

LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE A HAUT RISQUE

Rapport Afrique N°195 – 12 décembre 2012

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS.....	i
I. INTRODUCTION	1
II. UNE REGION STRATEGIQUE EN PROIE A L'INSECURITE	2
A. RESSOURCES NATURELLES ET REGAIN D'INTERET STRATEGIQUE	2
B. UN CONTEXTE FAVORABLE A LA CRIMINALITE MARITIME	4
C. LA FAIBLESSE DES POLITIQUES MARITIMES	5
III. LE NIGERIA : EPICENTRE DE LA VIOLENCE MARITIME	7
A. MAUVAISE GOUVERNANCE ET CRIMINALITE MARITIME	7
1. Quand le secteur pétrolier fuit	8
2. ... la criminalité prospère.....	9
3. Des capacités étatiques entravées par la corruption.....	9
4. Le delta du Niger	10
B. L'ESSOR DU CRIME DEPUIS 2009	11
1. L'impact limité de l'amnistie.....	11
2. De la criminalité terrestre à la criminalité maritime	12
3. Une réponse gouvernementale plus musclée, mais toujours insuffisante	13
C. MENACES FUTURES SUR LA SECURITE MARITIME.....	14
1. La sous-traitance problématique de la sécurité	14
2. Amnistie, chômage et agitation au Nord.....	14
IV. L'EXTENSION REGIONALE DE LA CRIMINALITE	16
A. BANDITISME POLITIQUE A BAKASSI	16
B. LES RAIDS MARITIMES.....	17
C. PIRATERIE EN HAUTE MER.....	18
1. Danger au large du Bénin	18
2. Le Togo à portée de tir.....	20
3. Le Ghana : des problèmes en vue	21
V. COOPERATION REGIONALE ET SOUTIEN INTERNATIONAL.....	22
A. UNE COOPERATION REGIONALE INEGALE	22
1. L'ébauche d'une stratégie en Afrique centrale	22
2. L'Afrique de l'Ouest en plein rattrapage	23
B. UNE COOPERATION INTERREGIONALE NAISSANTE	24
C. LE SOUTIEN INTERNATIONAL OU LE « DESORDRE ORGANISE ».....	25
VI. DEPASSER L'APPROCHE SECURITAIRE	27
A. S'ATTAQUER AUX RACINES DU PROBLEME PAR DES REFORMES DE LONG TERME.....	27
1. Améliorer la gouvernance économique	27
2. Stimuler le développement du littoral.....	28
3. Renforcer l'application de la loi en mer.....	28
B. AGIR CONTRE LA PIRATERIE SUR TERRE ET EN MER	29
1. Dissuader les pirates : un travail conjoint entre Etats et acteurs privés	29
2. Arrêter les pirates.....	30
C. POUR UNE COOPERATION EFFECTIVE ET EFFICACE.....	31
1. Faire de la région l'acteur de sa propre sécurité	31
2. Coordonner le soutien international.....	33
VII. CONCLUSION	34

ANNEXES

A. CARTE DU GOLFE DE GUINEE	35
B. CARTE DU DELTA DU NIGER	36
C. CARTE DES ZONES MARITIMES DE LA CEEAC	37
D. CHRONOLOGIE : DELTA DU NIGER	38
E. LA PIRATERIE DANS LE GOLFE DE GUINEE : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE.....	40

LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE A HAUT RISQUE

SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

En l'espace d'une décennie, le golfe de Guinée est devenu l'une des zones maritimes les plus dangereuses du monde. L'insécurité maritime est un véritable problème régional qui menace, à court terme, le commerce et, à long terme, la stabilité des pays riverains en compromettant le développement de cette zone économique stratégique. Initialement pris au dépourvu, les Etats de la région ont pris conscience du problème et un sommet international sur ce sujet doit être prochainement organisé. Afin d'éviter que, comme sur les côtes est-africaines, cette criminalité transnationale ne prenne une ampleur déstabilisatrice, les gouvernements concernés doivent mettre fin au vide sécuritaire et apporter une réponse collective à ce danger. Grâce à une coopération dynamique entre la Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Cedeao), les pays du golfe de Guinée doivent devenir les premiers acteurs de leur sécurité et mettre en œuvre une nouvelle approche fondée sur l'amélioration de leur sécurité maritime mais aussi de leur gouvernance économique.

Les découvertes récentes de gisements offshore d'hydrocarbures ont accru l'intérêt géostratégique du golfe de Guinée. Après avoir longtemps négligé leur domaine maritime, les Etats riverains sont désormais conscients de leur défaillance. Au plan international, le regain d'intérêt des puissances occidentales s'accompagne maintenant de celui des nations émergentes. Dans ce contexte, la montée de la criminalité maritime suscite l'inquiétude collective dans une région où, pendant des décennies, les problèmes de souveraineté et de contrôle territorial ne se sont posés que sur la terre ferme.

La région du delta du Niger, au Nigéria, était l'épicentre initial de cette criminalité. Pendant des décennies, l'exploitation pétrolière a paradoxalement créé une situation de pauvreté. Alors que les tensions sociales augmentaient et que l'environnement se détériorait, la rente pétrolière n'a, en grande partie, bénéficié qu'aux pouvoirs centraux, aux compagnies pétrolières et aux élites locales. Les exclus du système de redistribution ont fini par basculer dans la contestation violente. Contraints de contourner l'Etat pour accéder à une fraction de la rente, ces derniers ont développé des activités illicites parallèles aux circuits officiels : siphonage du brut, raffinage clandestin, trafic

du carburant, entre autres. L'augmentation constante des enjeux financiers a permis à ces activités de prospérer et à la criminalisation de l'économie de s'étendre.

La faiblesse ou l'inadéquation générale des politiques maritimes des Etats du golfe de Guinée, ainsi que l'absence de coopération entre eux, ont permis à ces réseaux criminels de diversifier leurs activités et de s'étendre peu à peu au-delà du périmètre des côtes nigérianes et en haute mer. La criminalité ne vise plus le seul secteur pétrolier, elle est devenue un phénomène diversifié incluant la piraterie maritime et des raids de plus en plus audacieux et perfectionnés menés depuis la mer. Par effet d'imitation ou mettant à profit certaines conjonctures sociopolitiques troublées, des groupes criminels se sont manifestés sur les côtes camerounaises, en Guinée équatoriale, au large de São Tomé-et-Principe, du Bénin et du Togo.

Au-delà de l'effet de surprise, les Etats du golfe de Guinée et les pays occidentaux s'interrogent désormais sur la meilleure manière d'endiguer ce problème avant qu'il ne prenne une ampleur déstabilisatrice. Au niveau national ou au sein des organisations régionales, des opérations ponctuelles ont été lancées et des stratégies de sécurisation sont en voie de formulation. Les Etats les plus touchés s'efforcent de se doter d'une marine et renforcent leurs moyens répressifs près des côtes dans l'espoir de dissuader les criminels.

Au plan régional, dans le cadre de son mandat de paix et de sécurité, la CEEAC a créé un centre régional de sécurité maritime et organisé des exercices d'entraînement conjoints. Cependant, le financement des efforts de coopération et la coordination demeurent un défi pour les Etats riverains. Par ailleurs, les politiques maritimes restent encore embryonnaires et symboliques sans une présence continue en mer. Au sein de la Cedeao, la coopération dans ce domaine en est encore à ses débuts et elle est ralentie par les tensions politiques et la méfiance des Etats voisins vis-à-vis du Nigéria.

Au niveau interrégional, la collaboration entre la CEEAC et la Cedeao actuellement à l'étude permettrait aux patrouilles régionales d'exercer un droit de poursuite au-delà des frontières maritimes. Cependant, les discussions

interrégionales n'en sont qu'à leurs débuts et les modalités d'opérationnalisation de cette collaboration sont elles aussi ralenties par des tensions politiques. Enfin, de leur côté, les puissances occidentales présentes dans la région (Etats-Unis, France, Royaume-Uni) et les nations émergentes qui y ont des intérêts économiques (Afrique du Sud, Brésil, Chine, Inde) entendent désormais soutenir ces différentes initiatives et fournir appui financier et expertise sécuritaire.

L'institutionnalisation de la coopération régionale ainsi que la multiplication des initiatives internationales ne doivent cependant pas faire oublier que la montée de la criminalité dans le golfe de Guinée est surtout la conséquence d'un certain déficit de gouvernance. Dans leur grande majorité, les Etats de la région ont échoué à contrôler les activités économiques dans leurs domaines maritimes ainsi que dans les eaux internationales et à assurer le développement de leurs espaces côtiers. Cette défaillance collective a constitué une véritable opportunité pour les réseaux criminels qui jouent sur les besoins et les ressentiments des communautés locales. Inverser cette tendance négative requiert des mesures urgentes à différents niveaux : des réformes pour améliorer la gouvernance économique et sécuritaire, des politiques publiques maritimes intégrées et efficaces et une coopération régionale qui dépasse les simples déclarations d'intention. Ces mesures doivent s'inscrire dans la durée car, si la piraterie est un phénomène récent dans cette région, ses causes sont anciennes.

RECOMMANDATIONS

Aux gouvernements des Etats du golfe de Guinée (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigéria, Cameroun, Guinée équatoriale, São Tomé-et-Principe, Gabon, Congo-Brazzaville, République démocratique du Congo et Angola) :

1. Faire de la lutte contre la criminalité maritime une priorité en créant dans chaque pays un comité interministériel chargé de développer et de mettre en œuvre une stratégie maritime nationale qui s'attaque à la fois aux menaces immédiates et aux causes profondes. Ce comité devrait comprendre au moins les ministres des Affaires sociales, des Affaires étrangères, de la Défense, de l'Intérieur, des Transports, de l'Economie, du Travail, de l'Environnement, de la Pêche et des Ressources naturelles.

Pour lutter contre les causes de la criminalité maritime

2. Enquêter sur les réseaux de trafic de carburant afin d'identifier les compagnies impliquées dans des activités illégales.

3. Stimuler la création d'emplois le long des côtes, en particulier en protégeant la pêche artisanale, en encourageant la transformation locale du produit de la pêche, en développant la formation professionnelle pour les populations vulnérables (anciens combattants et jeunes chômeurs) et en réinvestissant les avoirs des trafiquants de pétrole saisis dans des projets de développement.
4. Renforcer l'application de la loi en mer par la professionnalisation des forces navales, des agences chargées de la sécurité maritime et des autorités portuaires, qui devraient améliorer leurs capacités technologiques et leurs systèmes de renseignement afin d'assurer la surveillance de l'ensemble de leur zone économique exclusive.

Pour renforcer la politique anti-piraterie sur terre et en mer

5. Maintenir des patrouilles navales dans les zones d'amarrage et dans les eaux territoriales jour et nuit et effectuer des vols de reconnaissance réguliers.
6. Collaborer étroitement avec l'Organisation maritime internationale (OMI) des Nations unies et l'industrie du transport maritime pour concevoir un code de « bonnes pratiques » conseillant les armateurs, les capitaines et les équipages sur les mesures anti-piraterie.
7. Établir une force interservices contre la piraterie pour enquêter, arrêter et poursuivre les organisations de pirates sur terre et en mer.
8. Adhérer à tous les instruments juridiques internationaux pertinents, dont la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 et le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, intégrer ces conventions dans le droit interne et former le personnel chargé de les appliquer, notamment dans le système judiciaire.

Pour renforcer la coopération

9. Signer, au niveau des chefs d'Etats, des ententes bilatérales entre voisins directs afin de faciliter les traditions et favoriser une coopération étroite entre les marines, les autorités maritimes et les forces de police en matière de lutte contre la piraterie.
10. Organiser à brève échéance des opérations de surveillance conjointe de zones spécialement dangereuses :
 - a) le Nigéria, le Bénin et le Togo devraient étendre l'opération Prosperity aux eaux togolaises ;
 - b) le Nigéria et le Cameroun devraient patrouiller conjointement leur frontière maritime.

11. Participer pleinement aux efforts de la CEEAC et de la Cedeao visant à définir une vision commune de la sécurité maritime et mutualiser leurs moyens.
12. Concrétiser la coopération interrégionale en :
 - a) organisant un sommet sur le golfe de Guinée au cours duquel les chefs d'Etat signeraient le mémorandum d'entente entre la Cedeao et la CEEAC à l'appui de la sécurité maritime régionale dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et l'Accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer les activités illicites dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centrale ; et
 - b) faisant du centre d'échange d'informations sur le commerce maritime (MTISC), en voie d'être établi au Ghana, un outil de collecte et de diffusion d'information pour toute la région et en faisant du service régional de formation à la sécurité maritime prévu par la CEEAC un centre de formation pour toute la région.

Aux bailleurs de fonds :

13. Coordonner le soutien international à travers un comité multinational des affaires maritimes pour chaque pays et faire en sorte que les interventions étrangères s'alignent sur les stratégies nationales.
14. Soutenir la définition de politiques maritimes globales, s'attaquant à la fois aux menaces immédiates et aux causes profondes de la criminalité ; et soutenir les efforts des Etats côtiers pour créer des emplois.
15. Insister auprès des Etats du golfe de Guinée pour que ces derniers abordent la piraterie comme une forme de crime organisé transnational nécessitant une réponse coordonnée incluant des opérations navales, un travail d'enquête policier et des poursuites judiciaires ; et concevoir des programmes de renforcement des capacités destinés à l'ensemble des agences responsables de la régulation et du maintien de l'ordre dans le domaine maritime.

