opérationnelle de la marine nationale. Au sommet de cette hiérarchie, le Président de la République par ailleurs chef suprême des forces navales, est le planificateur de la politique de sécurité et de défense maritime. Dans cette fonction, il est assisté et représenté par le MINDEF qui est responsable de cette politique devant le parlement. Outre le MINDEF, le Président de la République dispose des responsables opérationnels chargés de l'emploi des forces et du commandement des opérations militaires. Il s'agit entre autres du CEMA et du CEMM. Ces derniers assistent le MINDEF dans ses attributions de préparation des forces armées, en l'occurrence les forces navales. La conduite des opérations s'appuie désormais sur un cadre interarmées et international, et est assuré par le COMFORSUR et le COMFORFUMAPCO.

En définitive, l'objectif de ce chapitre était de présenter la structure organique et opérationnelle de la marine nationale. Ce chapitre est composé de deux grandes articulations. La première porte sur la naissance et l'évolution de la marine nationale, et la deuxième sur sa composition. Au final, il apparaît que la marine nationale est l'émanation d'une volonté du

jeune État camerounais de préserver sa souveraineté territoriale "chèrement acquise" dans le cadre de la protection et la défense des approches maritimes. A ce titre, elle s'organise au plan structurel autour d'un état-major, des forces et des éléments de soutien et de transport. Cette structuration lui permet de répondre aux différentes missions qui l'interpellent. La présentation de la marine étant faite, le prochain chapitre s'attellera à mettre en évidence la naissance, l'évolution et dynamiques de la piraterie sur le bassin camerounais.

**CHAPITRE II : RADIOSCOPIE, DYNAMIQUES ET EVOLUTION DE
LA PIRATERIE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS**

Les évêques congolais avaient affirmé : "notre pétrole doit être un instrument pour la vie et non pour la mort de notre peuple"¹. Cette interpellation des prélats à l'endroit des acteurs étatiques et des multinationales pétrolières témoigne ici du rôle crucial de cette ressource dans la vie quotidienne des populations. Ressource paradoxale, perçu tantôt comme facteur de prospérité et de misère, le pétrole a généré, mieux fermenté les logiques criminogènes au Nigéria. Source fondamentale du mécontentement social et de l'insécurité écologique, le pétrole est sans doute à l'origine de la labellisation des "micronationalismes" et du basculement des communautés riveraines dans la prédation maritime. En effet, dans le Delta du Niger, les tensions communautaires ont vite dégénéré en actes de piraterie à terre (enlèvements) et en mer (kidnappings en milieu marin). Depuis son épicode (le Delta Niger), la piraterie s'est ramifiée à travers les côtes des pays voisins, notamment le Cameroun. Une fois établie sur le bassin camerounais, la piraterie s'est développée jusqu'à s'épanouir à partir des années 2000. Le phénomène d'abord pratiqué sous la forme opportuniste, s'est sophistiqué pour devenir une activité professionnelle.

I- LE NIGÉRIA : POINT D'ANCRAGE DE LA PIRATERIE (1960-1995)

Depuis son indépendance, le Nigéria fait l'objet de menaces criminelles. Ces menaces sont liées aux tensions sociopolitiques présentes dans le Delta du Niger. Tel un raz-de-marée, la menace pirate puisqu'il s'agit d'elle, n'a eu cesse de se propager à travers le pays, à l'image d'une pieuvre qui étend ses tentacules semant ainsi le trouble, le désastre et l'épouvante. Cette criminalité qui affecte la baie du delta, a, au fil du temps, transformé les eaux territoriales nigérianes et celles de son voisin le Cameroun en une "zone à haut risque"² mettant en péril les intérêts de nombreux acteurs. La compréhension de ce phénomène en termes de radioscopie (étiologie), de nature et d'évolution nécessite de démêler le terreau sociogénétique de la propagation de cette menace.

1- Étiologie et évolution de la piraterie au large des eaux nigérianes (1960-1995)

L'analyse des facteurs susceptibles de servir de fumure aux crimes dans les eaux territoriales et maritimes du Nigéria sont multiples. Au niveau organisationnel, ce travail repose

¹ Déclaration des Evêques catholiques du Congo-Brazzaville cité par I. Gary et T. L. Karl, *Le fond du baril. Boom pétrolier et pauvreté en Afrique*, CRS, juin 2003, p. i.

² *International Crisis Group*, "Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque", Rapport n° 105.

globalement sur le du micronationalisme politico-identitaire comme grille de lecture explicative.

1.1 Aux sources du phénomène : le micronationalisme politico-identitaire

La piraterie qui affecte la stabilité côtière au Nigéria est le résultat d'une l'écllosion progressive des formes de nationalismes politico-ethnique suscité non seulement par des controverses identitaires, mais aussi par l'inégale répartition de la rente pétrolière.

1.1.1 Construction d'un micronationalisme politico-identitaire au Nigéria

Les motifs qui justifient cette naissance des formes microscopiques de nationalismes dans l'espace maritime nigérian sont entre autres les formes d'antagonismes ethniques et les formes de discriminations visibles dans l'ensemble du pays, en occurrence dans la région du Delta du Niger. En effet, depuis le contact avec l'Europe impérialiste, les rapports sociaux dans la région du Delta se sont progressivement dégradés. Les prémices de cette dégradation, remontent à la période de la traite négrière, où fort du model imposé par les arrivants (les négriers en occurrence), certaines rancœurs intercommunautaires se sont construites autour de la rente issue de l'économie de traite et de l'esclavage³. À cette période, les entités qui peuplaient le Delta, avaient entretenu certaines relations ambiguës, oscillant en fonction des opportunités, entre pacifismes et conflictualités.

En fait, grâce au commerce des esclaves, le Delta du Niger en raison de la rente de situation avait émergé comme un point stratégique. Fort de cette place indéniable qu'il occupait comme l'un des pôles privilégiés du commerce des esclaves en Afrique de l'Ouest, ce territoire a été au cœur de nombreuses convoitises et a, parfois même, nourrit des jeux d'influences et de contrôle populaire. Dès lors, des communautés côtières ont usé des stratégies de pillage pour tirer profit de la l'économie de l'esclavage, et ce parfois au détriment des autres communautés. Cela a donné lieu à de vives tensions dans la région⁴, lesquels ont survécu durant la conquête coloniale.

Avec la colonisation, les structures sociales et économiques préinstallées dans le pays ont connu de profondes mutations. Les populations locales qui exerçaient un monopole sur les

³ S. Ombé, "Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée : étiologie, mutations et ripostes institutionnelles", in M. Kemoue Kamgang (dir), *l'Afrique face à la problématique de défense et sécurité collective*, Paris, Menaibuc, 2021, p. 188.

⁴ S. Fanchette, "Delta du Niger (Nigéria) : rivalités de pouvoir, revendications territoriales et exploitation pétrolière ou, les ferments de la violence", *Hérodote*, La Découverte, Paris, 2^e trimestre, 2006, p. 201.

activités économiques, notamment le commerce de l'huile de palme, ont été progressivement remplacées par l'administration coloniale. Ce déclassement a ouvert la voie à des actes de violences dans certaines localités deltaïques, en occurrence Calabar, Nembe et Bonny⁵. Toutefois, c'est principalement durant la période post-indépendante, que ces rancœurs et les antagonismes identitaires se sont davantage fermentés dans le pays. En effet, depuis l'accession du Nigéria à l'indépendance, le pays a mis en place un système économique fondé sur l'extraction pétrolière, délaissant ainsi les activités séculaires des populations telles que l'agriculture, la pêche et la chasse⁶.

En outre, l'héritage colonial avait donné lieu à une administration à variables multiples dans le pays exercé entre le nord et le sud⁷. En effet, les autorités coloniales de l'époque avaient instauré dans le pays un système visant à associer les populations dites "indigène" dans la gouvernance politico-administrative à travers *l'indirect Rule*. Grâce à ce système d'administration, elles ont levé l'impôt et maintenu l'ordre dans le territoire par le truchement des *natives authorities*. Cette structuration a donné lieu à des schémas de décentralisation dans lesquels, les populations locales, notamment deltaïques, avaient acquise une certaine autonomie. Sauf que, cette relative autonomie acquise depuis l'ère coloniale, a cédé progressivement place à une gestion très centralisée durant les régimes autoritaires de Sanni Abacha et de Babangida. Ce qui a conduit à des replis ethno-identitaires et donné lieu à l'émergence des violences en mer.

Par ailleurs, ces micronationalismes se sont davantage cristallisés du fait du *Land use act*. Il s'agit d'un principe mis en place par l'administration fédérale pour encourager le développement des localités du nord du pays à partir des subventions provenant des régions du sud. Cette loi a encouragé l'érosion progressive des ressources énergétiques et foncières des communautés riveraines du sud du pays au profit de certains États du nord. Ce préjudice est donc à l'origine de l'exacerbation des frustrations, lesquelles ont donné lieu à des actes de déprédation sur sites pétroliers de la région⁸.

Cependant, pour remédier à cette fracture sociale, le gouvernement fédéral a eu recours au : "diviser pour mieux régner". Par ce stratagème colonial, le gouvernement fédéral voulait segmenter les unités politiques en des micro-États en espérant endiguer les clameurs,

⁵ Fanchette, "Delta du Niger (Nigéria) : rivalités...", p. 202.

⁶ Ombé, "Insécurité maritime dans le Golfe ...", p. 189.

⁷ M.-A. P de Montclos, "Le Nigéria, une puissance émergente ou un Etat failli ?", in *Hérodote*, La Découverte, 4^{ème} trimestre p. 9.

⁸ Fanchette, "Delta du Niger (Nigéria) ...", p. 204.

frustrations et les mécontentements des populations. Or, cette manœuvre a produit un effet contraire, celui de réveiller plutôt des relents ethno-identitaires⁹.

Au final, l'éveil des micronationalismes politico-identitaires dans ce pays apparaît somme toute comme l'aboutissement d'un processus global d'articulation des rapports économiques et sociaux depuis la traite jusqu'à la période post-indépendante autour des pôles antagonistes. D'ailleurs, cette dialectique s'est davantage fertilisé grâce aux enjeux énergétiques et environnementaux.

1.1.2 Les enjeux énergétiques et écologiques : ferments de la violence ?

Le micronationalisme politico-identitaire découle aussi des incuries de la gouvernance pétrolière et leurs impacts sur l'environnement. Le Nigéria ressemble étrangement à une terre de paradoxes, mieux à un " géant au pied d'argile"¹⁰. A ce titre, il affiche un profil politique assez contrasté ou coïncide immenses potentialités économiques et carences organisationnelles et organiques. Au cœur de ces incuries, la problématique de la rente pétrolière dont la mauvaise gouvernance suscite de nombreuses inquiétudes dans le pays. C'est en effet ce problème qui a conduit à la radicalisation des communautés riveraines contre le pouvoir fédéral et les multinationales étrangères.

Depuis 1950, date de sa découverte, le pétrole a érigé le Nigéria au "panthéon" des économies africaines. D'ailleurs, c'est cette ressource qui a inscrit dans le golfe de Guinée dans le paysage pétrolier mondial durant les années 1960 et 1970¹¹. Le pétrole, ressource hors du commun, est la cause de l'implantation des multinationales étrangères dans le pays. Depuis l'installation de celles-ci, les activités économiques se sont structurées autour de l'or noir. Mais, la gestion opaque et centralisée de cette ressource, a alimenté la colère et l'amertume des peuples riverains du pays notamment dans le Delta.

En effet, réparties de façon inéquitable, exploité par les multinationales et souvent réorienté dans des caisses noires, le pétrole est la racine qui a conduit à la fomentation de nombreux coups d'États dans le pays. Mal redistribué, les ressources pétrolières ont fait l'objet d'une gestion patrimonialisée par une classe politico-militaire "affairiste" ceci au détriment des communautés. Ces incuries de la gouvernance du pétrole ont nourri, aiguisé et même revitalisé

⁹ Ombé, "Insécurité maritime ...", p. 190.

¹⁰ M-A. Pérouse de Montclos, "Le Nigéria, une puissance émergente ou un Etat failli ?", p. 6.

¹¹ J.P. Favennec et als, "Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique", in *Politique Africaine*, 2003.1(89), 127-146, p. 6.

les micronationalismes et l'orientation des populations deltaïques dans le banditisme et la piraterie.

D'ailleurs, entre les années 1960 et 1970, la recherche hégémonique fonde le logiciel politique au Nigéria. Celle-ci a progressivement conduit à l'instauration d'une élite politico-militaire ventrifuge¹² laquelle percevait l'État comme un lieu d'enrichissement. Dès lors, l'on a assisté progressivement à la systématisation d'une "gouvernementalité du ventre" destinée à l'auto-enrichissement de l'élite locale. Faisant émerger dans le pays des "séniorités absolues" dont l'objectif étaient d'enrégimenter l'essentiel des richesses nationales dans une logique incluant le triptyque : "violence, pouvoir et accumulation"¹³. Cette conception gastronomique et patrimoniale de la chose publique, a conduit à une insécurité socio-économique qui s'est traduite par des détournements de toutes sortes.

C'est dans ce contexte que survient donc les premiers actes de piraterie dans le bassin nigérian, en occurrence dans le Delta du Niger. Ils sont le produit des carences structurelles inhérentes à la mauvaise répartition des revenus pétroliers, qui au fil du temps, a servi de terreau social à la rébellion biafraise de 1967 à 1970. Il s'agit ici de la crise identitaire *Ibos*, commanditée, organisée et instrumentalisée par la France suite à sa déconvenue en Algérie en 1962, pour étancher sa soif pétrolière et restaurer son indépendance énergétique. Les *Ibos* alors manipulée, mis sous la bannière du Biafra, entrèrent en croisade contre le gouvernement fédéral pour corriger les formes d'injustices dont ils étaient victimes¹⁴.

En effet, depuis 1960, le gouvernement fédéral avait créé un système de parité dans la redistribution des revenus pétroliers. Celui-ci prévoyait un quota de 50% des recettes entre chaque État produisant le pétrole et l'administration fédérale. L'enjeu étant de garantir une justice sociale dans le pays. Sauf qu'à la vérité, les dispositions prises par le pouvoir fédéral n'ont pas été respectées. Bien au contraire, les revenus ont été considérablement aliénés. Les communautés riveraines plus ou moins marginalisées, délaissées ou simplement "déclassées" se sont progressivement reconverties au crime organisé. Et en représailles à ce manque de perspective économique et sociale, elles ont opté pour le séparatisme. Cependant, militairement faible, les combattants biafrais ont été défaits, leur rébellion matée et le pouvoir fédéral restaurer en 1970.

¹² J.F. Bayart, *L'Etat en Afrique : la politique du ventre*, Paris, Fayard, 1989, p. 15.

¹³ A. Mbembe, "Pouvoir, violence et accumulation", in *Politique Africaine*, n°39, septembre 1990, pp. 7-24.

¹⁴ J.M. Ropivia, "Criminalité et activités illicites dans le Golfe de Guinée : interprétation critique et typologie" in Ntuda Ebodé J.V. (dir), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, FES, Yaoundé, PUA, 2010, p. 226.

Malgré ces impérities liées à cette crise de la gouvernance ayant conduit à cette crise biafraise, la classe politique dirigeante est restée autiste et insensible quant aux aspirations communautaires. Pis encore, les modalités de redistributions instituées en 1960, prévoyant une parité dans les recettes pétrolières, ont connu une chute vertigineuse. Quittant de 50% dans les années 1960 à 3% dans les années 1970¹⁵. Par conséquent, le développement des localités riveraines a été davantage hypothéqué ce qui a réanimé des rancœurs dans le pays. Les populations riveraines abandonnées, misérables et croupissant parfois sous le seuil de pauvreté¹⁶, se sont lancées dans le pillage et le brigandage maritime. La piraterie est donc l'expression de leurs mécontentements, mais aussi le prolongement des luttes factionnelles dans la captation des ressources par le pouvoir fédéral¹⁷.

En dehors du pétrole, les questions écologiques et environnementales ont constitué l'autre versant de cette radicalisation. Dans le Delta, les populations pour l'essentiel vivent de l'élevage, la pêche et l'agriculture. À ce titre, l'écologie est primordiale pour la survie de leurs activités. Mais, l'exploitation pétrolière a progressivement conduit à la destruction de l'environnement, entravant ainsi la bonne marche de ces activités séculaires. En effet, d'après les statistiques du Ministère des Ressources pétrolières entre 1976 et 1996, on a eu environ 4 835 incidents. Ce total a entraîné des déversements d'au moins 2 446 322 barils de pétrole, soit 1 896 930 barils ont été perdus dans l'environnement¹⁸. Une autre source indique qu'entre 1976 et 2001, on a enregistré 6817 déversements de pétrole dans le Delta du Niger, répandant plus de 3 millions de barils de pétrole dans l'environnement¹⁹. Par ailleurs, certaines activités telles que le *torschage* ou encore le *gas flaring* menées par les multinationales étrangères, ont accentué dégradation aérienne, terrestre et maritime²⁰. L'image ci-dessous illustre cet état de fait.

¹⁵ Riols, "Piraterie et brigandage ...", p. 24.

¹⁶ Le seuil de pauvreté désigne un stade de misérabilisme qui se traduit par le fait que la consommation journalière d'un nigérian ne dépasse pas plus d'un dollar (500 CFA/jr)

¹⁷ U. Ukiwo, "From Pirates to militant: historical perspective on Anti-state and-oil company mobilization among the Ijaw of warry, Western Niger Delta", in *African affair*, vol 106, n°425, pp. 587-610.

¹⁸ Environmental Resources Managers LTD, *Niger Delta Environmental Survey Final Report Phase I*, Volume I, p. 249.

¹⁹ Programme des Nations Unies pour le Développement, *Rapport sur le développement humain, Delta du Niger*, 2006, p. 76.

²⁰ Franchette, "Delta du Niger (Nigéria) ... " p. 210.

Image n° 7 : Pétrole déversé à Ikarama, Etat de Bayelsa, mars 2008



Source : Amnesty International, *Nigéria. Pétrole, pollution et pauvreté dans le Delta du Niger*, juin 2009, p. 2.

La dégradation environnementale au Nigéria est singulièrement le fait de Texaco et Shell. Cette dernière en occurrence (Shell), est 1956 à l'origine du drame écologique qui avait frappé la région du Delta Niger²¹. Cette dévastation environnementale, a conduit à la destruction de la biodiversité marine, provoquant ainsi une raréfaction des ressources halieutiques (notamment poissons) nécessaire à l'alimentation des populations. Ceci a contribué à affamer les populations. Face à cela, pour survivre, quelques-unes se sont insérées dans un processus de ghettoïsation à travers la piraterie

2- Dynamiques de la piraterie au Nigéria (1960-1995) : entre estivation et hibernation

Depuis 1960 jusqu'à la fin des années 1990, les actes de piraterie se sont développés sur le littoral nigérian. Ceux-ci sont le produit d'une intrication des facteurs endogènes (liés dynamiques sociopolitiques locales) et exogènes (influences transnationales et mondiales). Le Delta du Niger est un espace situé dans le domaine maritime du Nigéria. Il est apparu comme le point focal des actes de piraterie maritime au Nigéria et dans le golfe Guinée. En effet, les dynamiques criminelles qui les caractérisent les trois premières décades de l'indépendance, traduisent ici une piraterie en "dents de scie" alternant en fonctions des opportunités en périodes de "crues" et "d'étiages" criminelles. Ainsi, la piraterie est passée de la forme opportuniste à une forme "industrielle" ou organisé.

²¹ S.S. Ndutumu, *Géopolitique maritime du Golfe de guinée au 21^{ème} Siècle*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 111.

2.1 Piraterie au Nigéria (1970-1986) : entre opportunités et résistance

Entre 1970 et 1986, la piraterie affecte essentiellement le Nigéria. Elle est l'expression d'une quête d'opportunités, mais aussi d'une lutte politique. Il faut rappeler que ces premiers symptômes ont été perpétrés durant la fin de la décennie 1970²². Ceux-ci découlent d'une intrication de motivations de dynamiques sociopolitiques exogènes et endogènes²³.

En effet, les flux de marchandises et de produits manufacturés qui faisaient la navette au niveau des ports nigériens, ont très vite suscité les appétits de certaines populations. Désireuses de s'extirper de la pauvreté, celles-ci ont profité de la relative sécurité présente au niveau des ports, pour tirer profit de la rente matérielle, financière et économique à travers le pillage. Au début des années 1960, le transport et le commerce se sont intensifiés à proximité des ports. À ce titre, une kyrielle de biens manufacturés (boissons alcoolisées, cigarettes, voitures et autres appareils électriques) affluaient dans les ports, notamment le port de Lagos, d'Apapa, et de port Harcourt. Cette forte présence en marchandises a servi de niche d'opportunité pour des petits bandits en quête de survie quotidienne²⁴. Ces derniers, profitant du faible maillage sécuritaire, ont trouvé au vol et au pillage des opportunités d'arrondir et assurer leur fin du mois. L'officier britannique en escale au port d'Apapa en 1980, le relève en ces termes :

Des bandes de voleurs, apparemment sans contrôle, faisaient des va-et-vient sur le quai, prêtes à piller toute marchandise dès que celle-ci était débarquée du navire. Depuis le début du chargement de la cargaison, j'ai été témoin de cas de pillage de la cargaison sur le quai. J'ai vu des voleurs tenter d'ouvrir les caisses d'emballage en bois pour voir ce qu'il y avait à l'intérieur. Je me suis souvent (...) un agent de sécurité déjeuné à bord, il disparut. Cette situation est tout à fait intolérable²⁵.

Loin d'être exhaustif, cette affirmation donne une idée objective des "carences sécuritaires" qui ont permis à ces malfrats de mener bien leurs actes de banditisme. Dans la plupart du temps, il s'agissait des jeunes dénués d'encadrement social et sans activité lucrative, voyant en la piraterie (au brigandage) une option économique et financière. La piraterie devient génératrice d'emplois et de revenus, les pirates recrutant parmi leurs amis des gardiens pour surveiller leurs otages. Souvent les produits issus de la piraterie et du *oil bunkering*²⁶, alimentaient les circuits de la contrebande, un business assez lucratif considéré par ces derniers comme un tremplin pour leur ascension sociale.

²² M.N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Londres, Hurst&Co., 2008, pp. 110-111.

²³ Amirell, "La Piraterie maritime en Afrique ...", p. 98.

²⁴ *Ibid*, p. 100.

²⁵ *Ibid*, p. 101.

²⁶ Le siphonage du pétrole brut.

Au-delà de cette dimension économique-financière, les actes de brigandage ou de piraterie apparaissent aussi comme des outils de résistance ou de lutte politique. Résistance à un ordre politico-économique inégalitaire. En effet, les criminels mobilisent la piraterie et ses excroissances, pour s'insurger contre une gestion opaque et centralisée des ressources offshore. L'enjeu ici est d'exercer une pression destinée à redresser les "torts" commis par le pouvoir fédéral et les multinationales. D'autant plus que, ces pirates (ou rebelles), souvent incorporés aux communautés de plus en plus radicalisées, agissaient comme de véritables structures de revendications, profitant de la situation d'instabilité politique chronique et parfois "institutionnalisée"²⁷ pour mener à bien leurs forfaits.

Leurs proies particulières sont les chalutiers étrangers, à qui, ils inculpent la responsabilité d'être les auteurs de la raréfaction des ressources halieutiques du fait de la pêche industrielle qu'ils mènent dans le pays. En fait, le droit de la propriété de pêche dont jouissaient les pêcheurs locaux l'époque, a, peu à peu basculé entre les mains des chalutiers étrangers. Ces derniers, ont à travers la pêche industrielle, encouragé la surexploitation des espèces fauniques et le pillage des stocks importants de poisson, ce qui a grandement handicapé la pêche locale et artisanale. Désireux de préserver leurs intérêts, du moins se venger d'un tel dommage, certains pêcheurs ont intégré groupes d'auto-défenses, afin de s'attaquer à ces navires de pêche. Pour couper court, ses actes de piraterie étaient destinés à "sauvegarder" les intérêts des populations côtières en situation d'aliénation.

La piraterie maritime sous le couvert de la lutte politique a été amorcée depuis 1966 avec la *Niger Volunteer Force*. En effet, il s'agit d'un mouvement politico-militaire fondé par Jasper Adaka Boro qui s'est fortement opposé au régime fédéral à cause du mécontentement des populations. À ce titre, son leader avait réuni sous sa bannière une quarantaine d'activistes, afin de mener une campagne de sabotages, prises d'otages et de destruction d'infrastructures pétrolières²⁸. À sa suite, le MOSOP²⁹, autre mouvement à vocation identitaire, s'est fait remarquer. Porté par Saro Wiwa, ce mouvement se distingue du précédent par son caractère pacifiste, lequel lui a valu une sympathie populaire. Très vite, le MOSOP est devenue un interlocuteur "légitime" des intérêts des communautés deltaïques. D'ailleurs, en 1990, ce mouvement a réaffirmé son engagement pour la cause populaire à travers l'*Ogoni Bill of Rights*³⁰. Toutefois, les incidents de 1994, provoqués par Saro Wiwa et ses compagnons avaient

²⁷ De Montclos, "Le Nigéria, une puissance émergente ...", p. 7.

²⁸ Riols, "Piraterie et brigandage ...", p. 27.

²⁹ Mouvement Pour la Survie du Peuple Ogonie.

³⁰ Riols, "Piraterie et brigandage ...", p. 28.

conduit à la mort de leaders pro-gouvernementaux. Et en représailles à cela, le gouvernement fédéral a mené une junte meurtrière contre Saro Wiwa et compagnies.

L'assassinat de Saro Wiwa aux yeux des populations, s'est révélé comme "jeter du gras dans du feu", si bien que cela a conduit à un regain de tensions accompagné d'actes "terroristes" presque analogique à ceux menés par la secte *Boko Haram* dans le nord-est du Nigéria et au nord Cameroun actuel³¹. Au final, le bassin nigérian a été le théâtre de manifestation des actes de piraterie économique et politique. Même si, pour certains, ces actes s'inscrivent davantage dans le cadre d'un jeu d'influence entre les acteurs (pirates, gouvernement et les multinationales), il semble tout de même que leur véritable finalité était la "défense" des intérêts des collectivités. Toutefois, vers la fin de la décennie 1980, les actes de piraterie ont marqué un coup d'arrêt dans le pays.

2.2 Les régimes répressifs et la déclinaison des actes de piraterie (1986-1998)

Durant la période de 1986 à 1998, la piraterie (ou le brigandage) a connu une phase d'étiage, caractérisé par un bref moment d'hibernation et d'inactivité. Celle-ci résulte d'une conjugaison des dynamiques sociopolitiques issues de l'intérieur comme de l'extérieur. Durant cette période, le pillage avait sensiblement baissé au niveau du rivage. Cette baisse de la prédation au niveau des ports et des installations pétrolières, est liée aux pressions internationales d'une part, et à l'instauration des régimes autoritaires dans le pays d'autre part.

En effet, les pressions internationales ont joué un rôle important dans le processus "d'ensommeillement" des actes de piraterie et généré une relative accalmie dans les eaux territoriales nigérianes. Comme on l'a déjà relevé, la pauvreté, le micronationalisme, les tentations au large et la faiblesse du dispositif de sécurité sont aux sources de cette insécurité maritime au Nigéria. Cet environnement a servi de terreau à l'émergence des actes de banditismes par des hors-la-loi et des activistes nationalistes qui, reconvertit en unités thalassocratiques fondés sur le pillage, se sont mis à l'assaut des chalutiers et autres navires, pour piller et dépouiller les équipages à quai ou dans les ports du pays mais aussi siphonner les installations pétrolières. Durant cette période, on observe quand-même une sorte de "socialisation par guerre". La violence et le crime transformant ainsi le pays en un véritable "cocktail explosif"³².

³¹ Les actes de violences en question se rapprochent à bien des égards du *modus operandis* de la nébuleuse et secte terroriste dans le pays et le bassin du lac Tchad. Il s'agit des enlèvements, sabotages et attaques kamikazes.

³² FMES, "Enjeux sécuritaires et maritimes du Golfe de Guinée à dix ans", in EPS n°2011/86. Rapport final, 1999, p. 27.

Ainsi, les actes de banditisme ont pris de l'ampleur durant les années 1980³³. Face à l'inflation d'actes de piraterie et brigandage dans le monde et spécifiquement dans le Delta, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a souhaité que ces différents États, en l'occurrence le Nigéria, mettent en place une architecture juridique destinée à prévenir et réprimer la piraterie dans les eaux territoriales³⁴. C'est en vertu de ces ordonnances internationales que le Nigéria a renforcé la surveillance au niveau de son rivage, mettant ainsi un dispositif sécuritaire et un système de patrouilles renforcées, couplé d'un programme de formation du personnel maritime³⁵. C'est fort de ces facteurs exogènes que l'insécurité portuaire a un peu régressé dans le pays. Toutefois, les véritables initiatives de sécurité maritime, c'est-à-dire les plus déterminantes, sont liées à l'implantation des dictatures des années 1990.

L'arrivée des dictatures militaires est l'élément décisif dans la compréhension de la dynamique d'assouplissement des actes de brigandage au large des côtes nigérianes. En effet, vers la fin des années 1980, le Nigéria a été secoué par de nombreuses crises politiques. Crises ayant occasionnées de nombreux coups d'État, lesquels ont débouché sur l'implantation des régimes militaires dans le pays. Ces militaires, tour-à-tour, avaient considéré que leur légitimité était intimement liée à leur capacité à revitaliser le secteur pétrolier, à restaurer l'ordre sécuritaire et à attirer les capitaux étrangers³⁶. De ce point de vue, les moindres formes de violences (banditisme rural, banditisme urbain, banditisme transfrontalier, piraterie maritime, sabotage, prises d'otage etc.) étaient interprétées comme des actes de défiance contre l'ordre gouvernant. C'est alors que, le général Sanni Abacha, dans sa quête de légitimation politique, a mené une campagne nationale de répression contre l'insécurité. Celle-ci incluait de graves violations des droits humains³⁷. Ainsi, ce dernier a densifié le dispositif de sûreté et sécurité maritime parrainé par des groupes paramilitaires³⁸. C'est dans le cadre de cette posture répressive qu'il faut comprendre l'assouplissement des rapt pirates dans le pays.

Les actes de désobéissance civile du leader du MOSOP attaché au respect des normes écologiques et environnementales en 1994 ont été interprétés comme des actes d'insurrection. Conséquence, ils ont été sévèrement réprimés par la junte militaire au pouvoir³⁹. Il est évident

³³ Amirell, "Piraterie maritime en Afrique ...", p. 102.

³⁴ Résolution A.545(13) de l'OMI du 17 Novembre 1983.

³⁵ Amirell, "piraterie maritime en Afrique ...", p. 102.

³⁶ *Ibid*, pp. 103-103.

³⁷ S. Amirell, *Pirates in paradise. A modern history of Southeast Asia's Maritime Marauders*, Niaspress, 2006, pp. 136-137.

³⁸ L. F. Fourchard, "A New Name For an Old Practice: Vigilantes in South-Western Nigeria", *Africa*, vol.78, n° 1, 2008, pp. 28-30.

³⁹ Riols, "Piraterie et brigandage ...", p. 28.

que la politique de légitimation des dictatures instauré entre 1987 et 1996 a contribué grandement à étioiler les actes de piraterie et d'insécurité. Toutefois, ceux-ci n'ont pas définitivement été éradiqués le problème. Ce qui fait que, peu de temps après, d'autres soubresauts politiques dans le pays, ont rouvert la voie la piraterie et le brigandage qui se sont ramifiés à travers la région affectant ainsi le bassin camerounais.

II-RAMIFICATION DE LA PIRATERIE NIGERIANE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS (1987-2016)

La piraterie nigériane s'est ramifiée à travers le Golfe de Guinée. Prenant appui sur l'absence de réactivité des États voisins, le brigandage maritime a d'abord pris pied dans sa forme classique en Afrique de l'Ouest, notamment au Bénin, au Togo, au Ghana et en Côte-d'Ivoire, puis s'est progressivement étendues du côté des États de l'Afrique Centrale où elle s'est davantage complexifiée. Dans cet espace, les actions du MEND qui ont inspirées celles des *Bakassi Freedom Fighters* (BBF), ont redoublé contre les personnes, biens parfois sur les forces camerounaises. Parfois, ces actions ont pris la forme des raids maritimes opérés depuis la mer via à partir des positions à terre. L'incapacité du Nigéria à sécuriser ces eaux territoriales et le vide sécuritaire accusé par le Cameroun, ont offert une niche d'opportunité à la ramification régionale des violences maritimes venant du delta du Niger.

1- Les déterminants de la ramification

Pendant trois décades, le Nigéria à travers la région du Delta du Niger, passait pour l'épicentre causal d'où s'irradie la piraterie dans le golfe de guinée⁴⁰. Mais dans la seconde moitié de la décennie 1980, elle a commencé à affecter les pays voisins, en l'occurrence le Cameroun. Cette ramification du banditisme maritime dans le littoral camerounais résulte à la fois vides sécuritaires observé au niveau des frontières, mais également de la paupérisation des populations riveraines.

⁴⁰ Il existe une panoplie de définitions du golfe de guinée. Au plan historique, cet espace correspond à l'ancienne "cotes des esclaves" comprenant les rivages des actuels Cotes d'Ivoire, Ghana, Bénin, Togo et le Delta du Niger. Au plan géopolitique et géographique, il s'agit de la façade côtière atlantique quittant du Sénégal jusqu'en Angola. Au plan institutionnel, il est circonscrit aux huit pays membres de la commission du golfe de guinée née en 1999 regroupant le Cameroun, le Congo Brazzaville, Nigéria, Gabon, Guinée Équatorial, Angola, République Démocratique du Congo (RDC) et Sao-Tomé-Et-Principe. Pour plus de connaissance sur ses approches conceptuelles du golfe de guinée, lire Riols, " Piraterie et brigandage maritime ...", p. 7.

Carte n° 1 : carte côtière du Cameroun



Source : INC. Carte générale du Cameroun.

1.1 La négligence des frontières : facteur structurant de la ramification de l'économie du pillage dans le bassin camerounais

La négligence des frontières et la faible maritimisation du Cameroun justifient l'extension de la contrebande et de la piraterie dans son littoral. La naissance de la contrebande d'abord, et ensuite la piraterie (le brigandage incluse) est le résultat d'une faible présence, mieux du désintérêt (conscient ou non) de l'État camerounais d'avec ses espaces maritimes. En effet, pendant longtemps, les frontières n'ont pas pleinement joué leur rôle de barrière ou de filtre en raison de leur porosité. Plus poreuses encore, les espaces maritimes ont échappé au contrôle des structures politico-sécuritaires. Ce déficit associé à la proximité géographique et aux liens historiques ont conduit à l'installation d'une forte population nigériane dans le pays notamment dans la région de Bakassi, ouvrant la voie à l'action des filières criminelles nigérianes au Cameroun.

Aussi, dans cet espace maritime frontalier, les cours d'eaux mènent essentiellement à des criques et îles comme Bamusso, Ubénikang ou Bakassi. Ces cours d'eaux présentent pour les autorités de réels obstacles : à savoir ils sont difficiles d'accès. D'ailleurs, un responsable de douane camerounaise le confirme en ces termes : "la chose qui paraît embarrassante à un agent qui s'occupe du contrôle du trafic dans la région de Bamuso est que l'on ne sait pas vers où se dirigent les voyageurs circulants dans les criques et s'ils ont ou non l'intention de franchir la frontière"⁴¹. L'inquiétude de ce douanier, révèle en substance le défaut de surveillance, du moins la "surveillance par défaut"⁴² qui caractérise ces espaces. Cet état de chose explique pourquoi Bakassi est devenu un empire sécurisé pour les pirates⁴³.

Par ailleurs, cette vacuité limnique traduit, sur un tout autre plan, révèle le faible intérêt que portaient originellement les autorités camerounaises à leur domaine maritime⁴⁴. La mer considérée comme source de profits, n'a pas toujours été pensée comme un pilier de développement, encore moins comme un instrument d'affirmation sur la scène internationale de la part des autorités. En effet, les différents éléments de réponse que la mer pouvait apportée aux problèmes liés à l'évolution du pays, n'avaient clairement pas été perçus aux lendemains des indépendances. Ceci tiendrait pour certains à un atavisme historique. Selon Charles Ukeje et Wullson Mvomo Ela, "conçus dans une perspective purement utilitaire et dans un contexte géoéconomique mondial, les États africains postcoloniaux formés à partir des anciens territoires coloniaux semblent avoir été privés dès le départ de toute capacité réelle d'exercer la

⁴¹ 1AA383/6/A.N.Y., cité par Onana Mfegue, *Le Cameroun et ses frontières...*, p. 141.

⁴² Onana Mfegue, *Le Cameroun et ses frontières...*, p. 141.

⁴³ Ngo Bogla, " De la piraterie à la contrebande...", p. 38.

⁴⁴ Ogoulat Roboti, "Richesses maritimes...", p. 147.

souveraineté sur les territoires maritimes"⁴⁵. Cette absence de vision des enjeux liés à la mer explique, de façon médiate certes, l'échec de la stratégie nationale de maritimisation amorcée dès la création de la C.M.E.A.O.C/T. M⁴⁶. Pour ainsi dire que le pays a sombré dans une "cécité stratégique"⁴⁷.

Deuxièmement, la dimension maritime de la sécurité a souvent été minorée voire occultée dans la politique de défense et de sécurité. Au Cameroun, depuis 1960, la sécurité a été apprivoisée comme une réalité terrestre. Cette vision réductrice et parfois dualiste du phénomène a conduit à une faible maîtrise des mers. Cette situation, c'est amplifié en raison du fait que depuis les indépendances, les manifestations réelles, c'est-à-dire les plus dramatiques de l'insécurité au Cameroun, ont été terrestres⁴⁸.

De plus, les menaces maritimes, en l'occurrence la piraterie et les trafics divers, étaient perçues comme marginales, lointaines et non déstabilisatrices⁴⁹. Etant réduit donc à des épiphonèmes, il s'ensuit un abandon de ces espaces. Outre cette négligence, la ramification de la piraterie nigériane dans le bassin camerounais découle aussi du contexte de la paupérisation des populations riveraines, mais aussi de nombreuses opportunités inhérentes au trafic maritime.

1.2 La pauvreté et les tentations au large

Le développement de la piraterie dans les eaux camerounaises résulte aussi de la paupérisation des populations, mais surtout des tentations générées par bon nombre d'intérêts vitaux présent en mer. Après la parenthèse nationaliste relevée plus haut⁵⁰, le Cameroun comme la plupart des pays africain, s'est inscrit dans une dynamique d'augmentation de ses revenus grâce à l'échange international pour accélérer sa marche vers le progrès économique et social⁵¹. D'ailleurs, à ce propos, on a bien noté une relative période de prospérité dans le pays. Prospérité, qui est due à la perpétuation de l'économie de rente. Malheureusement, la rupture survient durant la crise des années 80 laquelle a, non seulement, freiné cette dynamique de

⁴⁵ Tedongmo, "Piraterie maritime et gestion ...", p. 110.

⁴⁶ Ukeje et Mvomo Ela, *Architecture africaine de...*, p. 16.

⁴⁷ Le concept "cécité stratégique" a été emprunté à Alain Fogue pour désigner l'absence de vision et de conscience maritime géopolitique par l'Etat du Cameroun. Pour plus de précision sur ce concept, lire A. Fogue Tédoum, *Enjeux géostratégiques et conflits politiques en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2008.

