

ÉTATISATION, CONFLITS FRONTALIERS ET DELIMITATIONS DES FRONTIÈRES MARITIMES : L'AFRIQUE CENTRALE COMME ESPACE DE PERTURBATION GÉOPOLITIQUE

Patrice Moundounga Mouity¹

L'objet de cet article est d'étudier la question de la délimitation des frontières maritimes dans le monde en prenant appui sur l'Afrique centrale. Le concept de frontière, traditionnellement considéré comme une ligne de démarcation entre des États, pose des problèmes sur le continent, mais également en mer malgré son apparition tardive. Aujourd'hui convoitée et conflictuelle, la frontière maritime pose des problèmes de délimitation et donc de revendication étatique de souveraineté. En dépit du droit de la mer, on observe la remise en cause des cadres spatiaux légués par les Conventions étatiques, en particulier dans les zones frontalières animées par de multiples enjeux économiques, mais surtout de tutelle géopolitique. C'est le cas de l'Afrique centrale qui devient un espace de perturbation géopolitique entre tentative de recomposition interne et refonte du leadership sous-régional.

Mots clés : Afrique centrale, Délimitation maritime, Disputes frontalières, Perturbation géopolitique, Revendications étatiques de souveraineté.

The purpose of this article is to study the issue of maritime boundary delimitation in the world with reference to Central Africa. The border concept traditionally considered as a demarcation line between States, is at the core of many problems on the continent, but also at sea despite its late appearance. Today, coveted and conflict source, maritime borders pose problems of delimitation and therefore of State claims to sovereignty. In spite of the law of the sea, the spatial frameworks bequeathed by the State Conventions are being called into question, particularly in border areas where there are many economic issues at stake, but above all geopolitical leadership. This is the case of Central Africa, which is becoming a region of geopolitical disruption between the attempts at internal recomposition and the reshaping of sub-regional leadership.

Keywords: Central Africa, Maritime delimitation, Border disputes, Geopolitical disruption, State claims to sovereignty.

¹ Patrice Moundounga Mouity est Maître-Assistant en science politique au Centre d'Études et de Recherche en Droit et Institutions Politiques (CERDIP). Faculté de Droit et des Sciences Économiques (FDSE). Département de Science politique, Université Omar Bongo. Courriel : patricemm2000@yahoo.fr

Introduction

La délimitation des frontières est fondamentalement un processus de sécurisation nécessaire à un minimum d'ordre et de civilité. La sécurité des espaces marins, au cœur des préoccupations étatiques dominées par la figure du *Léviathan*, est à l'origine du partage des frontières par les anciennes colonies. De fait, les frontières maritimes font partie de la raison d'être de l'État.

L'invention des frontières est une caractéristique majeure des temps modernes (Foucher, 1986). Rapporté au golfe de Guinée, ce processus y a ancré des spécificités sans commune mesure, dont la survivance des effets, explique les disputes transfrontalières de ces dernières années.

Le continent africain, pris de façon générale, est le seul ensemble géopolitique dont le processus d'horogénèse² fut le plus précocement achevé (Foucher, 1988 : 73-75; Foucher, 2014 : 15). Le partage de l'Afrique est à l'origine des États contemporains (Vasquez, 2011 : 381). Michel Foucher insiste sur la spécificité du continent africain quand il dresse un bilan mondial des frontières : l'Afrique est le seul continent dont les frontières ont été produites dans leur quasi-intégralité par des acteurs extérieurs (Foucher, *op.cit* : 102).

D'éminents travaux sur les frontières ont montré la manière dont s'est opéré le processus de démarcation des espaces continentaux et maritimes. Chez les francophones, il s'agit, entre autres, des travaux des géographes tels que Lacoste, Guichonnet et Raffestin (1974), qui ont su s'affranchir des pesanteurs des modèles réalistes et matérialiste au profit d'une réflexion multidisciplinaire. La seule limite reprochable à leurs travaux a été leur faible investissement autour des frontières maritimes. Ceci a conduit des auteurs comme Labrecque, Bouquet et Velasco-Graciet, qui reprennent les thèses développées par les pionniers et vont au-delà, notamment à porter désormais un regard sur l'Afrique. C'est dans cette même perspective que s'inscrivent les travaux anglophones de Prescott (1985), Charney et Alexander (1993). Nous pouvons citer également Bennafla qui interroge les mutations des frontières africaines (Bennafla, 2002 : 134-146).

La pratique de la délimitation des frontières maritimes pourrait être classée en quatre catégories : en vertu des dispositions du droit international ; délimitation par accord ; législations nationales et décisions judiciaires. Si les frontières maritimes ne sont pas correctement délimitées, elles deviennent une source fréquente de conflits entre États pouvant prendre des dimensions régionales, voire internationales. Par conséquent, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer donne aux États parties concernés la liberté de régler leur

² L'horogénèse est considérée comme une nouvelle approche scientifique pour analyser le contexte et le processus de création des frontières, par qui, quand, où, pourquoi tel tracé, quelle intention, leur évolution dans l'histoire et leurs effets.

différend à tout moment par voie de négociation ou par toute autre mesure diplomatique. Toutefois, si les parties ne parviennent pas à un accord, une requête doit être adressée à la Cour ou au tribunal compétent. La délimitation des frontières maritimes reste l'un des domaines les plus complexes (Lucchini et Voelckel, 1990 : 77 p ; Lagoni, et Vignes, 2006) en droit international qui a attiré des intérêts économiques, politiques, de sécurité³ (Sousa, 2014 : 10-11 ; Stockbruegger, 2014), nationaux et régionaux et aboutit souvent à des différends⁴. Le travail le plus complet sur le processus de délimitation maritime est celui de Charney et *al.*, (1993-2011) qui est devenu le principal ouvrage de référence sur le sujet (Moudachirou, 2016 : 1-13). La délimitation maritime est multidimensionnelle et multidisciplinaire (McDorman, Beauchamp et Johnston, 1983). Plusieurs auteurs ont traité l'essence des délimitations maritimes (Rhea, 1982 : 555-558; Johnston : 1988 : 464 ; Marques Antunes, 2003) ; Kapoor et Kerr, 1986). Il a été clairement démontré que des problèmes de délimitation non résolus pouvaient conduire à des relations tendues entre États voisins, susceptibles de donner lieu à des différends⁵. L'essence et la signification de la délimitation des frontières maritimes permettent de fixer et d'identifier les frontières de la souveraineté territoriale d'un État et de sa juridiction spatiale⁶. Sur les frontières maritimes en Afrique nous pouvons citer Théodore Okonkwo qui démontre que : « malgré les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Afrique a plusieurs différends non réglés concernant les frontières maritimes » (Okonkwo, 2017 : 55). Il examine dans son article la situation de l'Afrique et les défis posés par la délimitation et la gestion des frontières maritimes dans ce continent. Il présente également les problèmes, les causes, l'essence et l'impératif de sécurité des conflits liés aux frontières maritimes en Afrique.

Les Conventions de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë⁷, le plateau continental⁸, la haute mer⁹ et le droit de la mer des Nations Unies¹⁰ sont

³ L'examen de ces questions liées aux frontières maritimes montre que leur sécurité est une nécessité. Ainsi, la gestion des frontières maritimes en Afrique appelle une approche de gestion conjointe. Grâce à celle-ci, l'exploration et l'exploitation de ressources naturelles et biologiques dépassant une frontière ou se chevauchant pourraient facilement être résolues. L'UNCLOS encourage une telle approche par ses dispositions, les articles 74 (3) et 83 (3), qui traitent de la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental.

⁴ Kenya v. Somalie, *Délimitation maritime dans l'océan Indien*, CIJ, 2016.

⁵ Cameroun c. Nigéria (2002), Guinée Équatoriale intervenant, Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria, CIJ 303.

⁶ Cameroun c. Nigéria (2002), Guinée Équatoriale intervenant, Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria, CIJ 303.

⁷ La Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 est un traité international entré en vigueur le 10 septembre 1964, l'un des quatre accords de la première Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). La Convention a été ratifiée par 52 États.

⁸ La Convention sur le plateau continental a été signée le 29 avril 1958 et a pris effet le 10 juin 1964. Elle établit les droits d'un État souverain sur le plateau continental qui l'entoure, le cas échéant.

respectivement reconnus comme le régime juridique mondial applicable aux mers. Les frontières maritimes de l'Afrique, conformément aux régimes internationaux pertinents, comprennent les eaux territoriales, les zones contiguës, le plateau continental et les zones économiques exclusives.

La notion de frontière maritime est ancienne en Afrique. Pendant la conquête coloniale, la concentration des énergies pour l'intérieur, a passé sous silence le domaine maritime déjà objet de rivalités importantes en Europe, depuis des siècles. C'est au cours du XX^{ème} siècle, à la faveur des revendications des pays du tiers-monde, que la frontière maritime a émergé comme une nouvelle préoccupation. Elle a suscité plusieurs rencontres internationales¹¹, au cours desquelles le droit international de la mer a été codifié (Lacoste, 1994 : 532), avant de planifier les modalités d'usage de ces marges territoriales (Deler, 1975 : 278). C'est dire que l'espace maritime du golfe de Guinée, notamment en Afrique centrale, soulève des paradoxes par rapport au droit de la mer.