A l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD) et à Interpol :

16. Fournir conseil et assistance pour le suivi des flux financiers aux Etats du golfe de Guinée dans le cadre des enquêtes sur les organisations de pirates et sur le trafic d'hydrocarbures.

Dakar/Nairobi/Bruxelles, 12 décembre 2012

LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE A HAUT RISQUE

I. INTRODUCTION

La criminalité maritime constitue, avec la montée de l'islam radical au Sahel, la seconde menace émergente sur le continent africain.¹ Le golfe de Guinée est à l'heure actuelle l'une des zones maritimes les plus dangereuses de la planète.² La fréquence et l'ampleur des actes de piraterie, ainsi que leur impact sur le commerce maritime international, restent supérieurs au large des côtes somaliennes, mais l'insécurité dans le golfe de Guinée a augmenté rapidement au cours des dernières années.³ La communauté internationale commence à prendre conscience des répercussions de la criminalité maritime sur le développement de la région et des menaces qu'elle fait planer sur l'économie mondiale.

La superficie, la population, la richesse, la stabilité institutionnelle et politique des pays du golfe de Guinée varient considérablement. Les économies du Nigéria, du Cameroun et du Ghana sont bien plus grandes que celles du Bénin, du Togo et de São Tomé-et-Principe. Tous les Etats éprouvent néanmoins, à des degrés divers, des difficultés à affirmer leur autorité sur le territoire, et particulièrement en mer.

Pendant des décennies, des pirates s'en sont pris au commerce maritime au large du Nigéria. La violence s'est accrue au cours de l'insurrection du delta du Niger jusqu'à atteindre son paroxysme de 2006 à 2009, et elle s'est éten-

due au large des voisins orientaux du Nigéria à partir de 2007.⁴ En 2011, les eaux du Bénin et des voisins à l'ouest ont à leur tour été touchées par des attaques de pirates. La mobilisation des forces navales mal préparées des Etats côtiers a contenu le problème, mais les attaques se poursuivent néanmoins et leurs auteurs sont toujours en liberté. Le Nigéria a connu une augmentation du nombre d'attaques pendant le premier semestre de 2012.⁵ Les pertes importantes pour le commerce maritime, la pêche et les droits portuaires, et, surtout, les victimes humaines, rendent impérative l'analyse des causes profondes de l'insécurité maritime.

Après le rapport de Crisis Group sur la CEEAC qui avait déjà mis en évidence l'insécurité maritime affectant le Cameroun, le Gabon et la Guinée équatoriale,⁶ ce nouveau rapport étend le champ de l'analyse aux enjeux géostratégiques majeurs qui caractérisent l'ensemble du golfe de Guinée. Ces enjeux sont liés notamment à ses importantes réserves d'hydrocarbures et à son rôle de point d'accès vital pour de nombreux Etats côtiers et enclavés d'Afrique de l'Ouest et centrale. Ce rapport démontre qu'une gouvernance défailante a permis aux activités illégales de prospérer en mer et de créer un environnement propice à la violence. Au Nigéria, les problèmes de gouvernance économique ont transformé d'importantes richesses pétrolières en malédiction et ont fait du pays l'épicentre de la violence maritime. L'impréparation, voire la négligence des Etats voisins, ont permis à la piraterie de s'étendre, à l'est d'abord, puis vers l'ouest.

¹ Cette analyse est partagée par de nombreux organismes. Par exemple, lors d'un entretien, un cadre de la Cedeao a cité la piraterie et l'islam radical comme les deux menaces émergentes sur le continent. Entretien de Crisis Group, cadre de la Cedeao, 5 octobre 2012.

² Selon le Bureau maritime international (BMI), le golfe de Guinée fait partie des trois zones de piraterie dans le monde avec le golfe d'Aden et le Sud-Est asiatique. www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map. Des attaques fréquentes s'y déroulent, dont la plus récente est survenue en septembre 2012 contre un pétrolier singapourien près des côtes nigériennes. Voir « Nigerian navy frees hijacked Singapore owned oil-tanker », BBC, 6 septembre 2012.

³ Voir l'annexe E pour une comparaison de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée et au large de la Somalie. Voir aussi « The economic cost of Somali piracy 2011 », One Earth Future Foundation, 2012.

⁴ Pour plus d'informations sur l'insurrection du delta du Niger, voir les rapports Afrique de Crisis Group N°115, *The Swamps of Insurgency: Nigeria's Delta Unrest*, 3 août 2006 ; N°118, *Fuelling the Niger Delta Crisis*, 28 septembre 2006 ; N°135, *Nigeria: Ending Unrest in the Niger Delta*, 5 décembre 2007 ; et les briefings Afrique N°54, *Nigeria: Ogoni Land after Shell*, 18 septembre 2008 et N°60, *Nigeria: Seizing the Moment in the Niger Delta*, 30 avril 2009.

⁵ « Piracy increasing in West Africa, latest report shows », BMI, 23 avril 2012.

⁶ Voir le rapport Afrique de Crisis Group N°181, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité (I) : l'Afrique centrale*, 7 novembre 2011.

Ce rapport étudie également les réponses récentes apportées par les Etats riverains, leurs partenaires internationaux et les compagnies privées face à l'insécurité. Il met en lumière les obstacles et les progrès en matière de coopération régionale ainsi que les insuffisances de l'action des partenaires internationaux. Enfin, ce rapport propose des recommandations fondées sur cette analyse afin d'apporter une réponse de long terme à un problème qui est récent mais dont les causes sont anciennes.

II. UNE REGION STRATEGIQUE EN PROIE A L'INSECURITE

La piraterie dans le golfe de Guinée⁷ s'inscrit dans un contexte de regain d'intérêt géostratégique pour une région riche en ressources naturelles mais fragilisée par de nombreux conflits ouverts ou latents.

En raison de ses matières premières et notamment son potentiel en hydrocarbures, le golfe de Guinée est une zone de plus en plus convoitée, objet de l'attention d'acteurs multiples : communautés locales revendiquant le droit d'usage et les profits générés par ces ressources, Etats soucieux d'exercer leur souveraineté, compagnies privées installées depuis plus ou moins longtemps. Le déficit de gouvernance qui, à des degrés divers, caractérise l'ensemble des pays du golfe de Guinée décuple cet intérêt tout en justifiant et amplifiant les préoccupations suscitées par l'aggravation récente de la criminalité maritime. Celle-ci se greffe en effet à d'autres phénomènes récurrents observables depuis des décennies dans la région : extrême pauvreté, exclusion politique, rébellions communautaires et criminalisation d'une part croissante de l'économie locale.

A. RESSOURCES NATURELLES ET REGAIN D'INTERET STRATEGIQUE

Dès le XVIII^{ème} siècle, l'intérêt international pour le golfe de Guinée a été de nature économique.⁸ Cet intérêt s'est considérablement accru au cours des dernières années en

⁷ Il existe plusieurs définitions du golfe de Guinée. Sur le plan historique, il correspond à l'ancienne « côte des esclaves » comprenant les littoraux des actuels Côte d'Ivoire, Ghana, Bénin et Togo ainsi que du delta du Niger. Sur le plan géographique, il peut être considéré comme la façade côtière atlantique allant du Sénégal à l'Angola. D'un point de vue institutionnel (principalement retenu pour ce rapport), il est circonscrit aux huit pays membres de la Commission du golfe de Guinée (CGG) créée en 1999 : Angola, Cameroun, Congo-Brazzaville, Gabon, Guinée équatoriale, Nigéria, République démocratique du Congo (RDC) et São Tomé-et-Principe. La recherche effectuée dans le cadre de ce rapport a été élargie au Ghana, au Togo et au Bénin en raison de l'expansion récente de la piraterie vers l'ouest. Sur les différentes conceptions du golfe de Guinée, voir Alexis Riols, *Piraterie et brigandage maritime dans le Golfe de Guinée*, Centre d'études supérieures de la marine, Paris, 2011, p. 7.

⁸ Cette région a joué un rôle important dans le commerce triangulaire, sa forte démographie faisant d'elle un marché pour les produits ramenés d'Europe et un endroit idéal pour la chasse aux esclaves. Tout au long de la traite négrière, une grande partie des captifs africains expédiés aux Amériques ont été enlevés le long de la côte du golfe de Guinée. Voir Pierre Kipré, *Sur la périodisation de l'histoire de l'Afrique de l'Ouest : le Golfe de Guinée* (Paris, 2004), p. 187.

raison des découvertes récentes d'importants gisements pétroliers et de gaz naturel sur le littoral et au large. Certains pays abritant ces gisements et qui attireraient peu d'acteurs internationaux sont devenus les enjeux d'un engagement multiple et croissant. Auparavant, la présence internationale (principalement occidentale) se limitait à la France (traditionnellement liée à ses anciennes colonies) et à quelques entreprises européennes dans le secteur pétrolier nigérian. L'influence américaine était lointaine et limitée tandis que celle de l'Espagne et du Portugal s'exerçait uniquement dans le domaine linguistique. Dorénavant, à l'intérêt des Etats-Unis dont la nouvelle politique énergétique prend en compte le golfe de Guinée, s'ajoute celui des puissances émergentes comme la Chine, l'Inde, le Brésil et l'Afrique du Sud, ainsi que de multiples acteurs privés (compagnies multinationales et groupes de pressions).⁹

Dans les années 1960, les gisements pétroliers avérés se limitaient par ordre d'importance au Nigéria, à l'Angola, au Gabon, au Cameroun, à la Côte d'Ivoire et au Congo-Brazzaville. Si quelques études entreprises au début des années 1970 indiquaient la généralisation des gisements à l'ensemble de l'espace maritime de la région, peu de compagnies occidentales étaient encouragées par leurs gouvernements à entreprendre leur exploitation.¹⁰ A l'époque, la politique pétrolière occidentale était principalement axée sur les gisements terrestres du Proche-Orient, les extractions maritimes d'importance étant limitées au golfe du Mexique. Le golfe de Guinée n'est devenu un lieu d'investissements stratégiques qu'à la fin des années 1980, à mesure que les conflits du Proche-Orient ont poussé les grands consommateurs à diversifier leurs sources d'approvisionnement. L'apparition de nouveaux consommateurs importants comme la Chine, l'Inde et le Brésil a également accru l'intérêt mondial pour le brut de la région.¹¹

Actuellement, le golfe de Guinée est la première région pétrolière d'Afrique sub-saharienne avec la présence des principaux pays producteurs du continent : le Nigéria, l'Angola et la Guinée équatoriale.¹² Le golfe de Guinée produit à lui seul environ 5 millions de barils de pétrole sur les 9 millions produits quotidiennement en Afrique sub-saharienne.¹³ Les réserves pétrolières du golfe de Guinée

se situent en grande partie en mer et elles peuvent être exploitées et acheminées à travers des routes maritimes directes vers les Etats-Unis, l'Asie et l'Europe.

Le golfe de Guinée est devenu l'un des principaux points de départ des flux pétroliers et gaziers vers l'Europe, les Etats-Unis, la Chine, l'Inde et le Brésil.¹⁴ Le Nigéria est depuis plusieurs décennies le premier producteur régional mais se voit de plus en plus talonné par l'Angola, voire la Guinée équatoriale. Au gré des nouvelles découvertes, le Ghana, le Togo, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Congo-Brazzaville, le Cameroun et le Gabon espèrent devenir ou redevenir des producteurs importants, faisant de la région un immense champ pétrolier ou gazier. Les investissements des compagnies pétrolières occidentales y sont de plus en plus importants. En janvier 2002, les Etats-Unis ont mis sur pied l'African Oil Policy Initiative Group, composé de membres de l'administration, du Congrès, du département d'Etat et de compagnies pétrolières. Ce groupe a notamment recommandé que le golfe de Guinée soit érigé en zone d'intérêt vital, que le gouvernement américain y installe une structure de commandement des forces américaines dans la région et qu'il examine la possibilité d'y établir une base militaire.¹⁵

A la suite de ces recommandations, entre 2002 et 2008, des compagnies américaines ont renforcé leurs investissements dans la région. Le plan énergétique national élaboré en 2001 par les Etats-Unis après les attentats du 11 septembre prévoit qu'à l'horizon 2015, 25 pour cent des besoins pétroliers américains soient satisfaits par le marché africain. S'agissant des autres puissances mondiales, depuis 2002, la China National Petroleum Corporation (CNPC) et la China Petrochemical Corporation (SINOPEC) sont implantées au Gabon, au Nigéria, en Angola et en Guinée équatoriale. La compagnie brésilienne PETROBRAS s'intéresse de plus en plus à l'Angola.¹⁶

Ce regain d'intérêt international s'accompagne également d'une stratégie de rapprochement militaire. Depuis 2003, les Etats-Unis y font transiter une partie de leur flotte de la Méditerranée. Ils ont également conclu des accords avec le Cameroun, le Gabon et la Guinée équatoriale permettant l'utilisation ponctuelle des installations aéroport-

⁹ Voir Jonathan Ndoutoume Ngome, « Le Golfe de Guinée au centre des convoitises mondiales », *Diplomatie*, no. 56, mai-juin 2012, p. 72-74, et Come Damien Georges Awoumou, « Le Golfe de Guinée face aux convoitises », présentation faite à la 11^{ème} Assemblée générale du CODESRIA, Maputo, 6-10 décembre 2005, accessible sur www.codesria.org/IMG/pdf/awoumou.pdf.

¹⁰ Sur l'histoire pétrolière du golfe de Guinée et la présence occidentale, voir Ricardo Soares de Oliveira, *Oil and Politics in the Gulf of Guinea* (Londres, 2007).

¹¹ Ibid.

¹² Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, *Atlas des espaces maritimes* (Paris, 2010), p. 58

¹³ Ibid.

¹⁴ Les destinations principales de ces flux sont les Etats-Unis (environ 1,5 million de barils par jour), l'Europe (un million de barils par jour), la Chine (850 000 barils par jour) et l'Inde (330 000 barils par jour). Ibid.

¹⁵ Voir « African oil : A priority for US national security and African development », Symposium proceedings, Institute for Advanced Strategies and Political Studies, Washington DC, 25 janvier 2002.

¹⁶ Durant son mandat à la tête du Brésil, le président Lula s'est rendu dans quatre pays du golfe de Guinée (Cameroun, Angola, Gabon, São Tomé-et-Principe). Ces visites ont abouti à la signature de contrats pétroliers. Voir Awoumou, op. cit.

tuaires de ces pays par les forces américaines.¹⁷ De son côté, la France a renforcé son partenariat avec des pays comme le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Congo-Brazzaville dans le domaine de la sécurité maritime dans le but de les aider à assurer la protection des littoraux et des installations pétrolières.¹⁸

Outre les hydrocarbures, les ressources halieutiques constituent la seconde richesse maritime du golfe de Guinée. Les premières vagues migratoires africaines en direction du golfe de Guinée ont été le fait de nombreux pêcheurs venus d'autres régions du continent pour ces ressources.¹⁹ Ceux-ci se sont installés dans les zones marécageuses côtières, créant au fil des années des brassages et une complémentarité économique entre les agriculteurs, le plus souvent autochtones, et les colonies de pêcheurs.²⁰ Ces derniers font actuellement face à la concurrence de la pêche industrielle étrangère dont la présence est de plus en plus forte.²¹

Même si elle représente une faible valeur par rapport aux productions agricoles, pétrolières et gazières, la pêche est le second poste d'exportation de nombreux pays du golfe, comme le Nigéria où elle représente 3 pour cent. Selon la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée,²² la région recèle un potentiel annuel d'un million de tonnes de pêche maritime et 800 000 tonnes de pêche continentale.²³ Cependant, ce secteur est affecté par l'insécurité maritime. L'augmentation des attaques visant les chalutiers a entraîné la baisse de cette activité,²⁴ provoquant l'aug-

mentation du prix du poisson sur le marché local.²⁵ Le secteur souffre également d'un manque d'intérêt de la part des Etats et de leurs partenaires extérieurs dont l'attention est davantage tournée vers les hydrocarbures.

B. UN CONTEXTE FAVORABLE A LA CRIMINALITE MARITIME

La criminalité maritime se développe à partir de problèmes structurels tels que la pauvreté, les tensions sociopolitiques et les revendications communautaires.²⁶ L'ampleur de la piraterie est un indicateur de la radicalisation et du basculement dans la criminalité des foyers locaux de frustrations. Elle est également favorisée par une forte concentration urbaine dans certaines parties du golfe de Guinée, par la porosité des frontières, par les querelles entre les Etats ainsi que par leur incapacité à freiner les trafics divers (armes, pétrole, drogues).

La cause première de l'essor de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée est la pauvreté de la grande majorité de la population alors qu'une minorité accumule des richesses considérables. Les profits issus du secteur pétrolier et des autres ressources sont généralement entachés d'opacité et monopolisés par des élites dirigeantes alliées aux compagnies privées étrangères. Les disparités économiques sont flagrantes car la majorité de la population ne subsiste que grâce à une redistribution inégalitaire.

Dans la plupart des pays, l'extraction des hydrocarbures s'est accompagnée dans les zones côtières d'une dégradation continue de l'environnement, rendant difficile l'agriculture, l'élevage et la pêche qui constituent les moyens de subsistance traditionnels des populations. En conséquence, ces dernières sont de plus en plus tentées par des activités illicites, seul moyen de survie. Ces activités ont d'abord pris la forme de trafics divers : du pétrole détourné à partir des voies d'acheminement, de marchandises, de drogues, etc. Cependant, avec l'augmentation des activités économiques dans les zones littorales et les problèmes de gouvernance, la criminalisation de l'économie du golfe de Guinée s'amplifie. Les réseaux de contrebande se sont sophistiqués pour devenir des circuits de trafics d'armes, les trafiquants de pétrole s'attaquent désormais à des navires, les anciens délinquants sont devenus des activistes armés sous-traitant leurs services et des

¹⁷ Entretien de Crisis Group, expert en sécurité maritime de la CEEAC, Libreville, 27 janvier 2012.

¹⁸ Voir Awoumou, op. cit.

¹⁹ C'est notamment le cas de la péninsule de Bakassi attribuée au Cameroun, mais peuplée de nombreux pêcheurs venus du Nigéria et du Bénin.

²⁰ Sur l'histoire de la pêche dans le golfe de Guinée, lire P. Jorion, « Going out or staying home. Seasonal movements and migration strategies among Xwla and Anlo-Ewe Fishermen », *Maritime Anthropology Studies*, vol. 1, no. 2 (1988), p. 129-155.

²¹ Entretiens de Crisis Group, pêcheurs, Sawa, Douala, Bonaberi, 7 décembre 2011 et président d'une association de pêcheurs, Libreville, 24 janvier 2012.

²² La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (COREP) est un organe de la CEEAC créé afin de défendre et de promouvoir les intérêts des Etats membres dans le domaine halieutique.

²³ Entretien de Crisis Group, expert chargé de la pêche pour la CEEAC, Libreville, 26 janvier 2012.

²⁴ A noter également que les groupes criminels recrutent parmi les pêcheurs qui ont une excellente connaissance de l'espace maritime du golfe de Guinée. Attirés par l'appât du gain facile et confrontés à la concurrence des navires étrangers, les pêcheurs locaux estiment profitable de revendre leurs embarcations aux pirates ou de travailler pour le compte de ceux-ci. Entretien de Crisis Group, expert en sécurité maritime de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

²⁵ De façon paradoxale, en dépit du potentiel halieutique du golfe de Guinée, une grande partie du poisson approvisionnant le marché local est importé en raison de la faible industrialisation du secteur de la pêche. Entretien de Crisis Group, expert chargé de la pêche pour la CEEAC, Libreville, 26 janvier 2012.

²⁶ Michel Luntumbue, « Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale », note d'analyse du Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité, 30 septembre 2011.

pêcheurs ont abandonné leur métier pour s'adonner à la piraterie.

La forte concentration urbaine le long des côtes favorise également le phénomène criminel. Le golfe de Guinée concentre de nombreuses cités et capitales portuaires parmi les plus densément peuplées du continent,²⁷ où le désordre urbain est accentué par les disparités économiques et les conflits politiques récurrents.²⁸ Cette concentration est le résultat de mouvements migratoires continus en direction des côtes. Dans certains pays, l'immigration provoque des tensions entre « autochtones » et « allogènes »²⁹ et un ressentiment envers l'élite dirigeante quant à l'accès aux ressources. En fonction de la réponse politique et du degré de contrôle des pouvoirs centraux, ces tensions peuvent être peu ou prou latentes, voire se traduire comme au Nigéria en revendications communautaires violentes.³⁰ Dans tous les cas, elles indiquent l'existence de foyers de

mécontentement où recrutent généralement les brigands de mer.

Les querelles frontalières entre les pays du golfe de Guinée, qui se sont multipliées depuis la découverte de pétrole, ont créé des espaces où l'autorité de l'Etat est contestée et qui hébergent des trafics divers.³¹ Elles compliquent également la coopération entre les forces de l'ordre et empêchent le droit de poursuite. Par ailleurs, dans de nombreuses zones, les brigands de mer bénéficient de la configuration géographique des côtes (la région est parsemée d'îles, de presqu'îles et de mangroves difficiles d'accès et susceptibles de servir de caches), ainsi que d'une meilleure connaissance du terrain que les garde-côtes, pour opérer en toute quiétude.

C. LA FAIBLESSE DES POLITIQUES MARITIMES

L'exercice de l'autorité sur la mer a, pendant longtemps, constitué une priorité secondaire pour ces Etats qui conçoivent l'insécurité comme un phénomène terrestre. L'inclusion de la mer dans les politiques publiques de sécurité n'était un enjeu que lors des querelles frontalières.

La plupart des Etats se sont contentés d'observer leur espace maritime depuis le rivage. Dans le golfe de Guinée, cette situation a également perduré parce que la territorialisation des espaces maritimes en haute mer prévue par la convention de Montego Bay n'a pas été faite.³² Jusqu'à la fin des années 1990, très peu de frontières maritimes dans le golfe de Guinée ont été fixées,³³ à l'exception de celle entre le Cameroun et le Nigéria du fait du contentieux de Bakassi.³⁴

²⁷ Parmi lesquelles Lagos (population estimée à plus de 10 millions d'habitants), Douala et Accra (environ 3 millions d'habitants), Calabar et Port-Harcourt (environ 2 millions), Cotonou et Pointe-Noire (environ un million).

²⁸ Ces conflits surviennent de manière récurrente et peuvent être liés à des tensions politiques, ethniques, religieuses ou à l'augmentation du coût de la vie. Des cités côtières comme Douala, Port-Gentil, Lomé ou Libreville sont généralement considérées comme des foyers de contestation acquis à l'opposition. Sur la violence urbaine à connotation politique en Afrique subsaharienne, voir Marc-Antoine Pérouse de Montclos, « Migration forcée et urbanisation de crise. L'Afrique subsaharienne dans une perspective historique », *Autrepart*, no. 55 (2010), p. 3-18.

²⁹ Au-delà des émeutes et violences électorales, des conflits opposent épisodiquement « autochtones » et « allogènes », « nationaux » et « étrangers », « commerçants » et « consommateurs » ou différentes confessions religieuses, la distinction entre ces catégories n'étant pas toujours évidente. Déclenchés par de banales disputes, ces conflits se transforment rapidement en affrontements armés entre plusieurs groupes, nécessitant des interventions militaires, qui sont toujours dénoncées par les belligérants. Les conflits sont parfois attisés par des politiciens locaux. A Lagos, ils opposent régulièrement « chrétiens » et « musulmans » ou prennent, comme en janvier 2012, la forme de protestations violentes contre l'augmentation du prix du carburant. A Douala (février 2008, décembre 2011, janvier 2012), les tensions politiques et sociales dégénèrent régulièrement en émeutes. A Libreville, Cotonou, Malabo ou Bata, les conflits prennent la forme d'attaques ciblées visant des commerçants d'origine étrangère soupçonnés d'augmenter abusivement les prix.

³⁰ Le sécessionnisme biafrais et les revendications autonomistes du delta du Niger ont trouvé un écho favorable au sein des populations locales en raison du sentiment « d'envahissement » vis-à-vis de la forte immigration en provenance des autres régions du pays. Voir Marc-Antoine Pérouse de Montclos, « Le Delta du Niger en état d'insurrection » in Bertrand Badie et Dominique Vidal (dir.), *L'Etat du monde 2011* (Paris, 2010), p. 285-289, et le rapport de Crisis Group, *The Swamps of Insurgency*, op. cit.

³¹ C'est le cas notamment de l'embouchure de la rivière Akwayafé, de la péninsule de Bakassi et ses nombreuses criques, notamment celle de « Man of war ». Voir Akono Antangana, « Le problème de délimitations des espaces maritimes en Afrique centrale », *Revue africaine d'études politiques et stratégiques*, no. 4 (2007), p. 243-259.

³² Adoptée en 1982, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite convention de Montego Bay, est l'un des fondements du droit de la mer. Elle établit une typologie et un système de délimitation des espaces maritimes et définit les principes généraux de l'exploitation des ressources de la mer. Voir également Albert-Didier Ogoulat, « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique. Le cas du Golfe de Guinée », accessible sur www.stratisc.org/Strategie_80_Ogoula.htm.

³³ Voir Antangana, op. cit.

³⁴ La presqu'île de Bakassi est située entre le Sud-Ouest camerounais et l'état nigérian du Cross River, au nord de la baie du Biafra et au cœur de l'estuaire du Rio Del Rey. Ce territoire de 665 kilomètres carrés s'étend sur 65 kilomètres le long de la rivière Akwayafé et du mont Cameroun. Bakassi est en réalité faite de quatre principales bandes de terre (Pélican, Fiari, Erong et Bakassi), elles-mêmes subdivisées en nombreuses îles bor-

Si l'intérêt des Etats pour le domaine maritime a changé avec les découvertes pétrolières récentes, peu d'entre eux ont alloué des moyens conséquents au développement d'une politique publique de la mer. En dehors des infrastructures portuaires sources de recettes fiscales, le secteur naval demeure embryonnaire, aussi bien au niveau des flottes marchandes que militaires, qui sont le plus souvent essentiellement symboliques. Dès lors, il n'est pas étonnant que le vide soit comblé par des brigands ou des pirates, plus rompus à la navigation que les marines des Etats riverains.³⁵

La politique des Etats face à l'insécurité maritime n'a pas été identique car tous ne subissent pas de la même façon ses effets. Pour certains, elle constitue un véritable fléau mettant en danger une partie de l'économie nationale et nécessitant le déploiement d'un arsenal de guerre. Pour d'autres, elle relève d'une forme de criminalité transfrontalière largement confinée aux marges de l'Etat et qui, de ce fait, ne constitue pas une menace déstabilisatrice. Pour une dernière catégorie, l'insécurité est avant tout une situation dont les manifestations les plus dramatiques s'observent sur la terre ferme, sa dimension maritime n'étant qu'un épiphénomène.

Ces postures diverses ainsi que des moyens financiers inégaux expliquent le déséquilibre quant aux capacités navales des Etats du golfe de Guinée. Les pays qui ont été les premiers à ressentir les conséquences économiques de la criminalité maritime se sont efforcés de créer une marine (incluant des garde-côtes). Le Nigéria se place en tête tant en matière d'équipements que d'effectifs avec une force navale d'environ 15 000 hommes, une quinzaine de vedettes Defender, une dizaine de patrouilleurs hauturiers pour la sécurisation des installations maritimes, une dizaine de patrouilleurs côtiers destinés à la surveillance du littoral ainsi que de petits bâtiments de débarquement amphibie. Le budget annuel de la marine nigériane représente environ 20 pour cent du budget total du ministère de la Défense.³⁶ Les forces maritimes des autres pays sont généralement symboliques avec des effectifs ne dépassant pas le millier d'hommes et des flottes de moins d'une dizaine de vedettes.

Les équipements de ces forces sont généralement une combinaison hétéroclite de matériel en plus ou moins bon état acheté ou offert par les partenaires occidentaux. Les

baliseurs utilisés par le Ghana ont été fournis par les Etats-Unis dans le cadre de l'aide militaire. Le Nigéria a acquis des bâtiments d'occasion auprès de constructeurs divers.³⁷ Il faut noter cependant que le Cameroun, le Gabon, le Ghana et la Guinée équatoriale ont fourni ces dernières années des efforts en matière de recrutement, d'équipement neuf et de formation de leurs forces marines.

En juillet 2012, le Ghana a pris livraison de deux navires de guerre allemands. Le pays a également acquis quatre navires chinois pour renforcer ses patrouilles au large de ses champs pétrolifères.³⁸ La marine camerounaise compte environ 2 000 hommes, chargés de surveiller les côtes et de riposter en cas d'attaque. La marine gabonaise, plus réduite en nombre, a acquis en 2010 quatre vedettes côtières d'une autonomie de 800 milles marins.³⁹ Enfin, en 2009, la Guinée équatoriale s'est dotée d'un navire de guerre et d'un avion de chasse Antonov pour la surveillance de ses côtes.⁴⁰

dées de criques. La zone, essentiellement couverte de mangroves, est idéalement située pour contrôler la navigation dans le golfe de Guinée. Bakassi est majoritairement peuplée de pêcheurs nigériens. Sur l'histoire du contentieux de Bakassi, lire le rapport Afrique de Crisis Group N°160, *Le Cameroun : Etat fragile ?*, 25 mai 2010, p. 27. Voir la carte du delta du Niger en annexe B.

³⁵ Entretien de Crisis Group, expert en sécurité maritime de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

³⁶ Voir www.nigerianavy.gov.ng.

³⁷ Voir Augustus Vogel, « Marine et garde-côtes : définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime », *Bulletin de la sécurité africaine*, no. 2, décembre 2009.

³⁸ « Le gouvernement du Ghana a pris livraison de deux navires de guerre allemands », Xinhua, 30 juillet 2012.

³⁹ Entretien de Crisis Group, expert sécurité maritime de la CEEAC, Libreville, 27 janvier 2012.

⁴⁰ Voir « La Guinée équatoriale s'offre un navire de guerre et un avion de chasse pour ses 41 ans d'indépendance », APA, 13 octobre 2009.

III. LE NIGERIA : EPICENTRE DE LA VIOLENCE MARITIME

Pendant des décennies, piraterie et vols à main armée en mer ont été monnaie courante au large des côtes nigérianes.⁴¹ Une extrême pauvreté, une rente pétrolière considérable, une mauvaise gestion des activités maritimes et la corruption des pouvoirs publics, auxquels s'ajoute une longue histoire de violence politique dans le delta du Niger, constituent l'arrière-plan de la hausse de la criminalité. A partir des eaux nigérianes, ce problème s'est étendu à l'ensemble de la région. Les bandes criminelles continuent d'exploiter la mauvaise gouvernance du domaine maritime nigérian pour s'enrichir par la violence. Elles ne semblent actuellement pas prêtes de s'arrêter.

Les industries pétrolière et gazière, le transport maritime et la pêche, concentrés le long des côtes nigérianes, attirent les bandits. La zone située au sud-est du delta du Niger accueille des compagnies pétrolières opérant à la fois sur terre et en mer, y extrayant pétrole brut et gaz naturel destinés à l'exportation. La présence de nombreuses industries et de travailleurs expatriés génère une richesse considérable. Le trafic au large des côtes est intense. Les tankers transportant pétrole, gaz naturel liquéfié et produits pétroliers raffinés fréquentent les ports tandis que les bateaux d'appoint font la navette entre la côte et les plateformes.⁴² Les porte-conteneurs arrivent avec des marchandises importées destinées à approvisionner plus de 170 millions de Nigériens. Les pêcheurs artisanaux se concentrent près du littoral alors que les chalutiers opèrent au large.⁴³ Les petits criminels y ciblent ce qu'ils peuvent dérober facilement, à savoir l'argent liquide, l'équipement, les provi-

sions et les effets personnels. Les bandes criminelles organisées, mieux équipées, s'attaquent aux cargos et dérobent ainsi poissons, marchandises importées, pétrole et produits dérivés.

A. MAUVAISE GOUVERNANCE ET CRIMINALITE MARITIME

La mauvaise gouvernance chronique de l'activité économique maritime a donné naissance à un ensemble de pratiques illicites, notamment dans les industries du pétrole, du transport et de la pêche, tant en mer que sur le continent. Au large, un marché noir florissant reposant sur l'échange d'argent liquide se propage du Nigéria à l'ensemble du golfe de Guinée. Des flux financiers importants attirent les voleurs, tandis que la présence de receleurs peu scrupuleux facilite la revente des marchandises volées. Les problèmes de corruption affectant l'administration et les forces de l'ordre nigérianes réduisent sérieusement leur capacité à lutter contre ces crimes.⁴⁴

Alors que les voleurs ciblent indistinctement les opérateurs licites comme illicites, les pratiques criminelles au sein des trois industries – hydrocarbures, transport maritime et pêche – augmentent de façon significative à la fois les possibilités et les incitations à la piraterie. Le vol de brut ou « bunkering » à partir des oléoducs dans le delta du Niger, son transport et sa revente à des acheteurs au large à bord de tankers, est devenu un commerce de grande ampleur. En février 2012, Shell a estimé à 150 000 barils par jour les pertes subies par les compagnies pétrolières.⁴⁵ Alors qu'une partie du brut détourné est raffinée illégalement au Nigéria, la majeure partie est exportée. Une fois en mer le pétrole peut être échangé puis transféré à d'autres tankers avant de prendre la direction d'autres pays ouest-africains possédant des raffineries – Ghana,⁴⁶ Cameroun et Côte d'Ivoire en particulier – ou d'autres destinations à travers le monde – Inde, Extrême-Orient et des pays de l'ex-URSS.⁴⁷ En outre, les bénéfices provenant

⁴¹ Lors d'un incident notable en 1979, des hommes armés ont attaqué un cargo danois à 3 milles marins (5,5 kilomètres) de Lagos. Ils ont tué le capitaine du navire, blessé les quatorze membres d'équipage et volé le cargo. « Africa confronts unchecked piracy on both west and east coasts », *The Cutting Edge*, 7 décembre 2009. Plus récemment, au mois d'octobre 2012, sept marins ont été enlevés dans le delta du Niger. « Nigeria: sept marins libérés sains et saufs, annonce leur compagnie française », *Le Nouvel Observateur*, 1^{er} novembre 2012. D'après la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), une attaque à main armée en mer est considérée comme du vol lorsqu'elle est commise à 12 milles marins (22,2 kilomètres) au large des côtes, soit à l'intérieur des eaux territoriales, alors que la piraterie est un vol à main armée pratiqué dans les eaux internationales, soit au-delà des 12 milles marins. Voir les articles 3 et 101 de la CNUDM, 10 décembre 1982.

⁴² Les principaux ports du Nigéria sont Lagos au Sud-Ouest ainsi que Warri, Port Harcourt et Calabar dans le Sud-Est du delta du Niger. Voir les cartes en annexes A et B.

⁴³ Avant que la piraterie ne décime l'industrie de la pêche commerciale, celle-ci représentait la deuxième industrie d'exportation non pétrolière du Nigéria, derrière le cacao. « Africa confronts unchecked piracy », op. cit.

⁴⁴ Voir le chapitre « Corruption and culpability » dans le rapport de Crisis Group, *Fuelling the Niger Delta Crisis*, op. cit., p. 16-22, et « “Everyone’s in on the Game”: Corruption and Human Rights Abuses by the Nigeria Police Force », Human Rights Watch, 17 août 2010.

⁴⁵ « Losing 150,000 barrels per day of crude to theft – Shell », *Daily Trust*, 21 février 2012. D'autres sources avancent le chiffre élevé de 200 000 barils par jour. Entretiens de Crisis Group, personnel de compagnies pétrolières, Abuja, 11 février 2012.

⁴⁶ Voir « Ghana navy arrests tanker with hijacked crude », Ghana Web, 10 mars 2012.

⁴⁷ Entretiens de Crisis Group, cadres de compagnies pétrolières, Abuja, 11 février 2012. L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) cite la Chine, la Corée du Nord, Israël et l'Afrique du Sud comme pays destinataires fréquents.

de l'exportation illégale du pétrole sont utilisés par la suite par des gangs criminels pour commettre des actes de piraterie.

1. Quand le secteur pétrolier fuit ...

Le commerce illicite des produits pétroliers raffinés est encore plus répandu au large du Nigéria que celui du brut, créant une incitation majeure pour la piraterie.⁴⁸ Le Nigéria dispose de quatre raffineries, mais, en raison d'un manque d'entretien et d'une mauvaise gestion, celles-ci fonctionnent largement en-deçà de leurs capacités. Le pays se voit donc contraint d'importer la majeure partie de ses besoins en carburant. D'immenses tankers communément dénommés bateaux-mères – pouvant contenir environ 60 000 tonnes de carburant – quittent l'Europe ou d'autres régions du monde et, trop grands pour entrer au port, s'amarrant au large des côtes. Des compagnies nigérianes affrètent de plus petits tankers – pouvant contenir entre 5 000 et 10 000 tonnes – pour transporter le carburant du bateau-mère jusqu'aux sites de stockage, d'où il est distribué aux stations-services.

Afin de maintenir un prix stable et abordable pour les consommateurs, le gouvernement subventionne depuis longtemps les compagnies assurant l'importation et la distribution de carburant, leur permettant ainsi d'acheter au taux du marché international tout en revendant à un prix moindre à la pompe. Invoquant les incitations à la corruption et le fardeau économique que constitue cette subvention, le gouvernement a annoncé sa suppression le 1^{er} janvier 2012. Le prix du carburant a bondi de 65 à 141 naira (d'environ 40 à 90 centimes de dollar) le litre, déclenchant des manifestations à travers tout le pays. Après d'âpres négociations, le gouvernement a accepté de surseoir provisoirement à la mesure, ramenant ainsi le prix du carburant à 97 naira (environ 60 centimes de dollar) le litre. Alors que la majorité des Nigériens perçoivent cette subvention comme l'un des rares bénéfices qu'ils puissent réellement tirer de la production pétrolière, la perversion de ce système constitue l'un des principaux moteurs de la contrebande de carburant.

Un carburant moins cher au Nigéria qu'ailleurs dans la région représente une incitation majeure pour les contrebandiers, qui achètent à des prix subventionnés dans le pays pour ensuite revendre au Bénin, au Togo, au Came-

roun, en République centrafricaine, au Tchad et au Niger.⁴⁹ Ils peuvent ainsi offrir un prix inférieur à celui des fournisseurs officiels tout en conservant une marge de profit. Le carburant détourné quitte le Nigéria par voies terrestre et maritime pour être ensuite déchargé dans des appontements illégaux ou sur des plages désertes.⁵⁰ Les navires ayant besoin de diesel pour leurs moteurs et générateurs, les trafiquants trouvent également en mer un marché favorable. De plus, comme le Nigéria ne réglemente pas le ravitaillement, les navires peuvent acheter leur carburant de n'importe quelle source.⁵¹

L'enquête sur le régime de subventions pour la période 2009-2011, lancée par la Chambre des représentants du parlement nigérian en janvier 2012, a conclu que le système était caractérisé par « une corruption endémique et une inefficacité totale ». ⁵² Elle a révélé que le gouvernement a subventionné 59 millions de litres de carburant par jour alors que le pays n'en consommait que 33 millions et a recommandé que des enquêtes soient lancées à la fois sur des sociétés privées et des organismes publics.⁵³ A l'automne 2012, la Commission contre les crimes économiques et financiers (EFCC) a procédé à des arrestations dans le milieu des distributeurs de pétrole, mais les individus qui ont été déférés devant la justice ont plaidé non coupables.⁵⁴

⁴⁹ Au Bénin, en 2000, d'après un cadre de l'industrie pétrolière, le carburant de contrebande entré illégalement dans le pays a représenté 5 pour cent de la consommation totale. En 2011, la proportion est passée à 95 pour cent et a ainsi contraint tous les importateurs officiels à quitter le pays, à une exception près. Entretien de Crisis Group, cadre de l'industrie pétrolière, Cotonou, 1^{er} février 2012. Voir aussi « Oil from Nigeria to the world », op. cit., p. 22.

⁵⁰ Il est de notoriété publique que de grands bateaux en bois déchargent du carburant de contrebande dans des bidons en plastique sur les plages isolées près de Grand Popo, au Bénin, et Hilakondji, au Togo. Entretien de Crisis Group, cadre de l'industrie pétrolière, Cotonou, 1^{er} février 2012.

⁵¹ Entretien de Crisis Group, représentant de l'Indigenous Ship Owners' Association of Nigeria (ISAN), Lagos, 7 février 2012.

⁵² « Report of the ad-hoc committee "to verify and determine the actual subsidy requirements and monitor the implementation of the subsidy regime in Nigeria" », résolution no.(HR.1/2012), Chambre des représentants, 18 avril 2012, p. 5, accessible sur www.africaintelligence.com/images/nigeria_subsidies.pdf.

⁵³ Ibid. Pour des statistiques sur les subventions et la consommation de carburant publiées par l'Agence de réglementation du prix des produits pétroliers (PPPRA), voir « We'll compel authorities to implement subsidy probe report », *The Nation*, 6 février 2012. Parmi ceux qui ont été incriminés par le comité parlementaire, nombreux sont ceux qui clament leur innocence. Voir ibid et « Nigeria fuel subsidy report "reveals \$6bn fraud" », BBC, 24 avril 2012.

⁵⁴ « Fuel Subsidy Scam : EFCC declare marketers wanted », communiqué de presse de la Commission contre les crimes éco-

Voir « Oil from Nigeria to the world » in « Transnational Trafficking and the Rule of Law in West Africa: A Threat Assessment », ONUDC, juillet 2009, p. 19-26.

⁴⁸ Les produits pétroliers raffinés les plus fréquemment négociés sont le Premium Motor Spirit (PMS), principalement utilisé pour les véhicules routiers légers, l'Automotive Gas Oil (AGO) ou diesel, et le Hybrid Hoffman Kiln (HHK) ou kérosène, destiné principalement à un usage domestique.

2. ... la criminalité prospère

Compte tenu des importantes quantités de produits pétroliers raffinés échappant aux canaux officiels, un commerce parallèle et illicite s'est répandu dans le golfe de Guinée, concentré au large du Nigéria. Un négociant basé n'importe où dans le monde peut organiser un achat à distance. Pour cela, il n'a besoin que d'affréter un navire-citerne, de fournir au propriétaire et au capitaine l'information technique essentielle, notamment la quantité, le lieu et le moment pour charger et décharger le « produit ». Le propriétaire du navire, le capitaine et l'équipage ignorent généralement l'identité du vendeur ou de l'acheteur, ainsi que la provenance de la cargaison.⁵⁵

Capitaines et équipages saisissent parfois ces opportunités pour toucher quelques rentrées financières illégales.⁵⁶ Certains livrent une quantité moindre que celle attendue, prétextant que la différence a été perdue lors du transfert, dans des fuites ou est simplement restée dans les tuyaux. Ils revendent par la suite cette part à leur propre compte.⁵⁷ Lors du déchargement, il peut aussi s'avérer difficile de pomper tout le carburant des réservoirs. Le personnel collecte ce qui reste et le revend à son tour sur le marché noir. Les équipages échangent également du carburant contre des biens – nourriture, alcool, cigarettes, DVD – vendus par des marchands qui font la navette entre les navires mouillant au large.⁵⁸

La prospérité du commerce illicite de carburant attire la piraterie. Les pirates ciblent les importantes sommes d'argent liquides utilisées au cours des transactions et le carburant qu'ils peuvent ensuite revendre sur le marché noir.⁵⁹ Immobilisant les deux navires pour plusieurs heures, le transbordement du carburant d'un navire à l'autre offre également une excellente opportunité pour les pirates. La plupart des victimes étant elles-mêmes impliquées dans des activités illégales, elles sont peu susceptibles de con-

tacter la marine nigérienne ou les forces de l'ordre. De plus, les navires illégaux sont rarement équipés d'un système automatisé d'identification (SAI) fournissant leur identité aux autorités côtières, ou simplement l'éteignent. Ces dernières peuvent toujours localiser les embarcations sur leurs radars, mais celles-ci restent anonymes.

La pêche illégale au large du Nigéria et de plusieurs autres pays du golfe fournit également un environnement propice à la piraterie.⁶⁰ La pêche industrielle dans les zones près du rivage, en principe uniquement réservées à la pêche artisanale, détruit les habitats sous-marins et réduit les moyens de subsistance des communautés du littoral, incitant les pêcheurs à se tourner vers la criminalité.⁶¹

Si, théoriquement, la loi exige que les chalutiers ramènent leurs pêches à terre pour enregistrement avant de pouvoir être exportées, en pratique certains équipages, avec ou sans le consentement de leur employeur, vendent leurs prises à des commerçants illégaux navigant avec des bateaux réfrigérés. Ce système permet d'écouler les espèces protégées interdites à la pêche.⁶² Les chalutiers transportent donc des sommes plus importantes que d'ordinaire, faisant d'eux des cibles plus attrayantes pour les pirates.

3. Des capacités étatiques entravées par la corruption

La marine et les agences de l'administration maritime du Nigéria sont confrontées à de sérieux problèmes de capacité et de corruption. Par manque de fonds, ces deux entités sont en situation de sous-effectifs et de sous-équipement. Par ailleurs, en 2005, de hauts gradés de la marine ont été démis de leurs fonctions pour implication dans le vol de pétrole et la contrebande.⁶³ En octobre 2009, un ancien président de l'Autorité portuaire nigérienne (de 2001 à 2003) et des cadres ont été reconnus coupables d'abus de pouvoir et de multiplier les contrats pour contourner la

nomiques et financiers, 7 septembre 2012 ; « Nigeria : Fuel Subsidy Scam – EFCC arraigns 13 oil marketers », allAfrica, 6 octobre 2012.

⁵⁵ Entretien de Crisis Group, ancien directeur de port, Cotonou, janvier 2012.

⁵⁶ Entretien de Crisis Group, représentant de l'ISAN, Lagos, 7 février 2012.

⁵⁷ Entretien de Crisis Group, représentant de l'Agence nigérienne d'administration et de sécurité maritime (NIMASA), Lagos, 3 février 2012.

⁵⁸ Entretien de Crisis Group, officier de la marine du Bénin, Cotonou, 27 janvier 2012.

⁵⁹ Selon la réglementation, les tankers faisant des affaires légales doivent transporter moins de 10 000 dollars à bord pour payer une partie du salaire de l'équipage (le reste étant payé au port), l'approvisionnement et les transactions au port. Entretien de Crisis Group, responsable du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), Londres, 20 décembre 2011.

⁶⁰ L'association des chalutiers nigériens, la Nigerian Trawler Owners' Association (NITOA), souligne que des navires asiatiques et européens, plus grands que ceux utilisés par les Nigériens, entrent dans les eaux du pays et y prennent la majorité du poisson disponible, y compris les poissons non encore parvenus à maturité, empêchant ainsi les bans de se régénérer. Entretien de Crisis Group, responsable de la NITOA, Lagos, 8 février 2012. Pour plus d'informations sur la pêche illégale dans le golfe de Guinée, voir les rapports de l'Environmental Justice Foundation (EJF).

⁶¹ Voir « Illegal fishing plunders and strains West Africa », Reuters, 15 mars 2012.

⁶² Entretien de Crisis Group, représentant de la NIMASA, Lagos, 3 février 2012.

⁶³ Voir « Nigeria: conviction of admirals confirms navy role in oil theft », IRIN, 6 janvier 2005.

réglementation, mais ils ont été acquittés des accusations de surévaluation des contrats.⁶⁴

Il résulte d'une telle faiblesse institutionnelle un niveau très bas de régulation maritime et de sécurité en mer et dans les ports nigériens. Les propriétaires de navires se plaignent que, huit fois sur dix, leurs appels de détresse restent sans réponse.⁶⁵ En visite au Nigéria pour évaluer la conformité des pratiques du pays avec le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), des représentants des garde-côtes américains ont jugé le niveau de sécurité inadéquat, ce qui explique le taux de criminalité élevé.⁶⁶

Les problèmes de gouvernance maritime ont permis aux vols à main armée en mer et aux actes de piraterie de croître avec l'activité économique maritime. Depuis le début des années 2000, les attaques ont augmenté de façon spectaculaire, d'abord contre les navires de pêche – dont les ponts sont près de la surface de l'eau et donc relativement faciles à aborder – et par la suite contre les tankers et autres cargos.⁶⁷ Cette explosion de la violence maritime au large du Nigéria a été largement alimentée par le développement de l'insurrection et de la criminalité dans le delta du Niger.

⁶⁴ « Appeal court affirms Bode George's conviction », *The Will*, 21 janvier 2011. Le précédent président a toujours clamé son innocence. « I'll not seek presidential pardon – Bode George », *Vanguard*, 25 janvier 2012.

⁶⁵ Entretien de Crisis Group, représentant de l'ISAN, Lagos, 7 février 2012. Le BMI signale également un manque de réponse aux appels de détresse lors d'attaques de pirates dans les eaux nigérianes. Lors d'un incident survenu le 16 janvier 2012, le capitaine d'un tanker mouillant à Lagos venant de découvrir deux pirates lourdement armés sur le pont « a contacté la marine ... mais n'a pas reçu de réponse ». Les pirates ont détourné le bateau pendant cinq jours et volé l'argent de l'équipage, du matériel, des effets personnels et une partie du chargement. « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-31 March 2012 », BMI, avril 2012.

⁶⁶ Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) est un amendement datant de 2004 à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) (1974/1988) établissant les conditions minimales de sécurité concernant les bateaux, les ports et les agences gouvernementales. « U.S. threatens country over ports' insecurity », *Vanguard*, 9 mars 2012.

⁶⁷ Entretien de Crisis Group, responsable de la NIMASA, Lagos, 3 février 2012 ; responsable de la NITOA, Lagos, 8 février 2012. Voir aussi Arild Nodland, « Guns, oil, and "cake": maritime security in the Gulf of Guinea » in Elleman, Forbes et Rosenburg (eds.), « Piracy and maritime crime: historical and modern case studies », Naval War College Newport Papers 35, 2010, p. 195.

4. Le delta du Niger

L'insurrection du delta du Niger, qui a atteint son paroxysme de 2006 à 2009, a accru la fréquence, l'ampleur et la sophistication des actes de violence maritimes.⁶⁸ Les troubles sont nés dans les années 1990 du mécontentement social résultant d'une répartition inégale de la rente pétrolière au détriment de la grande majorité des habitants, qui vit toujours dans l'extrême pauvreté et ne dispose que d'un accès incertain aux services publics essentiels.⁶⁹ La frustration populaire provient également des dommages causés à l'environnement par l'exploitation pétrolière, qui a détruit les moyens de subsistance en tuant les poissons et rendant les champs infertiles.

D'un mouvement pacifique dans les années 1990, la révolte s'est transformée en une course à l'armement entre bandes criminelles rivalisant pour le contrôle de territoires, aidées par des politiciens corrompus désireux de participer au lucratif trafic de pétrole, d'agiter le spectre de l'insécurité pour consolider leur pouvoir et prêts à payer des groupes criminels pour intimider les électeurs et les opposants. La création du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND) en 2005 a marqué une étape supplémentaire dans la violence. Les pratiques criminelles comprennent le vol de pétrole et autres biens, des attaques contre les bateaux de pêche,⁷⁰ mais également l'enlèvement de personnes.⁷¹ Il est néanmoins impossible d'établir une frontière claire entre les insurgés et les criminels puisque nombre d'entre eux cherchent à la fois à faire une

⁶⁸ Bien que la fiabilité des statistiques relatives à la piraterie n'est pas complètement garantie, le nombre d'actes et de tentatives de piraterie au large des côtes nigérianes signalées au BMI a augmenté de façon considérable pendant l'insurrection, notamment de 2006 à la mi-2009. On en comptait seize en 2005, douze en 2006, 42 en 2007, 40 en 2008, 29 en 2009. Rapports annuels du BMI, 2005-2009. Pour plus de détails sur l'insurrection du delta du Niger, voir les précédents rapports de Crisis Group sur le sujet, cités à la note de bas de page 4.

⁶⁹ Voir « Nigeria Poverty Profile 2010 », Nigerian National Bureau of Statistics, janvier 2012 et « UN Niger Delta Human Development Report », Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), 2006.

⁷⁰ D'après un expert en sécurité, 293 incidents liés à la piraterie contre des navires de pêche ont été signalés au large du Nigéria entre 2003 et 2008. Entretien de Crisis Group, responsable de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Port Harcourt, février 2012 ; responsable de la NITOA, Lagos, 8 février 2012. Voir « Communiqué de presse du Conseil de sécurité », SC/10558, 27 février 2012.

⁷¹ 199 personnes ont ainsi été enlevées en 2007 d'après des experts en sécurité. Entretien de Crisis Group, responsables de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Abuja et Port Harcourt, février 2012.

démonstration de force politique et à engranger des gains financiers.⁷²

Afin de limiter les coûts liés au vandalisme et aux enlèvements, les compagnies pétrolières ont concentré en mer leurs activités d'exploration et d'exploitation. Loin de s'avouer vaincus, insurgés et criminels se sont adaptés à cette nouvelle donne et ont, à leur tour, étendu la portée de leurs activités à la mer. Ils ont vite découvert les possibilités d'enrichissement au large des côtes et ont développé une expertise nécessaire pour commettre des crimes plus audacieux.

Les eaux du delta – en particulier près de Warri, Port Harcourt et Calabar – ont constitué la zone la plus dangereuse tout au long de l'insurrection, mais la piraterie s'est également amplifiée au large de Lagos. Les attaques y ont été plus proches de la côte (à moins de 20 milles marins, soit 37 kilomètres), orientées vers des gains purement financiers, et moins fructueuses et coordonnées que celles observées dans le sud-est. Il n'y a pas eu d'enlèvements contre rançons.⁷³ Bien que ces actes aient été l'œuvre de bandits locaux connaissant bien la mer, les mesures de sécurité accrues par les compagnies pétrolières dans le delta et la pression militaire exercée par la Joint Task Force (JTF), unité composée de l'armée, de la marine et de la police, ont poussé des criminels à chercher des cibles plus aisées vers l'ouest.⁷⁴ La proximité entre les langues des peuples ijaw du delta du Niger et ilaje de la région de Lagos a également pu favoriser la coopération et la transmission de connaissances et de tactiques.⁷⁵

B. L'ESSOR DU CRIME DEPUIS 2009

Le gouvernement a réussi à convaincre la plupart des insurgés de déposer les armes en lançant une opération militaire majeure contre les camps rebelles en mai 2009 et en leur offrant l'amnistie à partir du mois de juin.⁷⁶ Le programme d'amnistie comprenait des allocations mensuelles et des possibilités de formation professionnelle pour les combattants repentis, ce qui a permis de réduire la violence politique. Cependant, les gangs criminels ont

continué à opérer sur le continent comme en mer.⁷⁷ Si le gouvernement a pris des mesures pour lutter contre ce problème, sa capacité d'action limitée, la corruption et les querelles entre agences minent ses efforts successifs.

1. L'impact limité de l'amnistie

Le programme d'amnistie présidentielle faisait partie de la politique de l'ex-président Umaru Musa Yar'Adua afin de se concilier les insurgés.⁷⁸ Il a intégré leurs différents chefs dans les institutions étatiques et leur a permis de continuer à gagner de l'argent de façon légale. Des milliers de combattants sont ainsi sortis des criques pour s'inscrire.⁷⁹ Mais l'amnistie n'a pas totalement mis fin à la violence. Le 12 juillet 2009, le MEND a dynamité l'apponnement d'Atlas Cove, un important dépôt d'hydrocarbures à Lagos, tuant cinq personnes. Cette attaque, une première à l'extérieur du delta, a mis en lumière la force de frappe du groupe. Les attaques se sont poursuivies jusqu'à la fin 2010, notamment lors des attentats à la voiture piégée à Abuja en octobre, revendiqués par le MEND. Toutefois, lorsque le gouvernement a finalement lancé le programme de formation professionnelle, au Nigéria puis à l'étranger, et a commencé à distribuer des allocations mensuelles de 65 000 nairas (environ 400 dollars) par militant, les attaques contre les installations pétrolières et les enlèvements de travailleurs expatriés ont diminué.⁸⁰

Cependant, l'amnistie n'a pas interrompu la montée de la criminalité. La « culture criminelle » qui s'est développée avant et pendant l'insurrection persiste et les réseaux criminels continuent d'opérer avec la même vigueur et en

⁷² Voir « The lull before the storm: maritime piracy and election violence in the Niger Delta », Risk Intelligence, 15 mars 2011.

⁷³ Nodland, « Guns, oil, and “cake” », op. cit., p. 196.

⁷⁴ Entretien de Crisis Group, représentant de l'ISAN, Lagos, 7 février 2012.

⁷⁵ Entretiens de Crisis Group, responsable de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Abuja, 13 février 2012 ; ancien médiateur de conflits communautaires, Port Harcourt, 16 février 2012.

⁷⁶ Alexis Riols, « Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée », Centre d'enseignement supérieur de la marine, octobre 2010, p. 26.

⁷⁷ Les actes et tentatives de piraterie et de vols à main armée en mer au large du Nigéria signalés au BMI ont diminué, ils sont passés de 40 en 2008 à 29 en 2009, 19 en 2010 et dix en 2011. En 2012, les attaques augmentent à nouveau, 21 attaques ayant été signalées de janvier à septembre 2012. Voir les rapports annuels du BMI pour 2008-2011 et le dernier en date: « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-30 October 2012 ».

⁷⁸ Kathryn Nwajiaku-Dahou, « The politics of amnesty in the Niger Delta: challenges ahead », Institut français des relations internationales (IFRI), décembre 2010.

⁷⁹ Du 6 août au 4 octobre 2009, 20 192 combattants autodéclarés se sont inscrits pour bénéficier de l'amnistie. Certains ont dans un premier temps refusé de rendre les armes mais ils ont par la suite regretté cette décision et ont convaincu le gouvernement de les intégrer au processus. En novembre 2010, 6 166 personnes supplémentaires se sont inscrites, portant le total à 26 358. Entretien de Crisis Group, responsable du programme d'amnistie, Abuja, 13 février 2012.

⁸⁰ La sécurité maritime générale au large des Bonny Island, de l'état de Rivers et dans la zone autour de la bouée du chenal de Bonny s'est améliorée de façon notable. Néanmoins, trois à quatre expatriés sont enlevés chaque année. Entretien de Crisis Group, responsable de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Abuja, 11 février 2012.

toute impunité. Le détournement de pétrole a augmenté,⁸¹ particulièrement aux alentours de Nembe, dans l'état de Bayelsa.⁸² La vente de pétrole détourné devient d'autant plus lucrative que le cours international du brut augmente.⁸³ De nombreuses raffineries illégales sont apparues, certaines dotées d'un équipement de qualité.⁸⁴ La suppression partielle des subventions sur le carburant début 2012 et la hausse du prix à la pompe permettent aux raffineurs illégaux de vendre leur produit à un prix plus élevé. De plus en plus de Nigériens sont enlevés puis libérés après le paiement d'une rançon, notamment dans les états du Delta, de Rivers et d'Abia. Le banditisme est fréquent sur les routes reliant les villes du delta. Les braquages de banques à Port Harcourt, un phénomène bien connu avant les fêtes de fin d'année, étaient à la fin 2011 plus fréquents, mieux armés et plus violents que les années précédentes.⁸⁵

Les vols à main armée restent également une menace sur les voies navigables du delta. Dans les criques, et en particulier sur l'axe Port Harcourt-Nembe et autour de Nembe et Brass, les gangs braquent les bateaux de passagers afin de voler des objets de valeur, les embarcations elles-mêmes et leurs moteurs. Des femmes sont parfois enlevées et violées.⁸⁶ Sur les estuaires et les rivières, les assaillants continuent de cibler le trafic commercial et les navires d'approvisionnement des compagnies pétrolières. La rivière Calabar est devenue particulièrement dangereuse.⁸⁷

2. De la criminalité terrestre à la criminalité maritime

La criminalité qui sévit sur terre et dans les criques permet aux gangs de s'enrichir et de mieux se préparer à commettre leurs crimes en mer. Les produits de la criminalité, y compris de la piraterie, génèrent des profits pour les communautés du delta, incitant les habitants à fournir aux pirates soutien moral et matériel. Ces derniers continuent

à s'attaquer au trafic commercial local et aux chalutiers,⁸⁸ mais ils concentrent de plus en plus leurs attaques contre les tankers. Les groupes les mieux organisés les détournent pour des périodes prolongées – de deux jours à deux semaines – afin de voler leur cargaison, qu'ils revendent ensuite sur le marché noir. Cette pratique a débuté avec l'insurrection, puis a repris en 2009 pour s'intensifier en 2011 et en 2012.

La majorité des attaques ont eu lieu au large de Lagos, puis, à partir de 2011, elles se sont étendues au large de Cotonou, au Bénin. La congestion chronique du port de Lagos force les navires à attendre au large qu'un poste d'amarrage se libère. Sur certains bateaux, les équipages ont été réduits afin de diminuer le coût des opérations, ce qui les rend plus vulnérables. Le fait que certains navires détournés se soient par la suite retrouvés dans le delta du Niger indique que des groupes basés dans le delta sont impliqués, ou du moins que des pirates situés à Lagos collaborent avec ceux du delta.⁸⁹

Les groupes qui planifient et exécutent ces détournements sont organisés et ont des complices bien placés. Leur capacité à cibler les tankers effectuant un transbordement indique qu'ils savent souvent en avance que le transfert va avoir lieu.⁹⁰ Les pirates utilisent aussi des commerçants ou des prostituées en tant qu'espions afin de pouvoir naviguer à proximité ou aborder les embarcations amarrées et inspecter leur cargaison et leurs points d'accès.⁹¹ Alors que les pirates qui attaquent les navires pour de l'argent et des objets de valeur sont souvent très violents à l'égard de l'équipage, ceux qui détournent les tankers sont généralement disciplinés et causent peu de dommages physiques.⁹²

⁸¹ Entretien de Crisis Group, spécialiste du delta du Niger, Abuja, 10 février 2012.

⁸² En décembre 2011, le détournement de pétrole s'est intensifié au point que Shell y a interrompu ses opérations. Entretien de Crisis Group, responsable de la sécurité de Shell, Port Harcourt, 15 février 2012.

⁸³ Selon la Banque centrale du Nigéria, en 2006, le Bonny Light, le brut exploité dans le delta du Niger, s'échangeait autour de 60 dollars le baril. Début 2012, ce prix est passé à près de 127 dollars. Voir www.cenbank.org.

⁸⁴ Entretiens de Crisis Group, responsables de la sécurité de compagnies pétrolières, Abuja and Port Harcourt, février 2012.

⁸⁵ Entretien de Crisis Group, habitants de Port Harcourt, Port Harcourt, février 2012.

⁸⁶ Entretien de Crisis Group, président d'un syndicat de travailleurs sur des bateaux de passagers, Port Harcourt, 15 février 2012.

⁸⁷ Entretien de Crisis Group, responsable de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Abuja, 11 février 2012.

⁸⁸ Alors qu'en 2004, 36 compagnies de pêche utilisaient près de 300 chalutiers, en 2011, il en restait moins de dix opérant avec quelques 120 navires. La plupart ont cessé leurs activités ou les ont déplacées vers d'autres pays d'Afrique de l'Ouest. Entretien de Crisis Group, membre de la NITOA, Lagos, 8 février 2012.

⁸⁹ Entretien de Crisis Group, responsable de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Abuja, 11 février 2012. Le 3 mars 2011, des pirates ont détourné un tanker au large de Cotonou. Ils ont d'abord ordonné au capitaine de naviguer à 60 milles marins (111 kilomètres) au large du Gabon, mais, n'arrivant pas à y décharger la cargaison, ils lui ont ordonné de se rendre au large de Warri, dans l'état du Delta. Après l'échec de cette seconde tentative, ils sont retournés vers l'ouest où des vedettes rapides les ont récupérés, à 3 milles marins (5,6 kilomètres) au large de Badagri, une localité située entre Lagos et la frontière béninoise. « Annual Piracy Report 2011 », BMI.

⁹⁰ Entretien de Crisis Group, représentant de l'ISAN, Lagos, 7 février 2012.

⁹¹ Entretien de Crisis Group, employé de compagnie de sécurité maritime, Port Harcourt, 14 février 2012.

⁹² Entretien de Crisis Group, attaché militaire, Abuja, 9 février 2012. Le 13 février 2012, huit pirates ont abordé un cargo à environ 110 milles marins (204 kilomètres) au large de Lagos. Au cours du vol du contenu du coffre-fort, ils ont tué le capitaine et

Les assaillants doivent nécessairement être en contact avec des acheteurs ou des courtiers opérant dans le commerce illégal de carburant.

Les pirates disposent de ressources humaines, matérielles et financières considérables. Entre cinq et 30 hommes répartis entre maximum cinq vedettes rapides approchent le tanker ciblé. Ces vedettes, pouvant généralement atteindre 50 à 60 nœuds (environ 90 à 110 kilomètres/heure), sont plus rapides et plus faciles à manier que les tankers. Les pirates utilisent ensuite leurs butins pour investir dans l'achat de bateaux plus rapides pouvant couvrir de longues distances, et les attaques se déroulent ainsi de plus en plus loin des côtes. Certains utilisent également d'autres navires en tant que vaisseaux-mères et utilisent les vedettes rapides plus loin en mer.⁹³ La plupart des attaques se produisent aujourd'hui entre 50 et 110 milles marins (93 à 204 kilomètres) au large des côtes.⁹⁴ Les pirates sont lourdement armés, notamment d'AK-47, de mitrailleuses et de lance-roquettes.⁹⁵ Ils disposent de matériel de communication pour organiser une rencontre avec un second tanker au large et ont l'expertise nécessaire pour aborder un navire, en prendre le contrôle, naviguer et effectuer ou superviser un transbordement.

Il est difficile d'appréhender l'ampleur du problème de la piraterie car nombre de victimes ne signalent pas ces crimes. Si les pertes essuyées par le navire sont limitées ou peu susceptibles d'être couvertes par les assurances, son propriétaire peut décider de ne pas perdre de temps ni d'argent à rentrer au port pour signaler l'incident. Les armateurs ne font également pas état des attaques afin de protéger leur réputation et les profits futurs. Signaler les actes de piraterie est également susceptible de faire grimper les primes d'assurance pour les propriétaires de navires et les affréteurs. Ceux qui sont impliqués dans des pratiques illégales sont encore moins susceptibles de signaler les actes de piraterie, de peur que leurs propres crimes ne soient découverts.

un autre membre de l'équipage a trouvé la mort en tentant de s'échapper.

⁹³ « West Africa: expert in mothership warning », Bergen Risk Solutions, 16 janvier 2012.

⁹⁴ Entretien de Crisis Group, diplomate, Lagos, 3 février 2012. Sur les onze attaques pirates au large du Nigéria et du Bénin signalées au BMI de janvier à mars 2012, six ont eu lieu entre 70 et 110 milles marins des côtes (entre 130 et 204 kilomètres). Voir « Report for the period 1 January-31 March 2012 », BMI, op. cit.

⁹⁵ Entretien de Crisis Group, officier de la marine, Cotonou, 27 janvier 2012.

3. Une réponse gouvernementale plus musclée, mais toujours insuffisante

Le gouvernement a pris des mesures afin de durcir sa réponse face à l'insécurité maritime,⁹⁶ mais il demeure incapable de prévenir les attaques. Au large de Lagos, l'augmentation des patrouilles et l'identification des navires suspects par la marine et l'Agence nigériane d'administration et de sécurité maritime (NIMASA) en 2011 ont réduit les attaques près du littoral.⁹⁷ Dans le delta du Niger, la marine s'efforce de contrôler les criques et les eaux territoriales à partir d'un certain nombre de bases d'opérations avancées (BOA).⁹⁸ Lorsque les agents maritimes sont prêts à payer, la marine fournit une escorte pour les bateaux à l'approche de la côte.⁹⁹ Le gouvernement a annoncé son intention de légiférer afin d'autoriser les navires à embaucher des gardes armés privés.¹⁰⁰

Le Nigéria a depuis longtemps bénéficié du soutien de partenaires étrangers, en particulier des Etats-Unis, afin de renforcer sa marine et le pays n'a cessé d'augmenter ses dépenses en matière de défense.¹⁰¹ En 2012, il prévoit de consacrer davantage de ressources à l'acquisition de nouveaux bateaux et d'avions pour sa marine.¹⁰² Les grandes compagnies pétrolières, conscientes de la faiblesse de la marine, se tournent de plus en plus vers des sociétés de

⁹⁶ A ce titre, la marine nigériane intensifie sa présence dans le delta, notamment dans la zone de Bonny/Akassa/Escravos. « Navy begins fresh offensive against piracy, oil theft », *The Guardian* (Nigéria), 11 novembre 2012.

⁹⁷ Entretien de Crisis Group, employés de compagnies pétrolières et de transport, Lagos, février 2012. En août 2011, la NIMASA a mis sur pied une nouvelle unité collaborant directement avec les navires et s'est dotée d'un hélicoptère de la marine pour appréhender les embarcations opérant illégalement dans les zones de mouillage de Lagos, une zone de 10 milles marins (18,5 kilomètres) de large par 10 milles marins de long. Entretien de Crisis Group, responsable de la NIMASA, Lagos, 8 février 2012.

⁹⁸ La marine dispose de BOA à divers emplacements stratégiques incluant Warri, Port Harcourt et Calabar. Elle en a récemment instauré une nouvelle à Ikot Abasi, dans l'état d'Akwabom. Entretien de Crisis Group, employé d'une compagnie de sécurité maritime, Port Harcourt, 14 février 2012.

⁹⁹ Entretien de Crisis Group, responsable d'une compagnie de transport commercial, Lagos, 8 février 2012.

¹⁰⁰ « FG moves to improve maritime security », *Daily Times*, 13 avril 2012.

¹⁰¹ Sur le soutien américain à la marine nigériane, voir section V.C. Le budget de la défense du Nigéria s'élevait à 1,9 milliard de dollars en 2009, 2,1 milliards en 2010 et 2,8 milliards en 2011. « Nigeria's defence budget approves dozens of Navy acquisitions », *DefenceWeb*, 20 février 2012.

¹⁰² Ibid. Le Nigéria a notamment fait l'acquisition début septembre 2012 de dix navires de patrouilles afin de renforcer sa JTF. « Nigeria acquires 10 patrol boats for oil rich Niger Delta », *Xinhua*, 8 septembre 2012.

sécurité privées pour escorter leurs bateaux de ravitaillement et patrouiller autour de leurs installations maritimes. De plus en plus souvent, un entrepreneur privé fournit et entretient les bateaux de patrouille et l'équipage, et la marine fournit les armes et le personnel.¹⁰³

Les tentatives de renforcement de la sécurité maritime du Nigéria sont mises à mal par la compétition interne pour l'accès aux ressources. La Commission présidentielle sur la sécurité maritime (PICOMSS) a été mise en place en 2004 afin de mettre en œuvre le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Un projet de loi qui aurait incorporé la PICOMSS dans une nouvelle Agence de sécurité maritime (MASECA) et l'aurait doté d'un plus grand pouvoir de contrôle du trafic maritime et de perception des impôts s'est heurté à l'opposition de la marine et de la NIMASA, qui craignent de perdre responsabilités et financements. La Chambre des représentants a adopté le projet de loi et le Sénat était en train de l'examiner quand, début janvier 2012, la présidence l'a retiré.¹⁰⁴ La PICOMSS a donc peu de chance d'obtenir de nouvelles prérogatives, mais elle continue à opérer avec son propre système de surveillance maritime, parallèle à celui de la marine.¹⁰⁵ La rivalité entre ces agences crée une duplication inutile du travail et entrave l'échange d'informations.

C. MENACES FUTURES SUR LA SECURITE MARITIME

Ces menaces sont de trois ordres. La première résulte de la décision du gouvernement d'employer des entrepreneurs peu fiables pour assister la marine et les autorités maritimes ; la seconde découle du risque que le programme d'amnistie ne soit qu'une pause et non la solution au problème de la violence dans le delta ; et, enfin, la troisième provient de la montée de la violence dans le Nord du pays.

1. La sous-traitance problématique de la sécurité

Début janvier 2012, les autorités nigérianes ont eu recours à une société privée, Global West Vessel Specialist Nigeria Ltd, afin qu'elle travaille avec la NIMASA et la marine pour surveiller l'espace maritime du pays et percevoir les impôts. Le contrat, d'une durée de dix ans, est

d'une valeur de 103,4 millions de dollars.¹⁰⁶ Selon la presse nigériane, cette société aurait des liens avec un ancien chef présumé du MEND.¹⁰⁷

Les critiques soulignent que confier la responsabilité de la sécurité nationale à des acteurs privés dont les intérêts financiers priment avant tout et qui, de surcroît, semble entretenir des relations avec d'anciens rebelles, pose un véritable risque. La NIMASA a déclaré que Global West ne sera pas chargée d'assurer la sécurité maritime, mais se limitera à la fourniture de bateaux pour la marine et la NIMASA.¹⁰⁸

2. Amnistie, chômage et agitation au Nord

Des attaques récentes agitent le spectre d'une reprise de l'insurrection dans le delta du Niger.¹⁰⁹ Une nouvelle flambée de violence risquerait d'alimenter l'économie criminelle et de créer un environnement plus favorable au financement, à l'organisation et à l'exécution d'attaques pirates par les bandes criminelles.

¹⁰⁶ Le mémorandum du ministère des Transports présentant le contrat est intitulé « Attribution de contrat pour le partenariat stratégique de concession avec la NIMASA afin de fournir une plateforme pour effectuer le suivi des navires et des cargaisons, assurer le respect de la réglementation et la surveillance de l'ensemble du secteur maritime nigérian ». Voir une copie du mémorandum en annexe A de « Outsourcing maritime security: Is former MEND commander Tompolo involved? », Rapport spécial, Bergen Risk Solutions, 7 février 2012. La NIMASA a confirmé cet accord avec Global West en mettant en avant qu'il s'agit d'un contrat basé sur les performances et qu'il permettra d'augmenter les recettes fiscales des administrations concernées. « NIMASA: why we are partnering Global West on maritime security ». *This Day*, 9 mars 2012.

¹⁰⁷ « Tompolo tackles security of Nigerian waters », *Vanguard*, 4 septembre 2012 et « Nigeria: payments to Tompolo, others is legitimizing militancy », *allAfrica*, 27 août 2012. La sous-traitance de la sécurité à d'anciens militants du delta semble aussi concerner les installations à terre. « Nigeria's former oil bandits now collect government cash », *The Wall Street Journal*, 22 août 2012.

¹⁰⁸ La NIMASA a également ajouté que l'objectif du contrat était d'accélérer les procédures de fournitures, très lentes. Entretien de Crisis Group, responsable de la NIMASA, Lagos, 8 février 2012. Les tentatives de Crisis Group d'entrer en contact avec la société Global West sont restées sans réponse.

¹⁰⁹ Le 4 février 2012, un groupe se réclamant du MEND a fait exploser un oléoduc en mer appartenant à la compagnie italienne Eni. Le 1^{er} mars, le MEND a revendiqué la responsabilité pour le meurtre de quatre policiers qui patrouillaient la rivière Nembe, dans l'état de Bayelsa. Tôt le 13 avril, le mouvement a attaqué une autre installation d'Eni dans le même état. « Militants claim attack on Nigeria Eni oil pipeline », Reuters, 5 février 2012 ; « Nigeria's MEND claims fatal attack on police », *Al Jazeera*, 2 mars 2012 ; « Eni oil pipeline attacked in Nigeria delta », Reuters, 13 avril 2012.

¹⁰³ Certains entrepreneurs privés disposent également de l'équipement nécessaire à la surveillance maritime. Entretien de Crisis Group, employé d'une compagnie de sécurité maritime, Port Harcourt, 14 février 2012.

¹⁰⁴ Entretien de Crisis Group, responsable de la PICOMSS, Abuja, 9 février 2012.

¹⁰⁵ Voir Admiral Ola Sa'ad Ibrahim, « Piracy and maritime security in Nigeria », *The Guardian* (Nigéria), 8 février 2012.

L'amnistie n'a pas atténué l'injustice flagrante qui prévaut dans le delta. La plupart des habitants vivent encore dans la pauvreté et subissent les effets néfastes de l'industrie pétrolière sur l'environnement, alors que l'élite gouvernementale s'enrichit, souvent par la corruption. L'amnistie et l'attribution des contrats de surveillance et de nettoyage des sites aux communautés locales véhiculent le message que la violence ou la menace seront récompensées, message qui risque d'être entendu par la nouvelle génération de jeunes chômeurs. Comme l'a affirmé le cadre d'une compagnie pétrolière, « la frontière est très mince entre un problème communautaire et un problème de sécurité ».¹¹⁰

L'amnistie n'a pas répondu aux revendications de tous les anciens combattants. Certains exigent toujours d'intégrer le programme, qui compte plus de 30 000 personnes enregistrées, tandis que d'autres le rejettent catégoriquement et disent vouloir continuer à se battre. N'ayant pas tiré autant de bénéfices que leurs supérieurs plus connus et plus puissants, les commandants de second rang sont particulièrement susceptibles de poursuivre les combats.¹¹¹ Même ceux qui participent au programme d'amnistie pourraient bientôt être tentés de basculer à nouveau dans la criminalité, la formation n'ayant permis qu'à très peu d'entre eux de trouver un emploi.¹¹² Le paiement des allocations mensuelles devra quant à lui cesser tôt ou tard.¹¹³ Au cas où Goodluck Jonathan, originaire de la région, ne soit plus au pouvoir après 2015, son successeur pourrait se montrer moins favorable aux groupes du delta. Il n'existe aucune garantie que ce dernier maintiendrait les contrats publics lucratifs qui ont jusqu'à présent amadoué les chefs militaires de la région.

La campagne violente que mène le groupe islamiste Boko Haram dans le Nord pourrait aussi précipiter un regain de violence dans le Sud.¹¹⁴ Certains militants estiment que ces événements détournent l'attention du gouvernement des griefs du delta. L'attaque d'un gazoduc le 4 février 2012 constitue selon ses auteurs « un rappel de notre présence ».¹¹⁵ La rumeur de la création de nouveaux camps de combattants circule parmi les forces de sécurité.¹¹⁶ La capacité du gouvernement à endiguer efficacement un regain de violence dans le delta pourrait être sérieusement entravée par la nécessité de s'attaquer à l'insécurité au Nord. La JTF est toujours présente dans le delta, mais sa nouvelle opération Pulo Shield a été réorientée vers la lutte contre le détournement de pétrole et le raffinage illégal, au détriment de la contre-insurrection.¹¹⁷

¹¹⁰ Entretien de Crisis Group, directeur de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Port Harcourt, 15 février 2012.

¹¹¹ Un chef combattant, ancien officier de second rang, a juré qu'aussitôt que « notre gars » (« our boy »), le président Jonathan, terminera son mandat, il continuera à paralyser l'industrie pétrolière. Entretien de Crisis Group, ancien chef combattant, Port Harcourt, 16 février 2012. Voir « The lull before the storm », op. cit.

¹¹² Entretien de Crisis Group, responsable du programme d'amnistie, Abuja, 13 février 2012. La plupart des anciens combattants voudraient travailler dans le secteur des hydrocarbures, mais étant donné la nature spécialisée du travail et le degré d'automatisation, il n'y a pas suffisamment d'emplois. Entretien de Crisis Group, diplomate, Lagos, 3 février 2012.

¹¹³ La date de fin prévue initialement pour 2015 est en discussion. Entretien de Crisis Group, responsable du programme d'amnistie, Abuja, 13 février 2012. Voir aussi « Post-amnesty programme may end 2013 », *This Day Live*, 31 janvier 2011.

¹¹⁴ Boko Haram est une secte islamiste radicale. Elle a mené un grand nombre d'attaques à la bombe et de fusillades, principalement dans le Nord majoritairement musulman, faisant plus de 1 000 morts depuis la mi-2009. Voir le rapport Afrique de Crisis Group N°168, *Northern Nigeria: Background to Conflict*, 20 décembre 2010.

¹¹⁵ « Nigerian militants attack Eni oil pipeline in delta », Reuters, 6 février 2012.

¹¹⁶ Entretien de Crisis Group, directeur de la sécurité d'une compagnie pétrolière, Port Harcourt, 14-15 février 2012.

¹¹⁷ *Pulo* signifie pétrole en ijaw. « JTF restructures, now Operation Pulo Shield », *SweetCrude*, 9 janvier 2012.

IV. L'EXTENSION REGIONALE DE LA CRIMINALITE

La géographie de l'insécurité maritime s'étend désormais à l'ensemble de la région, c'est-à-dire de la « Côte d'Ivoire à l'Angola » selon les propos du secrétaire général de la CEEAC.¹¹⁸ Néanmoins, à court terme, au-delà du Nigéria, les zones maritimes les plus affectées par ce problème sont celles de Bakassi, du Bénin, du Togo et du Ghana. Bien que l'appât du gain soit omniprésent dans la majorité des attaques et prises d'otages, des revendications politiques sont parfois mises en avant. Par ailleurs, les Etats eux-mêmes n'hésitent plus, quelquefois, à assimiler l'insécurité maritime à une véritable déstabilisation fomentée de l'extérieur. Les activités criminelles procèdent de trois catégories principales : la reproduction dans la péninsule de Bakassi du banditisme politique né dans le delta du Niger, les raids maritimes et les actes de piraterie de plus en plus sophistiqués.

A. BANDITISME POLITIQUE A BAKASSI

Les premières manifestations du brigandage maritime au Cameroun ont été constatées à partir de 1987. Elles étaient limitées près des frontières maritimes avec le Nigéria, dans le golfe du Biafra. Au départ, il s'agissait d'attaques à motivation purement économique – cambriolages d'installations portuaires et pétrolières, siphonage du brut, pêche non autorisée dans des zones contrôlées, attaques de bateaux de pêche.¹¹⁹ Ce phénomène s'est réduit à partir de 1993, avec l'émergence du différend puis des affrontements sporadiques qui ont opposé le Cameroun au Nigéria à propos de la presqu'île de Bakassi, qui est désormais considérée comme une zone sensible au plan de la sécurité maritime à la fois par Yaoundé et Abuja.¹²⁰ Déclarées zones de guerre, les côtes camerounaises voisines du Nigéria ont alors été placées sous le contrôle de l'armée. De 1993 à 2006, le brigandage maritime a connu une accalmie, les seuls faits fréquents étaient les cambriolages

et actes de délinquance courants dans les ports de Douala, Limbé et la station balnéaire de Kribi.¹²¹

Les premières véritables reproductions au Cameroun du phénomène du delta du Niger sont apparues après la signature en 2007 des accords de Green Tree définissant le processus de rétrocession de Bakassi au Cameroun, conformément à l'arrêt de la Cour internationale de justice (CIJ).¹²² Des attaques et embuscades se sont multipliées sur les côtes camerounaises, menées par des groupes armés autoproclamés Bakassi Freedom Fighters (BFF), opposés à toute rétrocession de la péninsule. Le phénomène des BFF est calqué sur celui des groupes d'autodéfense du delta du Niger. A l'origine, il s'agissait de membres de la communauté ijaw majoritaires à Bakassi et disant vouloir se défendre vis-à-vis des autorités nigérianes et camerounaises. Comme dans le delta du Niger, un même mobile politique était énoncé, à savoir la défense des intérêts d'un groupe se disant « trahi » et s'opposant à la rétrocession de Bakassi. Il ne s'agissait cependant pas pour les BFF de dénoncer la collusion avec les compagnies pétrolières, mais d'empêcher une éventuelle expulsion des Ijaw ou apparentés d'une zone convoitée pour ses ressources halieutiques.¹²³

Par ailleurs, derrière les revendications politiques des BFF transparaissent d'autres objectifs inavouables : la préservation des trafics lucratifs de pétrole, voire de drogue se déroulant à Bakassi. La trajectoire prise par les BFF démontre la conjonction d'intérêts divers à l'origine de ce groupe. A mesure que la confusion et les trafics ont progressé à Bakassi, les « combattants » se sont divisés suite à des accusations réciproques de trahison et de vénalité.

En novembre 2007, vingt soldats camerounais ont été abattus dans la crique d'Issangele, à Bakassi. L'attaque a d'abord été attribuée au MEND, mais a été revendiquée par la suite par des « combattants » de Bakassi souhaitant « lancer un avertissement » après l'arrestation de quelques-uns de leurs compagnons quelques jours auparavant.¹²⁴ En octobre 2008, une autre attaque d'envergure a été lancée lorsque des individus se déplaçant à bord de vedettes rapides ont investi le SS Sagitta, un tanker français en ma-

¹¹⁸ « La piraterie et les vols à main armée constituent une menace dans la zone du golfe de Guinée, allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola », cité dans « Branle-bas de combat contre la piraterie maritime », Gabon Review, 26 octobre 2012. En octobre 2012, un tanker a été attaqué au large de la Côte d'Ivoire. « Greek-operated tanker goes missing in Gulf of Guinea », Reuters, 8 octobre 2012. « Piracy off West Africa doubles », News 24, 27 octobre 2012.

¹¹⁹ Entretiens de Crisis Group, autorité du port autonome de Douala, 5 décembre 2011.

¹²⁰ « Navy : Why Bakassi buffer zone is porous », *This Day*, 6 novembre 2012.

¹²¹ Entretiens de Crisis Group, autorité du port autonome de Douala, 5 décembre 2011.

¹²² En octobre 2004, au terme de plusieurs années de procédure, la CIJ a attribué Bakassi au Cameroun. Afin d'appliquer cette décision, une commission mixte entre les deux pays a été chargée de concevoir une rétrocession progressive prenant en compte le statut des populations d'origine nigériane majoritaires à Bakassi. L'accord de Green Tree accorde aux populations nigérianes de Bakassi le choix de quitter la péninsule ou d'y demeurer avec ou sans l'acquisition de la nationalité camerounaise.

¹²³ Entretiens de Crisis Group, membres de la communauté ijaw, Bakassi, 5-12 décembre 2011.

¹²⁴ « Une vingtaine de soldats camerounais tués à Bakassi », Agence France-Presse (AFP), 13 novembre 2007.

nœuvre près de Limbé. Dix otages, dont sept Français, deux Camerounais et un Tunisien, ont été enlevés. Cette attaque a été précédée d'un assaut contre l'armée camerounaise en juin 2008. Puis, par deux fois, en décembre 2010 et février 2011, des représentants des autorités administratives (dont deux sous-préfets) ont été enlevés par des assaillants se réclamant des BFF.

En 2009, le « commandant des opérations » des BFF, surnommé Ebi Dari, et l'un de ses « généraux » ont quitté le groupe après des soupçons de trahison et de détournements. Ils ont annoncé leur reddition aux autorités camerounaises, demandant au passage « pardon au président Paul Biya ». Un autre chef radical, dénommé Atikpee, s'est proclamé chef du mouvement avant d'annoncer lui aussi sa reddition.¹²⁵ La coordination actuelle des BFF semble floue car revendiquée à fois par des « chefs militaires » se disant toujours en activités et des « repentis » ayant déposé les armes ou négociant leur reddition auprès des autorités camerounaises.¹²⁶ La plupart des « combattants » sont répartis dans des petits groupes comme l'African Marine Commando (AMC), peu coordonnés mais sans agenda politique et extrêmement dangereux, contrôlant le brigandage maritime, les trafics d'essence, d'armes et de drogues.¹²⁷

Pour lutter contre ces groupes, le gouvernement camerounais a privilégié une tactique combinant déploiement militaire sur le terrain et infiltration des groupes armés. Pour contrer l'avantage principal de ces groupes, à savoir leur mobilité et leur capacité à étendre rapidement leur rayon d'action, les autorités camerounaises ont lancé l'opération Galilée déployant la Brigade d'intervention rapide (BIR), une unité dotée de vedettes rapides. Le gouvernement a également lancé un programme militaire de surveillance de la côte et des eaux territoriales par radar et radio avec un centre opérationnel à Douala. Cela est d'autant plus nécessaire qu'en dépit d'une forte pression des habitants de Bakassi, la récente décision du gouvernement nigérian de ne pas remettre en cause la rétrocession de Bakassi au Cameroun clôt le dossier au plan juri-

dique et national mais ne le clôt pas complètement au niveau local où les revendications sont encore vives.¹²⁸

B. LES RAIDS MARITIMES

Les années 2008 et 2009 ont été marquées par l'intensification des braquages de banques au Cameroun et une attaque spectaculaire contre la présidence équato-guinéenne à Malabo par des groupes armés arrivant par la mer. Les braquages au Cameroun ont débuté en septembre 2008 dans la ville côtière de Limbé. Conduite comme une véritable opération militaire impliquant des dizaines d'assaillants équipés d'armes de guerre, cette série d'attaques a fait une dizaine de morts.

En octobre 2008, l'échec d'une tentative de braquage de banque à Kribi a permis l'arrestation d'assaillants de nationalité camerounaise, ce qui indique que les attaques n'étaient pas uniquement l'œuvre de Nigériens. En mars 2011, dix personnes dont neuf pirates ont été tuées lors d'un accrochage entre pirates et soldats de la BIR après le braquage d'une banque à Douala, la principale ville du Sud du Cameroun. L'accrochage a eu lieu en mer, à proximité d'une zone d'exploitation pétrolière au large de Bakassi.¹²⁹

En février 2009, la Guinée équatoriale a connu pour la première fois une attaque d'envergure. Une cinquantaine d'hommes armés venus de la mer à bord de vedettes rapides ont mené un raid contre le palais présidentiel de Malabo sur l'île de Bioko. Au départ, cette attaque a été présentée comme une tentative de coup d'Etat commanditée par des opposants guinéens en collusion avec le MEND, car des documents retrouvés sur les assaillants arrêtés ou tués indiquaient, semble-t-il, qu'ils étaient nigériens et originaires du delta. Cependant, quelques jours après l'attaque, le MEND a démenti toute implication.¹³⁰ Après avoir également concerné des complicités locales et l'opposition équato-guinéenne (en exil), les accusations ont visé le Cameroun car les assaillants auraient revêtu des uniformes militaires avec des écussons de ce pays.¹³¹

Les interrogatoires des assaillants arrêtés ainsi que les enquêtes des autorités équato-guinéennes, camerounaises et nigérianes ont permis par la suite d'accréditer la thèse selon laquelle l'attaque n'aurait eu aucune motivation politique et aurait été organisée par des bandits ayant confon-

¹²⁵ « Bakassi Freedom Fighters' reportedly apologize and propose ceasefire with Cameroon », African Press Agency, 14 août 2009 et « Militant groups surrender arms in C-River », *The Vanguard*, 27 septembre 2009.

¹²⁶ Certains membres des BFF ont également profité de la loi d'amnistie nigérienne pour remettre leurs armes aux autorités de l'état de Cross River. