

Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale

Par **Michel Luntumbue**, chercheur au GRIP

30 septembre 2011

Résumé

La montée des actes de piraterie dans le golfe de Guinée est un défi pour les économies des États riverains qui dépendent des activités portuaires et d'exportation pétrolière. Le golfe de Guinée est aussi une région d'importance croissante pour les puissances extérieures importatrices des hydrocarbures dans cette région devenue stratégique. La faiblesse des moyens de surveillance et les retards d'une stratégie d'action régionale empêchent encore l'émergence d'une véritable gouvernance maritime dans la sous-région.

Mots clés : Piraterie, enjeu pétrolier, conflits frontaliers, groupes armés, trafics, contrebande.

Abstract

Piracy and insecurity in the Gulf of Guinea:

Challenges and issues of regional maritime governance

The rise of piracy in the Gulf of Guinea is a challenge for the economy of the coastal states that rely on ports activities and oil export. The Gulf of Guinea is also a region of growing importance for the oil importing foreign powers for which this region has become strategic. The weakness of the means of monitoring and delays of a regional action strategy still prevent the emergence of true maritime governance in the sub-region.

Keywords: Piracy, oil issue, border conflicts, armed groups, trafficking, smuggling.

Citation :

Luntumbue Michel, *Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale*, Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, Bruxelles.

URL : http://www.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2011/NA_2011-09-30_FR_M-LUNTUMBUE.pdf



Introduction

Carrefour maritime entre l’Afrique, l’Europe et l’Amérique, aire de transit et de trafics de tous ordres, le golfe de Guinée est devenu la seconde région du monde la plus affectée par les actes de piraterie et de brigandage maritimes, juste derrière les côtes somaliennes¹. Au cours du premier semestre 2011, on a dénombré le long de la Côte ouest-africaine au moins dix-huit attaques de navires, selon les chiffres du Bureau international maritime (BIM).

Ces données seraient cependant à revoir à la hausse, selon certaines sources. De nombreuses attaques, notamment dans les eaux nigérianes – le Nigéria et le Bénin sont les pays les plus touchés par la piraterie maritime – ne seraient pas déclarées².

Les attaques sont le plus souvent suivies de prises d’otages parmi les membres d’équipages ou de vols de biens se trouvant sur les bateaux. Les marchandises ou les cargaisons saisies sont généralement revendues en contrebande, avec la complicité des agents des douanes ou des polices locales. Les otages sont ordinairement libérés contre versement d’une rançon.

La montée de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée est à l’évidence une menace pour les économies des pays riverains, qui dépendent des activités portuaires pour leurs exportations ou leurs approvisionnements extérieurs. Dans un pays comme le Bénin, le port de Cotonou représente 90% des échanges avec l’étranger. L’insécurité croissante, qui s’accompagne déjà d’une hausse des primes d’assurance, pourrait se traduire par la désertion d’un grand nombre de navires vers les ports les plus sécurisés. Aussi, la lutte contre la piraterie maritime s’affirme comme un enjeu primordial dans la sous-région.

Il convient cependant de souligner d’entrée, les carences tant qualitatives que quantitatives des moyens de lutte mobilisables localement contre la piraterie. La vocation maritime embryonnaire des pays riverains du golfe de Guinée les réduit à une dépendance notoire vis-à-vis d’acteurs externes pour la défense de leurs intérêts vitaux dans l’espace maritime sous régional.

Par ailleurs, au-delà du consensus sur le terme, la lutte contre la piraterie peut aussi masquer des ambiguïtés, voire des intérêts antagoniques. Elle peut parfois servir de paravent aux ambitions et aux jeux d’influence les plus divers³.

Pour certaines grandes puissances (États-Unis, France), la sécurisation des voies maritimes internationales permet de s’assurer une présence stratégique, par le positionnement de leurs navires de guerre dans certaines zones ou régions considérées comme vitales pour leurs intérêts. La lutte contre la piraterie peut également justifier la relance des dépenses militaires et la mise à niveau des moyens des forces navales, dans un contexte de rivalités géopolitiques. Enfin, la recrudescence de la piraterie favorise aussi l’extension d’un nouveau marché pour les grandes

1. «Toujours plus de piraterie au large de l’Afrique ». *Jeune Afrique*, 16 juillet 2011.

2. Certains navires transportent des cargaisons illégales de pétrole et nombre d’armateurs choisissent de se taire plutôt que de risquer une hausse de leurs primes d’assurance. *Associated Press*, 11 août 2011.

3. Sam Bateman, « La piraterie maritime : des vérités qui dérangent », Forum du désarmement n° 2, UNIDIR, Institut des Nations unies pour la recherche sur le désarmement, 2010. Cette analyse singulière de la piraterie maritime relativise la portée du phénomène et son impact sur l’économie et la sécurité à l’échelle globale, en mettant en relief les acteurs qui en tirent parti. Les pirates ne sont pas les seuls bénéficiaires.

compagnies d'assurances maritimes en charge de l'évaluation des risques et pour les sociétés privées de sécurité qui offrent leurs services pour protéger les navires et les équipages⁴.

Aussi, les stratégies de lutte contre la piraterie peuvent se trouver biaisées, du fait d'une manipulation des données relatives à la piraterie ou du fait d'une approche erronée de ses facteurs déterminants. On ne peut en effet pas exclure des extrapolations malveillantes de cas de piraterie dans certaines zones afin d'y surévaluer les risques. De même, il convient de tenir compte de la corrélation étroite entre la vulnérabilité à la piraterie dans un contexte donné et le respect des normes techniques et sécuritaires par les armateurs. Sans surprise, les navires les moins conformes aux normes techniques et les moins respectueux de la réglementation maritime sont effectivement les plus vulnérables à la piraterie⁵.

Toutefois, l'insécurité et la piraterie maritime dans le golfe de Guinée restent des enjeux sérieux, qui remettent en perspective le rôle économique et stratégique grandissant de cette sous-région sur l'échiquier mondial. La présente note d'analyse se propose de replacer dans son contexte le phénomène de la piraterie maritime affectant le golfe de Guinée, en soulignant ses causes, ses enjeux ainsi que ses conséquences, tant pour les pays riverains que pour le commerce et les relations internationales dans cette région du monde.

1. Le golfe de Guinée : importance géopolitique



Manœuvres conjointes entre les marines équato-guinéenne et américaine, février 2008. Photo U.S. Navy

Le golfe de Guinée recouvre une vaste zone géographique qui s'étend de l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique centrale. Dans sa définition la plus large, c'est un territoire maritime qui va de la Côte du Sénégal à celle de l'Angola. Une définition plus restrictive réduit cependant les limites du golfe de Guinée à l'espace maritime compris entre le rivage de la Côte-d'Ivoire et celui du Gabon.

Au regard de cette dernière définition, l'espace géographique du golfe de Guinée regroupe une dizaine de pays dont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale, Sao Tomé et Príncipe,

voire le Congo-Brazzaville. Cet ensemble compte près de 230 millions d'habitants, répartis sur environ 6 millions de km².

C'est donc une zone de forte présence humaine et de concentration d'activités très denses en voies de communication.

Au moins six capitales politiques de la sous-région ont une façade maritime donnant sur la baie du golfe : Accra, Lomé, Porto Novo, Libreville, Malabo et Sao Tomé. On y dénombre également les principales capitales économiques : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Bata et Pointe-Noire. On y retrouve enfin, une dizaine de ports parmi les plus importants de la zone : Abidjan,

4. Sam Bateman, « La piraterie maritime : des vérités qui dérangent ». *Op. cit.*

5. Sam Bateman, « La piraterie maritime : des vérités qui dérangent ». *Op. cit.*

Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Douala, Port-Gentil, et dans une certaine mesure Pointe-Noire et Matadi.

Sur le plan socioculturel, le golfe de Guinée constitue une véritable synthèse entre l’Afrique de l’Ouest et l’Afrique centrale. C’est une zone à la fois anglophone, lusophone, hispanophone et francophone, où se côtoient les civilisations bantoues et sahéliennes, la pratique de l’islam, l’animisme et le christianisme.

Riche en ressources halieutiques et pétrolières, le golfe de Guinée est surtout, par sa configuration générale, un espace géopolitique ouvert sur le monde et propice aux échanges.

Cette ouverture est aussi une source de convoitises. Avec 24 milliards de barils de réserves pétrolières prouvées et une production quotidienne de 5 millions de barils (sur un total de 9 millions pour l’ensemble du continent africain), le golfe de Guinée est la première région pétrolière en Afrique. Elle représente 8 % des réserves mondiales.

La pêche est le second secteur par lequel les États de la sous-région voudraient affirmer leur souveraineté sur les espaces maritimes du golfe de Guinée. Cependant, le manque de moyens maritimes limite les ambitions et favorise le recours aux navires étrangers, européens principalement, rejoints depuis par les Chinois.

Les accords entre les pays européens et ceux du golfe de Guinée ne prévoient aucune disposition concernant les quotas et les espèces dans le domaine de la pêche. Estimée actuellement à 600 000 tonnes de capacités productives par an, les ressources halieutiques du golfe de Guinée sont également confrontées à la pêche illícite pratiquée surtout par les navires étrangers. Selon les estimations, l’Afrique subsaharienne perdrait environ un million de dollars de revenus annuels à cause de la pêche illégale⁶.