En effet, « *la mer est à la fois une zone de droit international et une importante source de richesses* » (Victor, *op.cit.*). Dans le golfe de Guinée, les enjeux maritimes concernent à la fois les États et les populations et renvoient aux interrelations qu'entretiennent les pays avec la mer.

C'est dire que les problèmes liés à la sécurisation des espaces maritimes présentent des enjeux géopolitique et géostratégique qui interpellent les États côtiers, sur la puissance et le pouvoir maritime. L'enjeu ici est celui du contrôle et de la maîtrise d'espaces de souveraineté étatique.

Le terrain d'études volontairement limité est celui de l'espace Afrique centrale du Golfe du Guinée dans sa définition restreinte (Voir : figure 1). Il s'agit d'une étude sur la question des problèmes liés à la délimitation des frontières maritimes entre deux pays riverains et qui prend appui sur une analyse du conflit frontalier entre lesdits pays à savoir le Gabon et la Guinée Équatoriale au sujet de la souveraineté sur des îles de Mbanié, Conga et Cocotiers.

Cet article a pour objectif de comprendre la manière dont les logiques d'affirmation de puissance autour des frontières maritimes entre deux pays de l'Afrique centrale appartenant au golfe de Guinée peuvent se concilier dans un processus de coopération interétatique. L'article qui s'inscrit dans le champ des

⁹ La Convention sur la haute mer de 1958, signée le 9 avril 1958 et entrée en vigueur le 30 septembre 1962, est un traité international relatif à la haute mer, également appelé eaux internationales.

¹⁰ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), également appelée Convention sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982, en vigueur le 16 novembre 1994.

¹¹ En 1958, s'est tenue à Genève en Suisse la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, plus connue sous sa terminologie anglo-saxonne *United Nations Close on the Law of the Sea* en abrégée UNCLOS I. Puis a suivi UNCLOS II, toujours à Genève, en 1960. La troisième Conférence du genre, pleine d'innovations historiques, a lieu en 1973 à Montego Bay en Jamaïque, et a débouché sur la Convention de Montego Bay dénommée sous le sigle CMB. Elle a duré neuf ans pendant 11 sessions et est entrée en vigueur en 1994.

relations internationales ambitionne ainsi de contribuer à la compréhension des dynamiques en cours en ce qui concerne la gestion des frontières maritimes dans le cadre des nouvelles orientations prises par les organisations d'intégration, à l'exemple de la Commission du golfe de Guinée (CGG). En termes de perspectives, l'article privilégie d'abord une approche éclectique combinant plusieurs théories, notamment le réalisme pour tenir compte de l'affirmation des souverainetés à travers les frontières. Ensuite, il porte aussi une attention sur le transnationalisme pour tenir compte des implications de la coopération transfrontalière ainsi que des acteurs transnationaux souvent impliqués dans les questions frontalières. Enfin, les théories matérialistes n'ont pas été ignorées puisqu'il s'agit en définitive de matérialiser et de gérer la frontière. L'article montre que la résurgence de la question frontalière dans cet espace se fait dans deux logiques qui s'opposent. D'un côté une logique de l'ouverture portée principalement par le succès de la coopération bilatérale et de l'autre une logique de la fermeture qui se base sur les conséquences négatives de la mondialisation pour appeler à une réaffirmation des États et de leurs frontières. Cette deuxième logique est renforcée par contexte de méfiance réciproque entre les États. Entre ces deux logiques, il est question de la gestion des frontières à travers une volonté de conciliation de l'ouverture et de la fermeture pour soutenir à la fois la coopération interétatique donc interroger ainsi la pertinence des stratégies d'intégration.

Dès lors, comment pouvons-nous comprendre et expliquer les facteurs qui donnent lieu aux conflits divers tendant à désagréger les rapports maritimes entre pays d'Afrique centrale et quelles sont les motivations véritables qui sous-tendent les contradictions frontalières entre ces pays ?

Pour répondre à cette interrogation, nous formulons l'hypothèse suivante :

La mer a toujours été considérée comme un environnement stratégique avec d'importantes richesses marines, à l'exemple des ressources halieutique et richesses en hydrocarbures. Depuis quelques années, le golfe de Guinée offre le spectacle d'un environnement voué à la conflictualité. Tous les États membres ne semblent véritablement pas échapper à la logique des conflits frontaliers maritimes dont les enjeux apparaissent multiples.

Notre article se structure autour de deux grands axes. L'examen de la formation des frontières maritimes en Afrique et des théorisations géopolitiques mondiales de la mer à travers l'histoire (I) sera suivi de l'analyse de la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer à l'aune de la place de l'Afrique centrale dans les relations maritimes internationales (II).

I. Le processus de formation des frontières maritimes en Afrique et les théorisations géopolitiques mondiales de la mer à travers l'histoire

Le concept de frontière est dérivé de l'expression « front ». Sur le plan militaire, la frontière marque une limite conventionnelle qui sépare deux États relevant de souverainetés distinctes. De tout temps, les hommes ont toujours marqué leurs espaces de vie. Cette appropriation de l'espace, pacifique ou violente, a régulièrement été source de conflits que les hommes ont toujours tenté de résoudre pour faciliter une cohabitation pacifique. Transposé aux États, il convient donc de s'intéresser à l'étude de la formation des frontières maritimes (A) avant d'examiner les évolutions et significations des théorisations géopolitiques au fil du temps (B).

A. La délimitation des frontières maritimes en Afrique

Dans son *tour du monde géopolitique des frontières*, Michel Foucher démontre qu'au début du XX^{ème} siècle, la plupart des frontières de l'Afrique sont établies, annonçant la configuration des États à venir. Ces frontières sont tracées au gré des puissances coloniales, comme le montre Christian Bouquet (*op.cit.*), et dans un contexte de rivalité géopolitique entre celles-ci. Comme l'a si bien indiqué Michel Voelckel (1979 : 693-711), la délimitation des frontières maritimes est une activité récente des États. Les États se sont, d'une manière générale, peu préoccupés, jusqu'à la fin des années 1960, de la délimitation de leurs frontières maritimes. Ils n'ont pas eu, en tout cas, le souci de les tracer de façon systématique¹². C'est ainsi dire que la mer, en Afrique et ailleurs, se prête aussi à la délimitation, et donc à des considérations géopolitiques et à l'application de perspectives théoriques.

L'effort international visant à délimiter les frontières maritimes a conduit à l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM ou UNCLOS). Cette Convention, malgré quelques limites, reste le régime le plus efficace sur le terrain. En effet, si « *une seule méthode de délimitation avait été prescrite par la Convention, elle aurait été inéquitable et inéquitable* » (Okonkwo, *op.cit.*). Toutefois, à condition que les États soient libres, au cours du processus de négociation, de convenir de toute méthode qu'ils jugent équitable pour eux, la CNUDM a appelé les États à procéder à une délimitation au moyen d'« Accords ». Malheureusement, peu d'États africains ont su tirer parti (Moudachirou, *op.cit.*). Il existe deux zones importantes de délimitation des frontières maritimes :

« Les frontières maritimes extérieures sont fixées par une législation nationale qui doit être conforme au droit international sur le droit de la mer et les grands fonds marins au-delà de la juridiction nationale. En l'espèce, la délimitation est individuelle et n'affecte pas les droits légaux d'un autre État, à condition

¹² Cf. arrêt du 20 février 1969 de la CIJ (affaires du plateau continental de la mer du Nord).

qu'aucun acte illicite ne soit commis en vertu d'une telle délimitation qui prête à la violation des intérêts de la communauté internationale. La deuxième zone se présente lorsqu'une délimitation implique la division d'une frontière maritime lorsque le titre légal de deux ou plusieurs États se chevauchent, c'est-à-dire les pays voisins adjacents et opposés. Cela soulève des questions complexes dans la mesure où il touche aux droits matériels des États côtiers en ce qui concerne la propriété ou l'appropriation de ressources naturelles telles que le pétrole, le gaz naturel, etc » (Okonkwo, op.cit).

La doctrine juridique internationale et la jurisprudence de la Cour internationale de justice et des arbitrages internationaux ont rendu des décisions sur ce qui constitue les principes de la délimitation maritime¹³. Les principes juridiques sur la délimitation maritime ont été consolidés dans les affaires de la Cour internationale de justice et des tribunaux arbitraux (Degan, 2007 : 601-634). Les principes comprennent : le principe d'équidistance (Lazare, 2009 : 11) ; L'équité et le principe d'équité ; Limite maritime unique ; Principe de proportionnalité ; Circonstances pertinentes ; Circonstances géographiques ; Circonstances non géographiques ; Circonstances socio-économiques ; Circonstances spéciales.

