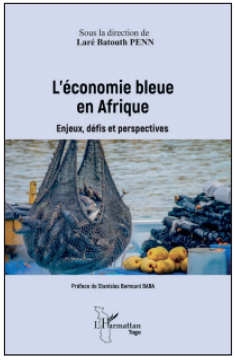
Recensions



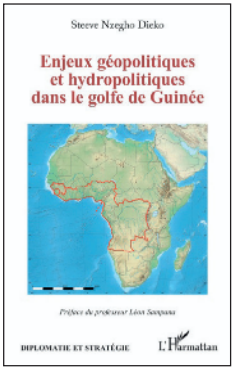
Laré Batouth PENN (dir.)
(Préf. Stanislas Bamouni BABA)
L'économie bleue en Afrique. Enjeux, défis et perspectives
Paris, L'Harmattan, 2026, 351 p.

L'Afrique dispose d'un territoire maritime de l'ordre de 13 millions de kilomètres carrés, appelés zones économiques exclusives (ZEE), et des lacs d'une superficie d'environ 240 000 kilomètres carrés. Ce potentiel de croissance est fragilisé par le manque d'un système de connaissances nécessaires pour avoir un océan accessible, ouvert et équitable aux données et aux informations. L'exploitation des mers, des océans et des cours d'eau s'intensifie dans plusieurs branches de l'économie et les opportunités de l'économie bleue sont prises dans l'étau de plusieurs menaces. Pour savoir comment promouvoir l'économie bleue en Afrique, les propositions des auteurs regroupés dans le présent ouvrage collectif, organisé autour de quatre axes, seront utiles : (I) les paradoxes de l'entrepreneuriat dans le secteur de l'économie bleue en Afrique : l'employabilité à l'épreuve de la responsabilité sociale des entreprises, (II) l'économie bleue et le droit, (III) la gouvernance des océans et la croissance bleue, ainsi que (IV) l'adaptation au changement climatique.

Les débats autour des « *paradoxes de l'entrepreneuriat dans le secteur de l'économie bleue en Afrique : l'employabilité à l'épreuve de la responsabilité sociale des entreprises » (I)* ont révélé que l'entrepreneuriat dans la filière de l'économie bleue peut être un antidote au chômage, au sous-emploi et à l'aubaine de développement de l'employabilité. En effet, l'entrepreneuriat dans l'économie bleue est un catalyseur pour la création d'emplois et la croissance économique. Les mutations des activités dans les secteurs de l'économie bleue ont fait apparaître de nouvelles professions autour de l'aquaculture, de la robotique, du numérique, de la cybersécurité et de l'écologie, entre autres, portant à des milliers le nombre de métiers variés et accessibles selon différents niveaux de qualification. Il en est de même de certains fleuves du continent africain qui constituent des opportunités grâce auxquelles se développent les économies locales à partir des emplois formels et informels. Toutefois, l'existence des contraintes liées à l'exercice des activités entrepreneuriales

et l'émergence de certaines pratiques déviantes fragilisent l'accompagnement de l'État dans la promotion de l'entrepreneuriat bleu et les défis à relever restent énormes.

S.E.M. Eugène BERG



Steeve Nzegho Dieko
(Préf. Léon Sampana)
Enjeux géopolitiques et hydropolitiques dans le golfe de Guinée
Paris, L'Harmattan, 2026, 392 p.

À l'heure de la guerre en Iran et du blocage du détroit d'Ormuz, les yeux se tournent vers la région du golfe de Guinée, l'une des plus pétrolifères au monde, baignée de onze pays côtiers sur 4090 kilomètres : Angola, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigeria, Cameroun, Guinée équatoriale, Gabo, Congo (en partie), Sao Tomé-et-Principe (île). Elle emmagasine une réserve prouvée de 24 milliards de barils avec une production de 5 millions de barils/jour, sur les 9 millions que produit le continent africain, soit 5 % de la production mondiale. Cette relative richesse énergétique constitue un enjeu géostratégique majeur. La zone fournit 40 % du pétrole consommé en Europe. De ce fait, la région est en proie aux convoitises des puissances étrangères, dont les investissements – tous pays confondus – sont estimés aux horizons 2030 à plus de 100 milliards de dollars. En outre, la région est riche en minerais, dont les fameuses terres rares, et en ressources halieutiques. Au surplus, le golfe de Guinée est une zone de transit maritime intense, ce qui en fait un carrefour stratégique. D'où les problèmes géopolitiques décrits par l'auteur : piraterie maritime, trafic illégal, instabilité politique dans certains États riverains. L'insécurité dans la région prend plusieurs formes. Piraterie et enlèvement contre rançon : les pirates abordent les navires, prennent les membres d'équipage en otage. Vols armés en mer : plus fréquents dans les eaux proches des côtes. Ces diverses instabilités se traduisent en hausse du coût des assurances, détournement des routes maritimes, chute des investissements, des risques pour les marins et les populations ainsi qu'une pollution liée aux actes de sabotage et à la pêche illégale menaçant la biodiversité.

Dans ces conditions, l'auteur s'interroge : les différentes initiatives régionales sont-elles à la hauteur des enjeux ? On peut se demander si le *Code de conduite de Yaoundé* (2013), qui vise la collaboration entre les États côtiers, est pleinement appliqué. Certes il convient de saluer la création de centres de coordination