2. L’enjeu pétrolier

Au cours de cette décennie, le golfe de Guinée est devenu une zone stratégique d’importance majeure pour les puissances mondiales en quête de sécurité énergétique, parmi lesquelles la France, les États-Unis et la Chine.

Plusieurs facteurs expliquent le regain d’intérêt des puissances internationales pour cette zone : l’instabilité croissante au Moyen-Orient, l’envolée des prix du pétrole, la qualité du pétrole brut facile à raffiner du golfe de Guinée et, enfin, la localisation offshore de l’essentiel des gisements pétroliers de la région. Ce qui les met en principe à l’abri des turbulences politiques et des conflits sociaux locaux.

De plus, les trajets maritimes vers l’Europe et les États-Unis sont plus directs, plus courts et – en théorie – plus faciles à sécuriser. Un grand nombre de groupes pétroliers considèrent ainsi les gisements du golfe de Guinée comme plus sûrs à exploiter que ceux du Moyen-Orient ou du Maghreb.

Le golfe de Guinée renferme l’un des plus grands gisements de pétrole sous-marins connus au monde. Cette seconde « province pétrolière mondiale » après le Moyen-Orient, fournit près de 16 % des besoins des États-Unis en pétrole brut, un taux qui devrait atteindre 25 % d’ici 2015.

6. Jonathan Ndoutoume Ngome, « Quelle sécurité pour les mers du golfe de Guinée », dans Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la dir.), Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires en Afrique. Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.

C'est une source alternative pour réduire la dépendance de la puissance américaine à l'égard des hydrocarbures du Moyen-Orient⁷.

Selon les estimations des experts, le potentiel de croissance des ressources pétrolières du golfe de Guinée est plus élevé que celui de la mer Caspienne (Asie centrale) ou de l'Amérique du Sud. La ruée vers les champs pétroliers africains pourrait attirer plus de 50 milliards de dollars d'investissements avant la fin de la décennie et rapporter plus de 200 milliards de dollars de revenus pétroliers aux pays producteurs⁸. Ce qui représenterait la plus grande vague d'investissements que l'Afrique ait jamais connue.

Aussi, l'augmentation exponentielle des activités extractives dans les eaux du golfe de Guinée fait de la sous-région l'une des zones mondiales à hauts risques.

La présence du pétrole et le désir de chaque État de disposer davantage de ressources sont également à l'origine de tensions ou de confrontations frontalières entre certains pays de la sous-région. Le pétrole est en effet devenu la principale source de devises pour ces États aux économies peu diversifiées. Les pays riverains du golfe de Guinée sont inégalement producteurs de pétrole, mais tous veulent produire davantage pour augmenter leurs recettes.

Un conflit armé a ainsi opposé le Cameroun et le Nigéria au sujet de la presqu'île de Bakassi, territoire frontalier de près de 1 000 km², dont le sous-sol renfermerait d'importantes réserves pétrolières⁹. Le Gabon et la Guinée équatoriale se disputent actuellement les îles de Mbanié, Cocotiers et Conga, dont les eaux seraient aussi riches en hydrocarbures¹⁰. Les ambitions pétrolières sont également la motivation première du projet de délimitation des frontières maritimes entre le Togo, le Ghana et le Bénin¹¹.

Dans ce contexte, nombre d'actes de piraterie se trouvent inévitablement liés à la présence de champs pétrolifères au large de la quasi-totalité des États de la sous-région. Par conséquent, les attaques et les actes de brigandage au large des côtes ouest-africaines ciblent entre autres les navires de l'industrie pétrolière et les plateformes.

Dans les eaux du golfe de Guinée, transitent en effet les navires qui transportent le pétrole des grands pays exportateurs comme le Nigeria, l'Angola ou le Gabon. Des milliers de bateaux s'y croisent donc toute l'année.

La montée des actes de piraterie dans le golfe de Guinée constitue un défi, non seulement pour la stabilité des États riverains aux économies largement dépendantes de l'exportation pétrolière, mais aussi pour les puissances extérieures concernées par l'importation des hydrocarbures et des ressources halieutiques dont le golfe de Guinée est également pourvu.

7. C'est particulièrement depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001 que les États-Unis ont fait de l'augmentation des importations de pétrole africain une question de « sécurité nationale ».

8. Ian Gary et Terry Lynn Karl, « Le fond du baril : Boom pétrolier et pauvreté en Afrique ». Catholic Relief Services, juin 2003.

9. Un arrêt de la Cour internationale de Justice (CIJ), rendu en octobre 2002, a tranché en faveur du Cameroun.

10. Le Gabon et la Guinée équatoriale ont également convenu de confier leur différend à l'arbitrage de la CIJ.

11. « Des frontières maritimes du Togo désormais plus précises avec le Ghana et le Bénin voisins », Xinhua, 7 juillet 2011.

3. Aux sources de la piraterie

Quatre raisons sont généralement retenues pour expliquer la piraterie dans la sous-région : la paupérisation de couches importantes de la population, qui recourent aux actes délictueux comme voie de recherche d'un revenu, l'incapacité de certains pays à contrôler et à gérer la sécurité de leurs eaux territoriales, la corruption de certains acteurs locaux qui servent de relais pour l'écoulement des produits de la contrebande, et enfin, les actions de certains groupes rebelles porteurs de revendications politiques, et dont le but est de collecter de l'argent pour s'équiper en armes et autres matériels de guerre¹².

La piraterie dans le golfe de Guinée a pour épice centre la région riveraine du Delta du Niger dans le sud-est du Nigéria. Cette région pétrolière bordée de mangroves impénétrables, abritant des réseaux de contrebandiers de tous genres, est emblématique des enjeux et difficultés socio-économiques de la sous-région. Dans le Delta du Niger, en effet, la présence du pétrole n'a pas constitué un levier de développement, elle n'a pas contribué à réduire la pauvreté. Elle l'aurait plutôt exacerbée. Bien souvent, le pétrole est devenu un catalyseur de conflits, un enjeu des luttes pour la conquête du pouvoir par les élites.

Bien que le Delta génère à lui seul 95 % des entrées en devises ainsi que 80 % du budget du gouvernement nigérian, plus de 60 % des 31 millions d'habitants que compte la région vivent au-dessous du seuil de pauvreté. En termes d'indicateurs sociaux, le Nigeria, pays le plus peuplé du continent africain, affiche des résultats inférieurs à l'Afrique subsaharienne dans son ensemble, ce malgré les 300 milliards de dollars de revenus pétroliers que le pays aurait reçus au cours de ces 30 dernières années. Cette situation est souvent résumée sous le terme de « paradoxe de l'abondance¹³ ».

Les conditions de vie désastreuses de la majorité des habitants la région du Delta du Niger et le partage inégal des revenus issus de l'exploitation pétrolière sont parmi les facteurs déterminants de tensions récurrentes, depuis la fin des années 1990. La région du Delta est ainsi le foyer d'une violence devenue endémique, liée notamment aux revendications de mouvements et groupes armés divers, dont certains affirment lutter, au nom des populations locales, pour une meilleure répartition des revenus pétroliers.

C'est particulièrement le cas du Mouvement pour la libération du Delta du Niger, Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND), dont les actions ciblées contre le secteur pétrolier – sabotage d'infrastructures pour réduire ou paralyser la production, attaques de navires et enlèvements d'employés – visent, selon le MEND, à faire pression sur le gouvernement nigérian, sur les groupes pétroliers et sur les gouvernements des pays qui disposent des plus grands intérêts et investissements dans le secteur pétrolier au Nigéria¹⁴.

12. Jonathan Ndoutoume Ngome, « Terrorisme et piraterie : quelle sécurité pour les mers du golfe de Guinée », dans Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la dir.), Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires en Afrique. Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.

13. Ian Gary et Terry Lynn Karl, « Le fond du baril : Boom pétrolier et pauvreté en Afrique ». Ce paradoxe est partagé avec d'autres pays producteurs comme l'Angola, le Cameroun, le Congo-Brazzaville ou le Gabon, qui n'ont pas su traduire leur richesse pétrolière en programme de développement. Pas plus qu'ils n'ont pu diversifier leurs économies.

14. Le MEND se positionne comme un mouvement autonomiste, dont l'objectif majeur est d'obtenir la rétrocession d'une part substantielle des revenus pétroliers ainsi que la gestion décentralisée des ressources pétrolières au bénéfice des populations locales de la région du Delta. Entre 2006 et 2009, le MEND a revendiqué une dizaine de

Vue sous cet angle, la piraterie au sud du Nigéria s'apparente, selon certaines analyses, à un mode de redistribution de la richesse par le bas : « *C'est parce que la manne pétrolière est exclusivement destinée à obtenir les soutiens extérieurs et à entretenir les élites locales et parce qu'elle n'est pas correctement redistribuée pour en faire bénéficier les couches inférieures, que dans certains pays, les plus défavorisés s'organisent en contrebande de pétrole. Ils percent les pipe-lines – cette pratique s'appelle bunkering au Nigeria – pour récupérer ce dont l'État les a privés*¹⁵ ».

Bien évidemment, tous les actes de piraterie ne sont pas l'expression d'une revendication politique ou d'une révolte contre les injustices et les inégalités. Nombre d'actes de brigandage qui essaient de plus en plus des eaux territoriales nigérianes vers les zones maritimes d'autres États riverains, – du Bénin et du Cameroun en l'occurrence –, relèvent davantage de la criminalité ordinaire dans un contexte de survie économique.