L'application des principes ci-dessus au processus de délimitation vise à assurer l'équité à toutes les parties concernées. La règle fondamentale du droit international général en ce qui concerne la délimitation des frontières maritimes entre les États riverains stipule que la délimitation devrait consister en un accord fondé sur des principes équitables tenant compte de toutes les circonstances pertinentes afin de produire des résultats justifiés. Ce principe a été appliqué séparément par la CIJ¹⁴. En outre, la jurisprudence indique la règle de base de la délimitation contenue dans la Proclamation Truman du 28 Septembre, 1943¹⁵.

¹³ Qatar c. Bahreïn [1994] CIJ Rep. 112, 81 (ICJ 1999) ; Cameroun c. Nigéria [2002] CIJ 303 ; Guyana / Surinam, Award, ICGJ 370 (PCA 2007) ; Guyana / Surinam, Award, ICGJ 370 (PCA 2007) ; Barbade / Trinité-et-Tobago (2006) 45 ILM, 798 ; Nicaragua c. Honduras, [1992] CIJ Rép. 351, ICGJ 100 (CIJ 1992) ; Nicaragua c. Colombie [2012] CIJ Rep. 624 ; Roumanie c. Ukraine (2009) CIJ GL n ° 132, ICGJ 6 (CIJ 2009).

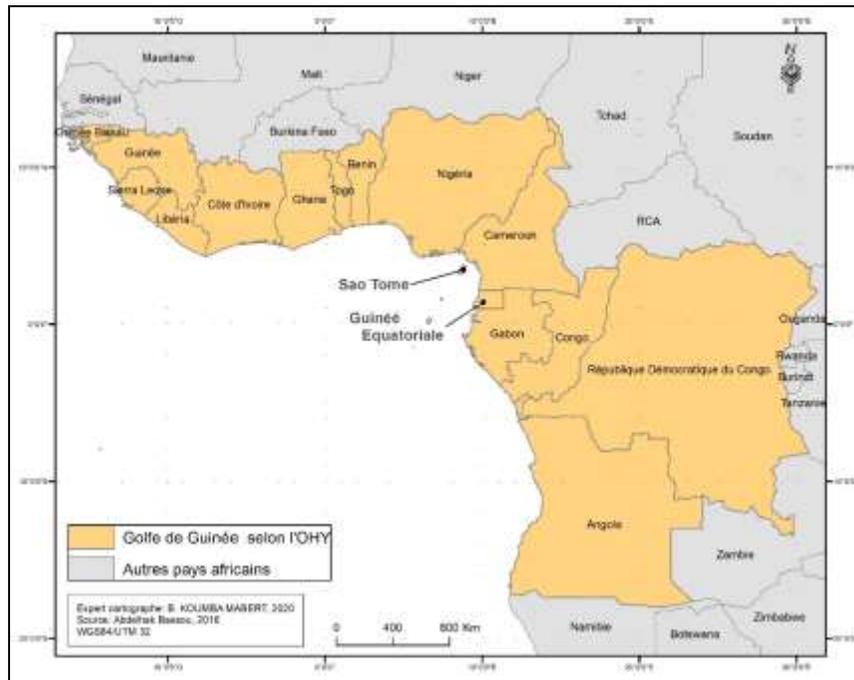
¹⁴ Voir République fédérale d'Allemagne c. Danemark (1969), CIJ Rep. 3.

¹⁵ La règle est la suivante : « Soucieux de l'urgence de conserver et d'utiliser avec prudence les ressources naturelles, le Gouvernement des États-Unis s'intéresse aux ressources naturelles du sous-sol et du fond marin du plateau continental situé en haute mer mais contigu aux côtes des États-Unis, soumis à la juridiction et au contrôle. Dans les cas où le plateau continental s'étend jusqu'aux côtes d'un autre État ou est partagé avec un État adjacent, la frontière est déterminée par les États-Unis et l'État concerné conformément à des principes d'équité. Le caractère de haute mer des eaux situées au-dessus du plateau continental et le droit à une navigation libre et sans entrave n'en sont en aucun cas affectés ». Proclamation 2667 du 28 septembre 1945. 10 Fed. Reg. 12, 305 (1945). Codifié comme décret 9633 du 28 septembre 1945.

Pourquoi accorder toute cette importance pour la question de la délimitation ? Raymond Aron (1984: 188) rappelle que, dans le domaine des relations internationales, l'espace est considéré comme milieu, théâtre et enjeu. L'espace renvoie à des considérations de géographie politique¹⁶, géopolitique¹⁷; géostratégie¹⁸.

Pour le cas spécifique du golfe de Guinée retenons les deux formules des cartes ci-dessous :

Figure 1. Les deux principales délimitations du golfe de Guinée

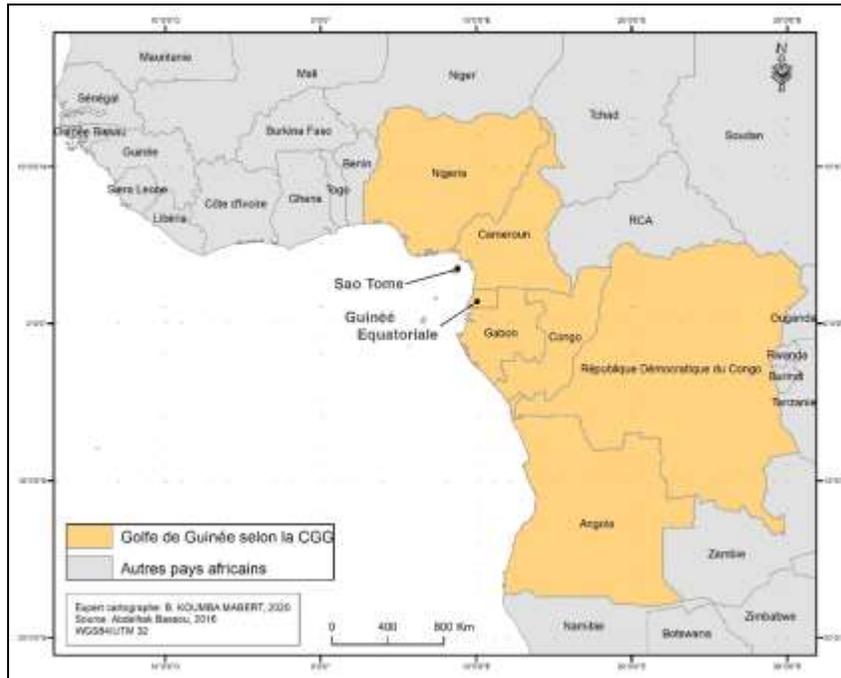


Délimitation extensive : c'est la définition retenue par l'Organisation Hydrographique Internationale. Elle regroupe 16 pays : Guinée Bissau, Guinée Conakry, Sierra Léone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigeria, Cameroun, Guinée Équatoriale, Sao Tomé et Príncipe, Gabon, Congo Brazzaville, RDC et Angola.

¹⁶ L'espace est considéré comme cadre politique (milieu) des relations internationales.

¹⁷ L'espace est considéré comme enjeu de ces relations entre États.

¹⁸ L'espace géographique est le théâtre et doit donc être délimité.



Délimitation restrictive : correspond aux pays de la Commission du Golfe de Guinée (CGG). Elle correspond aux pays signataires du traité de Libreville le 3 Juillet 2001 : Angola, Cameroun, Congo Brazzaville, RDC, Gabon, Guinée Équatoriale, Nigeria et São Tomé et Príncipe.

B. La mer, les constantes d'une géopolitique maritime et les théorisations géopolitiques mondiales de la mer à travers l'histoire

En définissant la géopolitique comme un espace enjeu des relations internationales (Aron, *op.cit*), il est possible de définir la géopolitique maritime comme la Science humaine du rapport de l'homme à la mer -obstacle et chemin- dans ces mêmes conséquences. Dans ce sens, l'historien Jacques Pirenne (1956 : 5-34) croit possible la classification des sociétés humaines entre États maritimes et continentaux : *ainsi apparaît-il qu'à travers toutes les vicissitudes de l'histoire, l'humanité est restée divisée en deux types de civilisation : les pays maritimes sont individualistes et libéraux, les pays continentaux sont sociaux et autoritaires...* Dès lors, il devient logique de lier les caractéristiques d'une géopolitique maritime au développement de ladite civilisation maritime. Pirenne situe ainsi l'émergence historique de celle-ci au 4^{ème} millénaire avant J-C dans les deltas du Nil, de l'Euphrate, du Tigre et dans la vallée de l'Indus. Il constate le développement d'une économie véritablement commerciale.

La démonstration qu'il fait sur l'évolution des sociétés humaines associant les pays maritimes et continentaux montre clairement les risques et dangers

potentiels des uns et des autres, la tentation de l'empire universel, le risque absolutiste, le déclin par excès d'étatisme, l'association non viable de composants, mais aussi l'irrésistible ascension du destin des empires maîtrisant la puissance maritime et, ce, jusqu'à l'époque moderne.

Cet historique sur les constances de la mer depuis des millénaires permet d'identifier les fondamentaux de la géopolitique maritime et de nous orienter ensuite sur les spécificités de l'Afrique centrale qui nous intéresse :

- le développement du commerce, des transports maritimes et de l'exploitation des matières premières ;
- la nécessité d'une émergence des relations maritimes internationales servant de lien étatique par delà les « spécificités et dynamiques » internes ;
- le rôle de l'État en tant que vecteur de cohésion autour de la vision de géopolitique maritime et défenseur de l'expansion économique.