⁴⁸ Il faut dire qu'au symptôme l'insécurité s'est caractérisé par : la "rébellion" upéciste, le putsch manqué (le 6 avril 1982), les villes mortes (1990-1992) et les émeutes de la fin vers la fin des années 2000. Pour plus de détails à ce sujet, lire Belomo Essono, "Ordre et sécurité publics...", pp. 66-472.

⁴⁹ *International Crisis group*, "le golfe de guinée ...", p. 6.

⁵⁰ Il s'agit du "maquis" à l'Ouest et dans la Sanaga Maritime

⁵¹ I. Tamba et al, Afrique centrale, *Le paradoxe de la richesse : industries extractives. Gouvernance et développement social dans les pays de la CEMAC*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2007, p. 23.

développement, mais aussi court-circuité la bonne marche de l'économie camerounaise provoquant ainsi la misère et pauvreté.

Depuis les années 1980, cette crise économique a particulièrement secoué le Cameroun. Pour relancer son économie, le pays a sollicité une "aide" auprès des institutions financières internationales, notamment la Banque Mondiale (BM) et le fond monétaire international (FMI). Ces institutions lui ont imposé des mesures d'austérités plus connues sous le nom de programmes d'ajustement structurels (PAS). Il s'agit d'un modèle théorique fondé sur la "libéralisation du marché"⁵² qui incluait dans son contenu le désengagement progressif de l'État dans les secteurs de productions (subventions des activités économiques, création d'emplois) et sociaux (santé, éducation etc.). A ce titre, le pays s'est progressivement vu priver de moyens d'accomplir ses missions régaliennes, bradant ainsi sa souveraineté et hypothéquant le destin de ses populations⁵³. Peu à peu, l'offre politique est devenue inapte à la satisfaction des besoins physiologiques des populations. Face à un tel manque de perspective économique et sociale, certains pêcheurs riverains ont peu à peu basculé dans la piraterie⁵⁴. Toutefois, même si la pauvreté apparaît comme un ressort objectif à la compréhension de cette activité criminelle, le passage effectif à la piraterie reste tout de même subordonné aux opportunités offertes par le trafic portuaire et la présence des installations pétrolifères au niveau des eaux territoriales et maritimes (voire les images ci-dessous).

Planche n° 1 : installations offshores de l'Etat camerounais en mer



Source : AMD.

⁵² Pour mieux le comprendre lire, voir le site : Le modèle simplifié du FMI. Citation de Dani Rodrik, "Development strategies for the next century", Harvart University..., Japan, January 26-27, 2000.

⁵³ Ombé, "Insécurité maritime dans ...", p. 215.

⁵⁴ Ntuda. Ebodé, 63 ans enseignant/chercheur, SOA/CREPS, le 25 Juin 2021.

Les images ci-après illustrent, en définitive, quelques enjeux géoéconomiques du Cameroun situé en mer. Ces installations et plates-formes, sont des lieux d'approvisionnement et de stationnement des navires, et par conséquent, des cibles potentielles de prédation de bandes pirates. La présence de ces enjeux économiques conjugué aux mouvements de va et vient des navires au niveau du littoral camerounais, a suscité l'intérêt, mieux la convoitise et les appétits des "gangsters des mers". Ces opportunités ont donc servi de terreau à la ramification régionale de l'économie pillage en territoire camerounais. Après avoir présenté ces déterminants, quelle sont les mutations inhérentes à ce phénomène au niveau du rivage camerounais ?

2- La piraterie dans les eaux camerounaises : historicité et mutations polémologiques

Une rétrospective sur le fait criminel dans l'espace maritime camerounais permet de mettre en perspective historique le phénomène de la piraterie pour déterminer son existence ou non depuis l'ère précoloniale jusqu'à la fin du chapitre colonial. L'objectif recherché ici est de montrer que la piraterie, en tant que pratique sociale, apparait davantage comme un phénomène contemporain dans le bassin camerounais.

2.1 La piraterie : filiation ou phénomène nouveau ?

S'interroger sur la piraterie comme filiation ou nouveau phénomène, revient à déterminer s'il s'agit d'une pratique culturelle ou anthropologique. C'est-à-dire, une suite logique d'évènements ayant débuté il y a longtemps et qui se serait perpétué à travers les époques transhistoriques. Il s'agit donc de déterminer, à partir d'une démarche synchronique ou comparative, l'existence ou non des actes de prédation au niveau du bassin camerounais en rapport avec l'expérience des autres contrées hébergeuses des pirates dans le monde en l'occurrence la méditerranée, le détroit de Philips (au sud de Singapour), le détroit de Malacca, la mer de Sulu et les Caraïbes⁵⁵. A l'image de l'essentiel des côtes africaines, les eaux camerounaises n'ont présenté, avant ou pendant l'ère coloniale, les manifestations directes de la piraterie. Deux facteurs semblent le prouver. Il s'agit des déterminants géographiques et historiques.

Bien que la piraterie, pratique délictueuse sans frontière, prospérant à l'interstice de l'illégal et l'immoral soit une activité pluriséculaire et que ses prémices remontent à la période

⁵⁵ Amirell, "La piraterie maritime ...", p. 98.

gréco-latine⁵⁶, il faut dire que sa naissance dans les côtes africaines et camerounaises, est cependant récente. Autrement dit, ses premières manifestations ne remontent qu'à la période post-indépendante, plus précisément au crépuscule de la décennie 1980. A la différence des côtes européennes et asiatiques qui, par leurs morphologies et physionomies (régions constituées de grands archipels, d'innombrables îles), ont constitué des empires sécurisés pour les pirates⁵⁷ ; le bassin camerounais n'a, quant à lui, offert les mêmes opportunités. En effet, au plan géographique et géophysique, celui-ci ne présente pas les mêmes configurations que les côtes asiatiques et européennes⁵⁸, et par conséquent, n'offraient pas à ces périodes précises un cadre propice à l'épanouissement de cette activité⁵⁹.

Par ailleurs, les peuples côtiers du Cameroun précolonial (c'est-à-dire d'avant juillet 1884) n'ont pas développé dans leurs habitus sociaux, le pillage maritime comme rite, culture ou tradition. Certes, chez les peuples du nord Cameroun, les "razzias" comme les "rezzous" étaient perçues comme des formes de violences "valorisantes" parfois assimilés à des rites de passage à la maturité⁶⁰. Mais, en ce qui concerne les peuples côtiers du Cameroun, la logique était tout à fait différente. Malgré leur maîtrise des techniques de pêche et de cabotage, ces peuples ne possédaient pas des traditions maritimes fortes qui les prédisposaient (tout au moins) à l'économie du pillage maritime.

L'autre facteur à évoquer est l'hégémonie maritime des puissances coloniales. En effet, la révolution industrielle des années 1850, née en Europe, avait consacré le développement technoscientifique. Ainsi, le vieux continent avait acquis une supériorité à la fois technologique, militaire et stratégique sur le reste du monde. Dès lors, la Grande Bretagne, point d'ancrage de cette révolution, a, durant la fin du XIX^{ème} siècle, pris le leadership militaire et naval du monde en tant que le "gendarme des grandes puissances"⁶¹. Ce statut de "super puissance" et

⁵⁶ Les sources antiques montrent que la piraterie remonte aux premières navigations. Hérodote nous révèle même dans ces récits que la piraterie a été aux fondements de "la guerre de Troie". C'est pour dire que c'est l'une des plus vieilles activités que l'histoire a connues. A l'époque elle était corrélée à l'enlèvement. C'est justement à cause de l'enlèvement d'Hélène de Sparte par Paris, fils de Priam que la guerre de Troie déclencha. Pour cela lire Moutous, "L'océan indien, nouvel axe géostratégique ...", p. 6.

⁵⁷ Amirell, "La piraterie maritime ...", p. 98.

⁵⁸ Dans les autres régions du monde où la piraterie s'est développée dans les temps plus anciens en Europe, en Asie du sud-est ou dans les Antilles, la géographie est favorable à la structuration de l'action des "seigneurs de l'eau", car elle présente de grands archipels et d'innombrables îles très peu habitées et situées non loin des voies de passages maritimes et servant de sanctuaire aux brigands, les eaux camerounaises ne présentent pas la même morphologie et donc n'est favorable au développement de la piraterie.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Issa, "Mutations polymorphes...", p. 11.

⁶¹ E. M'bokolo, *Afrique noire, histoire et civilisation*, T.2, XIX-XX siècles, Paris, HATIERAUCPELE, 1992, p. 106.

"d'hégémon maritime" a fait d'elle la cheville ouvrière de la lutte contre les négriers désireux de perpétuer le commerce des esclaves dans le Golfe de Guinée⁶².

Dans cet ordre d'idée, l'Allemagne, puissance coloniale, peu de temps après la signature du traité d'annexion (protectorat) du 12 juillet 1884, avait, dans le cadre du processus de "germanisation" du Cameroun, soumis la résistance du chef duala Lock Priso sur les berges du Wouri⁶³. Cette victoire avait consacré le début de la prédominance maritime du *Reicht* sur le Kamerun. Notons au passage que cette hégémonie allemande sur les côtes "kamerunaises" a été de courte durée puisque le pays a été dépossédé son territoire suite à une opération militaire menée par la coalition franco-britannique dans le cadre des manifestations de la "Grande guerre"⁶⁴ au Kamerun. La France et l'Angleterre, puissances qui ont succédé l'Allemagne, avaient, pendant les périodes de mandat et de tutelle, exercé un contrôle, mieux une suprématie maritime sur les côtes camerounaises⁶⁵. Cette emprise maritime des puissances coloniales semble justifier, tout au moins, l'inexistence des formes expressives de la piraterie sur les bassins africains et camerounais pendant ces périodes.

Au demeurant, ces facteurs géographiques et historiques semblent invalider l'idée d'une pratique culturelle de la piraterie au large des côtes africaines et camerounaises durant les époques précoloniale et coloniale. A ce titre, les logiques historiques et culturelles ne semblent pas rendre suffisamment compte de l'existence de cette pratique sur ce territoire. Dès lors, on ne saurait dire qu'il s'agit d'une filiation, encore moins d'une pratique culturelle. Sa naissance serait donc consubstantielle aux évolutions historiques inhérentes à la mondialisation actuelle⁶⁶. De ce point de vue, elle s'apparente davantage à une innovation criminelle. En tant que pratique contemporaine, à ses débuts, elle se présente comme une activité opportuniste. Mais, avec le temps, la piraterie s'apparente à une activité professionnelle.

2.2 De la "piraterie de subsistance" à la "piraterie organisée" (1987 à 2018)

A ses prémisses en 1987⁶⁷, la piraterie passe pour être une activité de subsistance. A ce titre, sa vocation première est d'ordre alimentaire. En effet, localisée presque essentiellement dans la zone pétrolière de Bakassi, près de frontières maritimes avec le Nigéria, dans le golfe du Biafra, elle se manifeste à travers :

⁶² D. Abwa, *Cameroun, histoire d'un nationalisme 1884-1961*, Yaoundé, Editions CLE, 2010, p. 44.

⁶³ *Ibid*, p.58.

⁶⁴ Autre appellation de la première guerre qui s'est déroulé en Europe et dans le monde entre 1914 et 1918 plus connu sous le nom de première guerre mondiale.

⁶⁵ Amirell, "La piraterie maritime ...", p. 98.

⁶⁶ *Ibid*.

⁶⁷ *International Crisis group*, "Le golfe de guinée ...", p. 16.

Des cambriolages sur des plates-formes de forage ; des pêches à la dynamite dans les zones d'exploitation pétrolière truffée de câbles électrique de haute tension sous-marins et de tuyaux sous-marins véhiculant le gaz liquides (dont le pétrole) sous forte pression ; des pêches artisanales et industrielles pratiquées par des piroguiers riverains et chalutiers peu soucieux du respect de l'interdiction de toute autre activités dans des zones parfaitement délimitées et strictement réservées aux activités pétrolières ; des vols sur navires de commerce au mouillage à la zone d'attente et au port de Douala et les attaques des chalutiers de nuit au cours desquelles les équipages sont délestés de leur biens personnels et des sommes d'argent et caisse de poissons sont récupérées⁶⁸.

Par ce qui précède, il est clair qu'à cette période, l'économie constitue l'horizon d'actions des pirates. A ce titre, les attaques à rades ou à proximité du port étaient perçues comme des actes de banditisme de survie. Ici, les pirates profitent de carences sécuritaires présentes au niveau des plates-formes et dans les ports, pour mener à bien leurs forfaits. Ces errances et carences sécuritaires leur ont permis, que ce soit pour les piroguiers riverains ou encore les gangs criminels transnationaux, de se procurer de l'argent facile pour sortir certains de la pauvreté. A ce titre, le brigandage (sur les navires et comme sur les installations portuaires) s'apparente à une sorte de job d'appoint. Autrement dit, une criminalité productrice d'emplois et de revenus, destinée à la satisfaction des besoins élémentaires (l'obligation alimentaire étant le principal).

Cependant, il est légitime de préciser que ces premières manifestations ont été ardemment réprimées par l'Etat camerounais. C'est ainsi que pendant une brève période, la piraterie avait marqué un coup d'arrêt suite à la couverture sécuritaire mise en place dans la zone. Cependant, la vraie raison de cette ensommeillement reste indéniablement la guerre qui a opposé le Cameroun et le Nigéria (1993 et 2008) sur la paternité de Bakassi. L'environnement conflictuel à Bakassi a transformé cet espace en une "zone sensible au plan de la sécurité maritime entre Yaoundé et Abuja" placé sous un contrôle militaire⁶⁹. Toutefois, de façon anecdotique, l'on a quand même recensé quelques attaques au niveau des ports de Douala, de Limbe et dans la station balnéaire de Kribi⁷⁰.

Ce n'est qu'au terme de l'affrontement qu'on a assisté à un renouveau de la piraterie toujours à Bakassi. Ce renouveau de la piraterie s'est accompagné d'une mutation polémologique du phénomène. Nous y reviendrons certainement sur ce fait dans la suite de ce chapitre. En effet, cette résurgence du brigandage est consubstantielle au contexte du règlement du conflit. L'arrêt de la Cour Internationale de Justice (CIJ) avait reconnu la souveraineté du Cameroun sur Bakassi et avait conduit à une opération de rétrocession inhérente à cette décision. Décision qui a sans doute heurté la sensibilité des populations nigérianes qui,

⁶⁸ Ntuda Ebodé, "La nouvelle posture ...", p. 80

⁶⁹ *International Crisis Group*, "Le golfe de Guinée ...", p. 16.

⁷⁰ *Ibid.*

majoritaire dans la zone et dont certains membres regroupés sous la bannière des *Bakassi Freedom Fighters*⁷¹(BFF), ont commencé à attaquer les navires transportant les biens et les personnes⁷², mais également les autorités politico-administratives et les forces de défenses camerounaises⁷³. Ainsi, l'on a assisté, même si c'est de manière relative, au basculement d'une "piraterie opportuniste" exercé par des pirates amateurs, à une prédation maritime "organisé", porté par des entrepreneurs militaires privés.

A la "piraterie de subsistance" des années 1980 aux années 2000, avait succédé un modèle de piraterie beaucoup plus "sociale" et "industrielle". Ce genre spécifique est semblable au "banditisme social"⁷⁴ et répond le plus souvent aux logiques de résistance et de lutte politique. L'action du BFF illustre parfaitement cet état d'esprit. Ce mouvement a tenté de saboter le processus de paix entamé à Bakassi⁷⁵ pour éviter un déguerpissement éventuel des ressortissants nigériens de la localité. En apparence, cet acte peut être interprété comme l'action des "robins des bois mers" modernes qui chercheraient à promouvoir une sorte d'"économie morale" belligène⁷⁶. Or, à la vérité, il s'agit d'une manœuvre politicienne destinée à camoufler

⁷¹ Selon International Crisis Group, les BFF sont claqués sur le modèle des groupes d'autodéfense du Delta du Niger. Il s'agit d'un groupe qui au départ dit vouloir se défendre contre les autorités nigérianes et camerounaises. Il s'agissait pour eux de défendre "les intérêts d'un groupe se disant trahi et s'opposant à la rétrocession de Bakassi", artère vital pour cette communauté, in *International Crisis Group, Ibid.*

⁷² 31 Octobre 2008, attaque d'un navire français, le Bourbon SS Sagitta par des pirates identifiés sous la bannière des BFF à Limbé avec prise d'otages : 7 français, 2 camerounais, 1 tunisien. Cette attaque intervient après celle du 08 juin 2008 contre un bateau de pêche camerounais appartenant à la compagnie PGT basée à Douala. Après avoir sérieusement délesté les occupants du bateau, les assaillants les ont dépouillés de leurs biens et matériels de travail avant de les abandonner en pleine mer. Janvier 2009, attaque de deux chalutiers donc le Panagia Malevia dont le commandant de nationalité grecque Théodoro a été tué et une somme de 2.9 millions de fcfa emportée. Septembre 2011, séquestration du pétrolier espagnol Mathéos I avec à son bord 23 membres de l'équipage dont 5 espagnols.

⁷³ Les forces de défense camerounaises affectées à la sécurisation de la zone litigieuse entre le Cameroun et le Nigéria sont plusieurs fois entrés en confrontation avec les groupes dissidents de la zone, en témoigne cette attaque du 12 novembre 2007 où des hommes armés repartis sur 7 bateaux ont attaqué le poste de regroupement C3 du groupement opérationnel centre, tuant 27 soldats et emportant des armes et munitions. Le 9 juin 2008, un groupe armé enlève le sous-préfet de Kombo Abedimo Fonya Félix Morfan, ainsi qu'un commandant de brigade de gendarmerie et trois autres personnes. Le 24 Juillet 2008, une autre attaque menée contre un détachement du 22^{ème} bataillon des fusiliers marins dans la localité de Kombo Adjanéa Bilan se solde par la mort de dix assaillants et deux soldats. Huit assaillants sont dans la foulée arrêtés et un important stock d'armement saisi. Il s'agit en l'occurrence d'une mitrailleuse lourde de calibre 12,7mm, deux mitrailleuses à gaz de calibre 7,62 mm, cinq fusils d'assaut de type Kalachnikov AK 47, un fusil d'assaut de type colt 16A1 et un important lot de munitions correspondant à ces armes. Décembre 2010-février 2011, enlèvement des autorités administratives par les BFF.

⁷⁴ E. J. Hobsbawm, *Les primitifs de la révolte dans l'Europe moderne*, 1961 ; *Les bandits*, Edition La Découverte, 2009.

⁷⁵ *International Crisis Group*, "Le golfe de guinée ...", p. 16.

⁷⁶ Il s'agit d'une représentation qui tend à interpréter la piraterie comme l'expression "de pratiques et de valeurs à la fois culturelles et politiques portées par une communauté et qui visent à défendre l'intérêt économique de cette communauté, (...) allant jusqu'à la révolte". A ce propos lire Audebaud, "La lutte internationale contre...", pp. 181-182.

le narcotrafic et la contrebande pétrolière transfrontalière, activités lucratives et prospères dans la région⁷⁷. Au plan herméneutique, cette action du BBF participe d'une quête de légitimation.

Par ailleurs, l'on a même suspecté dans cette démarche un lien structurel entre ces prédateurs et les autorités nigérianes. Pour une partie de l'opinion publique camerounaise, l'action de ces brigands (pirates) était destinée à maintenir (à tort ou à raison) un statu quo dans le règlement du conflit de Bakassi⁷⁸. Ceci semble traduire ici l'usage de la piraterie comme une institution publique, et par conséquent, rappelle l'action des "corsaires". Ainsi, il s'agirait donc de "néo-corsaires" qui joueraient le jeu du Nigéria dans le processus de pacification de Bakassi⁷⁹. On pourrait en déduire que cette reproduction au Cameroun du brigandage maritime qui a cours au Nigéria⁸⁰ participerait d'une stratégie de politique étrangère de ce pays.

Le premier acte qui s'inscrit dans le processus de "sophistication" de la piraterie est l'attaque du *Supply Boat* (SS SAGITTA) par les BFF. Cette attaque s'est accompagnée d'une prise d'otage. En effet, dix personnes ont été enlevées au cours de cette attaque soit 06 français, 02 camerounais, un sénégalais et un tunisien⁸¹. L'objectif de cette dernière, selon Ebi Dari, était d'infléchir la position du gouvernement camerounais pour faire valoir bon nombre de doléances.⁸² Cette attaque souligne Joseph Vincent Ntuda Ebode, "sonne comme le début d'une série d'actes qui vont être perpétrés autant sur des navires marchands que sur des supplies travaillant pour des compagnies pétrolières et sur des chalutiers"⁸³. Selon *International Crisis Group*, la Cameroun aurait subi entre 2007 et 2011 environ 150 attaques⁸⁴ par des hommes cagoulés disposant d'un matériel militaire. Pour l'année 2009, le Cameroun a subi plus de 39 attaques dont 14 pour le seul mois de Septembre⁸⁵.

En somme, depuis sa résurgence en 2007 et en dehors de son substrat économique-financier habituel, la piraterie revêt une coloration politique. Toutefois, cette nature politique reste tout de même relative. L'exigence des pirates (ou "corsaires") restant davantage subordonnée aux besoins financiers et matériels. Cependant, l'évolution de ces bandes vers des

⁷⁷ *International Crisis Group*, "Le golfe de guinée ...", p. 17.

⁷⁸ Ndo'o, "La piraterie maritime...", p. 77.

⁷⁹ Ebogo. F, 40 ans environ politologue et géostratège, Yaoundé, 12 Juin 2021.

⁸⁰ Tedongmo N. L, Historienne, Dshang, 12 mars, 2021.

⁸¹ Les marins enlevés se présentent ainsi qu'il suit : Fabien Tallec (Commandant), Julien Meheust (second capitaine), Pascal Costoec (chef mécanicien), Sarr N'gagne (second mécanicien), Antony Charlay (lieutenant Pont), Florentin Coulais (lieutenant machine), Thomas Paos (lieutenant machine), Sarr Ngagne (mécanicien), Yasin Tarchoum (élève pont), Faustin Boyomo Along (matelot) et Zéphérin B. Boloko(cuisinier).

⁸² "Attaques en série dans le Golfe de Guinée", *Le Jour*, n°440 du jeudi 07 mai 2009, p. 3 ; L. Ntiga et J. F. Belibi, "Bakassi. Le BFF cible au cœur de la France", *in Mutations*, n°2272, 03 novembre 2008, p. 14.

⁸³ Ntuda Ebode, "La nouvelle posture ...", p. 81.

⁸⁴ *International Crisis Group*, "Golfe de Guinée...", p. 18.

⁸⁵ J. V. Ntuda Ebode, (sd), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Presses Universitaires d'Afrique, 2010, p. 16.

structures organisées ne traduit-elle pas l'aune d'une mutation polémologique évoqué plus haut?

2.3 Mutation polémologique de la piraterie maritime

S'il est vrai que la piraterie est le mode usuel de prédation maritime le plus ancien et que ses prémisses remonteraient aux origines de la navigation⁸⁶, il faut cependant dire que sa pratique dans le bassin camerounais reste tout à fait récente. Sa naissance étant corrélée à la crise de l'État nigérian et à la porosité des frontières maritimes camerounaises. Mais, depuis sa genèse jusqu'à ce jour, la particularité de ce phénomène réside dans son caractère polémologique qui rappelle de plus en plus une action militaire plutôt qu'un acte de banditisme⁸⁷. En effet, les modalités de la piraterie, dans certains cas, sont devenues de véritables actions guerrières. Ce qui traduit une évolution du phénomène. Cette évolution semble montrer aujourd'hui l'évolution de la piraterie vers une combinatoire incluant criminalité, production économique et lutte politique⁸⁸. Dès lors, la piraterie opportuniste s'est muée en une sorte de gangstérisme maritime militaro-criminel.

En effet, lorsqu'elle démarre sur les côtes camerounaises en 1987, la piraterie est une activité opportuniste⁸⁹. Ici, le pirate est vu comme un désespéré, luttant pour sa survivance journalière et profitant du faible maillage sécuritaire pour répandre une forme croissante de production économique spontanée dans un contexte de mobilité sociale⁹⁰. En effet, les pirates (ou brigands) étaient souvent munis d'armes rudimentaires, constituées essentiellement de machettes, de couteaux, et autres armes blanches et parfois des fusils de fabrication artisanale. Par ailleurs, leurs attaques étaient de natures spontanées, opportunistes et instinctives, c'est-à-dire sans une planification préalable.

Mais, à partir la seconde moitié des années 2000, l'état de belligérance criminogène (lié à la recrudescence des violences au Nigéria, au Tchad et en République Centrafricaine) suscité par la dissémination des armes, la multiplication et la transnationalisation des groupes armés paramilitaires composés d'individus équipés pour la tâche, la piraterie a pris un caractère militaire. Quittant progressivement des haillons de l'amateurisme, l'acte pirate est devenu (bien que relativement) une entreprise professionnelle en soi. Dès lors, la piraterie s'est militarisée.

⁸⁶ P. Grosse, *L'histoire de la piraterie*, Payot, 1952.

⁸⁷ Ombé, "Insécurité maritime dans ...", p. 209.

⁸⁸ Il faut dire qu'à l'image de la criminalité transfrontalière dans le lac Tchad, la piraterie nigériane a emprunté la même trajectoire, en migrant d'un banditisme côtier primitif, à un banditisme professionnel. Pour mieux comprendre cette professionnalisation, lire Issa Saibou, "Mutations polémologiques...", p. 10.

⁸⁹ Ombé, "Insécurité maritime dans le Golfe ...", p. 190.

⁹⁰ Issa, "Mutations polémologiques...", p. 10.

Cette militarisation de la piraterie est concomitante aux trafics d'armes qui pullulent çà et là à travers l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest. Ainsi, les bandes criminelles se sont étoffées, se transformant ainsi en des "pirates de métier". C'est-à-dire, des criminels formés à l'esprit, à la discipline et aux méthodes de la piraterie moderne⁹¹. Même si cela n'est pas vrai au sens strict du terme, il convient néanmoins de noter dans leurs actions une certaine dynamique "entrepreneuriale".

Dans cette configuration, les pirates sont passés "maîtres" dans le camouflage. Agissant de préférence dans la nuit ou à l'aube, se laissant dériver à travers le rail la mer en toute discrétion et utilisant l'obscurité comme allié, ceux-ci mènent subrepticement des actes de pillage ou de prises d'otages. Le recours aux techniques de guerre et aux armes de pointes traduit chez eux une expertise militaire et des connaissances de la géopolitique⁹². D'ailleurs, à ce propos, ceux-ci n'hésitent pas, en cas opportun, d'avoir recours aux mangroves, végétation très peu accessible, comme zones de cache, de replis stratégique ou encore des biotopes géostratégiques⁹³.

En outre, l'on a remarqué chez eux une certaine hiérarchie opérationnelle. Celle-ci révèle l'émergence d'organisations pyramidales, composées de commanditaires⁹⁴ par ailleurs des chefs de gangs ou de guerres (patrons confirmés du crime organisé et des experts dans le recrutement et la confection des bandes armées). Ensuite, les agents de renseignements, les filateurs et parfois des acteurs secondaires tels que : des interprètes, commerçants, forces de sécurité pour garder les otages. En dehors de leur activité traditionnelle (piraterie), ces brigands sont aussi actifs dans le : *oil buking*, les prises d'otages et la contrebande plurielle⁹⁵.

Les pirates du BBF et du MEND (aux objectifs politico-économiques) et certains groupes apolitiques comme l'AMC incarnent cette évolution polémologique. Leurs qualités d'organisation, c'est-à-dire de description des techniques de pillage, de spécialisation des tâches, conjugué à leurs équipements et leurs modes "planification" dans les attaques, montrent combien ces groupes (en occurrence le MEND), ont modernisé les techniques d'abordage⁹⁶. L'abordage est le mode traditionnel du pillage maritime. Il consiste à détourner et ramener au niveau de la côte un navire, son équipage ou ses cargaisons pour exiger des rançons. Pour

⁹¹ Chebli, "La piraterie maritime au début ...", p. 15.

⁹² Ntuda, SOA, le 21 septembre, 2021.

⁹³ Adé Kwenty. H., 45 ans environ, Commandant de la BANL, Limbé, le 16 Juin 2020.

⁹⁴ Il s'agit de riches hommes d'affaires (nigériens, nigériens et camerounais) qui sponsorisent la piraterie en amont.

⁹⁵ Pour se faire plein les poches, les pirates s'associent aux réseaux de contrebande avec lesquelles, ils mènent plusieurs actes délictueux en occurrence les trafics de carburant frelaté, les trafics d'armes, les trafics de stupéfiants et médicaments contrefaits.

⁹⁶ O. D'auzon, *Piraterie Maritime*, Lavauzelle, 2014, p. 61.

organiser ce qui pourrait s'apparenter à une sorte de "razzia maritime", un minimum de qualités doit être requis pour les criminels. Il s'agit, de l'ingéniosité, l'habileté, l'innovation, détermination voire l'adaptation (en fonction de l'évolution de situation).

De plus, ces groupuscules ont toujours un souci de performance. Cette quête de performance a conduit à une division des tâches sociales en vue de l'optimisation de l'efficacité. Ceci étant, ils disposent d'une hiérarchie opérationnelle. Le MEND par exemple, dispose à ce propos, d'un chef de guerre, des chefs de guerres adjoints et des centaines de combattants (majoritairement *Ijaw*). Les combattants du MEND bénéficient d'une formation militaire et disposent d'une artillerie pointe : les mitrailleuses, les mitraillettes, les fusils d'assaut -AR-15 et AK-47-, les lances rockets, le dynamites, des vedettes armées, les gilets pare-balle voire des hélicoptères⁹⁷ ce qui en fait un groupe paramilitaire. Il ne faut pas occulter l'existence au sein de ce groupe d'un profil idéologique⁹⁸. Au regard de ce qui précède, l'on pourrait à la Charles Tilly conjecturer l'idée suivant laquelle la piraterie, au Nigéria comme à Bakassi, se rapproche de "la construction de l'État sur les ressorts du crime organisé"⁹⁹.

D'après les analyses, le Nigéria, puissance régionale et continentale, apparaît comme l'épicentre causal, d'où s'irradie la propagation de la piraterie et l'insécurité au Cameroun et dans le Golfe de Guinée. On a pu constater que le phénomène en question a connu une croissance en "dent de scie" au fil des années. Mais, par la suite, il a atteint son point d'orgue, son point culminant durant l'aube même de la première décennie au XXIème siècle. Le potentiel énergétique et les ressources naturelles suscitent dans cette même trame, des convoitises pour des acteurs multiples et variés. En fait, ces facteurs sont des déterminants de la violence côtière et maritime. Mené d'abord sous la forme la forme opportuniste, ensuite sous une forme "industrielle", la ramification régionale du banditisme maritime, source de déstabilisation économique et sécuritaire, a immédiatement engendré une réponse sécuritaire de la marine nationale.

⁹⁷ Riols, "Piraterie et Brigandage dans ...", p. 30.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ C. Tilly, "War Making and State Making as organized Crime", in P. Evans, D. Rueschemeyer et T. Skocpol (dir), *Bringing the State Back in*, Cambridge, CUP, 1985, pp.169-187; cite par S. Ombé, "Insécurité maritime dans le ...", p. 193.

**CHAPITRE III : LA RÉPONSE SÉCURITAIRE DE LA MARINE
CONTRE LA PIRATERIE DANS LES EAUX CAMEROUNAISES**

D'abord négligé, la piraterie est devenue une menace sérieuse aux intérêts nationaux de l'État camerounais. C'est pourquoi, le gouvernement combat ce fléau. Considérée comme la clé de voute de la lutte contre la piraterie, la marine nationale, par son dispositif et ses moyens, a mené une riposte sérieuse contre ce phénomène. Pour définitivement "mettre à terre" ce fléau, l'Etat camerounais a dû faire des aménagements juridico-institutionnels et opérationnels pour servir de support tactique à l'action de la marine nationale. Ces aménagements lui ont permis de contrer et contenir les formes expressives de ce phénomène. Globalement, la stratégie de la marine nationale s'articule autour de la surveillance, la sauvegarde, la défense et la répression maritime. Le contenu de cette "offre sécuritaire" s'est avéré décisif dans la dynamique d'assoupissement des actes prédation dans le bassin camerounais. D'ailleurs, le phénomène est devenu dérisoire et résiduel. Cependant, pour que la riposte répressive de la marine soit efficace et décisive, il a fallu compter sur la coopération et la coordination sécuritaire avec d'autres acteurs.

I- PIRATERIE : MODALITÉS, ÉTAT DES LIEUX ET INCIDENCES

La piraterie maritime constitue l'une des menaces maritimes les plus veilles dans le monde. Cependant, dans le golfe de guinée et le singulièrement dans le bassin camerounais, elle est une innovation criminelle, née des évolutions historiques actuelles portées par la mondialisation marchande. Dans le littoral camerounais, les premiers symptômes de ce phénomène remontent aux années 80. Mais, suite à un brève période d'accalmie due à une guerre ouverte entre le Cameroun et son voisin le Nigéria, la piraterie a de nouveau pris de l'ampleur dans la seconde moitié de la décennie 2000. La résurgence de ce fléau n'a tout de même pas été sans conséquences. Mais avant d'y parvenir, il est nécessaire de présenter les acteurs et les modalités de ce phénomène.

1- Modalités et état de lieux de la piraterie

Phénomène longtemps marginalisé, la piraterie est devenue une menace sérieuse pour le Cameroun. Menace complexe et polymorphe, ses modalités couvre globalement le brigandage et de la prise d'otage.

1.1 La piraterie : acteurs et pratiques

L'actualité, particulièrement entre 2007, 2008 et 2009, a souvent eu tendance à décrire la résurgence de la piraterie en résistant très peu au sensationnel, parfois à l'exagération. Ce travers, est fondamentalement lié à des analyses à chauds des actualités. Pourtant, si l'on s'en

tient à des sources fiables, provenant des acteurs de la lutte, c'est-à-dire les marins qui ont mené des expéditions anti-pirates, on peut accéder à une connaissance plus juste des procédés utilisés par ces brigands aussi bien dans les eaux camerounaises que dans le golfe de Guinée. Leurs cibles et leurs pratiques diffèrent en fonction du milieu, que l'on soit dans le bassin somalien ou camerounais.

Le *modus operandi* des brigands qui écument les eaux du golfe de Guinée et celle du Cameroun est assez bien connu à l'heure actuelle. Celui-ci se caractérise avant tout par une ingéniosité et une certaine adaptabilité assez remarquable des pirates. Ces derniers en effet, font preuve d'une certaine "imagination" pour parfois dissimuler la réalité de leurs activités. Dans un passé récent, c'est-à-dire dans les années 1980, leurs procédés étaient fondés sur le *hit and run*¹. Mais, depuis quelques années, il semble qu'ils aient adopté le modèle du *Motherships*, très courant dans le bassin somalien². L'on pourrait *à priori* penser qu'il s'agit d'"autre temps, autre faits". Or, à la vérité, il s'agit juste d'une relative évolution du mode opératoire³.

Leurs techniques et équipements ont évolué. Cette évolution est inhérente à l'argent issu des rançons. Cet argent a, à bien des égards, permis d'acquérir des nouvelles armes, du matériel de communications, ainsi que des outils de navigation relativement moderne⁴. De manière plus synoptique, il semble que les attaques soient conduites par des petites embarcations ou les *flying boat* types Yamaha équipé de deux moteurs de 75 CV assez performant. Ils se servent à présent des chalutiers amarrés comme des bateau-mères⁵, ce qui constitue une évolution majeure dans leurs modes opératoires. Or, au début, les pirates se constituaient en petits groupes opportunistes (généralement des bandes isolées), pour perpétrer des actes brigandage à quai ou alors au mouillage. Les biens volés par ceux-ci étaient généralement les objets de valeur, des liquidités, du matériel de navigation et même la cargaison du navire. Aujourd'hui, ils peuvent arraisonner un navire de pêche, le transformer en une sorte de *mothership* de manière à disposer d'une allonge et à dissimuler leurs attaques. De la sorte, les pirates peuvent prendre par surprise un autre chalutier, un pétrolier, un cargo⁶, un vraquier⁷ ou n'importe quels autres navires. Toutefois, leurs équipements restent assez paradoxal, constitué parfois d'un matériel "modernes" et rudimentaires, et très souvent mal entretenus⁸.

¹ Une forme de banditisme très répandue au Nigéria, qui consiste à s'éclipser en un éclair avec l'objet dérobé.

² Mékinda B, 42 ans, commandant de la 21^{ème} FLOTCOM, Douala, le 23 Juillet 2020.

³ Nsouandélé Nadouma K, 34 ans, historien/écrivain, Yaoundé, le 12 septembre 2020.

⁴ Ngangwa A., 50 (ans environ), commandant des forces de surfaces, Douala, le 28 Juillet 2020.

⁵ Mékinda, Douala, le 23 Juillet 2020.

⁶ Navire destinée à transporter des marchandises.

⁷ Navire contenant ou transportant des produits secs en vrac.

⁸ Sugéwé, 45ans (environ), Commandant de la 23^{ème} FLOTSOUT, Douala, le 24 Juillet 2020.

La rapidité et l'opportunisme sont leurs deux atouts sur lesquels ils peuvent jouer. Mais, il peut arriver que ces derniers puissent se laisser dériver à travers par le rail de la mer, pour subrepticement attaquer un navire. Mais devant une réelle difficulté ou une résistance de l'équipage, ceux-ci prennent la poudre d'escampette, c'est-à-dire la fuite. Aussi, il peut arriver que ces pirates choisissent leurs cibles de manière hasardeuse (aléatoire) ou ciblée. Dans le premier cas, tout dépend de l'opportunité qui se présente à eux. Or, dans le second cas, l'attaque est planifiée et préparée. En d'autres termes, les pirates ciblent un navire par le truchement d'un réseau d'informateurs, d'agent de relais ou des personnes infiltrés dans le port⁹ (qui leur fournissent des informations essentielles sur le navire). Ensuite, ils abordent le navire-cible par une attaque "minutieusement" élaborée. La plupart des sources s'accordent à dire que les bandes armées qui écumant l'espace maritime camerounais, agissent de préférence la nuit ou à l'aube¹⁰. L'obscurité apparaît comme leur principal allié.

S'agissant des attaques, il semble que leur violence soit plus ou moins maîtrisée. Tout dépend de l'objectif visé par les pirates. Dans le cas d'une attaque opportuniste, de nature économique, l'utilisation des armes à feu par les pirates répond simplement à la volonté de dissuader, l'enjeu étant d'empêcher l'équipage de se défendre à bord du navire. Car, la priorité ici étant de voler l'argent, les vivres et le matériel (montres, ordinateur, matériel de communication et appareil électronique etc.), mais de faire des otages dans l'équipage¹¹. En revanche, dans le cadre d'un acte de piraterie politique ou l'objectif est de nature idéologique, les pirates agissent avec violence, en occurrence par des meurtres et des assassinats¹². Très souvent, dans ce cas, l'attaque débute par une reconnaissance préalable de l'objectif. Ensuite, elle se suit par une opération maritime commando (OMC) menée en trois phases. D'abord, le transit maritime à partir de leur base. Ensuite, une action de force à terre qui peut durer sensiblement 1 heure. Et enfin, une exfiltration maritime¹³. Très souvent, dans ce type spécifique, la violence n'est pas très maîtrisée.