Cependant, la misère à elle seule ne suffit pas à expliquer la piraterie dans la sous-région. D'autres facteurs qui tiennent, entre autres, au positionnement stratégique du golfe de Guinée déjà évoqué ou à la fragilité des institutions politiques et administratives, entrent en ligne de compte et prédisposent la sous-région au phénomène de la piraterie.

La position du golfe de Guinée au centre du bassin géopolitique de l'Atlantique est un facteur d'insécurité, de vulnérabilité. Cette position de charnière place en effet la sous-région à la confluence de trafics en tous genres : flux de migrants clandestins favorisés par l'exploitation des ressources pétrolières, relais du trafic international de la drogue en provenance de l'Amérique latine, de l'Asie centrale et du Moyen-Orient et en partance pour les États-Unis et l'Union européenne, circulation d'armes légères, alimentée par l'instabilité sociopolitique dans la sous-région ou en Afrique centrale, (crise du Delta du Niger, crises de la RCA, du Tchad, du Congo-Brazzaville ou de la RDC, etc.) alimentant en retour les actes de piraterie¹⁶.

Au cours de ces trois dernières années, l'éventail des cibles de la piraterie maritime dans la sous-région s'est élargi : navires de commerce, petits cargos, bases militaires, postes de police, banques, supermarchés¹⁷, etc. Ces attaques à partir de la mer, ciblant des objectifs situés sur le littoral semblent le fait de réseaux criminels de plus en plus organisés qui prospèrent en l'absence d'une véritable gestion collective de l'espace maritime sous régional.

Comme le souligne pertinemment le politologue Fweley Diangitukwa : « *La piraterie est à la conjonction de différents facteurs : la misère de certaines couches d'une population (manque d'emplois entraînant l'oisiveté des gens), la présence de richesses (réelles ou supposées) qui suscitent la convoitise, la présence de ressources naturelles stratégiques (le pétrole par exemple),*

prises d'otages. Au total une centaine de Nigériens et d'étrangers ont été enlevés, avant d'être généralement relâchés contre versement d'une rançon. En octobre 2009, une frange de militants et leaders du MEND ont accepté l'offre d'amnistie formulée par le gouvernement fédéral nigérian. Une faction plus radicale poursuit sa lutte jugeant peu crédible le programme de réinsertion sociale des anciens militants et d'investissements annoncé par le gouvernement.

15. « Terrorisme et piraterie dans le golfe de Guinée : esquisses de solutions », article de Fweley Diangitukwa dans Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires. Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.
16. La circulation d'armes est alimentée par les réseaux régionaux de contrebande et réseaux internationaux, qui recyclent également des armes issues de différents conflits d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest.
17. Attaque d'un supermarché dans la ville de Port-Gentil en République du Gabon en 2007, attaque d'une banque à Bata, Guinée équatoriale en novembre 2008, attaque simultanée de trois banques à Limbé, dans la presqu'île camerounaise de Bakassi en septembre 2009 : les assaillants emportent par voie de mer un butin estimé à quelques centaines de millions francs CFA ; attaque du poste de gendarmerie de Bamuso, dans la presqu'île de Bakassi, en mars 2010 : les assaillants venus de la mer emportent une quantité importante de matériel militaire.

un passage stratégique (détroit, golfe, lac, fleuve, route, chemin de fer, etc.), la présence d'un État faible et une administration corrompue¹⁸ ».

Les conséquences économiques sont indéniables. Le Cameroun a enregistré une chute d'environ 13 % de sa production de pétrole brut en 2009¹⁹. Le Nigeria a perdu 490 milliards de nairas (environ 3,3 milliards de dollars) entre 2004 et 2007, en raison de la violence dans la région pétrolière du Delta du Niger. Ce montant aurait pu permettre la construction de 14 raffineries et une centrale électrique d'une capacité de 2000 MW, selon les autorités²⁰.

4. Stratégies de lutte et pistes de sortie

La montée de la piraterie dans le Golfe de Guinée met en lumière la nécessité d'une coopération sous-régionale et d'un soutien conséquent de la communauté internationale dans la lutte contre cette criminalité en hausse. D'une manière générale, il semble que la vulnérabilité des pays de la sous-région au phénomène de la piraterie maritime résulte aussi de la faiblesse des institutions internes, conjuguée à l'effet de fragmentation des institutions sous-régionales, notamment celles en charge des questions maritimes.

Aucun État de la sous-région ne dispose individuellement de moyens aéronavals suffisants pour faire face à ce défi²¹. De même, la volonté affirmée d'une mutualisation des moyens par les pays riverains – qui appartiennent à deux ensembles régionaux distincts²² – n'a pas encore donné lieu à un véritable système de gestion et surveillance régional performant.