Tout ceci exprime l'idée même de civilisation maritime.

La relation au commerce s'explique aisément pour deux raisons, la nécessité et les impératifs techniques : *de même que la cité maritime des premiers temps ne pouvait exister que par l'échange, ce dernier devant se faire par la mer, de nos jours aucune société ne peut prétendre à l'autarcie sans déclin, et la voie maritime reste l'unique moyen de transport massif à un coût exploitable.*

Concernant le lien avec les relations maritimes internationales, on note que les États maritimes à travers l'histoire n'ont cessé d'évoluer vers une émancipation toujours plus grande des rapports étatiques. Toute chose qui relève de l'influence et de l'affirmation d'une géopolitique maritime. Car, « *pour un pays... être au bord de la mer est un voisinage saumâtre et amer : la mer en effet le remplit de trafic et, par la revente des produits, d'affaires commerciales, engendre ainsi dans les âmes une disposition à se dédire sans cesse et à être de mauvaise foi* » (Brisson et Pradeau, 2008 : 764).

L'évolution du golfe de Guinée, puissance territoriale africaine, avant de devenir un cadre du *renouveau maritime sous-régional*, correspond à une transformation de son état insulaire, depuis son état géographique avantageux tel que défini par l'amiral Castex dans ses *Théories stratégiques* (Castex, 1996) jusqu'à *une conception spécifiquement maritime de l'État* (Schütze, 2005) ; conception qui traduit l'idée même qu'un pays se fait de la puissance politique et des relations internationales.

Le rôle de la puissance étatique en mer est à la fois d'entretenir une vision géopolitique maritime et de mobiliser l'effort d'ensemble du pays autour de cette vision.

En effet, depuis toujours :

« Mers et océans ont fort longtemps été appréhendés comme des espaces dédiés à la communication et aux échanges. Les espaces marins n'étaient conçus comme ressources alimentaires potentielles qu'à proximité du littoral. Au-delà des zones côtières, le droit romain envisageait la mer comme une res communis, ouverte à la liberté de navigation et d'utilisation libre pour chacun. Les intérêts des États côtiers ou du pavillon vont cependant s'opposer

régulièrement et provoquer des revendications étatiques croissantes. Au XVII^{ème} siècle, les juristes Grotius et Selden incarneront ainsi, à travers leur Mare liberum et Mare clausum, l'affrontement du concept de liberté absolue des mers et des théories territorialistes d'appropriation des espaces maritimes » (Bellayer Roille, *op.cit.*).

Avec la mondialisation, les aspects fondamentaux de la puissance maritime retiennent davantage l'attention toute particulière des pays dans le système international. Nous retiendrons ici l'avis de trois théoriciens majeurs que sont Julian S. Corbett, Alfred T. Mahan et l'amiral Castex.

Julian S. Corbett dans ses *principes de la stratégie maritime* (Corbett, 1993) s'est délibérément positionné dans le domaine de la stratégie militaire générale pour formuler des théories sur la guerre navale, dans son objet, *la maîtrise de la mer*, ses moyens *la constitution des flottes*, sa méthode *la concentration et dispersion des forces* pour obtenir la maîtrise de la mer. Le concept de maîtrise de la mer est proche par sa définition de celui de puissance maritime à travers les activités commerciales : *la maîtrise de la mer ne signifie rien d'autre que le contrôle des communications maritimes pour des objectifs militaires ou commerciaux* et au niveau politique : *la théorie aujourd'hui prédominante est que la guerre dans son essence, est une continuation de la politique par d'autres moyens*. De fait, la stratégie maritime renvoie aux :

« Principes qui gouvernent une guerre où la mer est un facteur d'importance. La stratégie navale n'en est que la part qui fixe les mouvements de la flotte lorsque cette stratégie maritime a défini le rôle de la marine par rapport à celui des forces terrestres ; car il est à peine besoin de signaler qu'il est à peu près impossible de décider du sort d'une guerre par l'action navale seule. Du reste, l'objet de la stratégie navale est [donc] le contrôle des communications et non pas comme sur terre la conquête d'un territoire... La faculté d'étrangler la vie nationale intérieure [de l'ennemi] constitue le véritable fruit de la victoire » (Corbett, *op.cit.*).

Quant à Alfred T. Mahan (1889), il a eu une vision sans doute plus large du concept de puissance maritime. Mais son expression « Sea power » entretient l'ambiguïté sur le sujet. Rosinski pense ainsi que : *« son expression de puissance maritime (Sea power) est destinée à couvrir plus que les activités des marines de guerre en temps de paix comme en temps de guerre et l'auteur du concept lui-même a précisé que l'histoire de la puissance maritime... embrasse en profondeur dans un sens large tout ce qui sur mer ou par la mer rend un peuple grand »* (Rosinski, 1996). C'est d'ailleurs ce qui fait dire à Rosinski que *« reposant également sur les facteurs militaires et économiques, [la puissance maritime selon Mahan] constitue moins une puissance nettement délimitée ou une activité intermittente qu'une direction permanente de la vie nationale s'étendant par ses racines à toute sa structure »* (Rosinski, *op.cit.*). Mahan, selon Jean Broch (2007), transforme la puissance maritime, qui devient symboliquement une des grandes forces conduisant l'histoire humaine. Son concept procède à la fois de l'ordre de *la force réelle et conséquente : les flottes de guerre, les navires de commerce, les colonies, les bases et les points d'appui*

et de l'ordre de l'abstraction : la puissance qui est conférée à un pays par la mer, soit la totalité des acquis que la maîtrise de la mer, en guerre comme en paix, confère à la nation qui les détient dans sa lutte pour la puissance... Rosinski opère ainsi une lecture à trois niveaux de Mahan en déclinant son concept de « Sea power » au travers de la stratégie navale, la stratégie maritime, la stratégie générale, auxquelles il convient d'ajouter la dimension encore supérieure de la géopolitique.

C'est dire que la puissance maritime existe en temps de paix et est mise en œuvre en temps de guerre : c'est à la fois une forme de menace, une manière de conduire la politique nationale, une organisation de la défense militaire, et en conséquence une manière de conduire la politique internationale en projetant sur le monde la vision géopolitique dont le désir de puissance est issu.

Mahan identifie six critères comme principales conditions déterminant la puissance maritime d'une nation, relevant à la fois de bases géographiques et de caractéristiques politiques marquantes. Ce sont : - la position géographique ; - la constitution physique ; - l'étendue du territoire ; - l'importance de la population ; - le caractère du peuple ; et - le type de gouvernement.

Aujourd'hui, les historiens et les analystes s'accordent sur des conditions de premier ordre, la force économique, le degré technologique et la culture sociopolitique, et de second ordre avec la position géographique, la dépendance envers le trafic et les ressources maritimes et la politique, associée à la perception qu'en a le gouvernement en place. Nous comprendrons par cette perception la capacité gouvernementale à déterminer la vision géopolitique maritime nécessaire à l'établissement d'une direction d'action politique.

L'amiral Castex (Castex, *op.cit.*) a lui aussi abordé ce territoire en mal de définition :

*« Enfin, on peut envisager [la mer] comme un chemin qui réunit plus qu'il ne sépare... c'est la vraie conception, la seule qui permette de rendre un compte exact du rôle de l'élément liquide dans les affaires humaines. L'importance considérable de ce chemin apparaît dès le temps de paix, dans l'ordre économique... Tous [ceux qui ont développé les relations de leur pays avec la mer] se sont plus ou moins inspirés du célèbre aphorisme de Walter Raleigh : qui commande la mer, commande le commerce, qui commande le commerce dispose de la richesse du monde, et en conséquence domine le monde lui-même. Car la mission des forces maritimes n'est donc autre que la domination des communications... Réalisant cette situation, on aura obtenue ce que l'on est convenu d'appeler la maîtrise de la mer » (Castex, *op.cit.*).*

Pour ainsi dire, il est possible d'inclure dans la notion de puissance maritime quatre aspects fondamentaux : la capacité de contrôle des trafics et commerces internationaux, l'exploitation et le contrôle de l'exploitation des ressources des océans, la maîtrise des opérations de guerre navales, l'utilisation des marines de guerre et du pouvoir économique en relation avec la mer comme instruments de diplomatie, de dissuasion, et d'influence politique en temps de paix.

II. La Conférence des Nations unies sur le droit de la mer à l'aune de la place de l'Afrique centrale dans les relations maritimes internationales

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite Convention de Montego Bay (CMB) a pour mission la maîtrise maritime, plus elle est complète, plus la cohérence politique est grande et la justesse de la vision géopolitique est probable (A). Nonobstant l'équilibre interétatique instauré par la CMB, les richesses marines et les luttes de tutelle géopolitique incitent de plus en plus les États côtiers à revendiquer une extension de leurs droits exclusifs, et à tenter de redéfinir certaines frontières maritimes en remettant en cause d'anciennes Conventions. C'est le cas de l'Afrique centrale devenue un espace de perturbation géopolitique (B).

A. La Conférence des Nations unies sur le droit de la mer : entre maîtrise maritime et vision géopolitique probable

En 1958, la première conférence des Nations unies sur le Droit de la mer tente d'encadrer les prétentions d'extension et d'expansion territoriales de souveraineté des États sur les espaces maritimes. Elle s'articule autour de quatre conventions portant sur la mer territoriale, le plateau continental, les activités de pêche et la conservation des ressources biologiques en haute mer. Une deuxième conférence affine la délimitation de la mer territoriale en 1960. En 1973 se tiennent les travaux de la troisième conférence qui débouche sur la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (Convention dite de Montego Bay ou CMB) consacrant la dimension économique de la mer en réaction aux préoccupations des États en développement.

La CMB est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Le droit de la mer définit juridiquement, d'une part, les espaces maritimes (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental, haute mer, régimes particuliers États des détroits et des États archipels) et, d'autre part, les droits et devoirs des États dans ces espaces, notamment ceux de navigation et d'exploitation des ressources économiques, ainsi que de la protection du milieu marin. Elle a tenté concrètement d'instaurer un équilibre entre des revendications étatiques contradictoires en procédant à un découpage de l'espace maritime et en imaginant une régulation nuancée des compétences selon la zone maritime considérée. C'est ainsi que plus on est proche des côtes d'un État, plus la souveraineté de celui-ci est importante, plus on s'en éloigne, plus la liberté est grande.

Chaque État est ainsi pleinement souverain sur ses eaux intérieures qui représentent le prolongement du territoire terrestre. La mer territoriale recouvre,

quant à elle, la zone de mer bordant la côte. Seul l'État riverain est en mesure de délimiter sa mer territoriale à partir d'une ligne de base appelée la laisse de basse mer. Sur cette largeur maximale de 12 milles marins, l'État côtier exerce sa pleine souveraineté, mais doit se plier aux exigences de la navigation et consentir un droit de libre passage inoffensif aux navires étrangers. Au-delà, l'État n'exerce que des compétences limitées sur la zone contiguë d'une largeur maximale de 24 milles marins. Dans cette zone, l'État exerce essentiellement des compétences de contrôle de nature douanière, sanitaire et environnementale qui lui permettent de prévenir et de réprimer les infractions. La zone contiguë a cependant perdu de son intérêt en raison de la consécration de la zone économique exclusive (ZEE). Dans cette dernière, d'une largeur maximale de 200 milles marins, l'État riverain possède en effet des droits exclusifs, de nature fonctionnelle, en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non. Il exerce également sa juridiction en matière d'établissement et d'utilisation des îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, de recherche scientifique marine ainsi que de protection et préservation du milieu marin. Il ne s'agit toutefois que de droits souverains et d'un exercice de juridiction et non d'une souveraineté pleine et entière. Les autres États y bénéficient, par conséquent, des libertés de navigation, de survol ou de poser des *pipelines* et des câbles sous-marins. Le régime de la ZEE est donc intrinsèquement lié à celui de la haute mer et non à celui de la mer territoriale. Si chaque État est libre de déterminer ou non une telle zone, la possession d'une ZEE est un facteur de puissance. Au-delà de ces divers espaces maritimes, les fonds marins ont également fait l'objet d'appropriation. L'idée d'un prolongement naturel du territoire terrestre sous la mer a donné naissance au concept de plateau continental. Celui-ci recouvre les fonds marins et leur sous-sol, sur une distance maximale de 350 milles marins. L'État riverain y exerce des droits exclusifs d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles, souvent très riches en nodules polymétalliques, minéraux ou espèces biologiques sédentaires. Les droits de réglementation et de contrôle permettent à l'État riverain de ne pas épuiser la ressource et n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes. La haute mer enfin, appelée également eaux internationales, se caractérise par la liberté de la navigation et ne peut faire l'objet d'une quelconque appropriation. L'article 89 de la CMB précise qu'*aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté*. Le principe de liberté gouvernant la haute mer s'applique également à l'activité de pêche, sous réserve toutefois de l'existence de réglementations protectrices de certaines espèces menacées. Certains comportements illicites peuvent par ailleurs conduire à une réduction de cette liberté. La haute mer bénéficie donc d'un régime de liberté surveillée. Les fonds marins situés au-delà du plateau continental constituent, quant à eux, « la Zone », laquelle a été proclamée patrimoine commun de l'humanité et soumise à un régime spécifique de régulation.

La délimitation maritime, opération consistant à tracer une ligne de partage de souverainetés, résulte en effet de considérations géographiques, mais aussi de l'évolution des rapports de force et de l'histoire des relations internationales. Elle relève alors, en pratique, de trois techniques différentes. Elle peut être destinée à séparer un territoire national d'un espace international. Elle peut également être conventionnelle et résulter d'un traité signé par deux États portant sur la séparation de leurs territoires maritimes. Enfin, en cas d'échec des négociations, le tracé des frontières peut être juridictionnel ou arbitral. L'opération de délimitation d'un territoire consiste à tracer une frontière entre deux États et à séparer officiellement leurs compétences. Il s'agit concrètement de marquer une ligne d'arrêt ou de front permettant de définir un territoire donné. Dans l'affaire du plateau continental de la mer Egée du 19 décembre 1978, la Cour internationale de justice a ainsi affirmé qu'« *établir les limites entre États voisins, c'est tracer la ligne exacte de rencontre des espaces où s'exercent respectivement les pouvoirs et droits souverains* » des États concernés. Dans cette hypothèse, l'utilisation de la ligne médiane s'impose pour la délimitation de la mer territoriale, sauf en cas d'existence de titres historiques ou de circonstances spéciales. Cette règle côtoie cependant, dans la jurisprudence, celle des « principes équitables/circonstances pertinentes » pour la détermination du plateau continental et de la ZEE (Labrecque, 2004, *op.cit.*, Cazala, 2008 : 411-427).

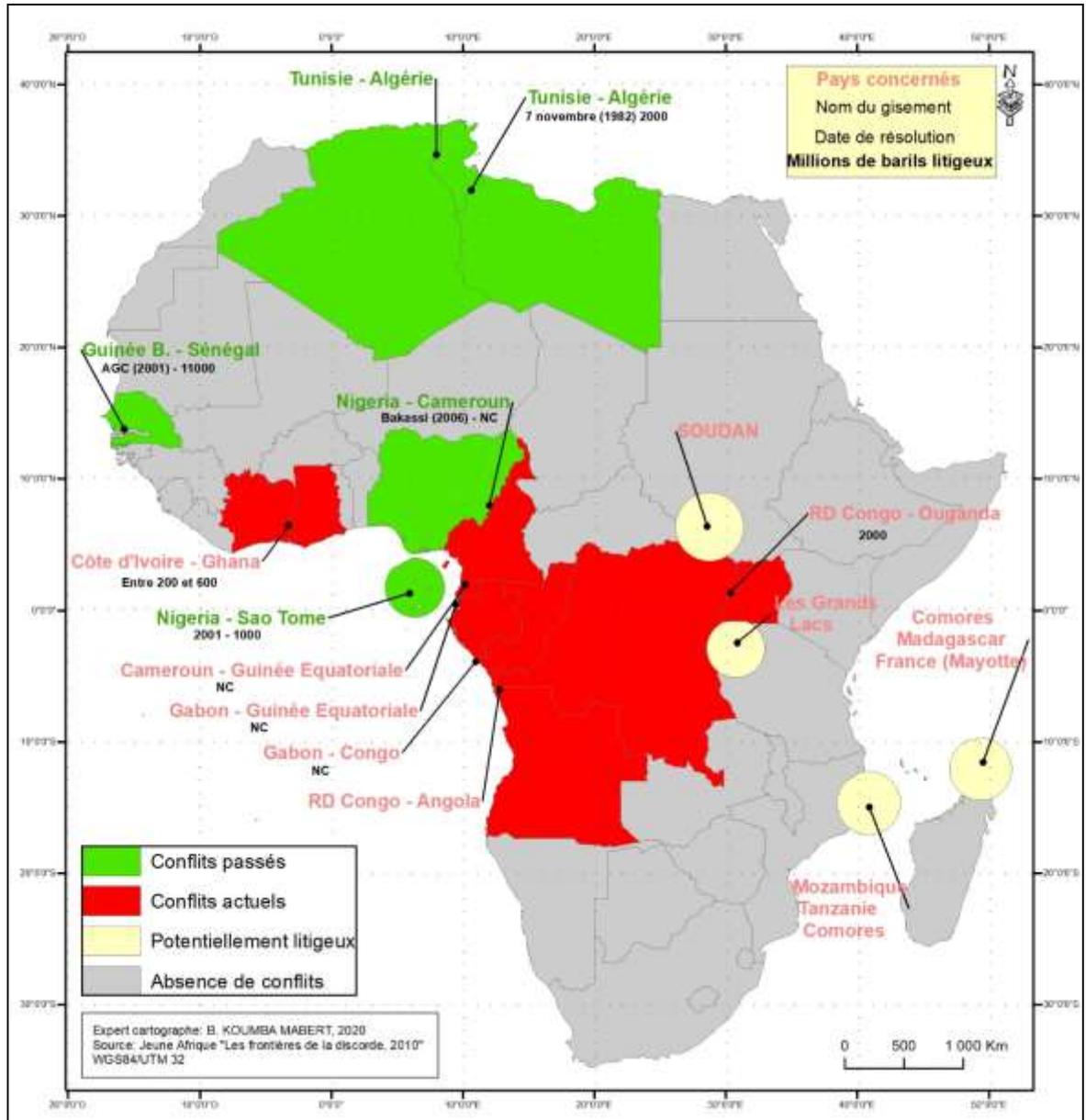
Il existe plusieurs des sous-régions et espaces institutionnels d'intégration au niveau terrestre à l'exemple des Communautés économiques régionales (CER)¹⁹. À côté de ceux-ci, d'autres structures ne s'élèvent pas au rang de CER mais sont basées principalement sur la gestion commune d'intérêt, ou la nécessité de parer à une menace commune.²⁰. Parmi les sous-régions non-institutionnelles, il existe celle du golfe de Guinée dans laquelle on y retrouve des pays de l'Afrique centrale. La première caractéristique est en Afrique centrale est l'importance de son potentiel maritime non négligeable. Tous les pays de la zone trouvent aussi bien leurs atouts que leurs vulnérabilités dans cette potentialité : c'est le cas du Gabon et de la Guinée Équatoriale. Dans ces États d'Afrique centrale du golfe de Guinée disposant d'importants littoraux ou espaces côtiers, les questions de la mer trouvent toutes leurs illustrations. En Afrique centrale maritime, l'aspect juridique est lié à l'économique, et croise