De plus, une caractéristique semble dicter le choix de ces gangs pirates, il s'agit de la vitesse du navire. Plus le bateau est lent, mieux c'est pour les "loups de mers". En ce qui concerne la typologie de navire à attaquer, il faut dire que tout type de navires est susceptible d'intéresser les pirates. Autrement dit, apparaît comme une cible potentielle. Cependant, leurs

⁹ Ndutumu, *La géopolitique maritime...*, p. 107.

¹⁰ Elle Mengue. M, 45ans, commandant en second de la BANL, Limbé, le 18 Juin 2020.

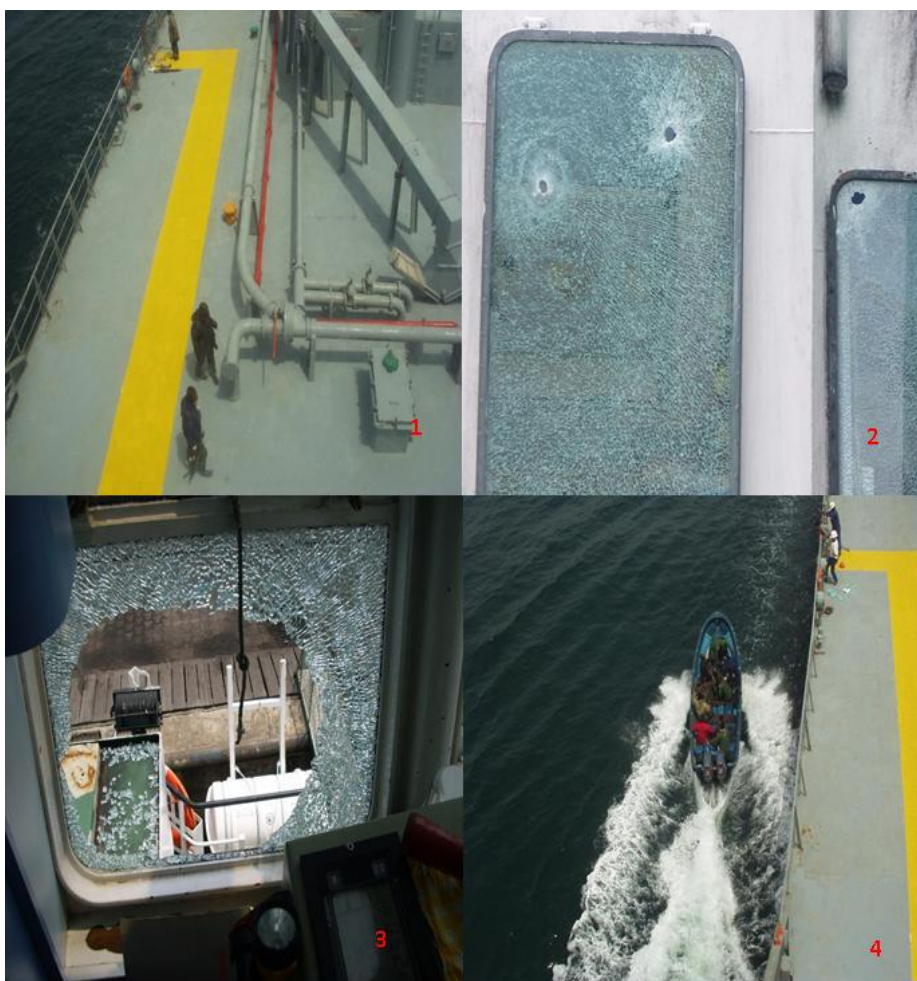
¹¹ Ebogo, SOA, le 12 septembre, 2021.

¹² Ces attaques ciblent très souvent les cadres administratifs ou les forces de sécurité. Ces d'attaques ne sont pas anodines, elles ont une coloration politico-idéologique et cherchent en général à exercer la pression sur les pouvoirs publics.

¹³ Ndutumu, *La géopolitique maritime ...*, pp. 109-110.

mets favoris semblent être les chalutiers (navire de pêche). Ces navires sont prisés en raison de leur lenteur, mais aussi du fait du caractère hétéroclite de l'équipage et de la difficulté de celui-ci à assumer la fonction sécuritaire. Ce qui est pour les pirates un atout décisif. Les images ci-dessous présentent à la fois le mode opératoire et le matériel utilisé par les pirates.

Planche n° 2 : Modes opératoires des pirates

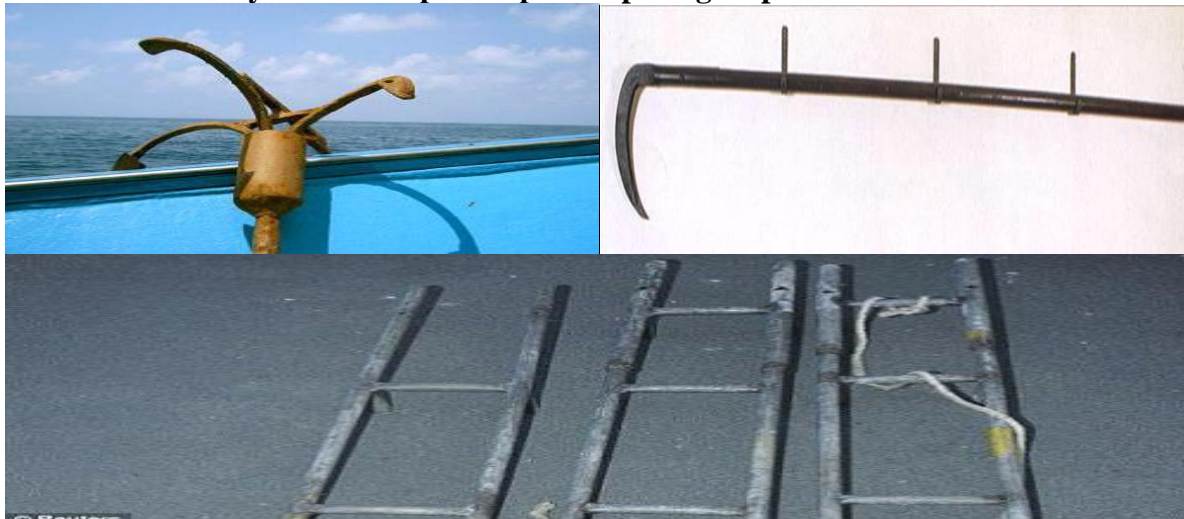


Source : AMD.

L'image ci-dessus est une parfaite illustration d'un cas typique d'abordage. En effet, cette entreprise démarre par le ciblage d'un navire par les pirates. Ensuite, ces derniers, répartis en 2 ou 3 embarcations rapides (les *Flying boat* types Yamaha de préférence), s'approchent furtivement du navire ciblé afin de créer un effet de surprise. Puis, grâce aux moyens ci-dessous, certains grimpent sur le navire tandis que d'autres sont tenus en alerte dans l'embarcation. Les pirates présents sur le navire, ouvrent le feu sur la passerelle de commandement. Cette action vise premièrement à priver l'équipage de toute communication avec l'extérieur, ensuite susciter la psychose au sein de l'équipage. Une fois le navire maîtrisé, les tâches au sein du groupe sont

clairement réparties. Le chef de gang demande lui la rançon auprès capitaine du navire¹⁴, pendant que ces congénères sont chargés de piller le matériel, la marchandise et les appareils électroniques présents dans le navire. Lorsque l'opération de pillage se termine, ces derniers peuvent en fonctions des opportunités, repartir avec ou sans otages.

Planche n° 3 : Moyens utilisés par les pirates pour grimper dans un navire



Source : AMD.

Après avoir présenté les modalités de la piraterie encore appelé "razzia maritime", peut-on maintenant mettre en évidence l'état des lieux et les différentes tendances de ce phénomène ?

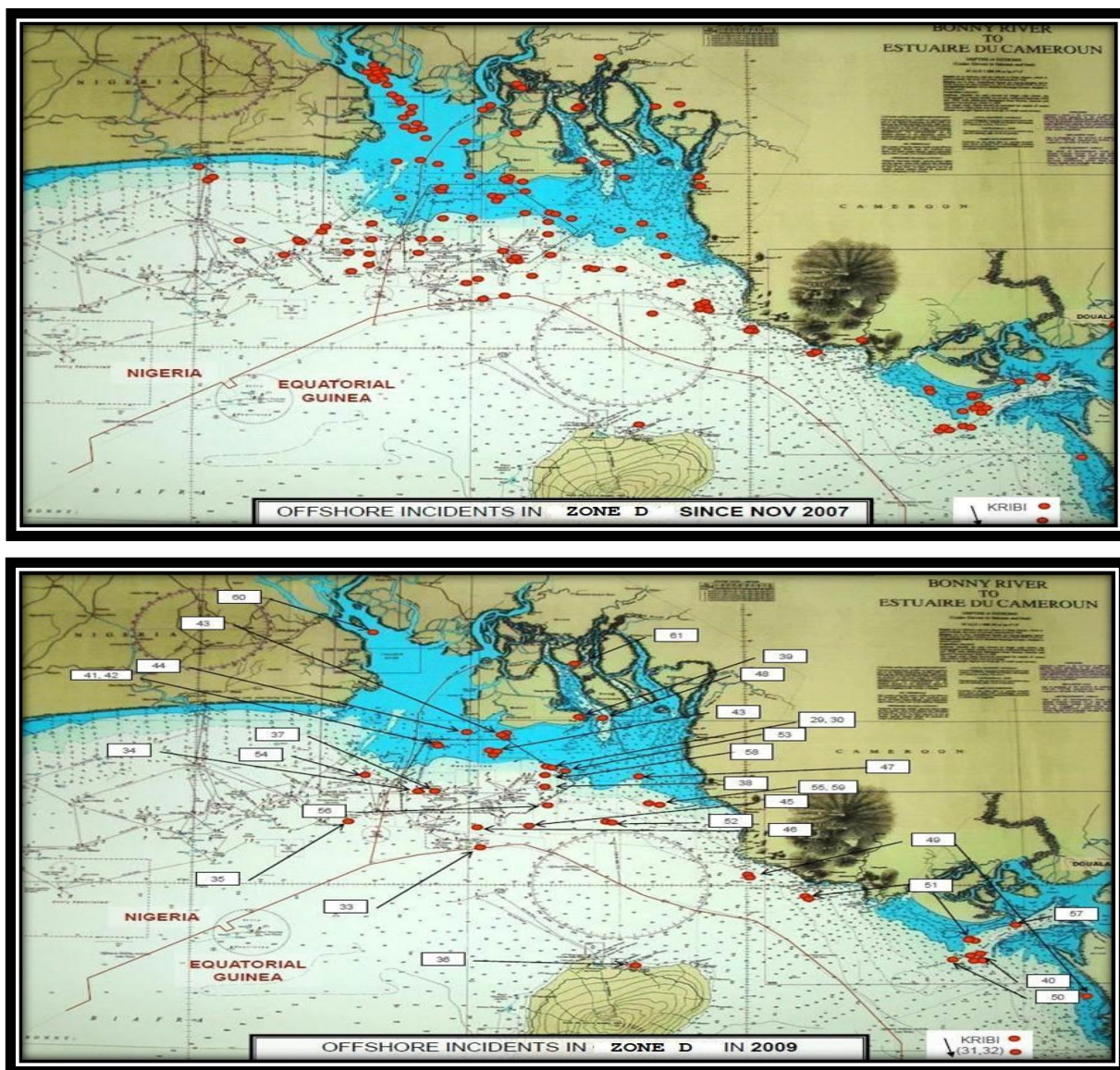
1.2 État des lieux et tendances de la piraterie maritime

Pour l'année 2009, le Cameroun a subi plus de 39 attaques dont 14 pour le seul mois de Septembre¹⁵. Les figures et le tableau ci-dessous révèlent la dangerosité des côtes camerounaises menacées par l'action des unités thalassocratiques réputées dans le pillage maritime.

¹⁴ Il faut dire que l'argent réclamé par le chef de gang est très souvent pour ne pas dire toujours payé en liquide.

¹⁵ J. V. Ntuda Ebode, (sd), Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Presses Universitaires d'Afrique, 2010, p. 16.

Figure 2 : Statistiques des attaques entre 2007 et 2009



Source : Archives du Centre Multinational de Coordination (CMC).

Tableau 3 : Attaques pirates au Cameroun 2009-2013

	Nombre d'attaques	Décès	Blessés	Enlèvements
2009	40	5	8	4
2010	16	10	5	15
2011	9	14	8	11
2012	2	0	0	0
2013	0	0	0	0

Source : CMC

Tableau 4 : Récapitulatif des incidents en « Zone D » 2009-2014

Année	Nombre d'attaques	Tués	Blessés	Prise d'otages
2009	40	05	08	04
2010	16	06	05	15
2011	09	14	08	11
2012	02	00	00	00
2013	13	01	01	13
2014	04	00	00	03

Source: CMC, ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships-Annual Report 2007, 2008*, p. 13.

Ces figures et ces statistiques sont, en définitive, des éléments iconographiques et numériques de compréhension de l'onde de choc qui plane sur les eaux camerounaises et celles de l'Afrique centrale. Les points rouges observés dans les figures ci-dessus indiquent les différentes zones de manifestation d'attaques pirates. Le crime organisé lié à la piraterie s'opère essentiellement dans la bande côtière nigéro-camerounaise. Cet espace maritime apparaît comme le repère, le sanctuaire et le principal couloir de mobilité des pirates située entre le Delta du Niger et la péninsule de Bakassi. Dans cette zone en proie à la porosité, aux errances sécuritaires, à la géopolitique de la méfiance et aux tensions frontalières qui caractérisent l'état d'esprit des relations entre le Cameroun et le Nigéria, les seigneurs de l'eau profitent pour s'attaquer à tous types de navires.

Par ailleurs, ces données statistiques sus-évoquées rendent suffisamment compte d'évolution de la piraterie dans les eaux camerounaises et celles de la zone D. Il apparaît en effet que l'année 2009 marque le pic des attaques. L'on a recensé environ 40 attaques. Tous ces ont eu lieu dans le littoral camerounais. Ce qui fait tout naturellement du Cameroun l'épicentre causal d'où s'irradie la piraterie en Afrique centrale¹⁶. En effet, les rapt pirates répondent principalement à un double objectif : économique (alimentaire, matériel et financière) et politique. Par contre, quelques-unes de ces attaques relèvent tout simplement du grand banditisme¹⁷. Une évolution décroissante de ces rapineries révèle une relative maîtrise du phénomène. Or, même si maîtrise il y a, à la vérité, ces rapt pirates ont mis en sursis les enjeux économiques et sécuritaires au Cameroun.

2- Des conséquences indéniables ?

Les conséquences de la piraterie dans le golfe de Guinée en général et sur les côtes camerounaises en particulier ont, semble-t-il, donné lieu au spectre du "dérèglement" du

¹⁶ Dans la zone D le Cameroun est principalement ciblé par les actes de prédation maritime.

¹⁷ Sugéwé, Douala, 24 Juillet 2020.

transport, du commerce et des activités portuaires. Même si ces dernières sont réelles et affectent bon nombres d'activités, leur impact reste tout de même très limité. En effet, tous les acteurs qui animent les chaînes de l'économie maritime ont, d'une manière ou d'une autre, subi le coût des actes de piraterie. Que ce soit des armateurs aux commerçants à terre, passant par les chargeurs, les transitaires, tous les maillons qui animent la chaîne ont relativement été impactés par ce phénomène. Les conséquences de la piraterie se déclinent donc à divers niveaux. Ils recouvrent entre autres les pertes humaines et matérielles subies par les armateurs, ainsi que de nombreux risques sécuritaires.

2.1 La piraterie : une menace à la vie humaine ?

La piraterie maritime est un crime qui porte atteintes à la vie humaine. Selon Anne Bouchet et François Guiziou, le Kidnapping est au cœur de cet acte de prédation¹⁸. A ce titre, le rançonnage constitue sa principale téléologie. En effet, "contrairement au recel de la marchandise ou à l'exploitation d'un navire volé, l'enlèvement offre une manne financière directe, ne nécessitant pas de réseaux marchands puissants"¹⁹, la prise d'otages comme la marque de fabrique des "hommes cagoulé", en occurrence les damnés des terres somaliennes. D'ailleurs, ces derniers, en ont fait une véritable industrie²⁰.

Cependant, dans Golfe de Guinée et les eaux camerounaises, la prise d'otage n'est encore qu'un phénomène en gestation. A l'origine, c'était une pratique orientée vers les membres des compagnies pétrolières et les expatriés travaillant au Nigéria²¹. Mais par la suite, le phénomène s'est déporté sur le littoral camerounais, devenant ainsi prégnant du fait de la valeur financière qu'offrent les rançons des otages étrangers²². C'est pourquoi, aux yeux des pirates, la rançon s'apparente à une véritable manne.

Globalement, l'expérience de la captivité s'est souvent révélée traumatisante pour les victimes²³. En 2013, le MT Adour a été abordé par un gang militaro-criminel. Par la multiplication des coups de sommation, ce gang a effrayé l'équipage. En effet, quand ils ont maîtrisé l'équipage, ces deniers les ont maltraités et menacés de mort. Le Capitaine du navire le C-Retriever, un certain Thomas Wren III, relevait d'ailleurs le caractère particulièrement

¹⁸ A. Callais Bouchet, F. Guiziou, "Piraterie : perturbation de l'économie maritime ?", Note de synthèse n° 128, Octobre 2010, p. 2.

¹⁹ *Ibid*, p. 2.

²⁰ Tedongmo, "Piraterie maritime et gestion ...", p. 154.

²¹ *Ibid*, p. 154.

²² Ntuda Ebodé, politologue, le 12 juin, 2021.

²³ Oceans Beyond piracy, *The state of maritime piracy*, 2013, p. 68, cité par N. L. Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 155.

violent de ces criminels. Quelques temps après sa libération, celui-ci a développé des tendances suicidaires, lesquels révèlent l'impact psychologique de cette attaque. La propension à la violence révèle une certaine "socialisation" des pirates par la violence. En effet, la plupart des pirates qui écumant les eaux du golfe de Guinée, sont issus des mouvements politico-militaires venant du Delta du Niger ou d'anciens miliciens²⁴. La violence de leurs actions apparaissant comme le thermomètre de leur radicalisation vis-à-vis du pouvoir et des firmes pétrolières.

Ce qui fait que la plupart des marins qui empruntent l'axe maritime du Golfe de Guinée et passant singulièrement par les eaux camerounaises, se retrouvent dans une crainte permanente. Surtout l'approche ou à la sortie des ports craignant ainsi une éventuelle attaque pirate²⁵. D'autres même se refusent d'emprunter ce corridor maritime, préférant s'orienter vers des destinations plus paisibles. Ce qui a pour impact d'allonger leurs itinéraires. En dehors de l'aspect psychologique, la piraterie nuit grandement de nombreuses activités économiques.

2.2 Perturbation des activités portuaires et surcoûts inhérent à la piraterie

Par son ouverture à la mer, le Cameroun est sur le plan économique, dépendant des échanges avec l'extérieur. Ces échanges circulent essentiellement par la mer et passent principalement par les ports, en l'occurrence celui de Douala. Mais, face à la prolifération des actes de piraterie qui ont mis en sursis la stabilité maritime depuis quelques années, les échanges ont été perturbés. En premier, la bonne marche du trafic portuaire. La flambée des actes de déprédation a porté gravement atteinte à la réputation de ce port. Chaque attaque à proximité du port, ayant pour effet éloignement des navires de celui-ci²⁶. La conséquence logique à cela est le risque d'évitement, le port étant dans le viseur des pirates. Les incidents commis en mer ont entraîné, certes assez relativement, une baisse des activités au niveau du port. C'est ainsi que, pour viabiliser le trafic portuaire et s'assurer une rentrée permanente des devises, le Cameroun a recouru à des mesures d'urgence destinées à renforcer la sécurité maritime telles que voulu et souhaité par l'OMI. Il s'agit entre autres du code ISPS²⁷. Le gouvernement a donc installé des radars côtiers et un système de surveillance le long de la côte²⁸.

Ces mesures de sécurisation ont renforcé le dispositif répressif. Ainsi, le gouvernement a mis en place les postes de dépenses pour l'amélioration de la logistique, la création et la

²⁴ Oceans Beyond Piracy, *The human cost of maritime piracy*, 2012, p. 14.

²⁵ Notamment le port de Douala qui, entre 2007 et 2011, étaient l'une des zones les plus ciblées par les entités thalassocratiques fondées sur le pillage. Lire. Tedongmo, "Piraterie maritime et ...", p. 155.

²⁶ Anonyme, "Piraterie et crimes organisés ...", p.

²⁷ Ce code identifie trois niveaux de sécurité : le niveau 1 concernant les mesures à prendre lorsque l'activité est normale, le niveau 2 pour les situations à risque et le niveau 3 pour un risque imminent.

²⁸ Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 157.

formation des "garde-côtes", occurrence le BIR Delta. Il s'agit d'une force d'élite de l'armée camerounaise spécialisée dans la répression de la criminalité maritime²⁹. Ces mesures ont tout logiquement induit un coût budgétaire. D'ailleurs, il semblerait que le gouvernement camerounais ait augmenté le budget de la défense pour fournir davantage moyens militaires et nautiques à la marine et au BIR côtes pour combattre ce phénomène. Cependant, le coût sécuritaire ne saurait faire l'objet d'une évaluation exhaustive.

Il faut ajouter à cela, d'autres déficits et charges additionnelles. On peut déjà relever les paiements de rançons exigées par les gangs pirates pour la libération des otages³⁰. En effet, les armateurs sont souvent amenés à verser aux pirates de l'argent liquide au risque parfois de perdre leurs équipages, leurs marchandises et leurs navires. Ce qui naturellement conduit à des livraisons tardives et parfois la perte des cargaisons. En outre, il existe d'autres conséquences additives, notamment les plaintes et des poursuites judiciaires de la part des clients³¹. De plus, les actes de pillage en mer entraînent des décalages horaires pour les navires que ce soit à l'entrée et la sortie du port. Face à dilemme, deux alternatives pour les armateurs : soit attendre un retour à la normalité ou alors changer la destination des navires. La conséquence logique à cela est l'allonge des délais d'acheminement qui peuvent durer des jours, des semaines et parfois des mois³².

2.3 La piraterie et la réactivation des logiques d'insurrections

La ramification du brigandage maritime dans le Golfe de Guinée constitue également un danger pour la sécurité des États de la région. Au-delà de l'amplification du trafic d'armes et les risques de multiplication des conflits³³, la piraterie pourrait rouvrir la voie aux contestations et mouvements sécessionnistes au Cameroun. En ce qui concerne le pays, G. Ezirim Ekenedirichukwu souligne que les militants du Delta du Niger auraient commencé à former certains groupuscules à l'art du militantisme alors que le pays est aux prises avec la meilleure façon de gérer ses nouvelles ressources pétrolières et gazières.³⁴ Une situation

²⁹ Ngwangwa, Douala, le 28 Juillet 2020.

³⁰ Anonyme, Agent portuaire, Douala, 3 juillet 2020.

³¹ Anonyme, "Piraterie et crime organisé : ...", p. 9.

³² Anonyme, agent portuaire, 46 ans, Douala, le 03 Juillet 2020.

³³ André le SAGE souligne en effet que le delta du Niger pourrait devenir un foyer de trafic d'armes vers l'ensemble de la région. La prolifération des armes favoriserait les guerres civiles et les conflits locaux. In A. LE SAGE, "Weapons proliferation has fueled Africa's civil wars and communal conflicts" in "Africa's Irregular Security Threats: Challenges for U.S. Engagement" [en ligne], Strategic Forum, n° 255, mai 2010, www.ndu.edu/inss/docUploaded/SF2558LeSage.pdf.

³⁴ G. Ezirim Ekenedirichukwu, "Resource governance and conflict in the Niger Delta: implications for the Gulf of Guinea Region", *African Journal of Political Science and International Relations* Vol.5 (2), February 2011, p. 69

susceptible d'entacher les relations entre les deux pays.³⁵ Le soutien des militants du Delta du Niger pourraient se décliner en termes d'échange d'informations et de trafic d'armes.

Au moment où le Cameroun fait de nouveau face à l'autonomisme "anglophone", la question du Delta du Niger pourrait servir de terreau au durcissement des revendications ou encore, à la montée de violence avec pour but d'infléchir la position du pouvoir de Yaoundé³⁶. Cette crainte se trouve justifiée à l'égard des propos tenus par Dandong Atikpee, leader du Bakassi Salvation Front (BSF) qui, ayant accordé son soutien indéfectible aux autonomistes anglophones du Cameroun, avait un désir de participer à la naissance de la république chimérique d'Ambazonie³⁷. En dehors des logiques insurrectionnelles, la piraterie a entraîné de nombreuses tribulations politiques et diplomatiques.

2.4 La piraterie et l'exacerbation des tribulations politiques et diplomatiques

La piraterie maritime et ses excroissances constituent un ferment susceptible d'exacerber les tensions interétatiques qui, jusqu'ici, ont mis à l'épreuve le processus d'intégration qui est encore en gestation. L'attaque de la présidence de Malabo en février 2009 en est le véritable révélateur. En effet, suite à ce raid maritime perpétré par un commando depuis la mer, plusieurs soupçons de déstabilisation ont été portés à l'endroit du Cameroun. Ces soupçons sont dus au fait que les assaillants qui avaient attaqué le palais présidentiel, portaient les uniformes et les écussons de l'armée camerounaise. Cette lecture de la situation a été de nature à refroidir, mieux à glacer les relations diplomatiques entre les deux pays. La Guinée Équatoriale ayant toujours soupçonné le Cameroun de nourrir à son endroit des projets irrédentistes. Ceci fort du soutien du Cameroun aux opposants équato-guinéens durant le contexte de l'indépendance, mais aussi de nombreux soupçons de déstabilisation portés à l'endroit de Yaoundé³⁸. Autant d'invariants qui justifient les relations acrimonieuses existant

www.academicjournals.org/ajpsir/DF/pdf2011/February/Ezirim.pdf. (consulté le 30/08/2015), in Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 169.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 169.

³⁷ "Ex-militant advocates death sentence for treasury looters", <http://old.nationaldailyng.com/news/nationwide/7021-ex-militant-advocates-death-sentence-for-treasury-looters> (consulté le 14/05/2016). Des propos du leader de BSF, il ressort clairement une ferme détermination à prendre des armes contre les forces de défense camerounaises pour soutenir les mouvements sécessionnistes de la partie anglophone en lutte pour la création d'une république indépendante, celle de l'Ambazonie. Citer par Tedongmo, "Piraterie maritime ...".

³⁸ Plusieurs fois, Yaoundé a été accusé par Malabo de complot de coup d'Etat. D'abord en 1992 où le Cameroun est accusé de soutenir l'opposant Severo Moto Nsa, ensuite en 1998 à la suite des attaques perpétrées par le Mouvement d'autodétermination de l'île de Bioko contre les villes de Luba et de Moka et enfin en 2004, le Cameroun est accusé d'être le camp d'entraînement pour des mercenaires recrutés pour renverser le régime en place à Malabo.

entre ces deux pays. Ces accusations ayant conduit non seulement aux manœuvres d'affaiblissement des positions camerounaises durant le conflit de Bakassi³⁹, mais aussi aux crises diplomatiques survenues en 2004.⁴⁰ La brouille entre ces deux pays a également eu pour théâtre de manifestation la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), qui, à plusieurs reprises, s'est vu paralysé par de nombreux désaccords entre ses Etats membres⁴¹.

Au final, si la piraterie a eu de nombreuses conséquences, cela prouve en soi qu'elle est un facteur de déstabilisation économique et sécuritaire. D'ailleurs, à ce titre, elle a non seulement handicapé les activités portuaires, mais aussi perturbé à la quiétude du trafic et du commerce maritime, impactant au passage la sécurité alimentaire. Les conséquences de la piraterie sur les intérêts nationaux du Camerounais, ont immédiatement suscité une réaction de l'État. Réaction portée par la marine nationale qui, s'est positionnée comme la cheville ouvrière de la répression de l'insécurité dans le bassin camerounais.

II-RÉPONSE SÉCURITAIRE LA MARINE CONTRE LA PIRATERIE

Face à l'instabilité économique et sécuritaire causé par la piraterie, le Cameroun a pris des mesures contre ce phénomène. A ce propos, la marine nationale, par son dispositif et ses moyens, a réagi contre ce fléau. Avant de se pencher sur la question, il est nécessaire de présenter le cadre juridico-institutionnel de lutte contre la piraterie au Cameroun et les mécanismes de renforcement des capacités de ce corps.

1- Renforcement des capacités et moyens de lutte de la marine

Pour instaurer un domaine prospère, sure et pacifique, la marine nationale a renforcé ses capacités et ses moyens. Mais avant de le relever, il est souhaitable de montrer le cadre juridico-institutionnel qui a servi de base à la réponse sécuritaire de ce corps.

³⁹ Dans le litige frontalier opposant la Cameroun au Nigéria au sujet de la péninsule de Bakassi, la Guinée Equatoriale s'est constitué partie prenante en déposant le 30 mars 1999 une plaidoirie supposée défendre ses intérêts, mais qui dans la réalité mettait à mal les positions camerounaises dans ce conflit. J. Koufan Menkene et C. Tchudjing soulignent que "la défense de la thèse nigériane lors du conflit de Bakassi était préjudiciable au Cameroun qui a égaré le Nigéria pendant les premières audiences de la CIJ sur l'affaire de Bakassi". In J. Koufan Menkene, C. Tchudjing, "Un exemple de blocage du processus d'intégration en Afrique centrale : la persistance des facteurs conflictuels entre la Guinée Equatoriale et ses voisins francophones depuis 1979", in *Dynamiques d'intégration régionale en Afrique centrale*, T., Presses Universitaires de Yaoundé, 2001.

⁴⁰ En mars 2004, Yaoundé rappelle son ambassadeur à Malabo. Ce geste grave est l'expression d'un ras-le-bol des autorités camerounaises suite à de nouvelles accusations de complicité de coup d'Etat ayant occasionné des actes de répression sans précédent sur les camerounais vivant en Guinée Equatoriale suivis de rapatriements massifs.

⁴¹ Tedongmo, "Piraterie maritime ...".

1.1 Le cadre juridico-institutionnel de lutte contre la piraterie au Cameroun

La lutte contre la piraterie et brigandage en mer est encadrée au plan international par un ensemble de textes internationaux, en occurrence la Convention de Montego de 1982, la Convention SUA de 1988 et ses protocoles additionnels de 2005 et le Code ISPS portant prévention des actes illicites à l'encontre des navires et des installations portuaires. Ces textes constituent le socle juridique international de la répression de la menace pirate. C'est sur la base de ces supports juridiques que se fondent l'action des législations nationales.

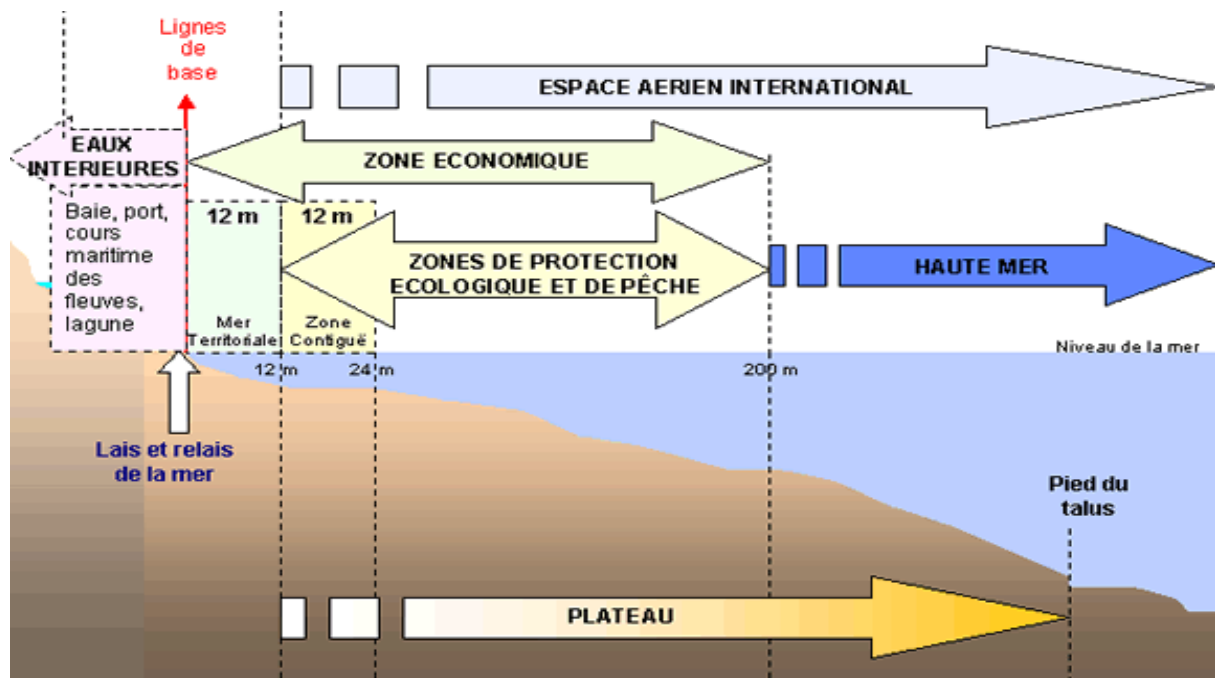
Au Cameroun comme partout ailleurs dans le Golfe de Guinée, l'internalisation de ces textes juridiques et la construction d'une architecture juridique devant conduire l'action de l'État en mer ont connu beaucoup de lenteurs. La mise en place effective d'un cadre normatif de lutte, n'intervient que durant les années 2000. Le droit étant à la fois une référence et un outil, fonde l'action opérationnelle des forces navales. A ce titre, le Cameroun a mis place une batterie des textes pour encadrer son action en mer⁴². Il s'agit de la loi n°200/02 du 17 avril 2000 relative à la délimitation des espaces maritimes camerounais, du décret n°2002/02 du 4 février 2002 portant création et organisation de la marine nationale, du décret n°2007/290 du 1^{er} novembre portant l'action de l'État en mer et les voies navigables et enfin du décret portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime et l'Arrêté portant création, organisation et fonctionnement du Comité de sûreté du port.

Le premier texte définit le périmètre des espaces maritimes camerounais. Ce texte reconnaît la souveraineté du Cameroun sur ces mers territoriales au même titre que sur ces espaces terrestres. Le texte précise d'ailleurs que l'État doit "prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux ou immigration ; et réprimer l'infraction"⁴³. Ce texte attribue une compétence juridique pour réprimer la piraterie sur les espaces maritimes camerounais conformément à la convention de Montego Bay (voire la figure ci-dessous).

⁴² D. Ewoudi Ebene, " Etat des initiatives de lutte contre le brigandage et la piraterie maritime dans la zone D du golfe de guinée depuis 2013", Mémoire professionnel, UYII, 2017, p. 90.

⁴³ *Ibid.*, p. 91.

Figure 3 : Les espaces maritimes conformément à la convention de Montégo Bay



Source : AMD.

Le second texte améliore le format des forces de la marine nationale et l'adapte au défi de la piraterie. En vérité, il faut dire qu'auparavant, les forces navales avaient un profil politique dépassé et inadapté. Il était important de le refonder. L'enjeu étant d'adapter les forces à la nouvelle donne des menaces. C'est à cette fin qu'ont été créées les FORSUR et les FORFUMAPCO. Les FORSUR, cheville ouvrière de la sécurité et sûreté maritime, sont destinées à la surveillance, la protection et défense des eaux intérieures, territoriales, des criques et les lacs.

Vient ensuite le Décret n° 2007/290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'État en mer et sur les voies navigables, qui régit l'action du Cameroun dans son périmètre maritime. Ce Décret établit un cadre normatif et institutionnel de coordination et de conduite de l'action de l'État en mer, ainsi que d'implémentation des outils des administrations agissant en mer et sur les voies navigables dans le cadre de leur compétence propre en vue d'optimiser leur efficacité d'action⁴⁴. Cette volonté d'une stratégie globale et combinée à l'échelle nationale, a été dictée par la spécificité des nouvelles menaces sécuritaires et l'incapacité des administrations à y apporter une réponse satisfaisante. C'est dans cette optique qu'il faut comprendre les propos de Sylvain Ndutumu

⁴⁴ Article 2 Décret n° 2007-290 du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'État en mer et sur les voies navigables in *Journal officiel du Cameroun*, p. 928.

Le constat a été fait selon lequel, les menaces maritimes étant nombreuses et multidimensionnelles, aucune administration prise individuellement n'avait les moyens d'y faire face. A partir de là, la solution idoine était de mutualiser les différents moyens dont dispose l'État pour intervenir en mer tout en mettant sur pied une plateforme de coordination et de conduite, représentée par le dispositif de l'action de l'État en mer.⁴⁵

Le Décret n° 2008-237 du 17 juillet 2008 porte création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime. Ce Comité est un organe consultatif appelé à émettre des avis et formuler des suggestions sur toute question se rapportant à la conception et à la mise en œuvre de la politique nationale en matière de sûreté maritime. Il est donc chargé de :

Veiller à la mise en application des dispositions pertinentes du code international pour la sûreté des navires et installations portuaires (code ISPS) au Cameroun et de prendre des mesures correctives adéquates; d'élaborer un plan d'actions et de sensibilisation de tous les intervenants et d'assurer la vulgarisation du code ISPS.⁴⁶

Ce code ISPS se devait d'améliorer la sécurité au niveau des zones portuaires.

L'Arrêté n° 410 du 17 juillet 2008 porte quant à lui l'organisation et fonctionnement dans chaque port du Cameroun et la mise en place d'un Comité de sûreté du port. Ce Comité est un organe consultatif destiné à émettre des avis ou à formuler des suggestions sur toute question se rapportant à la mise en œuvre des mesures de sûreté maritimes dans le port, conformément aux textes en vigueur⁴⁷. Il est chargé de la mise en application des dispositions du Code ISPS, de l'identification des risques et menaces d'actes terroristes à l'encontre des navires et des installations portuaires ainsi que de la proposition des voies et moyens pour combattre ces risques et de l'organisation des manœuvres et exercices de sûreté⁴⁸. Après avoir balisé le cadre juridico-institutionnel de lutte anti-pirate, il est important de mettre en relief le renforcement des capacités de la marine nationale.

1.2 De la nécessité à renforcer les capacités de la marine nationale

La mission de surveillance, de sécurité et défense des intérêts vitaux de l'État en mer incombe en premier à la marine camerounaise. Celle-ci s'y active en tant que fer de lance. A ce titre, son rôle consiste à couvrir l'ensemble des espaces maritimes sous souveraineté étatique, mais aussi d'assurer la présence souveraine et dissuasive de l'État dans ceux-ci. Ce qui implique

⁴⁵ S. S. Ndutumu, "Les réponses nationales : la problématique du renforcement de l'action de l'État en mer", in *Défis sécuritaires dans le golfe de Guinée*, Symposium international, Citée par Tedongmo, "Piraterie maritime ..."

p.
⁴⁶ Article 2 Décret portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de sûreté maritime in *Journal Officiel du Cameroun*, août 565, p. 565.

⁴⁷ Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 197.

⁴⁸ Article 2 al 2 de l'Arrêté portant création, organisation et fonctionnement du Comité de sûreté du port, in *Journal officiel du Cameroun*, aout 2008, p. 633.

une protection et une sauvegarde des intérêts nationaux situées à proximité du littoral. Depuis sa naissance, la marine nationale s'attèle tant bien que mal à mener à bien ces missions régaliennes.