La « culture marine » des pays du golfe de Guinée et leur maîtrise des « enjeux de la mer » restent faibles et leurs capacités de surveillance demeurent dérisoires au regard de l'étendue de l'espace maritime à couvrir.

Aussi, la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée se résume actuellement à quelques initiatives ponctuelles et disjointes : patrouilles conjointes sur une base bilatérale entre pays riverains, et manœuvres entre les pays de la sous-région et les marines française et américaine,



Garde-Côte gabonais au cours de l'exercice naval, impliquant les marines gabonaise camerounaise, équato-guinéenne, congolaise et américaine, en février 2010. Photo US Navy.

18. Fweley Diangitukwa, *op. cit.*

19. Anne Mireille Nzouankeu « Piraterie dans le golfe de Guinée », Radio Nederland Wereldomroep, 14 décembre 2010. <http://www.rnw.nl/afrique/article/piraterie-dans-le-golfe-de-guinee>.

20. Les Afriques, 27 octobre 2009.

21. Le Bénin dispose 2 patrouilleurs offerts en 2003 par la République populaire de Chine et de 2 avions de surveillance légers LH-10 Ellipse acquis au début 2011. Seul le grand voisin Nigérian peut aligner une vingtaine de navires de patrouille et des capacités de surveillances aériennes significatives. Source : The Military Balance 2011, The International Institute for strategic Studies (IISS)

22. La Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC).

dans le cadre de coopérations spécifiques entre ces puissances maritimes et les pays de la sous-région.

4. 1. Rôle des acteurs externes

La situation des pays riverains du golfe de Guinée les réduit ainsi à une dépendance flagrante vis-à-vis d'acteurs externes en ce qui concerne la défense de leurs intérêts vitaux dans l'espace maritime sous-régional.

On peut noter, ces dernières années, la présence régulière de bâtiments de guerre français ou américains à l'occasion de courtes périodes d'instruction opérationnelle au profit des marines de certains pays riverains : présence en avril 2010, dans les eaux territoriales camerounaises, de la frégate Le Lieutenant de vaisseau *Le Hénaff* dans le cadre de l'opération SECMAR²³ (Sécurité maritime dans le golfe de Guinée) ; présence en mars 2011, de la frégate USS Robert Bradley, dans le cadre de l'opération *Obangame Express*, placée sous la responsabilité du Centre multinational de coordination (CMC) de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC). Enfin, la présence de la frégate française *Germinal*, dans les eaux territoriales béninoises en août 2011²⁴.

Tant la France que les États-Unis avancent comme raison principale, l'insécurité et l'instabilité qui règnent dans le golfe de Guinée pour justifier le renforcement de leur présence militaire dans cette zone. Depuis 1990, la France maintient d'ailleurs en permanence un bâtiment de sa marine nationale dans le cadre d'une mission appelée *Corymbe*. Cette mission a été conçue à l'origine pour entretenir les liens entre la marine française et les marines des pays francophones du golfe, mais il s'agit surtout de préserver les intérêts économiques français dans la zone²⁵.

Depuis 2006, les États-Unis ont mis en place l'*African Partnership Station (APS)*, un programme qui vise officiellement à rétablir la sécurité maritime en Afrique sur une base associative et coopérative, et qui cible particulièrement le golfe de Guinée et l'Afrique de l'Ouest. L'APS est un dispositif chapeauté par l'Africom, la structure militaire unique mise en place pour couvrir et intégrer l'ensemble du continent africain dans la surveillance militaire américaine. L'impact de ces dispositifs sur la piraterie dans l'ensemble de la sous-région reste cependant à évaluer.

4.2. Rôle des institutions régionales

En avril 2010, la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) s'est dotée d'un plan stratégique pour la sécurisation du golfe de Guinée. Ce plan ambitionne de bâtir une vision commune et une réponse communautaire au défi de l'insécurité maritime. Sa stratégie s'appuie notamment sur un mécanisme de surveillance intégrant les différents espaces maritimes des États du golfe de Guinée, en s'articulant en synergie avec la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée²⁶. La CEEAC pour sa part est pourvue de différents organes techniques spécialisés, en

23. Makeda Lydie Gnotuom, « *Coopération Cameroun-France : un navire français au port de Douala* », Journal du Cameroun, 29 avril 2010. <http://www.journalduCameroun.com>.

24. <http://www.guineetv1.com>

25. Brèves Marine 89 -10 avril 2009, doc PDF.

26. La CGG est un cadre de concertation et de coopération créé en 1999 pour la prévention, la gestion et la résolution des conflits liés à la délimitation des frontières, l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées dans les limites territoriales du golfe de Guinée. La CGG regroupe le Nigeria, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, Sao-Tomé-Et-Principe, le Congo-Brazzaville, la République démocratique du Congo et l'Angola.

charge de la stratégie maritime sous-régionale²⁷. L'opérationnalisation de ce dispositif sera cependant assurée par l'institutionnalisation d'une taxe maritime régionale pour la sécurité du golfe de Guinée.