¹⁹ On compte aujourd'hui quatre communautés économiques en Afrique : CEDEAO Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest CEEAC Communauté économique des États de l'Afrique centrale CEMAC Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale CEPGL Communauté économique des pays des Grands Lacs. Le CEN-SAD, Communauté des États sahélo-sahariens et la CAE, Communauté d'Afrique de l'Est ne mentionnent pas l'aspect économique dans leurs sigles, quoique leur plate-forme trace des objectifs économiques de coopération.

²⁰ Commission du Golfe de Guinée, Façade atlantique de l'Afrique, G5 Sahel, Commission du lac Tchad etc...

également la dimension géopolitique. L'espace marin est, dans cette partie du monde, « un lieu de coopération et de belligérance, de rencontre mais aussi de convoitise et de séparation » (Bassou, 2016). C'est une zone maritime riche où la richesse entraîne une perturbation géopolitique illustrée par les différents territoriaux (Voir : carte ci-dessous).

Figure 2. Les différends territoriaux dans le golfe de Guinée



B. L'Afrique centrale maritime comme espace de perturbation géopolitique : une lecture des aspects juridiques par chaque partie

Derrière une ambition de coopération qui fait son chemin, les apparences conflictuelles se confinent. Deux pays d'Afrique centrale maritime du golfe de Guinée sont au cœur d'une multitude de contradictions qu'ils tendent par plusieurs actions à endiguer. Le golfe de Guinée en général et les États concernés en particulier représentent des espaces littoraux importants (Voir : tableau 1 ci-dessous) avec des ressources maritimes multiples et variées aussi bien en hydrocarbures qu'en gaz traduisant ainsi le caractère stratégique de cette zone.

Les premières découvertes du pétrole dans le golfe de Guinée se situent aux alentours des années 1950, principalement dans le delta du Niger (Nigeria). Mais à partir des années 1980, « l'exploration pétrolière offshore débute et rapidement de nombreuses découvertes ont lieu dans le domaine de l'offshore profond (à plus de 1 000 mètres de fond), la signature en 1982 de la Convention de Montego Bay, donnera aux pays conscience de leur droit sur leurs mers et les extensions des territoires maritimes encouragent les explorations offshore » (Bassou, *op.cit*). Ces éléments combinés dotent le golfe de Guinée d'un important potentiel énergétique (Voir : tableau 2 ci-dessous).

Tableau 1. Les littoraux des États du golfe de Guinée

Pays	Littoral en km
Angola	1600
Bénin	121
Cameroun	402
Congo Brazzaville	170
Côte d'Ivoire	515
Gabon	885
Ghana	539
Guinée Bissau	350
Guinée Conakry	320
Guinée Équatoriale	296
Liberia	579
Nigéria	853
République Démocratique du Congo	37
Sao-Tomé et Príncipe	209
Sierra Léone	402
Togo	56
Total	7314

Source : Bassou, A. (2016) *Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilités*, OCP Policy Center, Note d'analyse politique.

Tableau 2. La valeur énergétique des pays du Golfe de Guinée

Pays	Indépendance	Année de découverte	Année de production	Réserves de pétrole	Réserves de gaz
Angola	1975	1968	1968	9.0	9.7
Cameroun	1960	1980	1981	0.2	4.8
Congo Brazzaville	1960	1969	1970	1.6	3.2
Côte d'Ivoire	1960	1978	1978	0.1	1.0
Gabon	1960	1957	1957	2.0	1.0
Ghana	1957	2007	2010	0.7	0.8
Guinée Équatoriale	1968	1995	1995	1.1	1.3
Nigéria	1960	1957	1957	37	180
République Démocratique du Congo	1960	1975	1976	0.2	Insignifiant

Source : EIA, (2015).

Au-delà des revendications épisodiques de souveraineté de la Guinée Équatoriale sur Mbanié, Conga et Cocotiers, l'origine des épisodes contemporains du différend sur Mbanié réside dans le décret-loi n°1/1999 du 6 mars 1999 par lequel la Guinée Équatoriale établit unilatéralement ses frontières maritimes. Une telle façon de procéder n'est pas conforme au droit international et est éloignée de la pratique habituelle des États, car ainsi que le rappelait J. Beer-Gabel (2006 : 13-22) « *l'histoire des délimitations nous montre avant tout que les États ont été de bons élèves* ». Ils ont respecté les termes de la Convention de Montego Bay de 1982, dont les articles 74.1 et 83.1 énoncent que « *la délimitation doit être effectuée par voie d'accord* » ; et de fait, dans leur écrasante majorité, les délimitations sont opérées de cette façon. Outre que le décret-loi équato-guinéen de 1999 affirme la souveraineté de ce pays sur Mbanié, Conga et Cocotiers, il produit une ligne frontière. Avec un non-dit de taille : l'inexistence d'une frontière maritime entre les deux pays jusqu'à cette date, donc la négation de l'existence même de la Convention de Bata de 1974 (Voir : figure 3).

Figure 3. Différend territorial Gabon/Guinée Équatoriale



Source : Rossatanga-Rignault, G. (2017) « Le Gabon et sa mer : mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer pour une extension des droits souverains sur le plateau continental », in Pottier, P. Menie Ovono, Z. Faure, F-E. et Bignoumba, G-S (éd), *Les régions littorales du Gabon. Éléments de réflexion pour une planification du territoire*, (LETG-Nantes : Géolitomer et Raponda-Walker : Libreville), pp. 367-380.

Pour la Guinée Équatoriale, la dispute qui l'oppose au Gabon est un différend territorial et frontalier classique : les deux États n'ayant pas la même définition de leur frontière maritime commune et de la souveraineté s'exerçant sur un groupe d'îlots, il convient qu'ils en saisissent un tiers (le juge international) afin que ce dernier dise où passe exactement la frontière et à qui appartiennent les îlots disputés (Moundounga Mouity, 2018 : 10). Concevoir le différend de cette façon revient, en fait, à inviter le juge à tracer la frontière et à déterminer la souveraineté s'exerçant sur les îlots à la place des États concernés, en faisant comme si des Conventions existantes en la matière entre eux n'avaient pas réglé ces questions. Une telle hypothèse trouve son fondement dans la volonté exprimée par la Guinée Équatoriale de ne reconnaître comme seul instrument pertinent que la Convention franco-espagnole de 1900 (bien imprécise sur ces questions) et de rejeter l'existence de la Convention de Bata de 1974 entre les deux États indépendants. Il suit de là que le juge saisi d'une telle question devrait la trancher en se servant du droit international (en l'occurrence de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer) et d'un certain nombre de titres historiques et autres éléments de fait dont viendraient à se prévaloir les parties. De fait, plus que le droit international de la mer, c'est beaucoup plus sur

des titres historiques que la Guinée Équatoriale fonde pour l'essentiel ses prétentions. On en trouve une illustration éclatante chez l'universitaire suisse Max Liniger-Goumaz qui affirme :

« Le protectorat français sur la côte entre l'estuaire du Gabon et le Cap Saint-Jean, donc aussi de l'embouchure du Muni, remonte pratiquement à 1834, bien que l'Espagne ne donna son Accord qu'en 1842. Cette même année pour Corisco, et 1854 pour Elobey Chico, la France obtint l'abandon de ces îles par les chefs locaux, à l'insu de l'Espagne. La France pénétra de plus en plus profondément dans les territoires appartenant à l'Espagne depuis le Traité du Pardo. Il faut remarquer que par le Traité du Pardo (1778), le Portugal remit à l'Espagne une zone qui s'étendait jusqu'au Cap Lopez... [En 1886], les Espagnols, forts du Traité du Pardo, réclamèrent une zone allant du Cap Santa Clara jusqu'au Rio Campo, avec un hinterland s'étendant jusqu'au 17° de Greenwich ».