Pendant longtemps, elle a été le "parent pauvre" sinon le maillon faible de l'armée camerounaise. Depuis les indépendances, le gouvernement avait priorisé l'armée de terre au détriment des autres corps. Cette négligence, consciente ou non, s'est traduite par une insuffisance de plateformes, un déficit d'entraînement, un financement inadéquat et l'absence d'un cadre juridique établi⁴⁹. C'est la raison pour laquelle, de façon métaphorique, la marine camerounaise pouvait être assimilée à une sorte de "bouledogue sans crocs". D'ailleurs, vu son matériel naval, il est clair que celle-ci était une marine d'une époque. Son matériel était vieillissant, hétéroclite, et même dépassé. Limité en effectifs, les forces navales n'étaient pas à mesure de répondre efficacement contre les menaces sécuritaires. D'où le caractère primordial du renforcement de leurs capacités.

Le renforcement des capacités s'est opéré par le truchement des partenaires étrangers, en l'occurrence l'Union Européenne (UE), la France et les États-Unis. Ces partenaires ont, dans le cadre de la répression contre l'hydre-pirate, multipliés des exercices conjoints et multilatéraux tels que NEMO, MEKEKOU 2013 et OBANGAME Express⁵⁰. Ils ont par ailleurs appuyé la création de nouveaux centres d'instruction maritime et organisés des séminaires et des périodes d'instruction opérationnelle, destinés au partage d'expérience. Ces initiatives, dictées par la nature spécifique de la menace pirate, ont consisté essentiellement à améliorer les connaissances techniques et les capacités opérationnelles de la marine nationale. Par exemple le programme dénommé OBANGAME, est un exercice multinational, organisé collégialement par l'AFRICOM et la NAVAF ont permis d'améliorer et d'affûter la riposte répressive de la marine face à la piraterie et l'insécurité maritime. Cet exercice consiste à simuler des actes de piraterie, de kidnapping, de trafic de drogue et d'armes et bien d'autres pour stimuler la réactivité, préparation et les réflexes opérationnelle des forces navales, de manière à réagir plus contre ces différentes menaces.

Grâce à ces entraînements multilatéraux, la marine camerounaise a pu saisir et comprendre le contexte global de la piraterie et d'autres menaces connexes, les techniques d'interception maritime, l'usage du matériel approprié et la maîtrise technologique pour

⁴⁹ B.O.G. Nwanolue, V. Chidubem Iwuoha, "Maritime security in the Gulf of Guinea: a territorial challenge to Nigeria's security and strategic development", p. 7; https://ecitydoc.com/download/maritime-security-in-the-gulf-of-guinea_pdf (consulté le 02/05/2016), cité par Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 197.

⁵⁰ Tedongmo, "Piraterie maritime et ...", p. 197.

optimiser la réponse sécuritaire⁵¹. Les connaissances tactiques et opérationnelles apportées par ces exercices annuels (l'OBANGAME en occurrence) depuis son lancement, ont amené l'assiduité et une plus grande participation des forces navales camerounaises. Ce renforcement des capacités s'est accompagné d'un renforcement logistique.

1.3 Les Moyens de luttres

La marine camerounaise dispose des moyens de lutte contre la piraterie maritime. Certes, ces moyens restent encore insuffisants, mais ils ont néanmoins permis à cette dernière de surveiller, réprimer et dissuader l'action des unités thalassocratiques fondées sur le pillage. Parmi ces moyens, l'on peut sans doute citer les patrouilleurs, les vedettes côtières et les embarcations rapides. Avant de présenter ces moyens, il est nécessaire de faire une taxinomie du matériel naval pour apprécier la pertinence du choix des navires utilisés par la marine pour vaincre la menace pirate.

Généralement, les navires jouent un rôle décisif dans toutes batailles navales, car ils donnent à une meilleure projection à terre. Le stratège américain, Joseph Henrotin a fait une taxinomie du matériel naval. Dans cette taxinomie (catégorisation), il distingue trois grandes familles d'effectueurs navals. Les effectueurs de premier rang, encore appelés *capitals ships* ou navires décisifs⁵² sont essentiellement constitués de porte-avions, des navires composés de groupe aérien embarqué et une véritable force de frappe⁵³. Ensuite, les effectueurs de second rang, composés de sous-marins qui considéré des navires à la fois prodigieux et complexes à utiliser. Et enfin, les effectueurs de troisième rang, composé de navires de surfaces telle que les frégates, corvettes et patrouilleurs.

Dans cette hiérarchie du matériel naval, le pion élémentaire reste les navires de surface. En fonction du tonnage et du spectre de leurs missions, ils sont regroupés en cinq sous-catégories. La première catégorie est composée de croiseurs. Généralement, ces navires ont un déplacement supérieur à 10000 tonnes, d'importantes capacités aériennes et antinavires et disposent de missiles de croisières d'attaques terrestres. Le deuxième type de navires d'escortes, sont les destroyers. Ce sont des navires plus spécialisés que les croiseurs, ont un tonnage supérieur à 5500 tonnes et disposent d'un certain niveau de polyvalence⁵⁴. La troisième catégorie de navires d'escortes, sont les frégates. Ils ont un déplacement évoluant dans la

⁵¹ Ade Khwenty, Limbé, 26 juin 2020.

⁵² P. Royer, "Les puissances navales d'aujourd'hui et de demain", *Conflits*, n° 4, Février-Mars 2015, pp. 47-50, p. 47.

⁵³ J. Henrotin, *Les fondements de la stratégie navale au XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan, 2017, p. 154.

⁵⁴ *Ibid*, p. 285.

fourchette allant de 2500 à 5500. La quatrième catégorie des navires d'escorte sont les corvettes. La cinquième et la lie des navires de surfaces, sont les patrouilleurs. Ils sont plus spécialisés et disposent d'un tonnage inférieur à 1500 tonnes⁵⁵.

Le potentiel naval de la marine nationale est essentiellement composé de patrouilleurs (voire l'image ci-dessous). Le choix de ce type de navires n'est pas anodin. A priori, il peut laisser penser que le Cameroun ne se soucie pas de l'importance de son secteur naval. Cependant, il faut préciser d'emblée que les études stratégiques et géostratégiques ne sont pas strictement centrées sur les armes⁵⁶. A ce titre, l'utilisation d'un navire de combat répond à la spécificité de la menace à laquelle l'on est confronté.

Image n° 8 : Les patrouilleurs de la marine à quai au port de Douala



Source : AMD.

Les patrouilleurs sont dédiés à la surveillance maritime. Ces bâtiments de surfaces sont, de loin, adaptés à la nature spécifique de la piraterie. Adaptés, non à la aux patrouilles, mais aussi à la protection des plates-formes situées en mer ceci en raison du fait qu'ils disposent d'une certaine allonge. Par contre, leur faiblesse notoire réside dans le manque de rapidité. En effet, leur tonnage fait en sorte qu'ils sont généralement lents, et par conséquent, inapproprié à la course poursuite des embarcations pirates.

La marine possède deux types de patrouilleurs. Les patrouilleurs côtiers propres à la surveillance des eaux territoriales, et les patrouilleurs hauturiers très utiles dans la défense des

⁵⁵ Henrotin, *Les fondements de la stratégie ...*, pp. 170-171.

⁵⁶ Bilongo Bilongo. P.R., 33 ans, marin, Douala, le Juillet 2020.

installations vitales, la surveillance et la sécurisation de la zone économique exclusive⁵⁷. Même si ces patrouilleurs semblent plus lents, leur choix pertinent répond à la volonté de générer un effet dissuasif chez les pirates. Par contre, il relève aussi la modicité des moyens navals de la marine camerounaise. Ce dernier, illustre quand-même le degré d'importance que l'Etat camerounais accorde à son secteur naval⁵⁸. A côté des patrouilleurs, la marine dispose de plusieurs embarcations rapides (voire les images qui suivent).

Planche n° 4 : embarcations et vedettes côtières de la marine nationale



Source : AMD.

Les vedettes côtières et les embarcations rapides ci-dessus ont une forte capacité d'action. Elles sont utilisées dans les opérations de répression de la piraterie⁵⁹. En effet, elles présentent plusieurs atouts. Non seulement elles sont plus légères et plus rapides, mais sont aussi à même de se faufiler à travers les mangroves (végétation peu accessible souvent utilisées comme zone de cache pour les pirates). Par conséquent, elles permettent de mieux traquer et déloger les pirates dans ces "asiles géostratégiques". L'autre atout qu'on peut mettre à leur actif est qu'ils permettent de corriger le défaut de vitesse accusé par les patrouilleurs.

Auparavant, les pirates pouvaient échapper aux ripostes des éléments des forces de surfaces à cause de la lenteur de leurs navires (patrouilleurs). Mais à présent, grâce à ces embarcations rapides de marque espagnole dénommé "Arriza"⁶⁰, la marine nationale a pu

⁵⁷ Mekinda, Douala/BAND, juillet 2020.

⁵⁸ Ndong Atok, "Intégration régionale maritime...", p. 285.

⁵⁹ Sugéwé, Douala, 24 juillet 2020.

⁶⁰ En effet, ces embarcations sont dotées d'une capacité de 750 CV avec moteurs hors-bord et équipées de petits calibres et armées de deux mitrailleuses et lance grenade. Par ailleurs elles vont aussi vite voire plus que les navires des pirates

"rectifier le tir". La reconfiguration du rapport de force entre marins et pirates a permis d'infliger un "coup de poing" décisif à ceux-ci⁶¹. Connaissant les moyens, n'est-il pas judicieux de connaître la stratégie mise en place pour contrer ce fléau ?

2- La stratégie de lutte

S'agissant de la stratégie, le général Beaufre déclare que "la stratégie est l'art de la dialectique des volontés employant la force pour résoudre leur conflit"⁶². En d'autres termes, c'est un ensemble d'actions coordonnées d'opérations habile de manœuvre en vue d'atteindre un but précis. La stratégie en tant que art de manœuvrer la guerre convoque trois éléments fondamentaux : l'examen de la situation, l'établissement d'un plan et la conduite des opérations⁶³. Pour vaincre la piraterie, la stratégie de marine s'est articulée autour de trois axes principaux : la collecte d'information, la surveillance maritime et la répression. Compte tenu ces moyens limités, les éléments de la marine ont dû s'appliquer à les employer de façon optimale. Par ailleurs, pour améliorer la performance opérationnelle, la marine s'est appuyée sur l'action diplomatique qui a été nécessaire pour sérier les priorités et conduire les politiques de répression des gangs pirates sur les eaux territoriales et maritimes.

2.1 Le collecte de l'information

La première étape a été la collecte de l'information. C'est une étape fondamentale dans les opérations de croisade contre l'hydre-pirate. Elle permet de renseigner sur les positions ennemies, et ce, de manière à mieux préparer la riposte répressive des forces maritimes. La collecte d'information s'est faite non seulement par la coopération internationale, mais aussi par l'approfondissement des relations bilatérales avec les pays d'où provient la menace, en l'occurrence le Nigéria. Même si chose n'a pas toujours été aisé dans le cadre bilatérale (avec le Nigéria), le réseau diplomatique a néanmoins été la clé de voute de cette collecte d'information.

Pour avoir l'information, la marine a dû collaborer avec les autorités nigérianes et les douanes camerounaises. Ces deux acteurs ont joué et jouent toujours un rôle crucial dans le pistage d'éventuels réseaux transnationaux qui traversent les frontières maritimes. De plus, à cela d'ajoute une coordination multilatérale notamment dans le cadre de la CEEAC et de la zone D qui ont permis de démultiplier les moyens et augmenter la capacité d'alerte avancée.

⁶¹ Elle Mengue, Limbé, 28 Juin 2020.

⁶² M. Motte et als, *La mesure de la force : traité de stratégie de l'Ecole de guerre*, Paris, Tallandier, 2018, p. 5

⁶³ *Ibid*, p. 6.

La collecte de l'information s'est aussi réalisée par le truchement d'un réseau de sémaphores, de capteurs électromagnétiques et acoustiques situés le long du rivage. A cela s'est ajouté l'arrimage à un système de communications modernes dans le "command and control" des opérations à travers le système AIS, seavision Camtes et Internet. Ces moyens, ont permis de capter, détecter, filtrer et contrôler les mouvements de va et vient des navires au niveau de la côte. Le but ici étant d'optimiser l'effectivité du contrôle de l'espace maritime camerounais. Le dispositif de détection de la marine s'est complété par une reconnaissance technologique avec des moyens parfois non invasifs comme l'imagerie issue d'observation de certaines des satellites observation à terre par certains partenaires, mais provenant aussi des centres opérationnels de surveillance côtières.

2.2 La détection et l'identification de la menace

Pour vaincre la piraterie, il a été indispensable de compléter les moyens d'écoute par les moyens de détection qui, en respectant le droit de la mer, sont adaptés à la nature complexe de la menace pirate et les autres formes de criminalités. Les sources de renseignement de la marine nationale sont généralement d'origine humaine. Parfois, ils sont complétés par des avions d'observation aérienne, les radars et des drones. En effet, il est clair que la surveillance des espaces maritimes ne se fait simplement avec des moyens non invasifs. C'est pourquoi les radars côtiers, dédiés à la détection des mobiles, c'est-à-dire tous types de menaces confondues sur la surface de la mer (les embarcations pirates) ont été nécessaires.

Les mobiles naviguant sur la mer, lorsqu'ils sont détectés par les sources (patrouilleurs), sont identifiés de manière à déterminer s'ils présentent ou non, un danger pour les navires et de quel type danger, sachant qu'il faut bien distinguer l'objet (le navire pirate ou autres) parmi plusieurs. C'est à ce niveau qu'intervient un ensemble d'instrument d'analyse dont les bases de données constituent le socle de la réponse sécuritaire⁶⁴. Une fois le navire suspect ciblé, les bâtiments de surface de la marine nationale établissent par voie radio un contact⁶⁵. Le contact établi, le présumé fautif, conformément au numéro d'identification des navires édicté par OMI, est chargé de " fournir des renseignements concernant son identité, son port d'immatriculation, son dernier et prochain port d'escale et d'autres renseignements pertinents requis. Pour établir si une infraction a été commise"⁶⁶. Lorsqu'il s'agit d'un navire pirate, à l'aide d'un treuil, le

⁶⁴ Elle Mengue, Limbé, 28 Juin 2020.

⁶⁵ *Idem*.

⁶⁶ Massogui, " 2^e temps du périple...", p. 97.

canot d'intervention et l'équipage sont mécaniquement mis à l'eau. On examine bien le navire⁶⁷, ce qui impose de considérer les distances-temps et les besoins logistiques. Le succès d'une opération anti-pirate dépend du chef qui la conduit, du moral de l'équipe et de l'entraînement de l'équipe qui l'exécute.

Pour réprimer la piraterie, la marine, au niveau politico-stratégique, a préalablement cherché à identifier les principaux centres de gravité (CDG) des gangs pirates⁶⁸. Il s'agit en effet du "centre de puissance et de tout mouvement, dont tout dépend, la caractéristique, la capacité ou l'emplacement dont les forces ennemies dégagent leur liberté d'action, leur force physique ou leur volonté de combattre"⁶⁹. Il va s'en dire qu'au niveau opératif, les structures opérationnelles de la marine étaient convaincues que la répression de la menace passa préalablement par l'identification des CDG. Cependant, avec la dislocation du MEND au Nigéria, les pirates qui écument les eaux du Golfe de Guinée et du Cameroun ne présentent plus de CDG mais plutôt une structure maillée. Ils s'apparentent grandement à des nébuleuses. Tout ceci rend l'identification des CDG complexe, et par voie conséquence, la riposte difficile. Toutefois, même si ils ne disposent plus de CDG, ces groupuscules en occurrence le BBF, l'AMC et bien d'autres, présentent quand-même des centres de gravité opératif⁷⁰.

2.3 La surveillance maritime

Face à la piraterie, la marine nationale a adopté une stratégie plus réaliste et mieux adaptée⁷¹. Cette stratégie épouse globalement à la doctrine de la Défense Opérationnelle du Territoire (DOT) et répond au paradigme de la guerre côtière. Ici, l'enjeu est de mailler et sanctuariser l'espace maritime, ceci de manière à prévenir d'éventuels intrusions belligères⁷². La prévention débouchant inéluctablement sur la surveillance maritime.

Par surveillance, il faut entendre un ensemble d'actions mené en vue de contrôler la mer en tant qu'espace de sécurité et de sûreté. Le but recherché ici est de veiller sur les eaux territoriales, ceci à partir de la collecte d'informations sur les activités menées dans le milieu maritime. Ainsi, la détection des positions embarcations pirates et en cas échéant de signal de d'alerte ou de détresse, il s'ensuit l'activation immédiate des réponses sécuritaires par les

⁶⁷ Mekinda, Douala, juillet 2020.

⁶⁸ Ndutumu, *La géopolitique maritime ...*, p. 123.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ *Ibid.*, p. 126.

⁷² *Ibid.*, p. 130.

vecteurs de surveillance de la marine nationale⁷³. Les images ci-après montrent surveillance maritime opéré par les forces de surfaces.

Planche n° 5 : Les éléments de la marine nationale en mission de surveillance dans le bassin camerounais



Source : AMD.

Comme l'illustre ces différentes images, les éléments de la marine nationale, dans le cadre de surveillance et la sauvegarde des enjeux géoéconomiques et géostratégiques présents dans l'espace maritime camerounais, patrouillent de façon régulière sur les eaux territoriales. A travers ces actions de surveillance ils marquent leur présence dissuasive, découragent de potentiels pirates et protègent les intérêts vitaux de la nation en mer. En effet, le domaine maritime qu'ils couvrent est d'environ 402 kilomètres de côtes, et s'étend jusqu'à la frontière territoriale de la Guinée Equatoriale sur une surface de près de 10.000 kilomètre carrés⁷⁴. Par ces patrouilles quotidiennes ils envisagent maîtriser et sanctuariser le littoral camerounais.

Pour renforcer la surveillance, ils disposent d'un réseau de sémaphores posté le long des côtes permettant l'effectivité du contrôle des mouvements de va et vient des navires. Etant donné l'impossibilité qu'ils ont de poster à chaque kilomètre maritime un navire pour la surveillance, le réseau sémaphorique et les centres opérationnels positionnés à terre, leur permettent d'avoir un regard permanent et continu pour surveiller les espaces maritimes camerounais. Et grâce aux systèmes d'informations automatiques (AIS), les différents centres

⁷³ Elle Mengue Limbé, 28 Juin 2020.

⁷⁴ C. S. Atonfack Guemo, "Marine nationale et émergence de l'économie camerounaise", in *Honneur et Fidélité*, Mai, 2018, p. 110.

opérationnels de surveillance côtières peuvent identifier les navires suspects, c'est-à-dire ceux ayant une trajectoire atypique (ou en flagrant délit de piraterie) et informer les équipes opérationnelles pour l'optimisation d'une riposte répressive.

2.4 Intervention maritime

Détection et l'identification n'intéressent les éléments de la marine que s'ils sont à mesure d'intervenir en mer. La marine dispose en effet les moyens d'intervention contre les pirates en mer. Cependant, il est utile de signaler qu'une intervention hors du territoire national elle est très difficile à réaliser à cause du principe de la liberté de la navigation. En revanche, si elle a lieu à proximité du littoral, il est préférable de préparer discrètement un accueil à terre car l'interception est plus sûre et plus aisée⁷⁵. En effet, toute intervention menée en mer est tenue de respecter le droit de la mer. Dans ce cas les éléments de marine procèdent avec prudence lors des interventions, de manière à rester fidèles à l'esprit de la liberté de navigation imposé par le droit maritime.

Il faut dire que dans son combat contre la piraterie, la difficulté de la marine réside dans la plasticité de ce phénomène. En effet, dans un contexte de polymorphisme, la piraterie s'est bonifiée sur les sentiers de la mixité culturelle⁷⁶. Ainsi, la menace pirate favorise à la fois la mouvance, la mobilité transnationale et la dilution. Ce qui a souvent rendu l'efficacité de l'intervention complexe. C'est pourquoi, il a fallu plutôt garder une posture défensive et miser davantage sur la surveillance opérationnelle et sur la dissuasion. Toutefois, au-delà de ces actions défensives, le dispositif de la marine nationale s'est souvent adossé sur des actions offensives visant à insécuriser les pirates, c'est-à-dire leur priver du terrain⁷⁷. A cet effet, le renseignement en écoute et image sur les positions de ces derniers est essentiel dans l'appréhension de ces criminels⁷⁸. Toutefois, l'efficacité de l'action répressive de la marine a été conditionnée par l'appui et le soutien de divers partenaires.

⁷⁵ Dujardin, " Le contrôle de la frontière ...", p. 97.

⁷⁶ La piraterie s'est constamment comportée comme une menace mutante, basculant du banditisme parfois à la guérilla, de la guérilla et parfois au terrorisme, usant, dans certains cas, d'un art opératif ; et dans d'autres, des procédés relevant purement du banditisme.

⁷⁷ Atonfack Nguémo, C., Yaoundé, février 2021.

⁷⁸ Elle Mengue, Limbé, 28 juin 2020.

Planche n° 6 : Interception des présumés pirates dans les eaux camerounaises par les éléments de la marine nationale



Source : AMD.

Ces images sont, en définitive, des éléments iconographiques de compréhension d'un cas type d'intervention de la marine nationale contre les "seigneurs de l'eau" dans le bassin camerounais. Ce scénario s'est déroulé en 2014. En effet, il fait suite à une mission de surveillance des FORSUR au large des eaux camerounaises. Au cours de cette mission, les forces flottantes de la nationale pris d'assaut une bande navalisée en situation de piraterie. Aussitôt, celles-ci ont engagé, avec le concours des partenaires à la sécurité maritime (le CMC en occurrence), une opération d'interception. Cette opération a débuté par un établissement de contact radio. Une fois le contact radio établi, les présumés suspects sont sommés de fournir des éléments d'identification du navire. Dans l'immédiat, à l'aide d'un treuil, un canot d'intervention et son équipage sont mécaniquement mis à l'eau, prêt à agir. Intercepté, la bande suspectée de piraterie, a été dissuadée de toutes velléités de fuite par des "tirs de sommation". Une fois intercepté, ces brigands ont été maîtrisés et appréhendés par les éléments de la marine. La marine nationale a pu réaliser cette prouesse grâce au soutien sécuritaire des autres acteurs.

3- Le soutien sécuritaire des autres acteurs

La piraterie se décline de nos jours au pluriel et ne peut pas conséquent être traité par l'action de la marine nationale. Ce n'est que dans le cas d'une diplomatie sécuritaire que se situent les voies et moyens durables de lutte contre ce fléau sur les frontières maritimes. Plusieurs acteurs ont donc accompagné la marine dans sa campagne contre la piraterie. Parmi ceux-ci on peut citer le BIR, le Centre Multinational de Coordination (CMC) et le CIC.

3.1 Le BIR

À côté de la marine nationale, d'autres corps spécialisés dans la sécurité maritime au Cameroun n'ont pu qu'intervenir dans la lutte que dans le cadre des partenariats public-privés (PPP) : il s'agit du Bataillon d'intervention rapide (BIR Côtes). Composante maritime du BIR, le BIR Delta opère en second des lignes des forces de la marine nationale. Né suite au décret n°080/2009 du 20 février 2009, le BIR Delta apparaît comme le volet opérationnel de la stratégie maritime camerounaise. Il se veut l'embryon des "Garde-côtes" camerounaises et soutient la marine nationale dans sa campagne contre les "loups de mer". Reparti en plusieurs unités, les éléments du BIR patrouillent sur le long de la côte et sont chargés de sécuriser les plates-formes pétrolières. C'est en l'occurrence le Groupement Spécial de Protection du Champ Pétrolière qui, de façon continue, patrouille dans cette zone névralgique à partir de la barge de Riol Del Rey.

Placé au niveau des plates-formes et positionnés dans leurs vedettes, les éléments du BIR font d'incessantes descentes au niveau de Bakassi pour maintenir un climat de sécurité dynamique sur le plan d'eau⁷⁹. Ces unités du BIR Delta sont déployées le long du fleuve de l'Akwayafe, frontière fluviale entre le Cameroun et le Nigéria, espace de prédilection de la piraterie ou zone d'ancrage, pour sécuriser le trigone Bamuso-Akwa-Jabane. Ces forces inspectent de façon constante et inopinée les pêcheries de Bakassi, pour prendre par surprise et au dépourvu les pirates et autres malveillants⁸⁰. La synergie et complémentarité existante entre la marine nationale et le BIR Delta, ont permis de transformer le littoral camerounais en une sorte traquenard pour les grands patrons de la criminalité maritime. Conséquence, les pirates se méfient de plus en plus des eaux camerounaises. A côté du BIR-Côtes, d'autres instruments comme le CMC et le Centre interrégional de coordination (CIC) apportent leur plus-value dans le cadre du régionalisme sécuritaire.

3.2 Le CMC

Le CMC est l'organe de planification et de mise en œuvre opérationnelle de la stratégie élaborée par la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC). Né à Yaoundé le 6 mai 2009 suite à la signature de l'Accord technique institué entre le Cameroun, le Gabon, la Guinée Équatoriale et Sao Tomé et Príncipe, cet organe est dédié à la surveillance pour une pleine sécurisation du le Golfe de Guinée. Pour l'opérationnalisation de ses missions, le CMC est appuyé par l'état-major régional de la Force Multinationale de l'Afrique centrale

⁷⁹ Massogui, "2^e temps du périple...", p. 98.

⁸⁰ *Ibid.*

(FOMAC) et assure la planification et la coordination des opérations du dispositif de sécurisation de la zone D par l'élaboration d'une stratégie de sécurisation fondé sur :

- un plan d'équipement et d'installation ;
- Un plan de surveillance ;
- un plan de formation contenant des règles d'entraînement et des procédures opérationnelles harmonisées ;
- la lutte contre les fléaux marins⁸¹.

Les activités du CMC sont liées aux plans d'opérations sécurité maritime dénommé SECMAR. Cette opération est initiée le 14 septembre 2009, marque le début effectif des activités du CMC. Le plan SECMAR est un plan de contrôle de la "zone D" qui bénéficie de l'appui des États membres. La marine nationale camerounaise y participe activement à travers de l'opération Galilée.

Ce plan s'est déroulé en plusieurs phases. La phase d'activation des centres des opérations Maritimes (COM) allant du 1^{er} au 14 septembre 2009. Cette phase a donné lieu à la mise en place d'un dispositif de veille stratégique, d'un échange de renseignements de source humaine, le fonctionnement du dispositif d'observation, de l'échange d'informations par un site internet protégé, d'un système radio interopérable et l'interconnexion des cellules opérationnelles avec les unités en mer⁸². La seconde phase, dite de regroupement (allant du 14 au 15 septembre 2009), a consisté au regroupement des patrouilles de chaque pays, au renforcement de la surveillance des rades et la sécurisation des installations côtières vulnérables. La troisième, est celle du lancement qui va du 16 septembre au 14 décembre 2009. Cette phase consiste au déploiement des unités dans les secteurs de la zone d'action, en la surveillance maritime et aérienne et au contrôle de la zone⁸³. La phase 4, dite de relève, qui est allé du 15 au 19 décembre 2009, a consisté en l'évaluation du SECMAR 1 et à la planification des opérations du SECMAR 2.

L'opération SECMAR 1 avait pour but d'assurer de façon permanente, conjointe et coordonnée, le contrôle de la zone D en vue de garantir la sécurité et la sûreté la navigation maritime, à partir du 14 septembre 2009, pour une durée de trois mois. Alors que l'opération SECMAR 2 quant à lui, était dédiée à la mise en œuvre du protocole relatif à la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux en mer conclu le 24 octobre 2009 pour la surveillance communautaire, en vue de garantir la libre circulation des personnes et des biens. Ces deux opérations ont permis une reprise en main de la situation sécuritaire dans la "zone D". Les

⁸¹ Massogui, "2^e temps du périple...", p. 98.

⁸² Tedongmo, "Piraterie maritime ..." pp. 209-210.

⁸³ Il faut dire que la surveillance maritime, aérienne et le contrôle de la zone, devrait se faire 10 jours par mois par patrouilleurs.

efforts du CMC ont permis de dissuader les pirates, d'arraisonner des navires susceptibles de pratiquer la pêche INN et de neutraliser les réseaux de contrebande plurielle. A titre d'illustration, le CMC et la marine camerounaise avaient conjointement mené le 08 octobre 2014, une action qui avait permis d'arrêter le remorqueur suspect Bibiana, dévoué dans la prédation maritime au large des côtes camerounaises⁸⁴. Cette réponse conjointe menée par la marine nationale et le CMC, a permis de dissuader les pirates et de tranquilliser le climat sécuritaire dans l'espace maritime sous-régional.

La piraterie dans le bassin camerounais ne s'est pas faite sans conséquence. Elle a entraîné une baisse relative des activités portuaires. Du fait des risques encourus sur les activités maritimes et portuaires, la piraterie a suscité une réaction de l'État. Celui-ci a tout fait de renforcer sa présence en mer et sécuriser ses approches maritimes. Il a institué certains aménagements juridiques qui ont servi de base à la réponse sécuritaire de la marine nationale. Cette réponse s'articule autour des missions de détection, de contrôle, de sauvegarde et de répression de la piraterie maritime. Cependant, l'action singulière de la marine a eu des effets limités. C'est pourquoi, elle s'est accompagnée de l'appui d'acteurs multiformes.

⁸⁴ Ndong Atok, "Intégration régionale ...", p. 286.

**CHAPITRE IV : PARTICIPATION DE LA MARINE DANS LA LUTTE
CONTRE LA PIRATERIE : BILAN, LIMITES ET PERSPECTIVES**

Les stratégies déployées par la marine camerounaise pour lutter contre la piraterie maritime ont été (plus ou moins) salvatrices. Elles ont permis de réduire l'impact des manifestations directes du phénomène sur le commerce, le transport et l'économie maritime. D'ailleurs, depuis 2011, la situation sécuritaire au large des côtes camerounaises connaît une certaine accalmie, accalmie qui confirme l'efficacité répressive de ce corps contre cette menace. Toutefois, depuis 2018, les rapt pirates se sont de nouveau signalés dans le bassin camerounais. Ceux-ci tendent à prouver le spectre d'une menace qui persiste. Par ailleurs, ils révèlent aussi le caractère limité de la riposte répressive. D'où la nécessité de s'interroger sur l'efficacité de la réponse sécuritaire des forces de la marine nationale. À cet effet, quels sont les écueils rencontrés et comment les remédier ? Autrement dit, quelles sont les solutions à envisager ? Le présent chapitre tentera de répondre à ces questions en dressant d'abord une analyse bilancielle de l'action sécuritaire de la marine, ensuite les limites et enfin les perspectives.

I- BILAN ET LIMITES DE LA REPOSE SECURITAIRE DE LA MARINE NATIONALE (1990-2018)

Le bilan des travaux effectués par la marine nationale ne peut se justifier que par l'exigence du résultat inhérent à toute stratégie. Comme l'a remarqué avec beaucoup de justesse le premier ministre anglais Winston Churchill, "quelle que soit la beauté de la stratégie, (on doit) occasionnellement en regarder les résultats"¹. Pour dire en effet que l'intérêt d'une stratégie réside dans l'optimisation du résultat. Dans le cadre de la croisade contre la piraterie et l'insécurité, la stratégie de la marine s'est révélée assez payante et décisive puisque ce corps a été au rendez-vous des enjeux sécuritaires. Toutefois, il est utile de préciser que l'efficacité répressive recherchée reste tout de même limitée.

1- Une marine au rendez-vous des enjeux sécuritaires

Grâce à son dispositif de surveillance, de détection et de répression, la marine nationale à améliorer la situation sécuritaire dans les espaces maritimes national et sous-régional. Nulle ne doute que dans cette entreprise de sécurisation, la marine ait été au rendez-vous des défis et enjeux.

¹ Cité par J. Henrotin, *Les fondements de la stratégie navale au XXI^e siècle*, p. 204.

1.1 Une marine à la hauteur du challenge posé par la piraterie

Comme on l'a relevé plus haut, le bilan est toujours inhérent à la stratégie. Autrement dit, dans l'optimisation du résultat. Le dispositif de la marine (épaulé par le BIR côtes) a été essentiel, voire décisif dans la neutralisation des formes métastatiques de la piraterie. En tant que cheville ouvrière de la sécurité maritime et pilier de la résilience nationale contre la piraterie, la marine a joué un rôle essentiel dans la surveillance, la protection et la défense du littoral, mais aussi dans la répression des gangs pirates.

Pour transformer les eaux camerounaises et celles de la sous-région en un couloir de navigation sécurisé, la marine nationale s'est inspirée des expériences menées ailleurs. A ce titre, l'expérience du détroit de Malacca a été essentielle. En effet, les réponses sécuritaires menées contre la piraterie en Indonésie comme en Malaisie, se sont articulées autour des patrouilles coordonnées. Mais par la suite, ces pays ont opté pour une réponse communautaire suite à la signature (insuffisante) le 2 août 2005 à Kuala Lumpur. Cet accord prévoyait une surveillance aérienne et des patrouilles conjointes². La constance des efforts menés par ces pays a abouti à la régression, l'assoupissement sinon l'interruption des actes de piraterie et brigandage depuis 2008. D'ailleurs, cette région a perdu son leadership en tant qu'épicentre mondial de la piraterie maritime³.

Les stratégies mises en place par la marine pour endiguer la menace pirate ont (bien que relativement) donné des résultats probants. Dans les années 1980, pour neutraliser les actes de cambriolage et la pêche à la dynamite au niveau des champs pétroliers situés à proximité du bassin camerounais, la marine, sous l'impulsion du gouvernement, a lancé l'Opération "Dynamite 1". Cette opération consistait à surveiller de manière constante et permanente les champs pétroliers chaque soir à partir d'une vedette et un trinôme de fusiliers marins posté au niveau des plates-formes choisies de manière aléatoire⁴. A l'époque, ces menaces exprimaient de manière assez symptomatique le contenu des actes relevant de la piraterie sur bassin camerounais. Cette initiative a été relativement salutaire puisque le banditisme maritime avait baissé durant cette période. Toutefois, avec le déclenchement de la guerre entre le Nigéria et le Cameroun à Bakassi, l'opération s'est interrompue. L'essentiel des moyens opérationnels déployé contre les actes de piraterie ont été réorienté vers la défense territoriale qui était considéré l'enjeu du moment⁵.

² Ndong Atok, "Intégration régionale maritime ...", p. 281.

³ *Ibid.*

⁴ Ntuda Ebodé, " La nouvelle posture ...", p. 83.

⁵ Ngoula Penda, Douala, le 19 Juin, 2020.

Par la suite, c'est-à-dire durant les années 2006 et 2007, la piraterie s'est de nouveau signalé. Cette résurgence et maturation du phénomène a fait de nouveau réagir le gouvernement qui, à travers l'opération "Galilée", a apporté une réponse sécuritaire à la menace. L'opération "Galilée" a été complétée par le déploiement des forces du BIR Delta. Le BIR a complété le dispositif par des missions de surveillance et de protection. Disposant d'un personnel de qualité et des moyens opérationnels, les forces du BIR ont soutenu la riposte sécuritaire de la marine nationale. Fidèle à la posture défensive et à la philosophie réactionnaire de l'État camerounais, l'action conjointe de ces deux corps a généré un impact dissuasif. Frédéric Massogui semble le confirmer en ces termes :

Depuis le mois de mars 2011 et l'attaque de l'agence Ecobank de Bonabéri à Douala, plus aucun acte de piraterie n'a été perpétré dans la zone de responsabilité terrestre et maritime de la deuxième région militaire interarmées. Résultat atteint grâce aux actions combinées de la marine et du BIR côtes⁶.

Cette citation, révèle en substance l'impact de l'action du dispositif combiné des forces chargées de la sécurité maritime qui, partagé entre une défense côtière (BIR) et une défense hauturière (marine), a resserré l'étau sur les gangs pirates qui écument les eaux camerounaises. A ce titre :

Le dispositif de sécurité maritime à plusieurs échelons ; avec la marine nationale patrouillant au large, la Force du BIR plus près des côtes, un réseau de sémaphores, de capteurs électromagnétiques et acoustiques situé le long du rivage, détecte et dissuade les intrusions, filtre et contrôle les mouvements dans l'espace maritime camerounais, au point où les malveillants en auront déduit que si la possibilité existait d'y entrer, les chances d'en ressortir étaient pratiquement nulles⁷.

Entre 2007 et 2011, Bakassi passait pour une zone hébergeuse de pirates, c'est-à-dire leur zone replis géostratégique. Mais les patrouilles incessantes et les opérations de pistage de la marine nationale comme du BIR Delta et dans cette zone, ont dissuadé ces derniers si bien que cela a conduit à l'assoupissement de leurs activités. C'est du moins ce que semble dire le colonel Roger Belinga, commandant du BIR-côte de Man'owar bay en ces termes :

Depuis les Accords de Greentree de 2006 reconnaissant la camerounité de Bakassi, des groupes irrédentistes se sont signalés à l'instar des Bakassi Freedom Fighters, Africa marine commando etc. C'était en réalité des groupes de prédateurs dont le potentiel de nuisance est à ce jour réduit à moins de cinq pour cent⁸.

Au plan sous-régional, spécifiquement au niveau la zone "D", la participation de la marine dans la lutte contre la piraterie est aussi remarquable et lisible. En effet, depuis la mise en place du CMC, organe sous-régional de lutte contre la piraterie composé du Cameroun, du Gabon, de la Guinée et de Sao-Tomé Principes⁹, l'espace maritime de cette zone s'est

⁶ Ntuda Ebodé, " La nouvelle posture ...", p. 96.

⁷ Massogui, "2^{ème} temps du périple...", p. 99.

⁸ R. Bélinga cité par Massogui, "2^{ème} temps du périple...", p. 98.

⁹ Accord technique entre la CEEAC et les Etats du Cameroun, du Gabon, de la guinée Equatoriale et Sao-tomé et Principes qui engage la surveillance et la sécurisation du la zone D par ces pays.

transformé en un véritable complexe de sécurité. La hausse de la fréquence d'actes de brigandage et de prise d'otages depuis 2009 a permis la concrétisation d'un régionalisme sécuritaire dans lequel, la marine nationale, joue mensuellement sa partition dans la surveillance, la sauvegarde et la défense de l'espace maritime sous-régional. La marine accompagne en effet le CMC dans ses missions régaliennes ceci par le biais des patrouilles mixtes, régulières et conjointes notamment au niveau des point d'ancrage et en haute mer. Les forces navales du Cameroun se sont également mobilisées dans le cadre de la réalisation des plans SECMAR 1 et SECMAR 2, deux opérations de sécurisation qui se sont avérées décisives dans la pacification des eaux maritimes d'Afrique centrale comme le confirme le tableau ci-dessous.

Tableau 5 : Situation sécuritaire dans les eaux territoriales et maritimes du Cameroun et de la zone D

Périodes	Nombre d'attaques	Tues	Blessés	Prises d'otages
2009	40	05	08	04
2010	16	06	05	15
2011	09	14	08	11
2012	02	00	00	00
2013	13	01	01	13
2014	04	00	00	03
2015	02	03	00	01
2016	01	00	00	00
2017	02	01	01	05
Depuis le 1 ^{er} janvier 2018	01	00	00	03
Total général	90	30	23	53

Source : CMC.