4.3. La disparité des moyens

En attendant, les dispositions parcellaires et ponctuelles mises en œuvre dans le golfe de Guinée, sont sans commune mesure avec les moyens mobilisés dans les opérations d'envergure pour éradiquer la piraterie au large de la Somalie : le coût des forces déployées dans l'Océan Indien est évalué à 2 milliards de dollars par année pour les opérations *EUNAVFOR Atalanta* menées sous l'égide de l'Union européenne depuis 2008, et *Ocean Shield* sous celle de l'OTAN depuis 2009²⁸.

L'attention particulière accordée par la communauté internationale à la lutte contre la piraterie dans l'Océan Indien est bien évidemment à la mesure des enjeux que représentent l'une des routes commerciales les plus importantes entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie, et par laquelle transitent 30 % du pétrole brut mondial.

Cet investissement peut également s'expliquer par l'émotion suscitée dans l'opinion internationale par la captivité de quelque 749 marins pris en otages et 48 navires étrangers encore retenus en Somalie au premier semestre 2011.

Il convient aussi de rappeler le contexte particulier de l'intervention au large de la Somalie, qui est celui de la disparition de l'État somalien. C'est en s'appuyant sur des résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies, que l'Union européenne, notamment, a déployé des forces navales pour protéger l'acheminement de l'aide alimentaire et prévenir les actes de piraterie dans l'Océan Indien. De plus, des accords bilatéraux passés avec des pays tiers, en l'occurrence le Kenya, les Seychelles et l'île Maurice, permettent de traduire en justice les suspects appréhendés.

Les pirates somaliens sévissent enfin dans les eaux internationales, et sur une trajectoire maritime de plus en plus large, à la différence des pirates du golfe de Guinée actifs dans les eaux territoriales des pays riverains où ils disposent de possibilité de repli vers leur sanctuaire côtier, dans les zones de mangroves qui bordent le Delta du Niger. Des zones dans lesquelles l'exercice du droit de poursuite est plutôt malaisé voire impossible. Le dispositif international mobilisé dans l'Océan Indien n'est pas aisément transposable au golfe de Guinée, la juridiction sur les actes de piraterie relevant des États riverains²⁹.

D'une manière générale, l'absence d'un système juridique efficace pour traduire en justice les auteurs des actes de pirateries constitue l'un des principaux écueils pour toutes les stratégies de lutte contre la piraterie. En effet, près de 90 % des suspects arrêtés dans l'Océan Indien recouvrent la liberté, faute de capacités judiciaires et pénitentiaires, voire de volonté politique de pays tiers. Ce qui encourage la récidive.

27. La Délégation de la sécurisation maritime en Afrique centrale (DSMAC), l'Agence pour la sécurité maritime d'Afrique centrale (ASEMAC), ainsi que le Centre de coordination régionale pour la sécurité maritime d'Afrique centrale (CRESMAC).

28 « La piraterie maritime coûte de plus en plus cher » Le Nouvel Observateur, 29 juin 2011.

29. Selon la convention internationale de Montego Bay de 1982 relative au droit maritime, la notion de piraterie vise précisément – « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation contre un navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord* » - et ne s'applique « *qu'en haute mer* » ou « *dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* ». Nicolas Gros-Verheyde. <http://bruxelles2.over-blog.com/article-23862091.html>.

5. Des pistes de sortie

En définitive, la démonstration de force et la réponse coercitive seules n'ont pas suffi à éradiquer la piraterie dans l'Océan Indien. Elles ont tout au plus permis de la contenir. Le récent rapport du Conseiller spécial du Secrétaire général des Nations unies pour les questions juridiques liées à la piraterie au large de la Somalie³⁰ pourrait toutefois nourrir une réflexion d'envergure qui fait encore défaut en ce qui concerne la piraterie dans le golfe de Guinée.

Une lutte efficace contre la piraterie dans le golfe de Guinée devrait intégrer l'ensemble des éléments mobilisés jusqu'ici de manière parcellaire pour apporter une réponse globale aux facteurs déterminants de cette problématique. Cela passe notamment par la prise en compte de dimensions suivantes :

- La mise en œuvre d'un volet d'aide au développement économique pour enrayer l'extrême pauvreté, réduire les inégalités, amorcer une dynamique de diversification économique axée notamment sur les activités portuaires et de pêche.
- Le renforcement de la coopération sous-régionale, en vue d'un renforcement des capacités des États riverains à répondre aux crises de façon coordonnée. Les manœuvres ponctuelles en collaboration avec les marines occidentales ne pourraient à l'évidence constituer une réponse durable.
- La coopération juridique entre pays riverains pour sanctionner les auteurs d'actes de piraterie et lutter ainsi contre le sentiment d'impunité.
- Enfin, la lutte contre la corruption et les réseaux de trafics illicites, d'armement ou de drogue, qui alimentent l'instabilité dans la sous-région.

L'éradication de la piraterie dans le golfe de Guinée sera le fruit d'une harmonisation entre les actions régionales et les initiatives d'appui portées par la communauté internationale. Ces objectifs ne pourront cependant être atteints sans un engagement significatif des États concernés d'une part, et sans la régulation des activités des multinationales pétrolières qui exploitent souvent dans des conditions opaques les ressources maritimes des pays riverains³¹.

Le secteur pétrolier est responsable d'une dégradation sans précédent de l'environnement notamment dans la région du Delta du Niger. Cette pollution massive a détruit les moyens de subsistance des populations locales. C'est l'un des facteurs de la paupérisation et l'un des griefs de certains mouvements armés de la sous-région³².

30. Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, 18 janvier 2011. Document PDF.

31. Une approche plus contraignante des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales seraient ici d'un grand concours. Comme l'indique le sous-titre du document actualisé en mai 2011, il s'agit jusqu'ici de simples « *recommandations pour une conduite responsable des entreprises dans le contexte international* ». Les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, Réunion ministérielle de l'OCDE, 25 mai 2011. Document PDF.

32. Ike Okonta, « MEND: Anatomy of a Peoples' Militia », Pambazuka, octobre 2007. À l'instar des pirates somaliens, les pirates qui sévissent dans les eaux du golfe de Guinée justifient parfois leurs actes comme une riposte aux déprédations commises par les firmes des pays industrialisés et une réplique à la mainmise étrangère sur les ressources de leurs régions.

Bibliographie

- Sam Bateman, « *La piraterie maritime : des vérités qui dérangent* », Forum du désarmement n° 2, UNIDIR, Institut des Nations unies pour la recherche sur le désarmement, 2010.
- Alexandra Geneste, « *L'inquiétant rapport de Jacques Lang sur la piraterie* », Le Monde, 25 janvier 2011.
- « *Environmental Assessment of Ogoniland* », Rapport du PNUE, août 2011. www.unep.org/nigeria.
- Ian Gary et Terry Lynn Karl, « Le fond du baril : Boom pétrolier et pauvreté en Afrique ». Catholic Relief Services, juin 2003.
- Fweley Diangitukwa, « *Terrorisme et piraterie dans le golfe de Guinée : esquisses de solutions* », article paru dans « *Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires* ». Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.
- Ike Okonta, « *MEND : Anatomy Of A Peoples' Militia* », Pambazuka, octobre 2007.
- ICG, « *Fuelling the Niger Delta Crisis* », Africa Report n° 118-28, septembre 2006.
- Jean-Paul Pancraci, « *La piraterie et ses aspects juridiques en 2011* », Institut de recherche stratégique de l'École militaire, IRSEM, mai 2011.
- « *Les pirateries somaliennes et nigérianes sont-elles si différentes?* », Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), mai 2011.
- Michael J. Smith, « *Piraterie en hausse dans le golfe de Guinée, le pétrole comme enjeu* », [starafrica.com](http://www.starafrica.com), 3 août 2011. <http://www.starafrica.com>.
- Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la dir.), « *Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires en Afrique* ». Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.
- « *Toujours plus de piraterie au large de l'Afrique* », Jeune Afrique, 16 juillet 2011.
- Stephanie Hanson, MEND: « *The Niger Delta's Umbrella Militant Group* », The Council on Foreign Relations (CFR), mars 2007.

* * *

Avec le soutien du



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères
Direction de la coopération
au développement

Michel Luntumbue est chargé de recherche au GRIP et auteur de différentes notes d'analyse sur les questions de développement, des relations Nord-Sud, les dynamiques des mouvements sociaux dans les pays du Sud (Amérique Latine et Afrique Subsaharienne).

Le Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité (GRIP), créé en 1979, est un centre de recherche indépendant reconnu comme organisation d'éducation permanente par le Ministère de la Communauté française de Belgique. Le GRIP a pour objectif d'éclairer citoyens et décideurs sur les problèmes souvent complexes de défense et de sécurité, et souhaite ainsi contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr en soutenant les initiatives en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements. Le GRIP est composé d'une équipe de 22 collaborateurs permanents, dont 14 chercheurs universitaires, ainsi que de nombreux chercheurs-associés en Belgique et à l'étranger. < www.grip.org >