Bien entendu, la France ne fit jamais droit à de telles prétentions estimant que les droits que le Portugal avait cédés à l'Espagne par le traité du Pardo n'étaient que de simples droits de commerce, des droits de traites et qu'en 1778, aucun État européen ne pouvait prétendre sérieusement disposer de droits souverains sur des terres africaines. Mieux, quitte à se prévaloir du Traité du Pardo, il ne reste plus à la Guinée Équatoriale qu'à revendiquer toute la façade côtière du Gabon de Cocobeach au Cap Lopez en passant par la capitale, Libreville, et la capitale économique Port-Gentil puisque les prétendus droits accordés par le Portugal à l'Espagne en 1778 vont de l'actuelle Guinée Équatoriale à la péninsule du Cap Lopez au Gabon. Plus loin, à l'entrée "Mbane", le même auteur écrit que : *l'Île est située à 6 km au sud-est de Corisco, et à 2 km au nord-est de Conga, faisant géologiquement partie de Corisco (...). Malgré la présence de missionnaires espagnols à Corisco depuis dix ans déjà, en 1896 l'île eut à souffrir d'une tentative d'annexion par la France.*

Max Liniger-Goumaz se garde bien de rappeler que Mbanié est située à 18 kilomètres des côtes gabonaises et à 33 kilomètres des côtes équato-guinéennes.²¹ *Mbanié faisant géologiquement partie de Corisco* : c'est fort probable comme est tout aussi probable le fait que Corisco soit un prolongement du socle géologique continental gabonais. *Les missionnaires Clarétiens de Corisco utilisaient couramment l'île de Mbane comme base pour leur pêche* : c'est possible, comme l'ont aussi toujours fait les Benga du Cap Esterias (au Gabon). *C'est le 16 mars 1843 déjà que Lerena, obtenant l'allégeance des Benga, a reçu en faveur de la couronne espagnole, l'île Mbane* : à supposer qu'un tel acte d'allégeance soit prouvé, de quels Benga le sieur Lerena en a-t-il bénéficié ? De ceux de Corisco, d'Elobey ou de ceux, plus nombreux, du Cap Esterias, au nord de l'actuelle capitale gabonaise ? À cet

²¹ L'île problématique n'est distante que de 16 km de Bolokoboué (pointe terrestre gabonaise situé au Cap Estérias) et de 36 km de l'aéroport de Libreville, alors que la ville la plus proche en Guinée Équatoriale, Bata, est à 66 km.

égard, dans un article paru en 2001, deux universitaires camerounais notent que :

Le chef Santiago Uganda de l'île de Corisco rejette, dès 1949, la souveraineté espagnole, proclame la sécession et proclame le rattachement de Corisco au Gabon français. Dans une pétition 17, il écrit : *Nous venons aujourd'hui à l'unanimité [revendiquer] l'intégration définitive, pleine et entière sous le pavillon français. Les Benga de Cap Esterias au Cap Santa Clara font partie de la race Pongwé* (Koufan et Tchuding, 2001 : 375-385).

Selon la conception gabonaise du différend, toutes les questions soulevées par la Guinée Équatoriale trouvent leurs réponses dans la Convention de Bata de 1974. Partant de là, le Gabon estime que la matière qui est en cause ici est le droit des traités et non celui des espaces. Dès lors, la seule question qui mérite d'être posée au juge de La Haye est celle de savoir ce que la Convention de Bata dit sur la frontière maritime entre les deux pays et sur la souveraineté s'exerçant sur Mbanié, Conga et Cocotiers. La réponse est claire, nette et précise, contrairement à celle que recelait la Convention de 1900. Dans ces conditions, le différend tombe de lui-même. D'où le refus de la Guinée Équatoriale d'une définition de l'objet du différend en termes de droit des traités quand bien même, niant l'existence de la Convention de Bata, elle aurait tout loisir de venir en contester l'existence devant le juge. Mais l'exercice de négation de l'existence de cette convention est fort malaisé. Le Gabon dispose, en effet, de nombreux éléments qui en prouvent l'existence. Outre le texte lui-même, des photographies et des films de la signature de ladite Convention, des articles de presse et de doctrine existent qui le démontrent à suffisance. Mieux, Max Liniger-Goumaz (*op.cit.*), écrit qu'en 1974, selon Asumu Oyono, ex-Secrétaire général de la Présidence de la République, lors de la réunion Bongo-Macias Nguema, ce dernier aurait accepté la cession au Gabon des îles Mbane, Cocotiers et Conga, ainsi que la zone de Kiosi, contre rétribution.

Nonobstant la signature d'une Convention délimitant leurs possessions dans le golfe de Guinée le 23 juin 1900, près de 70 ans plus tard, un différend va pourtant surgir, remettant en cause le principe de l'*uti possidetis juris*.

La Convention de 1974 règle en effet de façon globale et claire l'essentiel des questions qui faisaient l'objet de vives polémiques : la frontière maritime est fixée au parallèle des coordonnées 1° 01' 18". La frontière terrestre est déterminée avec la localité de Medouneu qui appartient au Gabon tandis que la localité de Ebebeyin est attribuée à la Guinée Équatoriale en dépit du fait que ces localités soient situées de l'autre côté de la frontière délimitée par la Convention franco-espagnole de 1900. En ce qui concerne la souveraineté sur les îles, l'Article 3 de la Convention de 1974 énonce clairement que les îles Mbanié, Conga et Cocotier appartiennent au Gabon. L'accession au pouvoir du Président Théodoro Obiang Nguema Mbasogo, qui fait vite savoir que la vérité d'hier n'est plus la vérité d'aujourd'hui, conduira à l'ouverture d'un nouveau cycle de négociations.

L'acte premier des négociations avec les nouvelles autorités de Malabo sur les questions touchant la frontière est constitué par la signature à Libreville le 22 septembre 1979 par les Chefs d'État du Gabon et la Guinée Équatoriale d'un Accord de coopération pétrolière. Cet Accord définit et schématise une zone d'exploitation commune des hydrocarbures entre les deux pays. Selon Guy Rossatanga Rignault, l'article premier de ce compromis comporte la question fondamentale que pose chacun des antagonistes au juge extérieur dont ils vont reconnaître la compétence. Chacune des Parties doit en effet définir l'objet du litige, en formulant dans cet Article 1 la question à laquelle elle voudrait voir le juge répondre. De la définition de cette question du litige dépendra tout le reste de la procédure.

En l'occurrence, la Guinée Équatoriale demande « à qui appartient l'île Mbanié ?²² ». Ici, l'universitaire marque son étonnement et pose la question suivante :

« Pourquoi, lorsqu'on est propriétaire d'un bien, demander si on est propriétaire de ce bien. Si on pose cette question, c'est qu'on doute soi-même de sa propriété. Or, pour ce qui concerne le Gabon, il n'y a pas de doute sur cette propriété qui est établie par le traité de 1900 et la convention de 1974. Le Gabon n'accepte ni ne pose cette question. Nous ne doutons pas que Mbanié est une île gabonaise. Nous n'allons pas demander à un tiers à qui appartient notre bien. La question que pose le Gabon est celle-ci : la convention de 1900 et celle de 1974 ne répondent-elles donc pas à la question posée par les Équato-guinéens ? ».

La Guinée Équatoriale ne veut pas répondre à cette question, de même que la partie gabonaise ne souhaite pas répondre à la question formulée par les Équato-guinéens. Le décret signé par le président Obiang en 1999 fixe unilatéralement la frontière de son pays avec le Gabon. Ceci vient remettre en question le traité de 1900 complété par celui de 1974. Or, la coutume en droit international interdit à un État de fixer ses frontières de manière unilatérale. Celles-ci doivent être le produit de la rencontre de la volonté de deux États par le biais d'un traité.

Mbanié illustre donc le caractère conflictuel que peut présenter une zone maritime, notamment lorsqu'elle est stratégique. Elle révèle la défiance, très souvent issue de conflits antérieurs, qui existe entre certains pays riverains. Au-delà de la revendication territoriale, les enjeux politiques liés à la délimitation des espaces maritimes portent sur le dépassement de la frontière elle-même afin de lutter contre la criminalité maritime et la surveillance et la régulation du franchissement des frontières des espaces maritimes à protéger.

En dépit des avancées réalisées par la CMB, force est de reconnaître que les difficultés liées à l'application des principes fondamentaux du droit international de la mer constituent la principale source d'inefficacité en matière de trafic des risques et dangers par voie maritime. La surveillance du franchissement des frontières maritimes devient également aujourd'hui un

²² "Gabon : la position sur l'île Mbanié", conférence de presse du 11 février 2011.

débat majeur en ce qui concerne les pays du golfe de Guinée face à la piraterie maritime et à la montée de l'immigration clandestine et de son cortège de difficultés menaçant la vie humaine.

Au-delà des questions de sécurité maritime, le contrôle territorial jusqu'en mer apparaît, par conséquent, là encore indispensable et constitue un défi juridique et politique à relever par les pays maritimes du golfe de Guinée.

Conclusion

Il est sans nul doute aujourd'hui que la paix demeure le préalable à tous les agendas. C'est dire que l'appropriation et la sécurisation des espaces maritimes doivent devenir davantage une des préoccupations les plus nobles des États littoraux au XXI^{ème} siècle. De ce point de vue, les États du golfe de Guinée, ne sauraient être en marge des mutations qu'imposent la mondialisation à travers le processus de maritimisation des économies contemporaines. L'état actuel des rapports entre les États et la mer nécessite qu'une réflexion profonde soit engagée de façon à envisager un renouvellement de cette importante problématique à travers la valorisation du domaine marin et de ses atouts. Il ne suffit pas, de nos jours, aux États de jouir d'une destinée de position sur la côte. Aussi, faut-il encore que ces derniers prennent conscience de l'importance des possibilités de richesses que leur confère leur position de proximité sur le littoral pour leur développement socio-économique.

Cinquième producteur de pétrole d'Afrique. En 2015, le secteur pétrolier a, d'après la Banque Mondiale, représenté 70 % des exportations, 20 % du PIB et 40 % des recettes budgétaires du Gabon. On peut aisément comprendre que la question du pétrole dans certains îlots cause beaucoup de remous au point de désagréger les liens d'amitié entre pays voisins riverains. D'autant plus que beaucoup de flous continue d'entourer la question pétrolière qui demeure selon la confirmation de notre hypothèse l'une des principales ressources stratégiques et conflictuelles à côté des ressources halieutiques et en gaz. Un genre d'entente et de coopération s'est illustré entre les États, autour de l'exploitation du pétrole pour aider à parvenir à certains règlements de différends frontaliers maritimes. Le différend frontalier opposant le Gabon et la Guinée Équatoriale pourrait trouver une solution à l'amiable. Les deux États ont déposé une requête auprès des Nations unies visant à trouver une issue heureuse aux différentes parties. Le but de cette action serait par exemple d'identifier une ZIC (Zone d'intérêt commun), au terme d'un accord, qui peut prévoir le partage à égalité de l'exploitation et des revenus, signé et ratifié.

Devant cette zone de contrastes à la fois de richesses et vulnérabilités, le prolongement du processus de construction communautaire à l'espace maritime apparaît comme une des voies possibles pour la résolution des conflits frontaliers maritimes et pour le processus de maritimisation des économies des pays du golfe de Guinée. De plus la consolidation des ensembles maritimes

intégrés apparaît plus qu'indispensable pour le golfe de Guinée. C'est dans cette perspective qu'a été créée en 2001 à Libreville au Gabon, la Commission du golfe de Guinée (CGG). Elle est entrée en activité en mars 2007, avec l'installation de son secrétariat exécutif à Luanda. La CGG compte huit États membres, dont sept appartiennent à la sous-région de l'Afrique centrale (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Équatoriale, RDC et Sao Tomé-et-Principe) et un seul État issu de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria).

La création de la CGG vient répondre à la question de la construction synchrone de l'intégration régionale en mer avec en toile de fond la promotion d'un mécanisme permanent de consultation et de négociation pour gérer les menaces et les problèmes communs à la région dans le domaine maritime. Si l'on peut admettre que dans le golfe de Guinée certains États ont avancé assez vite dans leurs délimitations, sous la pression des enjeux pétroliers, il n'en demeure pas moins que des différends subsistent toujours et sont loin d'être résiduels. Ils contribuent à l'affirmation de la logique construction synchrone de l'État maritime et à la pertinence des stratégies du nouveau régionalisme.

Bibliographie

- Aron, R. (1984) « Paix et guerre entre les nations », (Paris : Calmann Lévy), p. 188.
- Bassou, A. (2016) Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilités, OCP Policy Center, Note d'analyse politique.
- Beer-Gabel, J. (2006) « Regard sur soixante années de pratique conventionnelle », *Le plateau continental dans ses rapports avec la Zone économique exclusive*, Actes du symposium international de Meknès, (Paris : Pedone), pp. 13-22.
- Bellayer Roille, A. (2011) « Les enjeux politiques autour des frontières maritimes », *Ceriscope Frontières*, <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/les-enjeux-politiques-autour-des-frontieres-maritimes> (consulté le 20 février 2020).
- Bennafla, K. (2002) « Les frontières africaines : nouvelles significations, nouveaux enjeux », *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 2, pp. 134-146.
- Benmessaoud, T-A. (1989) *Intangibilité des frontières coloniales et espace étatique en Afrique*, (Paris : Bibliothèque africaine et malgache), pp. 180-184.
- Bouquet, C. (2003) « L'artificialité des frontières en Afrique subsaharienne », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 222, pp. 181-198.
- Castex, R. (1996) *Théories stratégiques*, (Paris : Economica).
- Cazala, J. (2008) « Retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes », *Annuaire français de droit international*, n° 54, pp. 411-427.
- Constantin, F. (1974) *Frontières douteuses et leaders incertains dans l'Afrique noire de 1974*, (Paris : Pedone), pp. 183-205.
- Corbett Julian, S. (1993) *Principes de stratégie maritime*, (Paris : Economica).
- Dujardin, B. (2009) « Le Contentieux de délimitation des droits territoriaux en mer », *La Revue maritime*, n° 484, pp. 40- 47.
- Foucher, M. (1986) *L'invention des frontières*, (Paris : FEDN).
- Foucher, M. (2014) *Frontières d'Afrique pour en finir avec un mythe*, (Paris : Éditions CNRS), p. 15.
- Johnston, D-M. (1988) *Théorie et histoire de l'établissement des frontières océaniques*, (Montréal : Presses de l'Université Queen's de McGill), p. 464.
- Kapoor, D-C. et A.-J. Kerr (1986) *Guide de délimitation des frontières maritimes*, (Toronto : Carswell).
- Labrecque, G. (2004) *Les frontières maritimes internationales. Géopolitique de la délimitation en mer*, (Paris-Montréal : L'Harmattan/La Chaire Raoul-Dandurand).
- Labrecque, G. (2005) *Les différends territoriaux en Afrique. Règlement juridictionnel*, (Paris : L'Harmattan).

- Liniger-Goumaz, M. (1979) *La Guinée Équatoriale, un pays méconnu*, (Paris : L'Harmattan).
- Lucchini, L. et M. Voelckel (1990), *Droit de la mer : Délimitation, Navigation et pêche*, (Paris : Pedone).
- Marques Antunes, N. (2003) « Vers la conceptualisation de la délimitation maritime. Les aspects juridiques et techniques d'un processus politique », *Publications sur Ocean Development*, n° 41, (Leiden : Martinus Nijhoff).
- Moudachirou, D. (2016) « Les ressources océaniques dominent les relations d'amitié entre les États africains : la CNUDM peut-elle aider à résoudre les différends actuels ou futurs en matière de délimitation maritime ? », *Journal des ressources en eau et des sciences de la mer*, n° 5, pp. 1-13.
- Moundounga Mouity, P. (2018) « Dynamique géopolitique maritime en Afrique centrale : brèves réflexions sur le différend frontalier maritime entre Gabon et Guinée Équatoriale », *Res Militaris*, vol. 8, n°2, Summer-Autumn/Été-Automne, pp. 1-19.
- Ogoulat, A-D. (2000) « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique centre-oriental », *Stratégie*, n° 80, (Paris : ISC), p. 74.
- Okonkwo, T. (2017) "Maritime Boundaries Delimitation and Dispute Resolution in Africa", *Beijing Law Review*, n° 8, pp. 55-78.
- Ortolland D. et J-P. Pirat (2007) *Atlas Géopolitique des espaces maritimes. Frontières, énergie, pêche et environnement*, (Paris : Technip).
- Rhea, S-M. (1982) « Délimitation des frontières maritimes entre les États avant la Seconde Guerre Mondiale », *Journal américain de droit international*, n° 76, pp. 555-558.
- Rossatanga-Rignault, G. (2017) « Le Gabon et sa mer : mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour une extension des droits souverains sur le plateau continental », in Pottier, P. Menie Ovono, Z. Faure, F-E. et Bignoumba, G-S (éd), *Les régions littorales du Gabon. Éléments de réflexion pour une planification du territoire*, (LETG-Nantes : GéolitoMer et Raponda-Walker : Libreville), pp. 367-380.
- Sousa, I. (2014) *Délimitation maritime territoriale et sécurité maritime dans l'Atlantique*, Pretoria : Université de Pretoria, pp. 10-11.
- Voelckel, M. (1979) « Aperçu de quelques problèmes techniques concernant la délimitation des frontières maritimes », *Annuaire français de droit international*, n° 25, pp. 693-711.