À l'analyse de ces statistiques, il est de loisible de constater que les actes relevant de la piraterie ont largement diminué depuis le pic des attaques observé en 2009. En effet, l'on assiste progressivement à un étiage des actes de pillage, des meurtres et des prises d'otages. Cette tendance baissière confirme sans doute l'impact dissuasif de la riposte répressive de la marine soutenu par d'autres acteurs (BIR et CMC. En 2010, le nombre d'attaques enregistrées dans la zone était de 16. Ce qui traduit une réduction d'environ 60% des rapt pirates. En 2012 et ce de manière anecdotique, l'on seulement enregistré seulement deux attaques pirates. Ce qui prouve nettement que la tendance actuelle à la piraterie est au relâchement.

Toutefois, en 2013 le phénomène à nouveau repris une courbe ascendante. Cette relative hausse des activités pirates est lié au contexte d'insécurité qui prévaut dans le golfe de Guinée. Ainsi, il est à préciser que si l'on s'en tient aux statistiques relevés par Bureau Maritime International (BMI) en 2013, le golfe de Guinée a surclassé le très surveillé bassin somalien en nombres d'attaques, soit 966 pour le premier contre 861 attaques pour le second. On peut donc en déduire que cette relative flambée des attaques est consubstantielle au contexte "piratogène" que connaît la région.

Mais très vite et sous la diligence des Nations Unies, a été organisé dans la capitale camerounaise un sommet international pour échafauder un " plan de bataille" contre la piraterie qui par ailleurs, est perçue comme "l'ennemi premier" de l'économie bleue. Il fallait dépasser les approches sectorisées (individualisées) souvent peu efficace voire tout simplement contreproductives dans l'efficacité de la réponse sécuritaire. Ainsi, entre le 24 et le 25 juin 2013, 13 délégations de chefs d'États et gouvernements¹⁰ ont été réunis dans la citée capitale de Yaoundé pour mettre en place une stratégie communautaire de lutte contre l'hydre-pirate. Au sorti de cette convocation, les Etats-partis ont mis en place un instrument interrégional appelé le Centre Interrégional de Coordination (CIC).

Par ailleurs, une batterie de mesures ont été prises et consignées dans ce qui conviendrait d'appeler la "Déclaration de Yaoundé". Il s'agit entre autres de : la mise en place des stratégies nationales de lutte contre la piraterie, de l'établissement des structures de coordination de l'État en mer, de la mise sur pied au niveau national de mécanismes d'autofinancement, de l'acquisition et la maintenance du matériels au niveau des différents rivages, de la mise sur pied d'une force navale internationale et enfin de l'harmonisation des cadres juridico-institutionnels entre les États membres. Yaoundé a donc introduit un code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes illicites perpétrés dans l'espace maritime du golfe de Guinée¹¹. De plus, il a été décidé d'un code de conduite, lequel précise les modalités d'intervention, de partage de responsabilités et d'organisation des politiques de répression contre la criminalité maritime en Afrique centrale et occidentale¹². C'est fort de cela que de nouveau la piraterie a connu une phase de recule dans les côtes d'Afrique centrale à partir de 2014. Le phénomène semble donc devenu dérisoire si bien que depuis 2015, il oscille entre une ou deux attaques par an. Et depuis le 1^{er} janvier 2018, on note à peine une seule attaque.

¹⁰ Il s'agit entre autres du Cameroun qui a été par ailleurs le pays hôte, le Tchad, le Gabon, le Togo, le Bénin, le Burkina Faso, Sao-Tomé et Príncipe, le Nigéria (épicerie de la piraterie), le Niger, le Congo Brazzaville, la Guinée Équatoriale et les chefs de délégations...

¹¹ Diplomatie, "Sécurité maritime et développement en Afrique", n° spécial, 13 Octobre, 2017, p. 1.

¹² *Ibid*, pp. 1-2.

De ce qui précède, on peut déduire que le renforcement de la couverture sécuritaire à travers les patrouilles individuelles (celles de la marine camerounaise) et collectives (dans le cadre du CMC) a permis de rétablir un climat de confiance et de sérénité au plan sécurité maritime.

En somme, dans le cadre de l'offre sécuritaire nationale et internationale, la marine camerounaise a su jouer sa partition. Ceci traduit de sa part une certaine proactivité. Lorsqu'on observe la tendance actuelle, l'on est tenté de corroborer l'hypothèse d'une éradication effective du phénomène de la piraterie d'ici la prochaine décennie. Toutefois, bien que la marine nationale offre satisfecit dans le cadre de sa lutte contre la piraterie et le brigandage, elle est aussi active dans la neutralisation des autres formes de criminalités.

1.2 Une marine au rendez-vous de la lutte contre la contrebande plurielle

La piraterie est généralement associée à d'autres formes de criminalité. L'intrication d'intérêts entre celles-ci, débouche sur la systématisation des réseaux mafieux¹³. En effet, la généralisation des filières du *bunkering* au Nigéria a conduit à l'émergence du marché noire de *funjé*¹⁴ au Cameroun. Les réseaux de contrebande souvent parrainé par les groupes pirates, desservent l'or noir sur le sol camerounais. Raffiné illicitement par de petites unités clandestines, le pétrole est revendu sur le marché local et parfois à vil prix¹⁵. Ce qui a parfois handicapé les stations-services, créant un sérieux manque à gagner pour l'État camerounais. Le tableau ci-dessous donne un aperçu global de l'impact des flux d'essence nigériane sur l'économie camerounaise.

¹³ Lamour de Caslou. S, 45 ans (environ), coopérant français et responsable de l'AEM à l'ESIG, Yaoundé, 10 mars, 2021.

¹⁴ Autre appellation locale du pétrole frelaté.

¹⁵ Tedongmo, "Piraterie maritime et...", p. 161.

Tableau 6 : Manque à gagner pour l'État camerounais face aux flux d'essence nigériane (1989-1996)

État camerounais	Manque à gagner	% Taxes produits pétroliers	% Taxes Spéciales sur les produits pétroliers	% Taxes biens et services	% Revenu total
88/89	7 305 462 356	17,4	28,8	5,5	1,3
89/90	13 224 759 720	34,8	/	9,4	2,8
90/91	13 203 488 262	37,7	55,9	10,7	26
91/92	9 427 143 795	32,5	/	8,3	1,9
92/93	3 422 944 996	11,0	/	3,0	0,8
93/94	3 277 330 532	9,1	11,9	2,9	1,0
94/95	2.670.416 567	6,8	10,4	/	/
95/96	4.436.336.187	/	11,2	/	/

Source : J. V. Ntuda Ebode, "La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée", in J.V. Ntuda Ebode (sd), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2010, p. 68.

La contrebande qui a cours au Cameroun affecte grandement les zones transfrontalières du Sud-Ouest et du grand Nord. Selon le rapport du Groupement Interpatronal du Cameroun (GICAM) cité par Benjamin Augé, "La contrebande dans le grand Nord est très ancrée dans les mentalités et dans les mœurs et est un phénomène connus de tous. Pire encore, c'est un phénomène normal et toléré par tout le monde"¹⁶. En effet, la quantité journalière du pétrole frelaté nigérian qui entre illicitement sur le territoire camerounais est estimée à 5,41 millions de litres pour les deux provinces (aujourd'hui) du Nord du pays, soit 21,64 millions de litres par semaine¹⁷. Cette quantité, est équivalent à 1/5 de la distribution totale de la SCDP et constituerait une perte d'environ 13 milliards de FCFA en termes de part de marché et 5 milliards de taxes perdus par l'État¹⁸. Des pistes de contrebande existeraient même dans cette partie du pays¹⁹. Cette contrebande pétrolière transfrontalière alimente certaines filières politiques irrégulières comme le MEND ou le BBF, qui mobilisent les ressources financières issues de cette activité, pour fomenter des insurrections²⁰.

Pour dire que la contrebande représente un défi de taille qui requiert une attention particulière de la marine camerounaise. Ce fléau inquiète aussi bien que la piraterie. Il semble même que, la contrebande constitue le "socle granitique" de la piraterie. En, la contrebande de

¹⁶ Augé, "Pillage et vandalisme... ", p. 158.

¹⁷ Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 162.

¹⁸ E. Dipanda, "Cameroun : commerce illicite-des chiffres qui font peur", *Mutations*, 29 octobre 2008, <http://fr-allafrica.com/stories/200810300509.html> (consulté le 10 août 2018).

¹⁹ Benjamin Augé relève qu'à chaque ville camerounaise correspond une ville nigériane : Gaschiga et Dourbeye pour Garoua, Fotokol pour Kousseri et Limani-Banki pour Maroua.

²⁰ Augé, "Pillage et vandalisme... ", p. 54.

même que la pêche illicite sont des excroissances de la prédation maritime. Puisque, les produits volés en mer, sont souvent injecté dans les circuits du marché noir à travers la contrebande. Par ailleurs, certains chalutiers détournés dans le cadre de la piraterie, sont parfois utilisés dans les activités de pêches illicites.

La contrebande est la fois une activité à terrestre et maritime. C'est une pratique à laquelle les populations vouent une certaine familiarité. Son développement est lié à la difficulté du gouvernement camerounais à couvrir la demande pétrolière dans le pays²¹. Ainsi, pour satisfaire à l'exigence de la demande en carburant, les populations ont dû elles-mêmes trouvé des alternatives peu orthodoxes et parfois criminelles comme la contrebande. L'insécurité économique que génère de ce fléau a conduit à une réaction sécuritaire prompt de la marine nationale aux niveaux des frontières (terrestres comme maritimes). Pour l'optimisation de l'efficacité répressive, une synergie d'action a été mise en place entre la marine et la douane. Celle-ci a permis d'appréhender une gamme importante de produits illicite comme l'atteste les images suivants.

Planche n° 7 : interception d'un réseau de contrebande du riz dans le rivage camerounais par la marine



Source : AMD.

²¹ L'Etat nigérian, bien que producteur de pétrole, ne bénéficie pas des avantages liés à ce statut. Malgré les subventions étatiques, les quatre raffineries nigérianes ne parviennent pas à couvrir les besoins des populations estimés à 312 barils par jour en 2006. De plus, l'annonce de l'arrêt des subventions pour le pétrole importé, qui aurait coûté 4.3 milliards de dollars à l'Etat pour la seule année 2008 avec des incidences sur le prix à la pompe n'est pas pour arranger les choses.

Planche n° 8 : interception les trafiquants d'ivoires dans les eaux camerounaises par les forces de la marine nationale



Source : AMD.

Planche n° 9 : interception d'un réseau de contrebande du pétrole frelaté (zoua-zoua) par les forces de la marine



Source : AMD.

Ces images rendent bien compte du caractère pluriel de la contrebande (à la fois pétrolière et alimentaire) qui affecte les frontières camerounaises mais aussi de la vigilance qu'affiche les forces chargées de la sécurité. En effet, c'est dans le cadre de l'opération

dénoté "HALCOMI"²², initiative sécuritaire conjointement menée par la marine nationale et les Douanes, qu'ont été appréhendés et interceptés ces produits. Cette opération vise à réduire l'impact du trafic illicite sur le sol camerounais. Parmi la gamme de produit illicite qui a été intercepté on peut relever les sacs plastiques, les défenses d'éléphants et les sacs de riz et autres produits issue de la circulation frauduleuse²³. Si dans le cadre de la lutte contre des trafics divers on observe une certaine résilience des éléments de la marine nationale, qu'en est-il donc de la pêche illicite ?

1.3 Une marine au rendez-vous de la lutte contre la pêche INN

La pêche illicite peut se définir comme étant une pêche qui s'opère en dehors des lois et législations des Etats et organisations de gestions de pêche. Elle couvre de nombreuses activités telles que "la pêche non autorisée dans la ZEE et les zones couvertes par les organisations régionales de gestions de pêches, la prise des espèces jeunes et protégées, l'utilisation des engins prohibés et la non déclaration des prises"²⁴. Ce phénomène génère une double conséquence économique pour l'Etat : l'insécurité alimentaire et les pertes économiques.

Au Cameroun, les populations riveraines et celles de l'arrière-pays vivent essentiellement du poisson qui leur procure des protéines et des valeurs nutritives. Or, la pêche illicite, prive celles-ci d'un tel approvisionnement²⁵. Ce qui conduit tout logiquement une à insécurité alimentaire. Au-delà du souci alimentaire, la pêche illicite a par ailleurs drainé certaines pertes économiques à l'Etat du Cameroun. A ce titre, elle est à la fois un enjeu et un défi de sécurité. Face à ce challenge, l'instrument sécuritaire de l'Etat qu'est la marine nationale, a renforcé ses missions de surveillance et de police de pêche pour mettre en déroute de nombreux chalutiers. Ces missions lui ont permis de visiter, d'identifier, d'interroger et dérouter de nombreux chalutiers en situation de pêche illicite au niveau des ports de Douala, Limbé et Kribi²⁶. L'image ci-dessous en est une parfaite illustration.

²² Opération dénoté "halte au commerce illicite" mené par la marine et les douanes pour neutralisé les produits issus de la contrebande et du narcotrafic.

²³ F. A. Ngangwa, " La zone hauturière du littoral camerounais au cours de l'année 2016 : actions régaliennes significatives menées par la Marine nationale", in *Honneur et Fidélité*, décembre 2016, p. 113.

²⁴ C. S. Atonfack Guemo, "La gestion concertée des ressources halieutiques dans la CEEAC zone D : état des lieux et perspectives", in J. V. Ntuda Ebodé (dir), *La gestion coopérative des ressources transfrontalières en Afrique centrale : quelques leçons pour l'intégration régionale*, Yaoundé, Friedrich Ebert Stiftung (FES), 2011, pp. 61-98, p. 67.

²⁵ Ndong Atok, "Intégration régionale maritime...", p. 121.

²⁶ Mékinda, Douala, le 26 juillet 2020.

Planche n° 10 : Forces de la marine interceptent un chalutier en flagrant délit de pêche INN



Source : AMD.

Spécifiquement durant l'année 2016, la marine nationale a intercepté, arraisonné et dérouter plus d'une vingtaine de chalutiers en flagrant délit de pêche illégale dans le littoral camerounais. Ces actions ont permis de renflouer les caisses du trésor public à hauteur de centaines de millions de Francs CFA²⁷. Ces "biens sécuritaires" offerts par la marine nationale en preuve de façon indirecte, qu'elle est un acteur essentiel de l'émergence de l'économie camerounaise.

Par-delà de la lutte contre la pêche illicite, la contrebande et la piraterie, la marine s'active aussi dans le sauvetage maritime, celui relatif aux personnes en détresses durant les moments de crues et les opérations de repêchage en mer²⁸. Par cet investissement sécuritaire, la marine nationale apparait comme le pilier de la résilience nationale contre la piraterie et l'insécurité maritime.

Au demeurant, malgré cet investissement louable à plus d'un titre, l'efficacité répressive de la marine camerounaise dans le cadre de la restauration de l'ordre sécuritaire dans le bassin camerounais (en l'occurrence en ce qui concerne la lutte contre la piraterie), reste cependant inachevée au vue de nombreuses contraintes.

²⁷ Atonfack Guemo, "Marine nationale et émergence ...", pp. 109-110.

²⁸ Ngangwa, " La zone hauturière du littoral ...", p. 113.

2- Les contraintes de l'efficacité répressive

Les succès des pirates, bien que relatifs, semble avoir mis au bout du jour les limites opérationnelles et sécuritaires de la marine camerounaise. Ces carences opérationnelles se justifient par bon nombre de facteurs. D'abord, l'incompréhension de la menace, ensuite le déficit des moyens et la fragilité du dispositif, et enfin le manque de communication entre les acteurs (opérant en mer) et de nombreux contentieux (latents ou manifestes) existants entre les États. Ces derniers créés un environnement peu favorable à la fluidité du droit de poursuite crucial dans la lutte contre la piraterie.

2.1 L'absence de moyens et la porosité du système de surveillance

Entre 2007 et 2011, la piraterie a atteint son pic. On peut dire sans risque de se tromper cette relative période passe pour être "l'âge d'or" de la piraterie au large du bassin camerounais. C'est durant cette fourchette temporelle l'on a vu l'incapacité de la marine nationale à produire une réponse satisfaisante contre la piraterie. Pendant ce laps de temps, la marine camerounaise comme la plupart des marines des pays riverains du Golfe de Guinée, a été mise en difficulté face aux assauts répétés des pirates. Il n'est pas exagéré de penser que celles-ci ont été débordées, voire dépassées par le génie dont a fait montre les hommes cagoulés. Bien que les attaques réussies par les pirates soient assez relatives, celles-ci confirment néanmoins la fragilité, sinon la porosité du dispositif de surveillance des forces de la marine nationale.

De jours comme de nuits, depuis leurs bases arrières et passant par leur principal couloir de mobilité situé entre l'île de Bioko et la bande côtière nigéro-camerounaise²⁹, les pirates ont perpétré de façon ciblées ou aléatoires (et parfois sans être inquiétés) de nombreuses attaques contre les chalutiers, tankers, supply et dans une certaine mesure les établissements bancaires situés à proximité des cités côtières. L'exemple le plus éloquent est l'attaque du 28 septembre 2008. En effet, certains hommes cagoulés lourdement armés avaient pris d'assaut la principale zone pétrolière du pays depuis la mer. Empruntant la voie fluviale en pirogues, ils ont, pendant plus de trois heures de temps, braqué et emporté une somme d'environ 250 millions de franc CFA dans plusieurs établissements bancaires³⁰. Cette attaque révèle en effet le génie des pirates. Astucieux, intelligents et malins, ils ont contourné le dispositif de surveillance, empruntant la voie fluviale pour attaquer. Les pirates ont recouru à l'asymétrie, évitant une confrontation directe avec les forces chargées de la sécurité. Ceci traduit chez eux une certaine "rationalité" fondé sur l'analyse du risque.

²⁹ Ndutumu, *La géopolitique maritime ...*, p. 105.

³⁰ Ondo, "Sociologie du corps ...", p. 315.

Par ailleurs, une autre attaque d'envergure accompagnée de prise d'otages a été perpétrée au large de Bakassi³¹. Le 18 mars 2011, un établissement bancaire dans la ville côtière de Douala en l'occurrence ECOBANK, a fait les frais d'un acte de piraterie³². Ces rapt pirates révèlent au bout du jour les errances sécuritaires et les largesses du dispositif de surveillance.

Après l'attaque 28 septembre, on a assisté à une explosion d'actes de violences et de prédation sur le littoral camerounais³³. L'augmentation du débit des actes de piraterie confirme outre mesure l'impuissance (relative) des forces maritimes, mais également le manque de pragmatisme de l'État³⁴. L'impuissance observée pourrait être lié à une incompréhension de la menace et à des faiblesses opérationnelles. Ce qui tout logiquement confirme certaines carences sécuritaires. Faiblesses qu'il faille tout de même relativiser.

En effet, dans un contexte de problèmes d'effectifs et de moyens, il était difficile pour ces forces de la marine nationale d'accomplir sereinement leurs tâches. D'ailleurs, ne connaissant ni le centre de gravité, ni les modes opératoires et encore moins les itinéraires et les zones de caches gangs pirates, il était difficile pour elles d'appriivoiser ces bandits. Par ailleurs, avec un espace maritime aussi étendu à surveiller conjugué au déficit de moyens et l'inadéquation du cahier des charges³⁵, impossible de parler proprement d'incompétence des forces.

De plus, les bâtiments de combat mis à la disposition de la marine nationale manquaient cruellement d'autonomie. Ce qui avait pour effet de limiter la capacité du déploiement en mer. Plus encore, les navires étaient parfois confrontés aux problèmes de réparation. Ce qui a somme toute conduit à des limites opérationnelles. Or, à *contrario*, les pirates eux disposaient de moyens "modernes" et rapides comme les *Flying Boats* type Yamaha équipés de moteurs de 75 CV³⁶. Ces moyens leurs ont permis d'attaquer et de se replier en toute facilité devant la lenteur des "vecteurs" de la marine. Pour dire qu'il y a eu un "déséquilibre dans le rapport de force à l'avantage malheureuse des pirates"³⁷. Ce déséquilibre a permis à ces derniers d'enregistrer certains succès dans leurs entreprises ubuesques. Toutefois, avec l'acquisition des nouveaux moyens (les embarcations rapides) et le renforcement des capacités des forces, l'on a assisté à un basculement du rapport. La marine a pu inverser la tendance et rectifier le tir.

³¹ Durant l'attaque en question, les pirates ont fait 10 otages. Soit sept français, deux camerounais et un tunisien

³² Ukeje et Mvomo Ela, *Approche africaine de ...*, p. 17.

³³ Selon les statistiques du CMC, cité plus haut, de 2009 à 2012, le nombre des attaques pirates est d'environ 57.

³⁴ Ce manque de pragmatisme n'est pas une exception camerounaise, mais traduit le contexte global des marines africaines en question. Lire Riols, "Piraterie et brigandage ...", p. 61.

³⁵ Ondo, "Sociologie du corps militaire ...", p. 316.

³⁶ Anonyme, "Piraterie et crime organisé ...", p. 12.

³⁷ *Ibid.*

Par ailleurs, l'autre problème est lié à la surveillance par radar avec système AIS. Ce type de surveillance ne prouve pas toujours son efficacité. Bien que utile, ce procédé présente néanmoins un défaut. En effet, l'un des effets pervers de ce système, est qu'il émet à des intervalles réguliers par VHS quasiment en temps réels à l'intention des centres opérationnels de surveillance côtières. Il suffit juste que les pirates repèrent la fréquence à laquelle il émet, pour trouver une parade et perpétrer à nouveau leurs actes de banditisme³⁸. Au-delà de la porosité du système de surveillance, le caractère relatif de l'action sécuritaire de la marine résulte aussi de nombreux problèmes communicationnels

2.2 Des déficits communicationnels

L'autre défi qui a réduit à la performance sécuritaire de la marine nationale contre la piraterie est le manque ou l'insuffisance de communication entre les acteurs. Ce manque ou cette insuffisance de communication entre les acteurs opérants dans le champ maritime a souvent limité bonne marche des ripostes répressives. En effet, dans la lutte contre la piraterie, la communication joue un rôle crucial sinon décisif car elle optimise l'efficacité de la réponse sécuritaire. A ce titre, elle doit être gérée de façon synergique et engager une réelle collaboration entre tous les acteurs du secteur maritime. Seulement, dans le cadre de certaines opérations anti-pirates, l'on a souvent constaté une gestion plus ou moins sectorisée de l'information maritime entre ces acteurs (marine nationale, BIR Côte, douane etc.). Ce qui s'est souvent avéré contre-productif dans l'optimisation de l'efficacité sécuritaire³⁹. Cette insuffisance ou manque de collaboration traduit un "manque d'éveil stratégique"⁴⁰ chez les acteurs.

Par ailleurs, le système d'alarme et de communication mis à disposition des différentes flottilles dans le cadre de la surveillance maritime s'est parfois trouvé défectueux. Ce qui a fragilisé la fluidité ou la mobilité de l'information et, par voie de conséquence, l'efficacité de la riposte. En effet, comme l'a si bien révélé Gabriel Marchand, la surveillance par radar avec système AIS dans le cadre du code ISPS au niveau du port n'est pas toujours efficace contre la piraterie⁴¹. Or, le dispositif de surveillance produit par les centres opérationnels de surveillances côtières se fonde sur ce type de système. Un tel dispositif présente cependant un inconvénient : les brigands peuvent le pirater et perpétuer les actes délictuels.

³⁸ Marchand, "Vers des eaux tumultueuses ...", p. 72.

³⁹ Owono, 31 ans, marin, Limbé/BANL, 28 Juin 2020.

⁴⁰ Nkotto, "sécurisation et gestion ...", p. 34.

⁴¹ Marchand, "Vers des eaux tumultueuses...", p. 72.

Aussi, il faut déplorer le manque d'équipement de dernière génération. Une bonne surveillance, nécessite l'acquisition des moyens modernes, en occurrence les drones. A cela, se greffe d'autres problèmes, notamment l'insuffisance de la couverture radar, le manque de connexion internet et l'absence de couverture aérienne. Ces carences fragilisent la surveillance et par ricochet, la couverture sécuritaire⁴².

En effet, une couverture aérienne est nécessaire dans la surveillance maritime. D'ailleurs, les études stratégiques révèlent bel et bien qu'une présence aérienne optimise l'efficacité du dispositif de surveillance. A ce titre, les aéronefs sont des instruments essentiels, puisqu'ils bénéficient un triple avantage : un long rayon d'action, une plus grande rapidité et une projection en surface⁴³. De même, cette couverture aérienne facilite le renseignement sur les positions ennemies, apporte un appui à feu aux troupes débarquées et l'aéromobilité, et permet d'accroître ses positions armées et prendre au dépourvu les gangs pirates ou les groupes criminels⁴⁴. En d'autres termes, une bonne couverture aérienne renforce la dissuasion. A l'inverse, une faible couverture réduit et limite celle-ci. En dehors des déficits communicationnels, la fragilité du droit de poursuite limite aussi l'efficacité de la participation sécuritaire de la marine nationale.

2.3 L'épineux problème du droit de poursuite

La question du contrôle de la frontière se décline de nos jours au pluriel. Autrement dit, c'est au cœur des relations diplomatiques que se situent les voies et moyens de lutte contre la piraterie et de contrôle durable des frontières maritimes. La solidarité et l'échange d'information entre nations sont donc essentiels. Cette solidarité est souvent mise à rude épreuve par la géopolitique de la méfiance et de la défiance réciproque qui a souvent caractérisé les rapports sociaux existants entre les pays du golfe de Guinée. Les rivalités et les tensions géopolitiques ont parfois eu raison de la coopération sécuritaire alors crucial dans la répression de la piraterie.

Les rapports interétatiques dans la région n'ont pas toujours été empreints de convivialité, d'amitié. Au contraire, ils sont teintés de contentieux historiques, des tensions latentes, des inimitiés politiques qui resurgissent de façon routinière, prenant parfois des tournures dramatiques. L'exemple le plus éloquent est celui du "nationalisme maritime"⁴⁵ du

⁴² Ndong Atok, S, 32 ans, Yaoundé, 2020.

⁴³ Ndutumu, *La géopolitique maritime ...*, p. 134.

⁴⁴ Ndong Atok, "L'intégration régionale ...", p. 293.

⁴⁵ Le "nationalisme maritime" est utilisé par L. Lucchini et M. Voegelé, *Les Etats et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation française, 1977. Ce concept désigne l'attitude agressive et belliqueuse qui

Nigéria à Bakassi entre 1993-2008. A côté de cela, on note certaines tracasseries politico-diplomatiques subies par la délégation camerounaise au niveau de l'aéroport de Malabo en marge du sommet sur les questions de sécurité en Afrique Centrale entre le 24 et 25 février 2000⁴⁶. Ces situations sont le thermomètre d'une crise de confiance dans les relations existant entre les Etats riverains du Golfe de Guinée.

La Guinée Équatoriale a toujours soupçonné le Cameroun de visées impérialistes et déstabilisatrices envers son régime. Cette suspicion l'a, par ailleurs, poussé à se positionner en faveur du Nigéria dans la dispute souveraine qui l'a opposé au Cameroun sur le problème de Bakassi⁴⁷. Par ailleurs, le pays a expulsé massivement des ressortissants camerounais de son territoire⁴⁸. Cette expulsion remet au bout du jour les tribulations diplomatiques qui prévalent dans sous-région, tribulations qui sapent grandement le droit de poursuite et fait le jeu de la piraterie.

En outre, la CEEAC dispose bel et bien un droit de poursuite entre ses Etats membres. Celui-ci offre, offre la possibilité aux marines de la région à travers les eaux territoriales et maritimes de chaque pays tiers, en l'occurrence dans la "zone D". Mais, il se trouve que certains différends frontaliers qui caractérisent les pays de cette sous-région et par extension du Golfe de Guinée, perturbent le droit de poursuite et nuisent grandement aux opérations anti-pirates⁴⁹. Le droit de poursuite souffre donc de blocages politiques. Blocages liés à la survivance des postures souverainistes et des conflits de leadership au sein des organisations et les États du Golfe de Guinée. Ces blocages entraînent des obstacles sécuritaires qui profitent aux activités des pirates. L'exemple, le cas le plus patent est celui du Gabon. Suite à une démarche unilatérale, le Gabon avait suspendu le droit de poursuite aux patrouilleurs de la marine camerounaise, retirant par ailleurs son navire de la patrouille mixte dans le cadre du CMC⁵⁰.

anime d'un Etat sur un autre dans le cadre de la conquête de la souveraineté au niveau des espaces maritimes. La nigérianisation ou l'invasion de Bakassi par le gouvernement nigérian participe de cet état de fait et illustre bel et bien cet état d'esprit.

⁴⁶ La délégation camerounaise fut retenue quelques moments par les services de sécurité de cet aéroport. Lire à ce sujet la thèse de Tedongmo, "la piraterie maritime et gestion...", p. 267.

⁴⁷ Alors que le Cameroun se débattait depuis 1994 pour affirmer sa souveraineté dans la zone de Bakassi, la Guinée Équatoriale le 30 mars 1999 a pris part dans le dossier Bakassi sous le couvert de la "protection de ses intérêts vitaux". Dans son allocution devant la CIJ, l'agent de la Guinée Équatoriale Ricardo Mangué Obama N'fube demanda à la cour de réfuter les positions camerounaises.

⁴⁸ Les brimades exercées contre les camerounais et les expulsions intempestives sont monnaie courante en Guinée Équatoriale. L'escalade a cependant été atteinte le 06 mars 2004 lorsque les camerounais vivants en Guinée Équatoriale sont l'objet d'arrestations arbitraires, de violences physiques et psychologiques ainsi que d'un rapatriement périlleux. A l'origine de cette fureur, la supposée implication du Cameroun dans une tentative de coup d'État. Ce pays est accusé d'être le potentiel centre d'entraînement d'un groupe de mercenaires cherchant à renverser le président en place. Malgré le démenti de Yaoundé, Malabo reste sourd et s'acharne contre les camerounais résidant sur son territoire.

⁴⁹ Tedongmo, "Piraterie maritime ...", p. 268.

⁵⁰ Ndong Atok, le 14 février Yaoundé, 2020.

Cette attitude renseigne sur la qualité de "l'écosystème diplomatique" qui prévaut au sein des Etats de la "zone D".

En somme, même si marine nationale est au rendez-vous de la lutte contre la piraterie et l'insécurité, son efficacité répressive reste cependant inachevée. Cette limite est consécutive à de nombreux écueils dus spécifiquement aux déficits communicationnels et aux problèmes relatifs à la coopération sécuritaire. Le bilan et les limites étant dressés, quelles sont les solutions envisageables pour l'éradication effective de ce phénomène ?

II-PERSPECTIVES ENVISAGEABLES POUR UNE ÉRADICATION DE LA PIRATERIE SUR LA DURÉE

Les études historiques ont démontré que la piraterie ne peut être vaincue durablement que par des actions menées à terre. Cependant, faut-il le préciser, il n'existe pas de solution miracle ou radicale à ce phénomène. Néanmoins, les perspectives à envisager visent davantage à réduire les risques et les opportunités données aux pirates par des moyens disponibles, qu'ils soient militaires, politiques, économiques et sociaux. Ces moyens incombent que l'on puisse mener des initiatives à la fois sur terre et en mer.

1- Les initiatives en mer

Plusieurs actions doivent être menées en mer pour éviter des failles susceptibles d'être exploités par les gangs pirates. Ces actions s'articulent globalement autour du renforcement du volet maritime de la sécurité nationale.

1.1 Renforcer le volet maritime de la sécurité nationale

L'évolution de la piraterie et de l'insécurité dans le golfe de guinée et dans les eaux camerounaises oblige un tant soit peu de définir, organiser et renforcer le volet maritime de la sécurité nationale. Ce renforcement doit en particulier s'opérer au niveau des installations d'importances vitales ou sensibles qui, le plus souvent, ont été la cible d'actes de banditisme et de vandalisme. Par ailleurs, Il faut renforcer la protection des personnes et biens à bord des navires, mais aussi la défense territoriale. Ce qui suppose la conceptualisation d'une véritable "doctrine de sécurité maritime" et la mise en place d'un code de conduite camerounais que l'on pourrait décliner en trois axes : surveiller, renseigner et défendre⁵¹.

⁵¹ L. Pillan, "La défense du littoral commence au large", in *Littoral*, Centre d'études stratégiques de la Marine, n°11 décembre, 2016, p. 43.

En effet, pour surveiller, il faudrait prévoir un dispositif en couche, depuis le littoral jusqu'en haute mer, lequel s'appuie sur le continuum terre-mer⁵². Ce qui suppose une meilleure connaissance du renseignement d'intérêt maritime, l'amélioration du dispositif de prévention et le renforcement des capacités d'intervention⁵³. À ce titre, il faudrait chercher à identifier les signaux faibles le plus rapidement possible, de manière à réagir plus vite contre les menaces maritimes, en l'occurrence la piraterie. L'enjeu serait donc de mieux "connaître, pour mieux agir"⁵⁴. Le succès de cette entreprise réside dans le partage des informations entre les acteurs opérants dans le secteur maritime (nationaux, régionaux, étrangers et internationaux). Ce qui suppose une meilleure collaboration et coordination⁵⁵.

A cela, il faudrait scruter en permanence le littoral et la haute mer, de manière à fusionner les informations issues des sources (radars, satellite et patrouilleurs) afin de fédérer ces données recueillies pour fortifier la surveillance maritime et optimiser la veille stratégique⁵⁶. Cela permettrait de corriger les défauts de surveillance qui a souvent occasionné des "fenêtres d'opportunités" pour les pirates. A cela, il faudrait densifier les capacités d'intervention des forces de la marine. En effet, s'il on veut rester cohérent et maintenir une pression constante et supplémentaire sur les pirates et autres brigands des mers, il nécessaire qu'on puisse renforcer les moyens de surveillance et d'intervention. Cela inclue un préavis de détection au large des côtes, avec à la clé, le recours à des moyens de surveillance modernes tels que : les drones et les moyens aériens. Par ailleurs, le contrôle suppose une capacité de projection à terre en liaison avec l'espace à surveiller⁵⁷. Ce qui implique forcément un renouvellement du matériel naval de la marine, en occurrence en vedettes, embarcations et patrouilleurs vieillissants et souvent mal entretenus.

Bien plus, il est évident qu'il existe une consubstantialité entre les enjeux de défense et de sécurité induite par la piraterie maritime. Cette consubstantialité impose une amélioration du profil politique de la marine nationale. Celle-ci se doit aujourd'hui d'être une "marine polyvalente", c'est-à-dire une marine capable de basculer des missions de défense maritime aux missions de sauvegarde.

La conquête de ressources maritimes dans un contexte de la mondialisation révèle aujourd'hui un univers marin de plus en plus risqué. Ce qui oblige de renforcer la performance

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Châtelain. S, 45 ans, marin, Yaoundé/ESIG, 27 septembre 2019.

⁵⁵ Tedongmo. N. L, Enseignant/chercheur, Dschang, 10 mars 2021.

⁵⁶ Pillan, "La défense du littoral ...", p. 44.

⁵⁷ *Ibid*, p. 45.

opérationnelle des forces navales. A ce titre, il faudrait rompre avec une approche juxtapositionnelle des doctrines de défense, partagées entre la défense côtière⁵⁸ et la défense hauturière⁵⁹. Au lieu de superposer ces doctrines de défense et de sécurité maritime et disposer de deux forces qui jouent pratiquement le même rôle, l'idéal serait de les fusionner. C'est-à-dire, les réunir dans un ensemble homogène afin de renforcer la cohésion dans la réponse sécuritaire des forces. Aussi, à cela, fournir des bâtiments de surfaces plus performants, tels que les frégates, corvettes et patrouilleurs pour offrir à la marine un certain niveau de polyvalence.

1.2 Fortifier la surveillance opérationnelle

Entre 2007 et 2013, c'est-à-dire au fort de l'insécurité, le défi de la marine camerounaise était de réduire la fréquence et les risques d'attaques pirates, ceci pour permettre la poursuite du commerce et trafic maritime. Pour maintenir cet effet dissuasif sur les pirates, la marine nationale doit agir en bonne intelligence et de manière synergique avec le secteur privé (les compagnies pétrolières, de transports et de pêches)⁶⁰. La marine nationale en ce qui la concerne, elle doit maintenir une surveillance opérationnelle en continue sur l'espace maritime camerounais ; pendant que les compagnies privées doivent quant à elles engager un système d'autodéfense pour leurs navires et leur fournir le renseignement nécessaire⁶¹.

Les forces de la marine se doivent continuer à protéger autant que possible le flux commercial en dissuadant les brigands potentiels par une présence encore plus visible et réagir avec promptitude en cas d'actes manifestes de piraterie. Pour cela, les FORSUR doivent rester dans le qui-vive. Ceci par une multiplication des patrouilles surtout dans les zones d'ancrage de préférence la nuit ou à l'aube⁶². S'agissant des actes de prédation au large, la marine nationale se doit davantage de renforcer la surveillance sur les eaux internationales. Pour cela, il lui faut disposer de navires adéquats, c'est-à-dire, outillé pour la tâche⁶³.

À cela, il faut ajouter les vols de reconnaissance qui doivent s'effectuer de manière régulière. Ceci permet d'exercer une pression supplémentaire et un effet dissuasif sur les pirates et les autres criminels. La marine devrait être capable d'intervenir encore plus rapidement en cas d'acte de piraterie. Cela signifie que les officiers de la marine soient à l'écoute permanente

⁵⁸ Portée par les éléments du BIR Delta qui agissent sur les cotes

⁵⁹ Conduite par la marine nationale qui par son matériel naval agit sur au niveau pan-maritime.

⁶⁰ *International Crisis Group*, "Le golfe de Guinée...", p. 29.

⁶¹ *Ibid*, p. 29.

⁶² Il faut dire que les pirates attaquent de préférences durant ces périodes. D'autant plus que la nuit le serve d'allié pour leur permettent d'optimiser le succès de leurs entreprises criminelles.

⁶³ Il faut doter la marine nationale de bâtiments de guerres disposant d'une véritable capacité d'allonge

des canaux d'urgence, et que les procédures de riposte répressive soient prêtes à agir⁶⁴. Ce qui nécessite donc un renforcement des capacités militaires et navals de la marine, surtout en vedette rapides pour agir sur toujours plus près de la côte.

De plus, il faut renforcer la présence et le contrôle de l'État au niveau des espaces terrestres. L'État camerounais, pour avoir laissé durablement prospérer les réseaux de contrebande transfrontaliers au niveau de ses frontières avec le Nigéria, a contribué à légitimer l'établissement et l'action des réseaux criminels transnationaux et patrimoniaux complexes, capables de mener des détournements sophistiqués. A cet égard, une sanctuarisation effective des espaces frontaliers permettrait de corriger les errances sécuritaires et d'identifier les circuits et itinéraires empruntés par ces criminels, pour pouvoir les mettre la main sur eux. Que ce soit pour les pirates opportunistes ou pour les groupes de criminels transnationaux, l'État doit de traquer, appréhender et emprisonner ces malfrats⁶⁵. L'enjeu est la restauration de l'ordre sécuritaire en milieu marin, mais aussi et renforcement des initiatives de développement.

2- Agir contre la piraterie sur terre

La meilleure façon pour vaincre durablement la piraterie est de stopper les facteurs susceptibles de favoriser sa naissance. Nulle ne doute que c'est au cœur des nombreuses carences structurelles accusé par l'Etat du postcolonial, que réside la dimension sociale de la lutte contre cette menace. Pour contenir socialement la piraterie, L'Etat camerounais doit pouvoir agir à terre.

2.1 Au-delà de tout : il faut agir sur terre

Pour lutter durablement contre la piraterie, les initiatives à terre sont à privilégier. Pourquoi ? Tout d'abord, parce que les pirates ne vivent pas en mer. À ce titre, ils sont eux-mêmes dépendants de leurs bases à terre. Ensuite, les plus rustiquement armés, circonscrivent essentiellement leurs entreprises délictuelles au niveau de la côte et du port. Par conséquent, ils ne sont pas très éloignés de ces zones. De plus, comme l'a si bien relevé le commandant en second de la base navale de Limbé le capitaine de frégate Marcel Elle Mengue, "il est impossible que les pirates puissent agir seuls. Ils disposent certainement d'un réseau informateurs et complices avec qui ils opèrent"⁶⁶. Cela suppose qu'ils n'agissent pas seul. Et par conséquent,

⁶⁴ *International Crisis Group*, "Le golfe de Guinée...", p. 29.

⁶⁵ *Ibid*, p. 29.

⁶⁶ Elle Mengue, Limbé, 26 juin 2020.

ils bénéficient en amont du soutien des commanditaires, complices et parfois des agents de sécurité véreux qu'il faudrait arrêter et donner des sanctions pénales exemplaires.

Par ailleurs, armer un navire, petit soit-il, nécessite d'importants moyens financiers. Or, pour que la piraterie soit rentable au plan comptable, il est nécessaire sinon vital pour ces promoteurs d'avoir des informations précises sur le navire⁶⁷ afin de l'intercepter et de l'aborder. Par conséquent, pour être efficace dans la lutte, il faudrait démanteler ces réseaux de complicités, mais également geler leurs sources revenues ou de financement.

La plupart des experts de la sécurité maritime s'accordent à dire qu'il existe une consubstantialité intrinsèque entre la stabilité à terre et la sécurité en mer⁶⁸. Sans vouloir verser dans une sorte de déterminisme établissant un rapport absolu entre l'instabilité à terre et la prédation en mer, il faut reconnaître que : "quand l'État est fort, la piraterie ne prospère pas"⁶⁹. Il n'est pas question d'insinuer ici qu'il faille nécessairement basculer dans un régime autoritaire et répressif. Mais, bien au contraire, adopter un modèle "d'État robuste", reposant sur les institutions fortes, l'État de droit, la paix civile, la justice sociale et le redressement économique. Ce qui participerait à la construction d'un "équilibre stable"⁷⁰, gage essentiel de la concrétisation de l'"esprit sécuritaire"⁷¹.

De plus, l'économie de nouvelles guerres en Afrique, c'est-à-dire des guerres irrégulières ou asymétriques, constitue le plus souvent la matrice de la piraterie. A ce titre, le brigandage maritime passe pour être une ressource à pouvoir, mieux une économie politique dont chercherait à s'approprier par la violence certaines sphères politiques régulières ou irrégulières, en occurrence les groupes insurrectionnels. Comme l'a si bien remarqué Fils Sugéwé, commandant de la 23^{ème} flottille de transport et soutien, "il est possible que les bandes criminelles qui essaient les côtes camerounaises, recyclent l'argent des rançons et d'autres activités délictueuses parallèles, pour fomenter et encourager les rebellions"⁷². Ceci semble corroborer l'hypothèse de la piraterie comme instrument de fabrication des insurrections dans le golfe de Guinée. Par conséquent, "mettre à terre" ce fléau, revient donc à s'attaquer aux flux financiers qu'il génère.

⁶⁷ Les pirates doivent avoir une idée claire sur les habitudes, l'itinéraire, la destination et la valeur marchande du navire.

⁶⁸ Moutous, "Océan indien, nouvel..." p. 85.

⁶⁹ Marchand, "Vers des eaux tumultueuses...", p. 73.

⁷⁰ Pondi. J. E, Enseignant/chercheur, 63 (environ) ans, Yaoundé, le 19 Octobre 2018.

⁷¹ Par "esprit sécuritaire" il faut entendre un cadre référentiel ou règne une stabilité sécuritaire. Il s'agit d'un cadre dans lequel l'État met en place un contexte propice à l'éradication des ressources criminelles à partir d'une combinaison incluant bonne gouvernance, développement et de sécurité.

⁷² Sugéwé, Douala, 22 juillet 2020.

En soi, c'est une opération périlleuse vue de la difficulté à isoler ces différents flux financiers. La plupart du temps, les pirates récupèrent les rançons en argent liquide. A cet effet, il faudrait pouvoir créer une synergie d'action entre la marine nationale et l'agence nationale d'investigation financier (l'ANIF)⁷³ pour identifier les circuits financiers, les acteurs et les itinéraires des pirates (et autres criminels), les comprendre et surtout les contrecarrer. A cet égard, il faudrait étudier et saisir ce système bancaire informel afin d'établir des liens entre les pirates et les pays tiers, en l'occurrence le Nigéria, le Togo ou encore le Bénin.

Il est vrai que le combat contre la piraterie dépasse largement le volet militaro-sécuritaire. D'ailleurs, la résurgence de la piraterie depuis 2017 sur le bassin camerounais⁷⁴ qui intervient suite à une brève période d'accalmi (2013 et 2016), montre bel et bien le caractère relatif de la riposte sécuritaire de la marine nationale. La participation de la marine (tout comme celle du BIR côtes), si louable et cosmétique soit-elle, ne saurait être perçue comme une panacée à l'éradication de ce fléau. Il est même illusoire de prétendre régler durablement le problème de la piraterie, du moins maîtriser ses formes d'expression, seulement à partir de l'action des forces navales. Le dire, c'est insinué qu'on peut : "régler un problème social avec une armée"⁷⁵.

En effet, la piraterie, dans les sociétés antiques d'hier (européennes et asiatiques) comme aujourd'hui (les pays riverains du Golfe de Guinée notamment), trouve leurs réponses durables à terre. Même si les succès de la marine nationale sont réels et compliquent grandement l'action de ces "hommes cagoulés", il est possible que ceux-ci basculent dans d'autres formes d'activités criminelles⁷⁶. A cet égard, la participation sécuritaire de la marine doit servir de tremplin pour résoudre de manière déterminante les racines du problème qui se situent à terre. La question fondamentale est donc d'avoir qu'elles solutions peuvent-on envisager ? Peut-être c'est le lieu de dire ici que le développement social et économique des zones d'ancrage ou hébergeuses des pirates (telle que Bakassi) reste sans doute l'une des meilleures options.

2.2 Stimuler le développement du littoral

Il faut situer les questions de justice sociale au cœur de la dynamique d'éradication de la menace pirate et de l'insécurité. Pour l'essentiel des groupes politico-criminels qui mènent des actes de rebellions sous le couvert de la piraterie, les logiques de marginalisation, d'humiliation et d'exclusion ont souvent prévalu dans l'ensemble de leurs revendications.

⁷³ C'est le service camerounais de renseignement financier.

⁷⁴ Mekinda, Douala, 20 juillet 2020.

⁷⁵ Marchand, " Vers les eaux tumultueuses ...", p. 72.

⁷⁶. Owona Nguini, Yaoundé, le 18 février 2021.

Même s'il s'agit davantage d'alibis destinés à leur conférer un certain vernis de légitimation, l'État doit tout de même prendre au sérieux la dimension sociale de la menace dans sa stratégie de lutte. En effet, dans la péninsule de Bakassi, c'est-à-dire dans le bassin camerounais,

L'ex combattant des BFF, Ebi Dari explique que le fait que l'on note une recrudescence des attaques à Bakassi n'est pas fortuit. Ces enfants se battent parce qu'ils ne voient aucun changement autour d'eux, depuis la rétrocession de Bakassi au Cameroun. Beaucoup de ces gens vivent dans le désespoir total, alors que les grandes puissances par le biais de leurs majors se taillent la part du lion dans l'exploitation des hydrocarbures du Golfe de Guinée et ce, de connivence avec les gouvernements des pays riverains⁷⁷.

En effet, le constat qui se dégage de ce dernier est que l'érection du brigandage à Bakassi découle de nombreuses carences structurelles accusées par l'Etat dans cette région. Pour lui, la piraterie répond aux logiques de résistance ou de lutte politique. Ainsi, par des actes de prédation maritime les "seigneurs de l'eau" essayent non seulement de défendre une certaine "économie morale" belligène, mais aussi d'attirer l'attention du gouvernement et la communauté internationale sur de nombreux enjeux sociaux, en l'occurrence une meilleure redistribution des richesses.

L'Etat camerounais avait relativement pris conscience de cela raison pour laquelle il a inséré le développement de Bakassi dans son agenda politique. Il s'agissait donc de matérialiser sa présence de l'Etat dans cette localité⁷⁸. Ainsi, le développement de Bakassi était devenu une priorité, mieux un impératif catégorique destiné à limiter les effets nocifs du banditisme politique survenu au lendemain des accords de Greentree en Juin 2006. Le cap a été mis sur la viabilisation et le développement de la localité. A ce titre, la principale téléologie étant :

La mise en place des structures administratives de base, des structures de services publics, d'infrastructures routières, de développement du secteur touristique et de la communication en l'occurrence la construction d'antennes relais de signaux Tv et radio à Ekondo Titi et mundemba, la construction d'une station de radio à Akwa, Idabato et Isangélé⁷⁹.

En effet, le projet devait mobiliser une somme d'environ 245 milliards⁸⁰. Une somme que le gouvernement ne pouvait supporter à lui tout seul. Pour sa part, il a investi 20 milliards de FCFA en 2009⁸¹. Cet investissement lui a permis d'implanter de nombreux services administratifs tels que les délégations des différents ministères, la construction de bâtiments abritant les services publics à Idabato, Ngosso, Kombo-abadimo et Isangelé. Mais, aussi la construction des salles de classe dans de nombreuses localités et des centres de santé intégrés

⁷⁷ A. Medjo, "La piraterie maritime dans la presqu'île de Bakassi", Mémoire de DEA en science politique, UYII, 2009, p. 78.

⁷⁸ Tedogmo, "Piraterie maritime et gestion...", p. 185.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ J. F. Belibi, "Bakassi : 245 millions pour le développement", *Mutations*, 22 septembre 2008, <http://www.cameroon-info.net/stories/0,023626,@,bakassi-245-milliards-pour-le-developpement.html> (consulté le 09/05/2016). In Tedogmo, "Piraterie maritime et réponse...", p. 185.

⁸¹ "Le développement de la presqu'île de Bakassi, une priorité de l'Etat", *Le temps des réalisations*, Bulletin n°, août/septembre 2013.

ou encore des équipements de séchage et stockage du poisson. Le Gouvernement s'est appuyé sur la participation de nombreux partenaires tels que l'Unesco, l'UE et l'Agence de la coopération française à hauteur 1 million de Franc CFA⁸².

Cependant, ces bâtiments pour l'essentiel sont désespérément restés vides⁸³. Par ailleurs, dans de nombreuses localités, même si les infrastructures de communication (de transports notamment) existaient bel et bien, la fourniture de l'eau et de l'énergie est restée de simples promesses. Le "développement" de Bakassi est resté une initiative inachevée. Or, celui-ci devrait servir de bassin d'emplois aux jeunes de ces localités pour réduire le "déficit de légitimité" accusé par l'Etat à terre qui s'est souvent transformé par des actes de piraterie en mer et vice versa⁸⁴. Dès lors, quelle solution faut-il envisager pour que ce phénomène ne prospère plus dans ces zones ? Sans doute qu'il faille offrir aux jeunes ressortissants de ces localités des perspectives non criminelles.

2.3 Offrir aux jeunes des perspectives non criminelles

Depuis 2007, date de la résurgence du phénomène dans le bassin camerounais, le challenge immédiat était de réduire ou de stopper l'impact de ses formes expressives de la piraterie. Cet objectif a été atteint au vu du recul significatif des actes de brigandage des meurtres et de prises d'otages sur le bassin camerounais depuis 2012⁸⁵. La limitation des raptus pirates au large des côtes camerounaises prouve avec satisfaction l'efficacité répressive de la marine nationale. L'option limitative étant visiblement atteinte, il faut envisager l'éradication effective du phénomène. A ce sujet, l'on doit garder à l'esprit cette fameuse image de Quentin Moutous : "s'attaquer aux têtes, c'est-à-dire, aux manifestations directes du phénomène paraît peu judicieux, il faut combattre le problème à la base, c'est-à-dire au corps"⁸⁶.

A la vérité, la piraterie est un ennemi dangereux, constant et qui se perpétue en fonction des opportunités qui s'offrent à elle. A ce titre, l'idéal pour son éradication consisterait à dépasser les logiques répressives et curatives, pour embrasser une option beaucoup plus préventive. Cette prévention inclut des aménagements urbains et infrastructurels qui doivent servir, comme cela a été dit plus haut, de bassin d'emplois pour les jeunes. En effet, en dehors

⁸² Investir au Cameroun, "Plus de 20 millions déjà investis pour la viabilisation de la péninsule camerounaise de Bakassi", in <http://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/1808-5562-plus-de-20-milliards-de-fcfa-investis-pour-la-viabilisation-de-la-péninsule-camerounaise-de-Bakassi> (consulté le 19/07/2018)

⁸³ Tedogmo, "Piraterie maritime ...", p. 186.

⁸⁴ Ukeje et Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité ...*, pp. 16-20.

⁸⁵ Ce résultat, est dû efforts remarquables à la fois de la marine camerounaise et certains partenaires à la sécurité maritime, le BIR et le CMC notamment.

⁸⁶ Moutous, "L'Océan indien, nouvel axe...", p. 13.

de chefs de gangs qui sont des entrepreneurs criminels convaincus, la plupart des jeunes qui embrassent la carrière de pirate le font par défaut, en raison du capital risque⁸⁷. C'est la raison pour laquelle, prévenir d'un tel fléau revient à offrir des possibilités d'emplois, à créer les bases d'une économie locale et à donner aux jeunes un accès aux services sociaux de de bases⁸⁸. Ce qui permettrait de limiter le phénomène d'enrôlement des jeunes dans les bandes armées.

Pour donner à ces jeunes des orientations non criminelles, il faudrait activer bon nombres de leviers. D'abord, l'emploi, parce que la piraterie constitue pour eux une source d'emplois et de revenu⁸⁹. A ce titre, plus il y a des opportunités d'emplois pour les jeunes, moins ils seront sensibles à ce phénomène. Comme l'a dit avec justesse Robert Gates, ex-secrétaire d'Etat américain de la défense dans le cadre de lutte contre la piraterie somalienne, "tant que durera la pauvreté, que les possibilités d'un avenir meilleure resteraient faibles pour les jeunes, il sera difficile de réduire la piraterie"⁹⁰. Ainsi, si la pauvreté constitue un facteur déterminant pour l'enrôlement des jeunes dans les gangs pirates, la lutte contre ce phénomène apparaît dès lors comme son meilleur antidote.

Par ailleurs, le gouvernement camerounais doit pouvoir améliorer globalement la qualité de sa gouvernance politico-administrative. L'enrôlement des jeunes dans les bandes armées au Cameroun est consécutif à cette "faillite" de la gouvernance. Ces carences se déclinent donc en termes : de manque d'encadrement pour la jeunesse, de déséquilibres en matière d'aménagement du territoire, de corruption "quasi-institutionnalisée" et d'incapacité de l'État à susciter les conditions de sécurité⁹¹. Tous ces facteurs constituent un terreau social favorable à la radicalisation de ceux-ci et à leur basculement dans l'entreprenariat criminel. C'est pourquoi, une gouvernance fondée sur les logiques du tiers-inclus permettrait de corriger ces défauts.

Si le gain est donc un facteur clé dans l'entreprise pirate, celui-ci est davantage déterminant lorsqu'il est conjugué à la paupérisation des populations d'où sont issues les pirates. Conséquemment, faire reculer durablement la piraterie, consiste aussi à rehausser localement les indices de développement sociaux des régions sensibles, considérées comme "hébergeuse" de la piraterie. En souscrivant à cela, l'État camerounais s'inscrirait dans la promotion des mécanismes préventifs, c'est-à-dire, ceux qui combattent le problème à la

⁸⁷ *Ibid*, p. 97.

⁸⁸ Ukeje et Mwomo Ela, *Approche africaine de ...*, p. 19.

⁸⁹ Moutous, "L'Océan indien, nouvel ...", p. 97.

⁹⁰ C. Duperray, " La piraterie à l'âge industriel", Slate, 17 avril 2009, cité par Audebaud, " La lutte internationale contre ...", p. 160.

⁹¹ Dynamique mondiale des jeunes, "L'enrôlement des jeunes dans les groupes armés au Cameroun", 2016, p. 67.

source. Et, qui parle de prévention, parle d'amélioration des conditions de vie sociales des populations⁹², dont l'enjeu est de décourager les ressources criminogènes.

Au terme de ce chapitre, il a été question de dresser le bilan, les limites et les perspectives à envisager pour éradication de la menace pirate et de l'insécurité. Il ressort que, la répression de la piraterie sur les frontières maritimes est une entreprise de longue haleine qui requiert une vigilance de la part de la marine. À regarder de près, ce corps a été au rendez-vous du challenge de la piraterie eu égard de la tendance baissière de cette activité le long du littoral camerounais. Toutefois, il est utile de préciser que les forces navales camerounaises doivent préserver les acquis en restant sur le qui-vive. Ceci de manière à ne pas laisser de failles susceptibles d'être exploitées par les pirates et entrepreneur militaires privés (EMP). A cet effet, le défi consiste à dynamiser la coopération en renforçant le partage d'informations entre la marine et ses différents partenaires, en mettant ainsi en place des stratégies élaborées et une meilleure synergie d'action. A cela, s'ajoute donc un renforcement des capacités humaines et logistiques. Cependant, l'option rationnelle à l'éradication de ce phénomène, reste l'amélioration du bien-être social et économique des populations.

⁹² Owona Nguini, Yaoundé, 18 février 2021.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'objectif de cette recherche était d'évaluer l'impact de la réponse sécuritaire de la marine contre la piraterie dans le bassin camerounais. Pour répondre à cette préoccupation, l'analyse s'est adossée sur une démarche éclectique, empirique et pluridisciplinaire. A ce titre, ce travail a fait appel à d'autres sciences telles que la polémologie, le droit et la géopolitique. Ces différentes disciplines nous ont permis d'établir une phénoménologie de la piraterie maritime, de saisir au passage l'étiologie, les acteurs, les enjeux mais aussi les modalités usitées par la marine nationale contre ce phénomène. Nous nous sommes donc appuyé sur une documentation constituée des notes d'archives, des rapports des organisations internationales, d'articles divers et d'ouvrages. Au plan théorique, l'analyse s'est adossée sur le réalisme et le transnationalisme comme grilles de lecture explicative.

Au final, l'impact de la riposte répressive de la marine nationale contre l'hydre-pirate au large des côtes camerounaises est réel et décisif. Mais, pour autant, peut-on vaincre durablement ce phénomène dans un contexte de mondialisation marchande, de sous-développement et de crise de la gouvernance politico-administrative ? Il n'est pas très aisé de répondre de manière tranchée à cette question. Néanmoins, les enseignements de ce travail sont dignes d'intérêt à ce sujet. Au plan théorique, la piraterie qui affecte le Golfe de Guinée et le bassin camerounais, est le résultat des évolutions historiques inhérentes à l'extension géographique des échanges maritimes à travers le golfe de Guinée. Pour faire simple, il s'agit là d'un autre avatar de la mondialisation actuelle.

L'hypothèse principale de ce travail qui est que l'assoupissement des effets de la piraterie traduit une proactivité de la marine camerounaise dans sa lutte contre ce phénomène, se trouve ici confirmée. Cette hypothèse s'inscrit dans l'esprit des postulats réalistes de l'intérêt, de la maîtrise des mers et de la survie de l'État. On peut dire sans risque de se tromper que le réalisme trouve ici tout son enracinement. Ainsi, à travers son dispositif de surveillance, de sauvegarde et la répression maritime, la marine nationale promeut la sécurité maritime au plan national, régional et même international.

Le dire n'est pas faire preuve de chauvinisme. Au contraire, c'est ébaucher ici le travail de la marine nationale camerounaise dans la fabrique de la sécurité et la sureté. Cette contribution porte en effet sur la lutte contre la piraterie considérée comme le " cancer" de l'économie maritime. A ce titre, il est important de proposer des solutions rationnelles capables de régler ou du moins, de limiter ce problème sur la durée. Les lignes qui suivent se proposent d'aborder dans ce sens.

Le premier enseignement, que charrie ce travail, porte sur l'étiologie ou la radioscopie de la menace pirate. Effectivement, la piraterie qui apparaît aujourd'hui comme un facteur de

déstabilisation économique et sécuritaire dans le bassin camerounais, est le résultat d'une ramification régionale de la piraterie nigériane. En effet, elle est l'expression des revendications politico-identitaires dans le Delta et à Bakassi lesquelles sont liées à une intrication de dynamiques sociopolitiques locales et les influences transnationales et mondiales. A ce titre, la piraterie apparaît comme un défi et une opportunité. Défi, dans la mesure où elle perturbe la stabilité des activités portuaires et maritimes. Opportunité en ce sens qu'elle permet non seulement au gouvernement camerounais de renforcer la sécurité et la sûreté ses espaces maritimes, mais aussi d'apporter des réponses substantielles aux besoins sociaux des populations.

Dans cette perspective, le gouvernement camerounais semble avoir saisi le problème de manière partielle. Car le pays a davantage pris en compte le volet militaro-sécuritaire de la menace plutôt que sa dimension sociale. S'agissant du premier aspect, le gouvernement à travers la marine nationale, a su relever le défi de la piraterie. A ce niveau, les résultats sont probants eu égard la tendance baissière du phénomène qui confirme ici son efficacité répressive. Il faille juste poursuivre les efforts dans ce sens en maintenant une pression supplémentaire sur les gangs pirates par le renforcement de la surveillance opérationnelle surtout au niveau des zones d'ancrages.

S'agissant du second aspect, celui-ci semble être un peu négligé voire oublié par le gouvernement. Cet oubli peut se traduire comme un manque de prospective stratégique et de prévention opérationnelle. Il faut rappeler que la prévention apparaît toujours moins coûteuse que la répression. A ce titre, une lecture réaliste du fait sécuritaire devrait conduire l'État à préconiser davantage les mécanismes préventifs que curatifs. Il s'agit d'intégrer dans sa stratégie la dimension sociale et humaine de la sécurité. Celle-ci prend en compte les questions de développement, de bonne gouvernance, de justice sociale et de lutte contre la pauvreté, lesquelles sont les meilleurs moyens pour limiter le phénomène d'enrôlement des jeunes camerounais dans des gangs pirates¹.

Le gouvernement opérerait pour une approche globale qui consisterait à allier le tryptique : "développement, bonne gouvernance et sécurité". La bonne gouvernance étant le socle granitique sur lequel se construisent la paix et la stabilité. Elle devrait se matérialiser sur le terrain par une redistribution saine (et efficace) des richesses nationales et l'équité sociale². Par ailleurs, l'État camerounais se doit d'investir son action en mer. Celle-ci doit être articulée

¹ Dynamique mondiale des jeunes, "L'Enrôlement des jeunes ...", pp. 1-74.

² M. L. Ropivia, "Criminalité et activités illicites dans le golfe de guinée : interprétation critique et typologie", p. 234.

de façon synergique et interministérielle pour corriger les approches sectorisées si souvent préjudiciable dans l'efficacité de la réponse sécuritaire. En outre, ceci lui permettrait d'agir plus efficacement sur les déterminants de la piraterie et de l'insécurité.

L'autre enseignement qu'il faille relever dans cette étude est le développement d'une culture maritime aigüe. Celle-ci rend bien compte des rapports assez contrastés que les populations et les gouvernants, entretiennent avec la mer³. Longtemps, la mer a été appréhendée par rapport à ces ressources (pétrolières et marines). Aujourd'hui, elle doit être pensée comme un espace de développement. En effet, mieux appréhendée, la mer est créatrice de richesses⁴. A ce titre, il faut dépasser la conception de la mer comme un espace géographique d'ouverture pour la transformer en un bassin de construction d'une véritable culture maritime. C'est-à-dire, un lieu de réappropriation des enjeux maritimes aussi bien pour l'État que pour les populations côtières⁵.

Comme autre enseignement de ce travail, il est capital d'investir sur la marine nationale. Investir, ne signifie aucunement d'acheter le matériel naval de dernière génération. Au contraire, il faudrait entendre ici le fait de "s'armer afin de lutter par soi-même et pour soi-même"⁶ contre la piraterie et l'insécurité maritime. Par ailleurs, le caractère dynamique et prospectif de la piraterie ou de la criminalité maritime implique un renforcement des capacités de la marine. Ceci oblige de rendre ce corps plus apte à relever ces défis. Comme l'a relevé avec beaucoup de justesse le président américain George Washington, "sans force navale décisive, nous ne pouvons rien faire de décisif et, avec elle, tout est honorable et glorieux"⁷. Pierre le Grand a renchéri en disant : "tout potentat qui n'a que la puissance terrestre n'a qu'un bras. Mais s'il y ajoute la puissance maritime, il a les deux"⁸. Au final, la sécurité nationale ne doit plus être une réalité terrestre, mais maritime. A ce titre, un pays ouvert sur la mer comme le Cameroun se doit de renforcer son potentiel militaire, humain et naval pour transformer sa marine nationale en son "meilleur des ambassadeurs"⁹. C'est-à-dire, un instrument de rayonnement aux plans sécuritaire, politique et diplomatique.

³ Henrotin, *Les fondements de la stratégie ...*, p. 36.

⁴ Ndong. Atok, "Intégration régionale maritime ...", p. 364.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*, p. 366.

⁷ Henrotin, *Les fondements de la stratégie ...*, p. 395.

⁸ J. S. Mongrenier, "Poutine et la mer. Forteresse Eurasie et stratégie océanique mondiale", in *Herodote*, n° 163, 2016, pp. 61-85, p. 61.

⁹ H. Couteau-Begarie., *Le meilleur des ambassadeurs : théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Economica-ISC, 2010.

ANNEXES

Annexe n° 1 : Attestation de recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
 PAIX-TRAVAIL-PATRIE

 UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

 FACULTE DES ARTS, LETTRES ET
 SCIENCES HUMAINES

 DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
 PEACE-WORK-FATHERLAND

 THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

 FACULTY OF ARTS, LETTERS AND
 SOCIAL SCIENCES

 DEPARTMENT OF HISTORY

Siège : Bâtiment Annexe FALSH-UYI, à côté AUF

AUTORISATION DE RECHERCHE

Je soussigné, professeur **Philippe Blaise ESSOMBA**, Chef de Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiant **OMBE Sébastien Thierry Régis**, matricule **13B628**, est inscrit en Master II dans ledit Département, option Relations Internationales. Il mène, sous la direction du Pr **Virginie WANYAKA**, Maître de Conférences, une recherche universitaire sur le thème : « *Forces armées et sécurisation des frontières maritimes du Cameroun (1976-2018) : Cas de la Marine et du BIR-Côtes* ».

A cet effet, je vous saurais gré des efforts que vous voudriez bien faire afin de fournir à l'intéressé toute information en mesure de l'aider.

En foi de quoi, la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

30 JAN 2020

Le Chef de Département (ai)



Prof. **Moussa II**
 Historien
 Maître de Conférences



Annexe n° 2 : guide d'entretien

Notre enquête fait partie d'une étude de Master 2 à l'Université de Yaoundé 1 et a pour objectif principal d'analyser l'étiologie, les symptômes et les réponses sécuritaires mené contre la piraterie sur le bassin camerounais.

INFORMATIONS PERSONNELLES

1	Noms et prénoms	
2	Age	
3	Grade	
4	Unité /Service	
5	Date de l'Entretien	
6	A quand remonte les premiers actes de piraterie dans le bassin camerounais ?	
7	Quels étaient les ressorts de ce phénomène à cette époque ?	
8	Qui en sont les différents acteurs ?	
9	Quelles sont les différentes significations de ce phénomène ?	
10	Quelles sont les différentes mutations qu'a connu la piraterie dans le bassin camerounais ?	
11	Quels sont les modes opératoires de ces gangs pirates ?	
12	Quelles sont les autres activités criminelles qui se greffent à cette pratique ?	
13	Quelles sont les conséquences inhérentes à l'action des gangs pirates dans les eaux camerounaises et dans le golfe de Guinée ?	
14	A quand remonte les premières expéditions de la marine nationale contre ce phénomène ?	

15	Quelles sont les forces dédiées à la lutte contre ce fléau ?	
16	Quels sont les mécanismes utilisés par la marine nationale pour contrecarrer les actes relevant de la piraterie dans le bassin camerounais ?	
17	Ces actions ont-elles véritablement porté du fruit ?	
18	Quel bilan peut-on dresser de la participation sécuritaire de la marine nationale ?	
19	Quelles sont les écueils à relever ?	
20	Qu'est-ce qui fait défaut pour améliorer l'efficacité répressive des forces de la marine nationale ?	
21	Quelles sont les solutions à envisager ?	
22	Y-a-t-il un aspect sur lequel voudriez-vous que l'on aborde ?	

Merci d'avoir accepté de nous accorder cet entretien

Annexe n° 3 : Autorisation de recherche académique

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTERE DE LA DEFENSE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

PRESIDENCY OF THE REPUBLIC

MINISTRY OF DEFENCE

Yaoundé, le 15 AVR 2020

N° 02466/LE/MINDEF/024/4

LE MINISTRE DELEGUE A LA PRESIDENCE CHARGE DE LA DEFENSE
THE MINISTER DELEGATE AT THE PRESIDENCY IN CHARGE OF DEFENCE

A

Monsieur **OMBE Sébastien Thierry Régis**
Tel: 655286191

REF : V/L en date du 03/03/2020

OBJET : Autorisation de recherches académiques

Monsieur,

Faisant suite à votre correspondance susvisée en référence et dont l'objet est repris en marge,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que vous êtes autorisé à effectuer vos recherches au Ministère de la Défense, pour la période allant du 1^{er} juin au 31 juillet 2020.

Vous voudrez bien prendre attache avec les responsables de la Base Navale de Limbé, déjà instruits par mes soins à cet effet.

Toutefois, vous serez astreint à l'obligation de réserve par rapport à tout document ou information sensible dont vous pourriez avoir connaissance au cours de vos travaux.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée./-



BETI ASSOMO Joseph

Copie : DRH

Annexe n° 4 : Message radio-porté

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
PAIX-TRAVAIL-PATRIE
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
MINISTERE DE LA DEFENSE
MARINE NATIONALE
FORCES DE SURFACE



REPUBLIC OF CAMEROON
PEACE-WORK-FATHERLAND
PRESIDENCY OF THE REPUBLIC
MINISTRY OF DEFENCE
NAVY
SURFACE FLEET

**MESSAGE RADIO PORTE
IMMEDIAT/CONFIDENTIEL**

FROM : COMFORSUR

TO : COM 21° FLOTCOMB
COM 23° FLOTSOUT

INFO : MINDEF/CEMM (ATCR)
INTERESSE

201201

4 JUIL 2020

N° _____ /MRP/FORSUR/CDT DU xx _____ xx **OBJET** xx

RECHERCHES ACADEMIQUES xx RTO N° 020417/MRP/MINDEF/5022 DU 23 JUIN 2020 NON
PARVENU A VOTRE NIVEAU xx HVD xx VB DANS CADRE OBJET xx ENCADRER
QUOTIDIENNEMENT JUSQU'AU 31 JUILLET 2020 xx MONSIEUR OMBE SEBASTIEN THIERRY
xx SUR LE THEME xx FORCES ARMEES ET SECURISATION DES FRONTIERES MARITIMES DU
CAMEROUN (1976 – 2018) : CAS DE LA MARINE ET DU BIR xx DONNER APERÇU xx ET FIN/-



Capitaine de Vaisseau
Francis Aimé NGANWA
Officier Télécom
Commandant les Forces de Surface

Annexe n° 5 : Programme relatif à l'encadrement aux recherches académiques aux FORSUR


REPUBLIQUE DU CAMEROUN
PAIX-TRAVAIL-PATRIE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
MINISTERE DE LA DEFENSE

MARINE NATIONALE
FORCES DE SURFACE

23^{ème} FLOTTILLE DE SOUTIEN ET DE TRANSPORT

Douala, le 17 JUL 2020



**FORCES DE SURFACE
23° FLOTSOUT**

REPUBLIC OF CAMEROON
PEACE-WORK-FATHERLAND

PRESIDENCY OF THE REPUBLIC
MINISTRY OF DEFENCE

NAVY

SURFACE FORCES


23rd SUPPORT AND TRANSPORT FLOTILLA
N° 020001 /PRA/COM23°FLOTSOUT

PROGRAMME D'ENCADREMENT RELATIF AUX RECHERCHES ACADEMIQUES AUX FORSUR

Référence : N° _____ MRP-FORSUR.CDT du 14.07.2020

	JEUDI 16/07	VEND 17/07	LUNDI 20/07	MARDI 21/07	MER 22/07	JEUDI 23/07	VEND 24/07	LUNDI 27/07	MARDI 28/07	MER 29/07	JEUDI 30/07	VEND 31/07
08H00 A 12H00	Accueil et Elaboration Programme De travail (CF SUGEWE+ stagiaire)	Recherches sur les enjeux maritimes du Golfe de Guinée (Stagiaire)	Recherche sur les causes des menaces maritimes dans le Golfe de Guinée (stagiaire)	Recherche sur les causes des menaces maritimes dans le Golfe de Guinée (stagiaire)	Recherche sur le CIC (Stagiaire)	Recommandations person-nelles pour juguler les menaces maritimes dans les eaux camerounaises (stagiaire)	Rédaction Rapport recherches académiques (stagiaire)	Recommandations person-nelles face aux menaces maritimes dans les eaux camerounaises (stagiaire)	Rédaction Rapport recherches académiques (stagiaire)	Rédaction Rapport recherches académiques (stagiaire)	Exposé final du Rapport (stagiaire)	Fin de séjour
14H00 à 15H00	Accueil et Elaboration Programme De travail	Recherches sur les enjeux maritimes du Golfe de Guinée (Stagiaire)	Restitutions enjeux maritimes (stagiaire) + Visite guidée Navires AN+ CNNI	Restitution Causes des menaces maritimes dans le Golfe de Guinée (stagiaire)	Histoire de la Marine (CF SUGEWE)	Elément de modernisation et de professionnalisation de la Marine (CF MEKINDA)	Rédaction Rapport recherches académiques	Restitution solutions lutte contre les menaces maritimes Eaux camerounaises	Cours sur les causes, les formes, les acteurs de l'insécurité maritimes	Riposte opérationnelle Du Cameroun dans lutte contre les menaces maritimes (CF SUGEWE+ MEKINDA)	MàJ du Rapport Et Impression	

DESTINATAIRES
COMFORSUR (ATACR)
COM23 FLOTCOMB
INTERESSE



Commandant la 23^{ème} Flottille de Soutien et de Transport

Annexe n° 6 : Décret 2002/036/du 4 février 2002 portant création et organisation des forces de la marine nationale

REPUBLIQUE DU CAMEROON
Paix - Travail - Patrie

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

DECRET N° 2002/036 DU 4 FÉVRIER 2002
Portant création et organisation des Forces de la Marine Nationale.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

- VU la Constitution ;
- VU la loi n° 611/F9 du 12 juin 1967 portant organisation générale de la défense ;
- VU la loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun ;
- VU le décret n° 2001/177 du 25 juillet 2001 portant organisation du Ministère de la Défense ;
- VU le décret n° 2001/178 du 25 juillet 2001 portant organisation générale de la Défense et des États-Majors Centraux ;
- VU le décret n° 2001/180 du 25 juillet 2001 portant réorganisation du commandement militaire territorial ;

DECRETE

Article 1^{er} -

Les Forces de la Marine Nationale sont une composante des Forces de Défense dont l'emploi requiert principalement l'utilisation des espaces maritimes, côtiers, lacustres et fluviaux.

Ce sont des Unités Professionnelles qui participent avec les autres Forces de Défense :

- à la défense des intérêts de la Nation ;
- à l'action de l'État en mer.

Elles sont implantées le long de la côte, des voies navigables intérieures et au bord des lacs.

L'entraînement et le soutien des Forces de la Marine Nationale sont assurés par le Chef d'État-Major de la Marine Nationale.

Elles sont placées pour emploi auprès du Chef d'État-Major des Armées.

L'exécution de leurs missions est soumise à l'accord préalable du Président de la République.

Article 2.-

Les Forces de la Marine Nationale ont pour mission d'assurer :

- la surveillance, la protection et la défense des espaces maritimes nationaux, fluviaux et lacustres ;
- la surveillance, la protection et la défense des installations essentielles à la vie de la Nation placées à proximité immédiate du Littoral ;
- la conduite de l'action de l'Etat en mer en liaison avec les autres administrations ;
- le soutien aux autres Forces de Défense.

Article 3.-

Les Forces de la Marine Nationale comprennent :

- les Forces de Surface, composées de Bâtiments et d'Embarcations ;
- les Forces de Fusiliers Marins et de Palmiers de Combat ;
- les Eléments de Soutien, notamment des Bases, des Organismes Spécialisés, des Ecoles et Centres d'Instruction.

SECTION I**DES FORCES DE SURFACE****Article 4.-**

Sont créées au sein de la Marine Nationale, les Forces de Surface comprenant des Flottes, des Divisions de Bâtiments et d'Embarcations.

Article 5.-

Placées sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Commandant en Second et d'un Chef d'Etat-Major, officiers de Marine nommés par décret du Président de la République, les Forces de Surface :

- sont chargées principalement de la défense maritime ;
- participent avec les autres Forces de Défense à la défense des eaux intérieures (fleuves, lacs, eaux des criques) ;
- conduisent l'action de l'Etat en mer.

Article 6.-

Le Commandement des Forces de Surface comprend :

- le Secrétariat ;
- le Bureau Documentation, Communication et Archives ;
- le Bureau « Action de l'Etat en mer » ;
- Un Etat-Major composé :
 - d'un Bureau « Ressources Humaines » ;
 - d'un Bureau « Logistique » ;
 - d'un Bureau « Opérations » ;
 - d'un Bureau Administratif et Financier.

Article 7.-

Le Commandant des Forces de Surface relève organiquement de l'autorité du Chef d'Etat-Major de la Marine Nationale.

Article 8.

Les Chefs de Bureau de l'Etat Major du commandement des Forces de Surface sont des officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République.

Article 9.

Les rangs et prérogatives du Commandant, du Commandant en second, du Chef d'Etat Major des Forces de Surface et des Chefs de Bureau de l'Etat Major du Commandement des Forces de Surface sont fixés par des textes particuliers.

Article 10.

Les Flottilles sont des Formations Organiques et Opérationnelles de la Marine regroupées au moins deux Divisions de Bâtimens ou d'Embarcations.

Les Flottilles remplissent les missions fixées par le Commandement de l'Armée de Mer.

Article 11.

Il existe :

- des Flottilles de Combat composées de Divisions de Patrouilleurs ;
- des Flottilles de Surveillance composées de Divisions de Vedettes ;
- des Flottilles de Soutien et de Transport composées de Divisions de Bâtimens de Transport et de Divisions d'Embarcations.

Article 12.

Chaque Flottille comprend :

- le Secrétariat ;
- le Bureau Opérations ;
- le Bureau Logistique.

Article 13.

Les Flottilles sont placées sous l'autorité de Commandants de Flottille, officiers de l'Etat Major, officiers de Marine nommés par arrêté du Président de la République.

Article 14.

Les rangs et prérogatives des Commandants et Chefs d'Etat Major de Flottille sont fixés par des textes particuliers.

Article 15.

Placée sous l'autorité d'un Commandant de Division, Officier de Marine nommé par arrêté du Président de la République, la Division de Patrouilleurs est une Formation opérationnelle de la Marine Nationale regroupant au moins deux Patrouilleurs.

Article 16.

Placée sous l'autorité d'un Commandant de Division, Officier de Marine nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense, la Division de Surveillance est une Formation opérationnelle regroupant au moins deux Vedettes.

Article 17.

Placée sous l'autorité d'un Commandant de Division, Officier de Marine nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense, la Division de Bâtimens de Transport est une Formation opérationnelle regroupant au moins deux Bâtimens de Transport.

Article 18 -

Placée sous l'autorité d'un Commandant de Division, Officier de Marine nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense, la Division d'Embarcations est une Opérationnelle regroupant au moins quatre Embarcations.

Article 19 -

Les rangs et prérogatives du Commandant de la Division de Patrouilleurs, du Commandant de la Division de Vedettes, du Commandant de la Division de Bâtiments de Transport et du Commandant de la Division d'Embarcations sont fixés par des textes particuliers.

Article 20 -

1^{er} - Le Commandant d'un Bâtiment de la taille d'un Patrouilleur est nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense. Il a, sous ses ordres :

- le Chef des Opérations ;
- le Chef de l'Energie et Propulsion ;
- le Chef de l'Administration et de la Logistique.

2^e - Les Chefs des Opérations, de l'Energie et Propulsion, de l'Administration et de la Logistique sont des officiers de la Marine nommés par arrêté du Ministre chargé de la Défense. Ils ont sous leurs ordres des Chefs de Section.

Article 21 -

Les rangs et prérogatives du Commandant d'un Bâtiment de la taille d'un Patrouilleur, du Chef des Opérations, du Chef de l'Energie et Propulsion et du Chef de l'Administration et de la Logistique sont fixés par des textes particuliers.

Article 22 -

Sont créées :

Première Région Militaire Interarmées

- la 11^{ème} Flottille de Combat qui comprend :
 - la 111^{ème} Division de Combat ;
 - la 112^{ème} Division de Combat.
- la 12^{ème} Flottille de Surveillance qui comprend :
 - la 121^{ème} Division de Surveillance ;
 - la 122^{ème} Division de Surveillance ;
- la 13^{ème} Flottille de Soutien et de Transport qui comprend :
 - la 131^{ème} Division de Soutien et de Transport ;
 - la 132^{ème} Division de Soutien et de Transport.

Deuxième Région Militaire Interarmées

- la 21^{ème} Flottille de Combat qui comprend :
 - la 211^{ème} Division de Combat ;
 - la 212^{ème} Division de Combat.
- la 22^{ème} Flottille de Surveillance qui comprend :
 - la 221^{ème} Division de Surveillance ;
 - la 222^{ème} Division de Surveillance.

- la 23^{ème} Flottille de Soutien et de Transport qui comprend :
 - la 231^{ème} Division de Soutien et de Transport ;
 - la 232^{ème} Division de Soutien et de Transport

SECTION II

DES FORCES DE FUSILIERS MARINS ET DE PALMEURS DE COMBAT

Article 23.-

Placées sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Commandant en second et d'un Chef d'Etat-Major, officiers de la Marine nommés par décret du Président de la République, les Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat sont chargées :

- de la participation à des opérations terrestres à partir de la mer ;
- de la participation à des opérations terrestres aux ordres du Commandant des Opérations Militaires ;
- de la protection des sites sensibles ;
- des opérations de type commando.

Article 24.-

Sont créées au sein de la Marine Nationale, les Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat comprenant :

Première Région Militaire Interarmées

- le 11^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins (BAFUMAR) formé par la transformation du 21^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins Commandos (BAFUMACO), dont le Poste de Commandement est fixé à CAMPO ;

Deuxième Région Militaire Interarmées

- le 21^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins (BAFUMAR) formé par la transformation du 11^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins Commandos (BAFUMACO), dont le Poste de Commandement est fixé à EKONDO-TITI ;
- le 22^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins (BAFUMAR) formé par la transformation du 12^{ème} Bataillon de Fusiliers Marins Commandos (BAFUMACO), dont le Poste de Commandement est fixé à MUNDEMBA ;
- la Compagnie des Palmeurs de Combat (COPALCO) dont le Poste de Commandement est fixé à ISSONGO.

Article 25.-

Le Commandant des Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat relève directement de l'autorité du Chef d'Etat-Major de la Marine Nationale

Article 26.-

Le Commandement des Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat

- le Secrétariat ;
- le Bureau Documentation, Communication et Archives ;
- un Etat-Major composé :
 - d'un Bureau Administratif et Financier ;
 - d'un Bureau Opérations.

2°- Les Chefs de Bureau de l'Etat-Major du commandement des Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat sont des officiers de la Marine nommés par arrêté du Ministre chargé de la Défense.

Article 27.-

Les rangs et prérogatives du Commandant, du Commandant en Second, du Chef d'Etat-Major des Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat et des Chefs de Bureaux de l'Etat-Major du Commandement des Forces de Fusiliers Marins et de Palmeurs de Combat sont fixés des textes particuliers.

1- DES BATAILLONS DE FUSILIERS MARINS

Article 28.-

Placé sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Commandant en Second et d'un d'Etat-Major, officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, le Bataillon des Fusiliers Marins est une Formation d'Intervention Spécialisée dans les opérations terrestres à partir de la mer et dans la protection des sites sensibles.

Il comprend :

- Un Etat-Major ;
- une Compagnie de Commandement et de Soutien ;
- des Compagnies de Fusiliers Marins.

2- DE LA COMPAGNIE DES PALMEURS DE COMBAT

Article 29.-

Placée sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Adjoint, Officiers de la Marine nommés par arrêté du Ministre chargé de la Défense, la Compagnie des Palmeurs de Combat (COPALCO) est chargée :

- des opérations de type commando ;
- de la reconnaissance et de la recherche du renseignement en profondeur ;
- de la participation à des opérations aux ordres du Commandant des Opérations Militaires.

Article 30.-

Les rangs et prérogatives du Commandant de la Compagnie des Palmeurs de Combat et de son Adjoint sont fixés par des textes particuliers.

SECTION III

DES ELEMENTS DE SOUTIEN ET DE FORMATION

Article 31

Les éléments de Soutien et de Formation de la Marine Nationale sont :

- les Bases Navales ;
- les Organismes Spécialisés.

SOUS-SECTION I

DES BASES NAVALES

Article 32-

Les Bases Navales sont des lieux de stationnement des Forces de la Marine et des moyens de soutien répartis éventuellement en Unités et Formations.

Article 33-

Sont créées par le présent décret les Bases Navales suivantes :

- la Base Navale de DOUALA ;
- la Base Navale de LIMBE ;
- la Base Navale de KRIBI.

D'autres Bases Navales peuvent, en tant que de besoin, être créées par décret du Président de la République.

Article 34-

Les Bases Navales doivent garantir la présence et la souveraineté de l'Etat dans leurs zones d'action. Pour cela, elles doivent détacher des éléments opérationnels avancés. Ces éléments, mis en œuvre par le Chef d'Etat-Major de la Marine sur ordre du Chef d'Etat-Major des Armées, sont constitués en fonction des missions qui leur sont confiées et peuvent être engagés partout à partir des Bases Navales et en particulier :

- pour la Base Navale de DOUALA, sur les sites de MOUANKO et BLANGOUA ;
- pour la Base Navale de LIMBE, sur les sites d'AKWA, de JABANE, et d'EKONDO-TITI ;
- pour la Base Navale de KRIBI, sur les sites de MOLOUNDOU (KIKA), de CAMPO et de DIPIKAR ;

Article 35-

La Base Navale est placée sous l'autorité d'un Commandant, officier de la Marine nommé par décret du Président de la République, assisté d'un Commandant en Second, officier de la Marine nommé par arrêté du Président de la République.

Article 36-

Les rangs et prérogatives du Commandant et du Commandant en Second de la Base Navale sont fixés par des textes particuliers.

Article 37-

Le Commandant de la Base Navale est placé sous l'autorité du Chef d'Etat-Major de la Marine par l'intermédiaire de l'Adjoint-Marine de la Région Militaire Interarmées. Il est responsable de la gestion des ressources financières et des personnels qui lui sont affectés.

A ce titre, il est chargé :

- de la mise en condition technique et opérationnelle des moyens de la Base, du soutien logistique des Unités stationnées, en transit ou provisoirement détachées ;
- de la surveillance et de la protection de la Base Navale et des Unités en réparation ;
- de la gestion des infrastructures maritimes, de l'administration et de la gestion des ressources et des personnels mis à sa disposition ;
- du ravitaillement en carburants et produits associés.

Article 38.-

La Base Navale comprend :

- le Secrétariat ;
- le Service du Commissariat ;
- le Groupement de Commandement ;
- le Groupement des Moyens Généraux ;
- le Groupement des Moyens Techniques ;
- le Groupement de protection et de Défense ;
- l'Infirmerie de la Base Navale.

1 - DU SERVICE DU COMMISSARIAT**Article 39.-**

Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, Officier de la Marine nommé par arrêté du Président de la République, assisté d'un Adjoint, Officier de la Marine nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense, le Service du Commissariat comprend :

- le Bureau Administratif et Financier ;
- le Bureau Commis aux Vivres ;
- le Bureau des Essences ;
- le Bureau Matériels.

2- DU GROUPEMENT DE COMMANDEMENT**Article 40.-**

Placé sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Adjoint, Officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, le Groupement de Commandement comprend :

- le Bureau Historique - Archives ;
- le Bureau Chancellerie ;
- le Bureau Opérations - Transmissions - Renseignements ;
- le Bureau Sécurité Militaire.

Les Bureaux sont subdivisés en Sections.

3 - DU GROUPEMENT DES MOYENS GENERAUX**Article 41**

Placé sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Adjoint, Officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, le Groupement des Moyens Généraux comprend :

- le Bureau Casernement - Manoeuvre ;
- le Bureau Manutention ;
- le Bureau Sports ;

4 - DU GROUPEMENT DES MOYENS TECHNIQUES

Article 42.-

Placé sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Adjoint, Officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, le Groupement des Moyens Techniques comprend :

- le Bureau Auto - Engins - Hors Bord ;
- le Bureau Electricité ;
- le Bureau Equipements Spéciaux.

5 - DU GROUPEMENT DE PROTECTION ET DE DEFENSE

Article 43.-

Placé sous l'autorité d'un Commandant, assisté d'un Adjoint, Officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, le Groupement de Protection et de Défense comprend :

- la Section Sécurité et Sauvetage ;
- deux Compagnies de Protection ;
- une Compagnie Spéciale de Protection ;
- le Détachement « Musique » qui comprend :
 - la Section de Commandement ;
 - la Batterie Fanfare ;
 - l'Orchestre et l'harmonie.

Article 44.-

Placé sous l'autorité d'un Commandant, Officier de la Marine nommé par arrêté du Ministre chargé de la Défense, la Compagnie Spéciale de Protection est chargée de la protection des ports et des zones d'intérêts économiques essentielles installées le long de la côte et dans les eaux intérieures.

6 - DE L'INFIRMERIE DE LA BASE

Article 45.-

Placée sous l'autorité d'un Officier-Médecin, assisté d'un Officier Technicien du Service de Santé, tous deux nommés par arrêté du Ministre chargé de la Défense, l'Infirmierie de la Base est chargée :

- des soins aux militaires et à leurs familles ainsi qu'aux riverains ;
- du suivi et des expertises des plongeurs.

Elle comprend :

- le Secrétariat ;
- le Bureau des Cessions ;
- le Bureau des Moyens Généraux ;
- des Sections Techniques.

Article 46.-

Les rangs et prérogatives des Commandants de Groupements, de leurs Adjoints, des Chefs de Bureaux des Groupements des Bases Navales, des Officiers-Médecins, Chefs des Infirmieries des Bases Navales et de leurs Adjoints sont fixés par des textes particuliers.

SOUS-SECTION II

DES ORGANISMES SPECIALISES

Article 47.-

Les Organismes Spécialisés de la Marine Nationale comprennent :

- les Chantiers Navals ;
- les Ateliers Navals ;
- les Ecoles et Centres d'Instruction ;
- les Centres Opérationnels de Surveillance Côtière .

1- DES CHANTIERS NAVALS

Article 48.-

Il est créé au sein de la Marine Nationale des Chantiers Navals implantés à DOUALA.

D'autres Chantiers Navals peuvent, en tant que de besoin, être créés par décret du Président de la République.

Article 49.-

L'organisation et le fonctionnement des Chantiers Navals font l'objet de textes particuliers.

2- DES ATELIERS NAVALS

Article 50.-

Les Ateliers Navals sont des structures de soutien, de maintien en condition et de réparation des matériels navals de la Marine Nationale.

Il est créé au sein de chaque Base Navale un Atelier Naval.

Article 51.-

Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, officier de la Marine nommé par arrêté du Président de la République, l'Atelier Naval est une structure technique au sein de chaque Base Navale, chargée des travaux d'entretien et de réparation.

Article 52.-

Chaque Atelier Naval comprend :

- le Secrétariat ;
- la Bibliothèque Technique ;
- le Bureau Technique.

Article 53.-

Le Bureau Technique de l'Atelier Naval comprend :

- la Section Mécanique Générale ;
- la Section Mécanique des Moteurs ;
- la Section Electronique et Electrotechnique ;
- la Section Bois et Plastique ;
- un Magasin.

Article 54 -

Les rangs du Chef de Service, des Chefs de Bureaux et du Chef de Secrétariat de l'Atelier Naval sont fixés par des textes particuliers.

3 - DES ECOLES ET CENTRES D'INSTRUCTION**Article 55 -**

Il est créé au sein de la Marine Nationale les Ecoles et Centres d'Instruction suivants :

- l'Ecole d'Application des Officiers de la Marine de DOUALA ;
- l'Ecole de Plongée d'ISSONGO ;
- le Centre d'Instruction Naval des Spécialités de DOUALA ;
- le Centre d'Instruction et de Perfectionnement des Fusiliers Marins de Man O'War Bay.

a - DES ECOLES**Article 56 -**

L'organisation et le fonctionnement de l'Ecole d'Application des Officiers de la Marine de DOUALA et de l'Ecole de Plongée d'Issongo font l'objet de textes particuliers.

b - DES CENTRES D'INSTRUCTION**Article 57 -**

Placés sous l'autorité de Commandants, assistés de Commandants en Second, officiers de la Marine nommés par arrêté du Président de la République, les Centres d'Instruction de la Marine Nationale comprennent :

- une Direction de l'Instruction ;
- une Compagnie de Commandement et de Service ;
- plusieurs Compagnies d'Instruction.

Article 58 -

Les rangs et prérogatives des Commandants et des Commandants en Second des Centres d'Instruction de la Marine Nationale sont fixés par des textes particuliers.

4- DES CENTRES OPERATIONNELS DE SURVEILLANCE COTIERE**Article 59 -**

Les Centres Opérationnels de Surveillance Côtière sont des structures de surveillance et de détection des mouvements des navires le long de la côte Camerounaise.

Article 60 -

La création et l'organisation des Centres Opérationnels de Surveillance Côtière font l'objet de textes particuliers.

CHAPITRE II**DISPOSITIONS DIVERSES****Article 61 -**

Les différents Tableaux d'Effectifs et de Dotations sont arrêtés par le Ministre chargé de la Défense.

Article 62 -

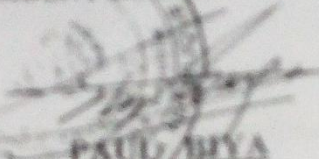
Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

Article 63 -

Le Ministre Délégué à la Présidence chargé de la Défense est chargé de l'application du présent décret qui sera enregistré, puis publié au Journal Officiel en Français et en Anglais.

Enregistré le 4 11 2002

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



PAUL BIYA

Annexe n° 7 : Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurité des intérêts vitaux en mer articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la commission du golfe de Guinée et la communauté économique des Etats de l'Afrique Occidentale



**Economic community of central African states
Comunidad económica de los estados del África central
Communauté économique des états de l'Afrique centrale
Comunidade económica dos estados da África central**

**(E.C.C.A.S.
(C.E.E.A.C.
(C.E.E.A.C.
(C.E.E.A.C.**

SECRETARIAT GENERAL

PROTOCOLE D'ACCORD

**SUR LA GESTION DE LA STRATEGIE DE
SECURISATION DES INTERETS VITAUX EN MER
ARTICULEE AUTOUR DU COPAX ET FAVORISANT
UNE SYNERGIE AVEC LA COMMISSION DU GOLFE
DE GUINEE ET LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE
DES ETATS DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE.**

Préambule

Nous, Chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats membres de la Communauté Economique des Etat de l'Afrique Centrale (CEEAC) et

Le Secrétariat Général de la CEEAC, ci-après les Parties.

Vu le Traité instituant la CEEAC, signé à Libreville, le 18 Octobre 1983, notamment en son article 4 ;

Vu les dispositions pertinentes de l'Acte Constitutif de l'Union Africaine (U.A), signé au Togo, le 11 Juillet 2002 ;

Vu le Protocole relatif au Conseil de Paix et de Sécurité en Afrique Centrale (COPAX), signé à Malabo, le 24 Février 2000, ensemble le Pacte d'Assistance mutuelle entre les Etats membres de la CEEAC, signé à Malabo, le 24 Février 2000 et le Pacte de non-agression entre les Etats membres du Comité Consultatif Permanent des Nations-Unies sur les questions de sécurité en Afrique Centrale, signé à Yaoundé, le 08 Juillet 1996 ;

Ayant à l'esprit les dispositions de la Charte des Transports maritimes des Etats de l'Afrique Centrale, du 07 Mai 1975, telle que modifiée ;

Rappelant la Résolution n°193/12/03 de la CEEAC adoptée à Luanda, le 31 Octobre 2003 sur la Sécurité maritime en Afrique Centrale, en particulier la mise en place d'un plan de surveillance sous-régional ;

Prenant en compte la résolution CEEAC/CEDEAO sur la lutte contre la Traite des personnes de 2006 ;

Constatant avec une vive inquiétude les graves dangers pour la Sécurité et la sûreté des personnes et des biens et pour la protection du milieu marin qui résultent des actes illicites commis à l'encontre des navires, et notamment des actes de piraterie ou de vols à main armée ;

Reconnaissant que les initiatives internationales, régionales et nationales de lutte contre le terrorisme renforcent aussi la capacité de combattre la criminalité organisée et les vols à main armée à l'encontre des navires ;

Convaincues qu'il faut que les Etats membres de la CEEAC du Golfe de Guinée coopèrent et prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer tous les incidents qui menacent la Sécurité du secteur des Transports maritimes ;

Conscientes de la nécessité de mettre les ressources naturelles et minérales de nos Etats au service du développement économique et du progrès social de nos peuples ;

Persuadées à cet effet que notre action commune et concertée est le gage d'une exploitation harmonieuse, rationnelle et pacifique de nos ressources naturelles ;

Tenant compte des recommandations du forum OMI/CEEAC tenu à Dakar du 23 au 25 Octobre 2006 sur la mise en place d'un plan de surveillance intégré de garde-côtes pour les Etats d'Afrique Centrale ;

Désireuses de conclure un Protocole définissant les conditions de mise en place et de gestion de la Stratégie de sécurisation de nos intérêts vitaux en mer, articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Occidentale (CEDEAO) ;

Convienent de ce qui suit :

Chapitre 1^{er} : Définitions et instruments pertinents.

Article 1^{er} Définitions.

Aux fins du présent Protocole, on entend par :

« Administrations » : la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale.
 « Golfe de Guinée » : la zone maritime de la CEEAC telle que définie par l'article 7.1 du présent Protocole ;

« Stratégie de Sécurisation » ou « Stratégie » : la Stratégie de Sécurisation définie à l'article 3 du présent Protocole ;

« Etat Partie » ou « Partie » signifie un Etat membre de la CEEAC ayant signé ou accepté le présent Protocole, le Traité instituant la commission du Golfe de Guinée et le Protocole relatif au COPAX ;

« Etat Pilote » Etat précisé à l'article 7 alinéa 2 du présent Protocole. ;

« Piraterie » : telle que définie à l'article 101 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982 désigne :

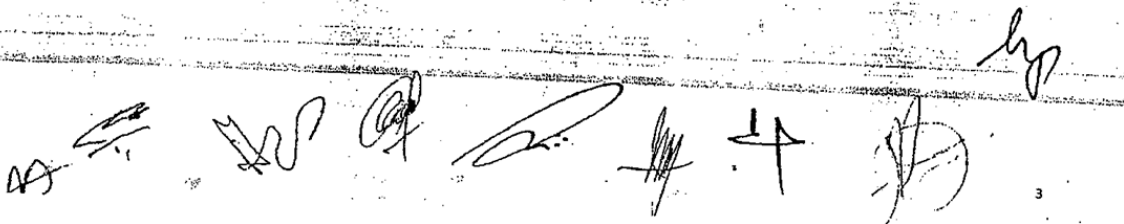
a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise, par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

-contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

-contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant pas de la juridiction d'un Etat.

b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ;



« Pollution du milieu marin » : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément, telle que définie par l'article premier de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, de 1982. ;

Article 2 Instruments pertinents

1) Aux fins du présent Protocole, les « Instruments Pertinents » sont ceux énumérés ci-après, avec tous les Protocoles ou amendement y afférents ainsi que les codes obligatoires adoptés dans le Cadre de ces textes =

-Convention Internationale sur les lignes de change, 1966, (LL66) ; et son Protocole de 1988 ;

-Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) ;

-Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer ;

-Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978 ; (Marpol 73/78) ;

-Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de la mer, de délivrance des brevets et de veille ; telle qu'amendée (STCW 78/95) ;

-Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) ;

-Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention OIT n° 147) ;

-Convention de 1979 sur la recherche et le Sauvetage maritimes (Convention SAR de 1979) ;

-Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle qu'amendée ; (CLC92) ;

-Convention internationale de 1972 pour la prévention de la pollution des mers par immersion de déchets (LDC72) ;

-Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident, pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 (intervention 69) ;

-Convention des Nations-Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes adoptée à Vienne, le 19 Décembre 1988 ; (Convention de Vienne de 1988) ;

[Handwritten signatures and marks]

- Convention pour la répression d'actes illicites contre la Sécurité de la Navigation maritime signée à Rome, le 10 Mars 1988 (Convention SUA 1988) ; telle qu'amendée en 1988 et 2005 ;
 - Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer signée à Montégo Bay, le 10 Décembre 1982 ;
 - Convention des Nations-Unies contre la criminalité transnationale organisée et son Protocole additionnel visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes en particulier les femmes et les enfants (Convention de Palerme) 2000 ;
 - Convention de 1952 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967 ;
 - Convention Internationale de 1990 sur la prévention, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC 90) ;
 - Charte des transports maritimes des Etats de l'Afrique Centrale du 07 Mai 1975 telle que modifiée en 1999 ;
 - Résolution n° 193/12/2003 de la CEEAC, adoptée à Luanda, le 31 Octobre 2003 sur la Sécurité maritime en Afrique Centrale ;
 - Code des douanes communautaires ;
 - Mémorandum d'Abuja ;
 - Code Communautaire de la Marine Marchande adopté à Bangui le 03 Aout 2001 ;
- 2) Les Parties prennent les mesures nécessaires pour la mise en œuvre effective sur terre et en mer, des dispositions des instruments pertinents.

Chapitre 2 = Dispositions générales.

Article 3 Stratégie

1-Il est adopté une stratégie de Sécurisation des intérêts vitaux des Parties dans le Golfe de Guinée.

2-La stratégie visée à l'article 3 alinéa 1 ci-dessus est articulée autour des six piliers ainsi qu'il suit :

- échange et gestion communautaire de l'information, par la mise en place des mécanismes de recherche et d'échange des informations entre les états ;
- surveillance communautaire du Golfe de Guinée, par la mise en place de procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention ;
- harmonisation de l'action des Etats Parties en mer, au plan juridique et institutionnel ;
- institutionnalisation d'une taxe Communautaire, sur la base des mécanismes existants ;

- acquisition et entretien des équipements majeurs, pour garantir une capacité opérationnelle ;
- institutionnalisation de la Conférence maritime des Parties au niveau de la CDS, afin de maintenir la mobilisation de tous les opérateurs et intéressés du milieu marin.

Article 4 Mission

La Stratégie est mise en œuvre par le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) qui a pour mission d'assurer la maîtrise de l'espace maritime des Etats membres de la CEEAC du Golfe de Guinée, notamment par :

- La protection des ressources naturelles et des zones de pêche artisanale maritime
- La sécurisation des routes maritimes ;
- La lutte contre =
 - l'immigration clandestine ;
 - le trafic des drogues ;
 - la circulation frauduleuse des armes légères de petit calibre ;
 - la piraterie et la prise d'otages en mer ;
 - la pollution marine ;
 - les navires sous normes ; et toute autre mission nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie.

Article 5 Organes

1 Aux fins de l'exécution des missions ci-dessus, les organes civilo-militaires suivants sont créés :

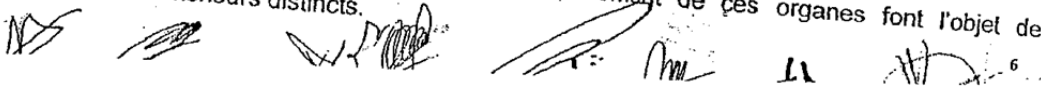
- a- Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) ;
- b- Le Centre Multinational de Coordination (CMC) ;
- c- Le Centre Opérationnel de Marine (COM).

2 Le CRESMAC est l'organe Stratégique, il est rattaché au Secrétaire Général de la CEEAC.

3 Le CMC est l'organe de Planification et de mise en œuvre opérationnelle de la Stratégie. Il est situé à l'Etat-major des Armées de chacun des quatre Etats Pilote de Zone : Angola, Congo, Gabon, Cameroun.

4 Le COM est l'Organe de mise en œuvre tactique de la Stratégie. Il est situé dans chaque Etat membre.

5 L'organisation, les attributions et le fonctionnement de ces organes font l'objet de règlements intérieurs distincts.



6 Les règlements intérieurs du CRESMAC et celui du CMC sont adoptés par le Conseil des Ministres du COPAX.

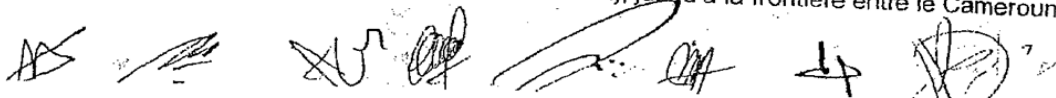
Article 6 Droits et Obligations des Parties

1. Les règles d'engagement et les niveaux de sécurité pour les opérations sont définis par le Secrétariat Général de la CEEAC, de commun accord avec les Etats Parties.
- 2 Le Secrétariat Général s'engage, à rechercher des partenaires internationaux et nationaux pour le financement des opérations de sécurisation de la zone maritime de la CEEAC.
- 3 Les Etats participent à la mise en œuvre de la Stratégie notamment en offrant :
 - des moyens aéronavals et la gratuité des services ci-après :
 - Eau, électricité, lamanage, atterrissage stationnement, pilotage, téléphone, assistance portuaire et aéroportuaire, soins médicaux ;
 - un régime douanier d'exonération des taxes aux navires, aéronefs militaires ou civils affectés à la mission.
4. Les Etats s'engagent également à remplir les critères minimum de participation au système de sécurisation communautaire ; à harmoniser leur législation relative à l'environnement marin, à la sécurité et à la sûreté maritimes ; à mettre en place un Centre Opérationnel de Marine (COM); à animer un thème sur la sécurité maritime lors de la « Journée mondiale de la mer ».
5. Chaque Etat jouit de ses prérogatives régaliennes pour son action en mer. Sans préjudice des dispositions du présent Protocole, les Etats Parties peuvent conclure des accords bilatéraux, notamment en vue de renforcer les capacités nécessaires pour le contrôle des espaces marins sous juridiction nationale.
- 6- Les Etats Parties s'engagent à s'autoriser réciproquement la libre utilisation de leur espace aéromaritime dans le cadre du droit de poursuite et conformément aux différents textes le prévoyant.
- 7-Les parties s'engagent à se conformer aux instruments juridiques internationaux et à rendre effectifs leurs plans d'urgence nationaux. Ils souscrivent notamment aux codes AIS et autres programmes relatifs à la navigation maritime internationale.
- 8-Les Etats acceptent que les marins régulièrement en mission dans le cadre du présent dispositif embarquent comme personnel d'échange dans leurs unités à l'occasion des opérations de patrouilles maritimes et des contrôles en mer.

Article 7 Zone maritime de la CEEAC

1. La Zone maritime de la CEEAC s'étend sur 3.307 Km de la frontière de l'Angola avec la Namibie au sud (Lat. 17°28m27sS long. 11°45m09sE), jusqu'à la frontière entre le Cameroun

by



et le Nigéria (Lat.04°43m15sN 08°31m41s E), soit une superficie totale d'environ 1.224.912,9 Km².

2. Pour les besoins de la mise en œuvre de la Stratégie de Sécurisation, la zone maritime de la CEEAC est subdivisée en trois zones qui comprennent chacune un Etat pilote, comme ci-après =

a-Zone A : Angola ; RDC. Etat pilote : Angola ;

b-Zone B : Angola ; Congo ; Gabon. Etat pilote : Congo ;

c-Zone D : Cameroun ; Guinée Equatoriale ; Sao Tome et Principe ; Gabon. Etat pilote : Cameroun.

3. Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale est situé à Pointe Noire, République du Congo.

Article 8 Financement du mécanisme

1. Le système de financement du mécanisme mis en place comprend :

a- Une Taxe Communautaire de la Sécurité Maritime ;

b- Un pourcentage à percevoir sur les Taxes d'arraisonnement des navires ;

c- Des contributions : des exploitants maritimes ; des partenaires internationaux et nationaux.

2. Le Secrétariat Général détermine en collaboration avec les administrations étatiques compétentes les procédures de perception de ces ressources.

Article 9 Plan de montée en puissance

1. Il est élaboré un plan de montée en puissance du dispositif sécuritaire de l'espace maritime de la CEEAC.

2. Le Plan de montée en puissance est constitué de =

a- Un Plan général d'équipement et d'installation des organes du dispositif.

b- Un Plan général de surveillance de l'espace maritime ;

c- Un Plan général de formation des personnels ;

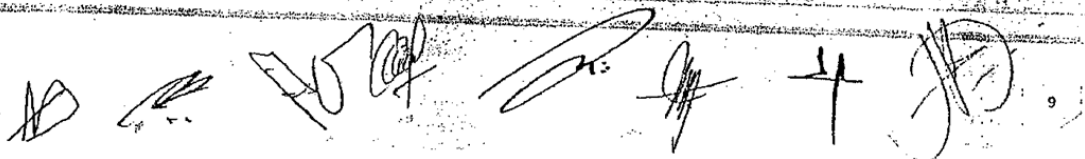
d- Un Plan général de financement du dispositif

3. Le Plan d'équipement est établi sur la base des acquisitions obligatoires des Etats Parties, des achats communautaires et des appuis des partenaires. Le Plan d'équipement est constitué des matériels majeurs et des infrastructures de base.

4. Le Plan de surveillance est réalisé en harmonie avec le Plan de financement ; il prend en compte la théorie des axes prioritaires et l'organisation de la zone d'opération ;
5. Le Plan de financement est annuel conformément aux dispositions du Règlement financier de la CEEAC.
6. Le Plan de formation établi contient des programmes séquentiels en rapport avec :
 - les spécialités des postes
 - les plans étatiques de mise sur pied de leurs dispositifs respectifs.

Article 10 Conférence Maritime

1. Il est institué une Conférence Maritime annuelle du COPAX.
2. La Conférence Maritime du COPAX doit comprendre des représentants :
 - a- des opérateurs économiques maritimes et portuaires,
 - b- des ministères ayant des attributions maritimes,
 - c- des armateurs,
 - d- de la Commission du Golfe de Guinée,
 - e- de toute autre organisation invitée en fonction de ses compétences selon le thème retenu.
3. La Conférence Maritime du COPAX a pour mission notamment de sensibiliser sur la sécurité maritime, faire le bilan des activités maritimes dans le Golfe de Guinée, débattre des questions maritimes d'intérêt communautaire.

A series of handwritten signatures and initials are located at the bottom of the page, arranged horizontally. From left to right, there are approximately seven distinct marks, including a large stylized signature, several smaller initials, and a circular stamp or signature on the far right.

Chapitre 3 Dispositions diverses et finales

Article 11

Dans la poursuite des objectifs relatifs à la sécurisation des intérêts vitaux en mer du COPAX dans le Golfe de Guinée, le Secrétariat Général de la CEEAC coopère avec les institutions et organisations suivantes :

- a- la CEDEAO ;
- b- la Commission du Golfe de Guinée ;
- c- les Etats tiers et les sociétés multinationales qui exploitent ses espaces marins ;

Article 12 Règlement des différends

Les Parties s'engagent à régler leurs différends à l'amiable. A défaut, les Parties auront recours au mécanisme arbitral ou à tout autre mécanisme de règlement pacifique des conflits.

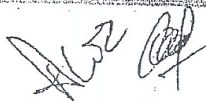
Article 13 Entrée en vigueur

1. Le Présent Protocole entre en vigueur dès sa signature par le Secrétaire Général de la CEEAC et par au moins trois Etats parties.
2. Tout Etat membre de la CEEAC qui n'est pas partie au présent Protocole à la date de son entrée en vigueur, peut adhérer au présent Protocole

Article 14 Amendements

1. Chaque partie peut proposer des amendements au présent Protocole.
2. Les propositions d'amendement sont soumises au Secrétariat Général de la CEEAC qui en communique copies aux parties dans les 30 (trente) jours suivant la date de réception.
3. Les représentants des Etats parties examinent les propositions et font des recommandations.
4. Les amendements entrent en vigueur dans les trente (30) jours suivant leur approbation par les parties.









10

Article 15 Dépositaire

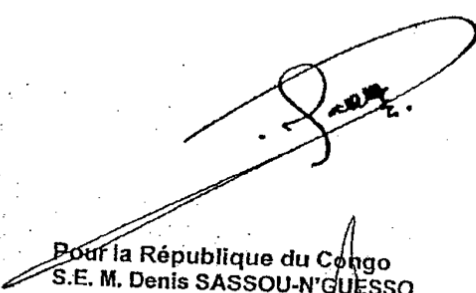
Le Présent Protocole et tous les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Secrétariat Général de la CEEAC qui en communique des copies certifiées conformes à toutes les parties et fait enregistrer auprès de l'U.A, de l'O.N.U et auprès de toutes autres organisations désignées par le Secrétariat Général de la CEEAC.

En foi de quoi, nous, Chefs d'Etats et de Gouvernements, de la CEEAC, avons signé le présent Protocole d'Accord.

Fait à Kinshasa, le 24 octobre 2009 en un original unique en langues anglaise, française, portugaise et espagnole, les quatre (4) textes faisant également foi.



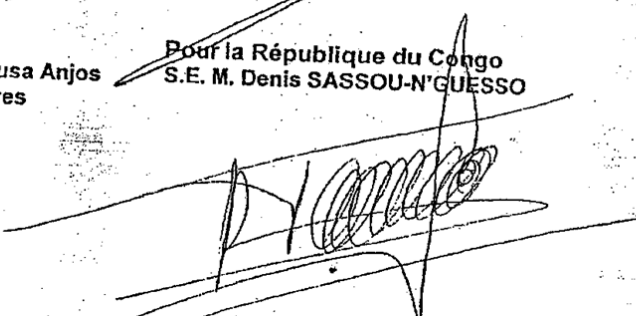
Pour la République d'Angola
S.E.M. Assuncao Afonso De Sousa Anjos
Ministre des Relations Extérieures



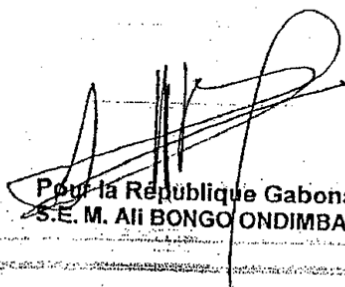
Pour la République du Congo
S.E. M. Denis SASSOU-N'GUESSO



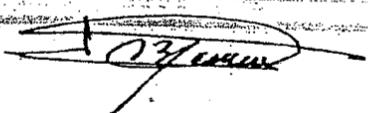
Pour la République du Cameroun
S.E. M. YANG Philémon
Premier Ministre et Chef du Gouvernement



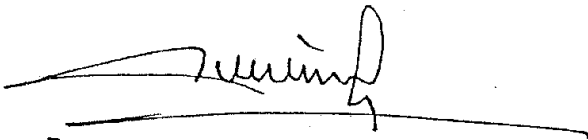
Pour la République Centrafricaine
S.E. M. François BOZIZE YANGOUVONDA



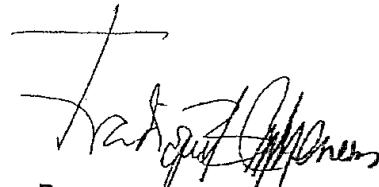
Pour la République Gabonaise
S.E. M. AII BONGO ONDIMBA



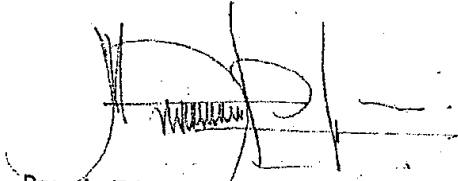
Pour la République du Tchad
S.E. M. Idriss DEBY ITNO



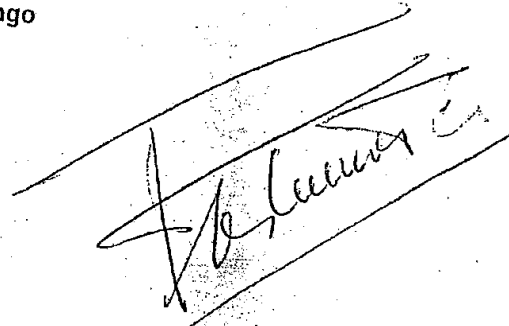
Pour la République de Guinée Equatoriale
S.E. M. Theodoro OBIANG NGUEMA MBASOGO



Pour la République Démocratique
de Sao Tome et Principe
S.E. M. FRADIQUE MELO DE MENEZES



Pour la République Démocratique du Congo
S.E. M. Joseph KABILA KABANGE



Pour le Secrétariat Général de la CEEAC
S.E. Général Louis SYLVAIN-GOMA

Annexe n° 8 : Déclaration des chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun

Le temps des Réalisations

Les documents du Sommet

DECLARATION DES CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DES ETATS DE L'AFRIQUE CENTRALE ET DE L'AFRIQUE DE L'OUEST SUR LA SURETE ET LA SECURITE DANS L'ESPACE MARITIME COMMUN

1. Nous, Chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest, réunis les 24 et 25 juin 2013 à Yaoundé, en République du Cameroun, à l'occasion du Sommet conjoint sur la Stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer dans le Golfe de Guinée,

- 1.1. **Considérant** la Déclaration du 30 août 2011 et la Résolution 2018 du 31 octobre 2011 du Conseil de Sécurité des Nations Unies sur les actes de piraterie et les vols à main armée dans le Golfe de Guinée ;
- 1.2. **Rappelant** la Résolution 2039 du 29 février 2012 du Conseil de Sécurité des Nations Unies qui exhorte la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) et la Commission du Golfe de Guinée (CGG) à œuvrer conjointement pour l'élaboration d'une Stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer, en coopération avec l'Union Africaine (UA) ;
- 1.3. **Conscients** que la piraterie maritime, les vols à main armée et les autres activités illicites deviennent des menaces préoccupantes dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest et constituent une violation du droit international de la mer ;
- 1.4. **Préoccupés** par les graves menaces que la criminalité transnationale organisée, notamment le trafic des armes et des stupéfiants, la traite des êtres humains, la piraterie et les vols à main armée en mer, font peser sur la navigation internationale, la sécurité, le développement socio-économique de nos Etats, ainsi que sur la paix et la stabilité internationales ;
- 1.5. **Conscients** du fait que le développement économique des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest dépend largement de leur capacité à créer des richesses par une gouvernance durable de leur espace maritime et par la mise en œuvre d'une économie respectueuse de l'environnement ;
- 1.6. **Conscients** également du rôle important des partenaires internationaux dans le renforcement des capacités des Etats membres et des organisations régionales dans la lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer ;
- 1.7. **Réaffirmant** notre attachement à la souveraineté et à l'intégrité territoriale des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;
- 1.8. **Rappelant** que les dispositions de la présente Déclaration s'appliquent à tout l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;

- 1.9. **Prônant** la mise en œuvre d'un Code de conduite transitoire en vue de faciliter l'adoption d'un accord multilatéral contraignant visant à éradiquer les activités illicites au large des côtes de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;
- 1.10. **Reconnaissant** la possibilité pour les Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG de parvenir à des accords bilatéraux contraignants sur la sûreté et la sécurité maritimes ;
- 1.11. **Saluant** le concours apporté par les représentants des Nations Unies, de l'Union Africaine et des partenaires stratégiques dans la lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ;
- 1.12. **Saluant également** le concours apporté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) visant à assurer la coopération pour la sûreté et la sécurité maritimes ;
- 1.13. **Nous fondant sur :**
- les articles pertinents de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) ;
 - la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), ainsi que le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ;
 - la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) et ses Protocoles ;
 - la Convention des Nations Unies contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes ;
 - les Résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) du Conseil de Sécurité, qui appellent à l'élaboration et à la mise en œuvre de stratégies régionales, sous-régionales et nationales de sécurité et sûreté maritimes ;
 - la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans -horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) adoptée par l'UA le 6 décembre 2012 ;
 - la Charte Africaine des Transports Maritimes adoptée en 1994 et mise à jour à Durban en Afrique du Sud en octobre 2009 ;
 - la Décision des ministres africains des Transports sur la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin en Afrique ;
 - le Protocole de la CEEAC sur la stratégie de sécurisation des Intérêts vitaux en mer signé le 24 octobre 2008 à Kinshasa ;
 - la Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans la région du Golfe de Guinée adoptée le 29 novembre 2012 ;
 - les dispositions pertinentes :
 - du Traité du 18 octobre 1983 portant création de la CEEAC ;
 - du Protocole relatif au Conseil de Paix et de Sécurité de l'Afrique Centrale (COPAX) du 24 février 2000 ;
 - du Traité révisé de la CEDEAO du 23 juillet 1993 ;

- du Protocole de la CÉDEAO relatif au mécanisme de prévention, de gestion, de règlement des conflits, de maintien de la paix et de la sécurité du 10 décembre 1999 ;
- du Document cadre de prévention des conflits de la CEDEAO du 16 janvier 2008 (DCPC) ;
- du Traité instituant la CGG du 3 juillet 2001.

1.14 **Nous félicitant** des initiatives des Communautés Economiques Régionales et de la CGG, à savoir :

- la Stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats membres de la CEEAC, adoptée à Kinshasa, le 24 octobre 2009 ;
- la poursuite de l'élaboration de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO ;
- la poursuite de l'élaboration de la Stratégie maritime intégrée de la CGG ;
- l'adoption le 06 décembre 2012 de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050);

2. Déclarons ce qui suit :

- 2.1. **Nous nous engageons sans réserve** à travailler ensemble pour assurer la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest par la mobilisation des moyens opérationnels adéquats tant institutionnels que logistiques ;
- 2.2. **Soutenons** la mise en œuvre de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) ;
- 2.3. **Demandons** à la CEEAC, à la CEDEAO et à la CGG, de renforcer les activités visant à la coopération, la coordination, la mutualisation et l'interopérabilité des moyens entre les Etats membres en :
 - a) établissant entre elles un cadre intercommunautaire de coopération en matière de sûreté et sécurité maritimes ;
 - b) surveillant le domaine maritime par l'élaboration des procédures opérationnelles conjointes ;
 - c) facilitant l'harmonisation du cadre juridique et institutionnel des Etats membres ;
 - d) établissant un mécanisme commun de partage de l'information et du renseignement ;
 - e) institutionnalisant une conférence sur le développement et la sécurité maritime ;
 - f) mettant en place un mécanisme de financement basé sur les contributions ;
- 2.4. **Demandons en outre** à chacune des Communautés Economiques Régionales et à la CGG:
 - a) d'élaborer et d'adopter une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer, en cohérence avec la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) ;

Le temps des Réalisations

- b) de poursuivre la mise en œuvre et l'opérationnalisation des mécanismes de coordination permettant à leurs États membres d'agir efficacement contre toutes les menaces maritimes;
- 2.5. **Engageons** les États membres à :
- a) procéder à la collecte et à l'échange d'informations entre eux, avec les mécanismes régionaux de coordination et l'appui des partenaires stratégiques ;
 - b) renforcer les capacités des responsables de l'application de la loi dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes ;
 - c) accroître la sensibilisation au domaine maritime ;
 - d) élaborer et mettre en œuvre des législations nationales pertinentes ;
 - e) élaborer des politiques nationales de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commises en mer ;
 - f) mettre en place des structures nationales de coordination de l'action de l'État en mer, investies de pouvoirs suffisants pour remplir leurs missions ;
 - g) prévoir des mécanismes nationaux de financement des politiques de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commises en mer ;
 - h) organiser l'acquisition et la maintenance des principaux équipements maritimes dans les espaces maritimes respectifs ;
- 2.6. **Choisissons** la République du Cameroun pour abriter le siège du Centre inter-régional de Coordination créé par le Mémoire d'Entente que nous avons adopté et dont la mission est d'assurer la mise en œuvre de la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes ;
- 2.7. **Exhortons** les partenaires stratégiques internationaux à appuyer les initiatives inhérentes à la mise en œuvre de cette coopération régionale ;
- 2.8. **Demandons** au Secrétaire Général des Nations Unies et à la Présidente de la Commission de l'UA d'appuyer les efforts visant à mobiliser les ressources nécessaires à la mise en œuvre de la présente Déclaration ;
- 2.9. **Décidons** de rester saisis de la question.

Fait à YAOUNDE, le 25 juin 2013

SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I- SOURCES

A. Sources orales

Noms et prénoms	Statuts	Age	Sexe	Date et lieu de l'entretien
Ade Kwenty Hilari	Marine/ Commandant de la Base Navale Limbé	Environ 45 ans	M	28 Juin 2020 à la Base Navale de Limbé
Ngangwa Aimé	Marine/Commandant des Forces de Surfaces	Environ 50 ans	M	20 Juillet 2020 à la Base Navale de Douala
Mekinda Bertrand	Marine/ Commandant de la 21 ^{ème} FLOCOMB (Base navale de Douala)	Environ 40 ans	M	14 Juillet 2020 à la Base Navale de Douala
Bilongo Bilongo	Marine/Base navale de Douala	Environ 30 ans	M	25 Juillet 2020 à la Base Navale de Douala
Ekongo	Marine/ centre opérationnel de surveillance côtière de Douala	Environ 30 ans	M	17 juillet 2020 à la Base Navale de Douala
Sugéwé Fils	Marine/ Commandant de la 23 ^{ème} FLOTSOUT (Base navale de Douala)	Environ 45 ans		29 Juillet au 29 Aout 2020 à la Base Navale de Douala
Ebogo Franc	Enseignant/Chercheur	Environ 40 ans	M	15 octobre 2020 au centre de recherche et d'études politiques et stratégiques
Ntuda Ebode Joseph Vincent	Enseignant/chercheur/ Directeur du Centre de Recherches et d'Etudes politiques et Stratégiques	Environ 68 ans	M	13 mai 2021 à Yaoundé-Soa (CREPS)
Kami Nsouandélé	Historien/ Ecrivain	33 ans	M	7 mars 2020 à l'Université de Yaoundé 1
Mengue Elle Marcel	Marine/commandant en second de la Base navale de Limbé	45 ans	M	30 Juin 2020 à la Base navale de Limbé
Owona Nguini Mathias Eric	Enseignant/Chercheur	53 ans environ	M	6 février 2021 à l'Université de Yaoundé 1
Tedongmo Nadège Ludvine	Enseignant/Chercheur	35 ans environ	F	18 mars 2021 à l'Université de Dschang
Ngoula Penda	Marine/ Centre d'Instruction et	Environ 65 ans	M	21 Juillet 2020 Base navale de Douala

	d'Enseignement à la Sécurité			
Owono	Marine/commandant en second du centre opérationnel de surveillance côtière de Limbé	31 ans	M	16 Juin 2020 à la Base Navale de Limbé
Chatelain Sébastien	Conseiller à l'AEM /ESIG	Environ 45 ans	M	27 Avril 2021 à l'Ecole de Guerre de Simbock
de Caslou Stéphane Lamour	Conseiller à l'AEM/ESIG	Environ 43 ans	M	27 Février 2021 à l'Ecole de Guerre de Simbock
Ndong Atok Sylvain	Chercheur	32 ans	M	2020 à l'institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC) Yaoundé
Ndutumu Sylvain Samuel	Marine	Environ 58 ans	M	15 novembre 2019 au Ministère de la Défense (Yaoundé)

B. Archives et divers rapports

Arrêté n°410 en date du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité de sûreté du port, in *Journal officiel de la République du Cameroun*, 1^{er} août 2008.

Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), Accord technique entre la CEEAC et les États du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Équatoriale sur la mise en place d'un plan de surveillance pour la sécurisation maritime du Golfe de Guinée, Yaoundé, 6 mai 2009.

Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), Force Multinationale de l'Afrique Centrale, État-Major Régional (PLANELEM Régional), N°__/CEEAC/SG/DH PSS/FOMAC/EMR-CN, ZONE D, Plan d'opération SECMAR 1, Malabo le 11.08.09.

Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), Protocole d'Accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articulé autour du COPAX et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la Communauté Économique des États de l'Afrique Occidentale.

Décret n°2008-237 en date du 17 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement du Comité national de la sûreté maritime, *Journal officiel de la République du Cameroun*, 1^{er} août 2008.

FMES, "Enjeux sécuritaires et maritimes du Golfe de Guinée à dix ans", EPS n°2011/86.
Rapport final.

International Crisis Group (ICG), "Le golfe de Guinée: la nouvelle zone à haut risque", Rapport n° 105, 2012.

International Crisis Group (ICG), "Nigeria: ending unrest in the Niger Delta", *Africa report*, n°135, 5 December 2007.

International Maritime Organization (IMO), *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships*, acts reported during September 2008, 27 October 2008, Annex 1

Programme Des Nations Unies pour l'Environnement, *Rapport d'Évaluation Environnementale du pays Ogoni*, www.unep.org/nigeria

Rapport général des travaux du Symposium International sur "Les défis sécuritaires dans le Golfe de Guinée", www.golfedeguinee2013.cm/.../symposium-international-defis-securitaires-dans-le-golfe-de-guinee-minrex-21-juin-2013-note,

II- SOURCES ECRITES

A. Ouvrages

Anderson. P., *Comment les États-Unis ont fait le monde à leur image : la politique étrangère américaine et ses penseurs*, Paris, Agone, 2015.

Austin J. L., *Quand dire c'est faire*, Paris, Seuil, 1970.

Badie B et Smouts M. C., *Le retournement du monde : sociologie des relations internationales*, Fondation nationale des sciences politiques & Dalloz, 1992.

Bakang Batonjè, *Sur les chemins de l'émancipation nationale. Le Kamerun = L'indépendance d'abord. Stratégies et actions de l'UPC du 10 avril 1948 au 12 février 1991*, Douala, Kundé, 2007.

Balzacq T., *Théories de la sécurité : les approches critiques*, Paris, Sciences po, 2016.

Battistella. D., *théories des relations internationales*, Paris, Presse des sciences politiques, 2012.

Bieuleu Hameni. V., *Politique de défense et sécurité nationale du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.384.

Buzan. B., *people, states and fear. An Agenda for International security Studies in the Post-Cold War Era*, Hermel Hempstead, Harvester-Wheatheaf, 2e éd, 1991.

Clausewitz. C.V., *De la guerre*, Paris, Perrin, 2006.

Couteau-Begarie. H., *Traité de stratégie*, Paris ISC-Economica, cinquième édition, 2006.

- , *Le meilleur des ambassadeurs : théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Economica-ISC, 2010.
- Dillon. M, *Politics of security: toward a political philosophy of continental thought*, London, New York, Routledge, 1996.
- Djimeli A., Bakassi. *Sur les chemins escarpés d'une reconstruction*, Editions Ifrikiya, 2011.
- El Houdaigui R., *La façade Atlantique de l'Atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, Rabat, OCP Policy Center, 2015.
- Ewangue J. L. (dir), *Enjeux géopolitiques en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2009.
- Fogue Tedom A., *Géostratégie américaine en Afrique (1993-2014)*, Paris, L'Harmattan, 2015.
- Fourche M., *Front et Frontières un tour du Monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1999.
- Ki-zerbo J., *Histoire de l'Afrique noire*, Hatier, 1972.
- Koungou L., *culture stratégique et concept de défense au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2015.
- Labrousse A., *Géopolitique des drogues*, Paris, PUF, 2004.
- Mbembe A., *Politique de l'inimitié*, Paris, La découverte, 2016 (P.182).
- M'bokolo E., *Afrique noire : histoire et civilisations*, Paris, Tome I, 1995.
- Motte. M et als, *La mesure de la force : traité de stratégie de l'Ecole de guerre*, Paris, Tallandier, 2018.
- Mwayila T., *L'Etat postcolonial facteur d'insécurité en Afrique*, Dakar, Présence Africaine, 1990.
- Ndutumu S. S., *Géopolitique maritime en Afrique de Guinée au XXI^e Siècle*, Paris, L'Harmattan, 2012.
- Ntuda Ebode J. V., (dir), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2010.
- Onana Mfegue A. H., *Le Cameroun et ses frontières, une dynamique géopolitique complexe*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- Quic. Dinh. Nguyen, *Droit international public*, Paris, LGDJ, 6^{ème} ed, 1999.
- Raufer. X., *Géopolitique de la mondialisation criminelle : la face obscure de la mondialisation*, Paris, PUF, 2013.
- Rosenau. J., *Turbulence in world politics: the theory of Continuity and Change*, Princeton, Princeton University Press, 1990, (P.504).
- Sindjoun L., *Sociologie des relations internationales africaines*, Paris, Karthala, 2002.
- Ukeje C et Mvomo Ela. W., *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Abuja, FES, 2013.

Waltz. K, *theory of international politics*, New York, Random House, 1979.

B. Ouvrages de méthodologie

Beau. M, *L'art de la thèse : comment préparer et rédiger un mémoire de master, une thèse de doctorat ou tout autre travail universitaire à l'heure du Net*, Paris, La découverte, 2006.

Boutier J et Julia. D., *le passé recomposé : champ et chantier de l'histoire*, in *Mutation* n°150-151, Janvier 1995.

Durkheim. E, *Le suicide*, Paris, PUF, 1930.

Ela. J. M, *Guide pédagogique de la formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2001.

Fragniere J. P., *Comment réussir un mémoire*, Paris, Dunod, 1986.

Grawitz M, *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, onzième édition, 2001.

HARSIN. P, *comment écrit-on l'histoire ?*, 7^{ème} édition, Liège, 1964.

Hartog. F, *Régimes d'historicité : Présentisme et expérience du temps*, Paris, Seuil, 2003.

N'da. P, *Méthodologie et guide pratique du mémoire de recherche et de la thèse de doctorat*, Paris, L'Harmattan, 2007.

Obenga. T, *La philosophie africaine de la période pharaonique (2780-330 avant notre ère)*, Paris, L'Harmattan, 1990.

Pycke. J, *La critique historique*, Louvain, Bruylant-académia 3^{ème} édition, 2000.

Quivy R et Campenhoudt V. L., *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod, deuxième édition, 1995.

Thual. F, *Méthodes de la géopolitique : apprendre à déchiffrer l'actualité*, Paris, Ellipses, 1996.

C. Articles et communications des actes de colloques

Direction de la Coopération de Sécurité et de Défense (DSCD), " Les projets "sécurité maritime de la DSCD", *Partenaires Sécurité Défense*, n°267, 2011.

Présidence de la République du Cameroun, "Le développement de la presqu'île de Bakassi, une priorité de l'État", *Le temps des réalisations*, Bulletin n°14, 2013.

Onana. A, "activité criminelle et blanchiment des capitaux en Afrique centrale", *Enjeux Bulletin de géopolitique d'Afrique Centrale*, n°9 OCT/Décembre 2001.

Afang Ndong Z., "Construction de l'identité géopolitique maritime de la façade afro-atlantique", dans El Houdaigui, R., *La façade Atlantique de l'Atlantique de*

l'Afrique : un espace géopolitique en construction, Rabat, OCP Policy Center, 2015, p. 17-37.

Alles. D et Als, "L'entretien en relations internationales" dans G. Devin (dir), *Méthodes de recherche en relations internationales*, Paris, Science Po, 2016.

Aron. R, "Qu'est-ce qu'une théorie des relations internationales ?", in *Revue Française de science politique*, 17^e année, n°5, 1967.

Atonfack Guemo C. S., "Gouvernance maritime et émergence économique", *Honneur et Fidélité*, spécial 20 mai 2012.

-, "Marine et émergence de l'économie camerounaise", in *honneur et Fidélité*, Mai 2018.

Auge B., "Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger", *Hérodote*, n°134, 2009, p.151-175.

Awoumou Côte D. G., "Le golfe de Guinée face aux convoitises", *Enjeux*, n°22, 2005.

Bassou A., "La mer du golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité", *Paix et sécurité internationales*, n°02, 2014, pp. 151-163.

Bayart J. F., "Le crime transnational et la Formation de l'Etat", in *Politique Africaine*, n093, Mars 2004, pp.93-104.

Braudel F., "Histoire et sciences sociales : la longue durée", *Annales : ESC*, vol.13, n°4, 1958.

Bouchet C., Guiziou. F, "Piraterie : perturbation de l'économie maritime ?", Note de synthèse n°128, Octobre 2010.

Chassem N., "Sûreté et sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée: enjeux, résultats et perspectives", *GICAM Bulletin*, 2013.

Ceyhan A., "Analyser la sécurité : Dillon, Waever, Williams et les autres", in *Culture & Conflits*, n°31-32, Mai, 1998.

Coustansais C. P., "La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation", *Revue Internationale et Stratégique*, n°72, 2008/4, pp39-50.

Dahou T., "La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre le local et le global", *Politique Africaine*, n°116, Décembre 2009, pp.5-22.

Descleve E., "La mer, vecteur et enjeu du futur", *Etudes*, n03, Tome 418, 2013, pp. 295-306.

Diplomatie, "Sécurité maritime et développement en Afrique", n° spécial, 13 Octobre, 2017.

Dujardin. B, "Le contrôle de la frontière maritime", *Revue maritime*, n°483,.

Diangitukwa. F, " Terrorisme et piraterie dans le golfe de guinée : esquisses et solutions", in J. V. Ntuda Ebodé (dir), *Terrorisme et piraterie : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, PUA, 2010.

- Ela. Ela. E, "Le Nigéria : une puissance sous-régionale ?", *Revue Africaine de Défense*, n°2, Avril-Juin 2000, pp. 56-72.
- Ebogo F., "Emergence et insertion de la presqu'île de Bakassi sur l'échiquier africain : une lecture à partir des géosciences politiques", *Revue Africaine d'Etudes politiques et stratégiques*, Numéro spécial 2014, pp. 205-229.
- , "La dialectique du soldat et du diplomate dans la théâtralisation du bassin atlantique : violences, conflits et coopération", in *Enjeux bulletin de géopolitique d'Afrique centrale* n°51, 2015.
- Eklöf Amirell S., Ndzetop I., (traducteur), "La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en somalie", *politique africaine*, n° 116, 2009, pp. 97-119.
- Fanchette S., "Le delta du Niger (Nigéria): rivalités de pouvoir, revendications territoriales et exploitation pétrolière ou les ferments de la violence", *Hérodote* 2/2006 n°121, pp. 190-220.
- Favennec J. P et alli., "Les nouveaux enjeux pétroliers en Afrique", *Politique africaine* 1/2003 n°89, 2003, pp. 127-148.
- Fouchard L., "Violences et ordre Politique Africaine au Nigéria", *Politique Africaine* 2/2007, n°(106), [www. Cairn.info/revue-politique-africaine-2007-2-page-4htm](http://www.Cairn.info/revue-politique-africaine-2007-2-page-4htm), consulté le 14 octobre 2018, p. 4-27.
- François. B, "Le Président, pontife constitutionnel. Charisme d'institution et de construction juridique du politique", in B. Lacroix et J. Lagroye (dir), *Le président de la République*, Paris, FNSP, 1992.
- GICAM, "Coopération régionale. Sûreté et sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée: enjeux, résultats et perspectives", *Gicam Bulletin*, 2013.
- Henrotin J., "projection de puissance vers la terre depuis la mer et évolution des systèmes d'armes", *Stratégie*, n°114, 2016.
- Jacquet, P., "Le pétrole en Afrique", *Lettre des économistes de l'AFD*, n°8, mars 2005.
- Klootgen P., la frontière et le droit, in Deschayes, J.-L. et Francfort. D, (dir) , *Du fil barbelé au pointille ; les frontières au regards des sciences sociales et humaines*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 2010.
- Koungou, L., "Quand une péninsule pétrolière change de mains", *Le monde Diplomatique*, n° 655, 2008, pp. 20-28.
- , "Comment construire la paix dans l'espace post conflictuel? Le cas de Bakassi", *Afrique contemporaine*, n°34, 2010, pp. 11-24.

- Macleod. A, "La théorie des relations internationales", in Thiery Balzaq et Frédéric Ramel (dir), *Traité de relations internationales*, Paris, Sciences Po, 2013.
- Malfatto P. L et Morin. D., "Criminalité transnationale organisée", dans Macleod et al (dir) *Relations internationales : théories et concepts*, Outremont, CEPES, 2008.
- Marchand G., "Vers des eaux tumultueuses : piraterie, entre vision globale et réponses sectorielles", J.M Bockel (dir) *Combattre la piraterie maritime*, Choisel, 2009.
- Massogui F., "2^{ème} temps du périple, l'arc littoral, face à la menace, un redoutable dispositif de défense", dans *Honneur et Fidélité*, Edition spéciale, Mai 2017.
- Merer L, "Piraterie maritime : une histoire à suivre", *Conflits*, N°4, Février-mars 2015.
- Mongrenier .J. S, "Poutine et la mer. Forteresse Eurasie et stratégie océanique mondiale", in *Herodote*, n°163, 2016, pp 61-85.
- Mokam, D., "Bakassi: deux lectures du passé au service d'un conflit frontalier", *Les Cahiers d'Histoire et d'Archéologie* n°4, 2003, p. 95-109.
- N'dimina-Mougala A. D., "Pétrole du Golfe de Guinée : enjeu, convoitises internationales et situations belligères à la fin du XXe siècle", *Gabonica*, vol3, n°3, Novembre 2009, pp.5-14, du même auteur, "Pétrole, source de conflits territoriaux en Afrique centrale au XXe et XXIe siècle", *Enjeux*, n°36, 2008.
- Ndoutoume Ngome J., "les conflits pétroliers dans le Golfe de Guinée : enjeux de développement ou de compétition d'enrichissement des élites au pouvoir ?", *Gabonica*, n°6, Novembre 2012.
- Ndutumu, S. S., "Valoriser les acquis de Yaoundé", *Honneur et fidélité*, Édition spéciale, 2013.
- Ngodi E. et Owona Nguini M. E., "Le pétrole offshore comme ressource stratégique en Afrique centrale: une richesse au cœur des tensions frontalières et des appétits", *Enjeux*, n°26, 2006.
- Ngodi E., "Gestion des ressources pétrolières et développement en Afrique", 11^{ème} assemblée générale du CODESRIA, 2007.
- Nkotto P. P, "sécurisation et gestion intégré des zones côtières", in *Pompons Rouge magazine de la marine nationale*, n°012, octobre, 2019.
- Ntuda Ebode, J. V., " La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le golfe de guinée", dans Ntuda Ebode, J. V., *Piraterie et terrorisme: de nouveaux défis sécuritaires dans le golfe de Guinée*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, 2010.

- Ogoulat Roboti, D., "Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui. Quelques aspects géopolitiques et géostratégiques", *Norois*, Vol. 29, N°180, 1998, pp. 587- 607.
- Ombé. S. T "Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée : étiologie, mutations et ripostes institutionnelles", in M. Kemoue Kamgang (dir), *l'Afrique face à la problématique de défense et sécurité collective*, Paris, Menaibuc, 2020.
- Ojakorotu Victor (2010), "Militants and oil violence in the Niger delta of Nigeria. Any implication for security in Nigeria?", in Ojakorotu, V. et Dodd L. G., *checkmating the resurgence of oil violence in the Niger Delta of Nigeria*, Johannesburg, 2010, pp. 89-99.
- Owona Nguini. M. E et Ngodi. E, "Le pétrole offshore comme ressource stratégique en Afrique Centrale : une ressource au cœur des tensions frontalière et des appétits" in J. L. Ewangue (dir), *Les enjeux géopolitiques en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2009.
- Ropivia M. L., "Criminalité et activités illicites dans le golfe de guinée: interprétation critique et typologique", in Ntuda Ebode, J. V. (dir), *Piraterie et terrorisme: de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Presses Universitaires d'Afrique, 2010 pp. 221-234.
- Royer. P, "Les puissances navales d'aujourd'hui et de demain", *Conflits*, N°4, Février-Mars 2015.
- Smith S., "the contested concept of Security", in D. Battistella, *théorie des relations internationales*, Paris, les presses de science politiques, 2012.
- Ukiwo. U, "From Pirates to militant: historical perspective on Anti-state and-oil company mobilization among the Ijaw of warry, Western Niger Delta.", in *African affair*, vol 106, n°425, pp. 587-610.
- Waever O., "Sécuritisation et désécuritisation", in Lipschutz R. D. (dir), *On security*, New York, Columbia University Press, 1995.

D. Travaux académiques

1. Thèses

- Auge B., "Produire du pétrole en zone de conflit; cas de l'Afrique médiane", Thèse de doctorat en Géographie, Université de paris 8-Vincennes-Saint Denis, 2012.

- Belomo Essono P. C., "L'ordre et la sécurité publics dans la construction de l'État au Cameroun", Thèse pour le doctorat en science politique, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2007.
- Kamal-Deen, A., "Maritime security cooperation in the Gulf of Guinea: prospects and challenges", thesis in Philosophy, University of Wollongong, 2014.
- Koufan Menkéné J., "Le Cameroun et la Guinée Equatoriale : fondements, enjeux et débats sur un destin commun et une difficile coexistence, Habilitation à diriger les recherches", Université de Yaoundé I, Aout 2010.
- Ndong Atok S., "L'intégration régionale maritime en Afrique centrale face au challenge de la conflictualisation thalassique : une analyse diplomatico-stratégique", thèse de Doctorat Ph/D en Relations Internationales, UYII, 2019.
- Ogoulat D., "Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (de Sénégal à l'Angola)", Thèse de doctorat en Géographie politique, Université d'Angers, Mars 1998.
- Tedongmo N. L., "Piraterie maritime et gestion des défis sécuritaire dans le Golfe de Guinée", thèse de doctorat Ph. D, Université de Dschang, Aout 2018.
- Wanyaka Bonguen. O. V, "La coopération militaire entre le Cameroun et la France : de l'assistance à la quête d'un partenariat technique (1959-2005)", Thèse de Doctorat Ph. D, UYI, 2008.

2. Mémoires

- Anongapey Mangola F., "La contribution de la Marine camerounaise à la lutte contre la piraterie en zone « D » du golfe de guinée", Mémoire professionnel en dynamique, gestion et sécurité des espaces frontaliers, UYII, 2014.
- Audebaud N., " La lutte internationale contre la piraterie somalienne : représentations et enjeux", Mémoire de Master en science politique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2010.
- Chebli A., "La piraterie maritime au début du XXIème siècle. Panorama, modes opératoires et solutions", Mémoire pour le diplôme d'université de 3^{ème} cycle en Analyse des menaces criminelles contemporaines, Université de Paris II Panthéon-Assas, 2009.

- Kayem. Christian F., "La stratégie de protection des intérêts économiques du Cameroun dans sa zone maritime", *Mémoire professionnel en stratégie de Défense, sécurité, gestion des conflits et catastrophes*, UYII, 2013.
- Mbatéhou. S., "Contribution à la connaissance de l'histoire de l'armée de Libération Nationale du Kamarun (ALNK) 1959-1971", *Mémoire de maîtrise en Histoire*, UYI, 2003.
- Medjo. A., "La piraterie maritime dans la presqu'île de Bakassi", *Mémoire de DEA en science politique*, UYII, 2009.
- Monko. B., "L'armée camerounaise de 1959-1970", *Mémoire de maîtrise en Histoire*, UYI, 2002.
- Moutous Q. M., "L'Océan indien, nouvel axe géostratégique: les enjeux de la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique", *Mémoire de recherche*, Institut d'Études politiques de Toulouse, 2010.
- Nkoumou Ze Eya'an, A. L., "La piraterie maritime dans la «Zone D». De la stratégie de la CEEAC: évaluation des menaces stratégiques de lutte et apport de la marine nationale", *Master en Stratégie, Sécurité et Gestion des Conflits et des Catastrophes*, Université de Yaoundé II, CREPS, 2013.
- Riols, A., "Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée", Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École Normale Supérieure Ulm, 2010.

III- SOURCES D'INTERNET

- "Criminalité transfrontalière organisée en Afrique de l'Ouest: une évaluation des menaces", 2013, www.unodc.org.
- Anonyme, "Gestion publique: des milliards de francs Cfa évaporés dans la presqu'île de Bakassi", [http://www.investir au cameroun.com/gestion-publique /2108-4499-des-milliards-de-francs-cfa-evapores-dans-la presqu'île-camerounaise de Bakassi](http://www.investir-au-cameroun.com/gestion-publique/2108-4499-des-milliards-de-francs-cfa-evapores-dans-la-presqu-ile-camerounaise-de-bakassi).
- Anonyme, "Piraterie et crimes organisés en mer: enjeux sur les trafics portuaires et intégration dans le golfe de guinée", www.afdb.org.
- Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) de 1982, dite convention de Montego Bay, <http://www.un.org/french/law/unclos/closindx.htm>.
- Belibi, J. F. "Bakasi : 245 millions pour le développement", *Mutations*, 22 septembre 2008, [Http://www. Cameroon-info.net/stories/o,023626,@,bakassi-245milliards-pour-le-developpement. Html](http://www.Cameroon-info.net/stories/o,023626,@,bakassi-245milliards-pour-le-developpement.Html).

- Cormier-Salem, M. C. Tarik Dahou, "La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global", *politique Africaine* (n° 116) <http://www.cairn.info./revue-politique-africaine-2009-4-page-5.htm> consulte le 05/07/2019.
- Yvan G., "Signification historique de la piraterie grecque", dans dialogue d'Histoire ancienne, Vol 4, 1978, pp1-16., <http://www.persee.fr/doc/dha>.
- Mpandjo M., "Sécurité et piraterie maritime au Golfe de Guinée: Le Cameroun au cœur du combat", www.Cameroon-info.net/artice/securite-et-piraterie-maritime-au-golfe-de-guinee-le-cameroun-au-coeur-du-combat-187305.html consulté le 10/11/2018.
- Ogoulat Albert Didier, "Géostratégie et polémologie dans l'espace Atlantique Centre-Orientale: le cas du Golfe de Guinée", [en ligne], Disponible sur <http://www.stratisc.org>.

TABLE DES MATIÈRES

DEDICACE.....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
SOMMAIRE.....	iii
SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS.....	iv
LISTE DES TABLEAUX ET ILLUSTRATIONS.....	vi
LISTE DES ANNEXES.....	viii
RESUME.....	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1-CONTEXTE GENERAL DE L'ÉTUDE.....	2
2-RAISONS DU CHOIX DU SUJET.....	5
3-INTÉRÊT DU SUJET.....	6
4-DÉLIMITATION SPATIO-TEMPORELLE.....	8
5-CLARIFICATION CONCEPTUELLE.....	8
6-REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE.....	15
7-PROBLÉMATIQUE.....	18
8-HYPOTHÈSES.....	19
A Hypothèse Centrale.....	19
B Hypothèses secondaires.....	19
9-OBJECTIFS DE RECHERCHES.....	20
10- CADRE MÉTHODOLOGIQUE.....	20
11- CADRE THÉORIQUE.....	23
13- DEFINITION DES CONCEPTS OPERATOIRES.....	27
14- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES.....	28
15- PLAN DU TRAVAIL.....	28
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA MARINE NATIONALE.....	30
I- NAISSANCE ET ÉVOLUTION DE LA MARINE NATIONALE.....	31
1-Les fondements de la création de l'armée camerounaise.....	31
1.1-Les fondements historiques.....	32

1.2-Les facteurs politiques, juridiques, logistiques et opérationnels.....	33
1.3-De la naissance de la marine nationale	36
2-Evolution de la Marine nationale.....	38
2.1-Du pouvoir colonial à l'Etat postcolonial : les germes d'une nationalisation du commandement des forces navales (1959-1973)	38
2.2- L'évolution logistique.....	41
2.3-La réforme de 2001 : vers "professionnalisation" des forces ?.....	43
II. PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ORGANIQUE ET OPERATIONNELLE DE LA MARINE	44
1-La pyramide du commandement des forces navales	44
1.1 La Présidence de la République (PR).....	44
1.2 Le Ministère de la Défense (MINDEF).....	45
1.3 Le Chef D'Etats-majors des Armées (CEMA)	47
1.4-L'État-major de la Marine nationale (EMM).....	48
2- Présentation des forces et éléments de transport et soutien.....	50
2.1 Les Forces	50
2.1.1 Les FORSUR.....	50
2.1.2 Les FORFUMAPCO	51
2.2 Les éléments de soutien et de formation	53
2.2.1 Les Bases Navales	53
2.2.2 Les organismes et institutions spécialisés	54
2.2.2.1 Les Ateliers et chantiers navals	54
2.2.2.2 Les centres d'instructions et de formation	55

CHAPITRE II : RADIOSCOPIE, DYNAMIQUES ET EVOLUTION DE LA PIRATERIE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS 59

I- LE NIGÉRIA : POINT D'ANCRAGE DE LA PIRATERIE (1960-1995).....	60
1-Étiologie et évolution de la piraterie au large des eaux nigérianes (1960-1995).....	60
1.1 Aux sources du phénomène : le micronationalisme politico-identitaire.....	61
1.1.1 Construction d'un micronationalisme politico-identitaire au Nigéria.....	61
1.1.2 Les enjeux énergétiques et écologiques : ferments de la violence ?	63
2-Dynamiques de la piraterie au Nigéria (1960-1995) : entre estivation et hibernation... 66	
2.1-Piraterie au Nigéria (1970-1986) : entre opportunités et résistance	67
2.2-Les régimes répressifs et la déclinaison des actes de piraterie (1986-1998)	69
II-RAMIFICATION DE LA PIRATERIE NIGERIANE DANS LE BASSIN CAMEROUNAIS (1987-2016).....	71
1-Les déterminants de la ramification.....	71
1.1-La négligence des frontières : facteur structurant de la ramification de l'économie du pillage dans le bassin camerounais.....	73
1.2-La pauvreté et les tentations au large.....	74
2- La piraterie dans les eaux camerounaises : historicité et mutations polémologiques 76	
2.1-La piraterie : filiation ou phénomène nouveau ?.....	76
2.2-De la "piraterie de subsistance" à la "piraterie organisée" (1987 à 2018)	78
2.3-Mutation polémologique de la piraterie maritime	82

CHAPITRE III : LA RÉPONSE SÉCURITAIRE DE LA MARINE CONTRE LA PIRATERIE DANS LES EAUX CAMEROUNAISES 85

I- PIRATERIE : MODALITÉS, ÉTAT DES LIEUX ET INCIDENCES.....	86
1-Modalités et état de lieux de la piraterie.....	86
1.1-La piraterie : acteurs et pratiques	86
1.2-État des lieux et tendances de la piraterie maritime.....	90
2- Des conséquences indéniables ?	92
2.1 La piraterie : une menace à la vie humaine ?	93
2.2-Perturbation des activités portuaires et surcoûts inhérent à la piraterie.....	94
2.3 La piraterie et la réactivation des logiques d'insurrections.....	95
2.4 La piraterie et l'exacerbation des tribulations politiques et diplomatiques.....	96
II-RÉPONSE SÉCURITAIRE LA MARINE CONTRE LA PIRATERIE.....	97
1-Renforcement des capacités et moyens de lutte de la marine.....	97
1.1 Le cadre juridico-institutionnel de lutte contre la piraterie au Cameroun.....	98
1.2 De la nécessité à renforcer les capacités de la marine nationale	100
1.3 Les Moyens de luttés	102
2-La stratégie de lutte.....	105
2.1 Le collecte de l'information	105
2.2 La détection et l'identification de la menace.....	106
2.3 La surveillance maritime	107
2.4 Intervention maritime	109
3- Le soutien sécuritaire des autres acteurs.....	110
3.1-Le BIR.....	111
3.2-Le CMC	111

CHAPITRE IV : PARTICIPATION DE LA MARINE DANS LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE : BILAN, LIMITES ET PERSPECTIVES 113

I- BILAN ET LIMITES DE LA REPONSE SECURITAIRE DE LA MARINE NATIONALE (1990-2018).....	114
1-Une marine au rendez-vous des enjeux sécuritaires	114
1.1 Une marine à la hauteur du challenge posé par la piraterie.....	115
1.2 Une marine au rendez-vous de la lutte contre la contrebande plurielle	119
1.3 Une marine au rendez-vous de la lutte contre la pêche INN.....	123
2-Les contraintes de l'efficacité répressive.....	125
2.1-L'absence de moyens et la porosité du système de surveillance	125
2.2 Des déficits communicationnels.....	127
2.3 L'épineux problème du droit de poursuite	128
II-PERSPECTIVES ENVISAGEABLES POUR UNE ÉRADICATION DE LA PIRATERIE SUR LA DURÉE	130
1-Les initiatives en mer.....	130
1.1 Renforcer le volet maritime de la sécurité nationale.....	130
1.2 Fortifier la surveillance opérationnelle	132
2-Agir contre la piraterie sur terre.....	133
2.1 Au-delà de tout : il faut agir sur terre	133

2.2 Stimuler le développement du littoral	135
2.3 Offrir aux jeunes des perspectives non criminelles.....	137
CONCLUSION GÉNÉRALE	141
ANNEXES.....	145
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	180
TABLE DES MATIÈRES	193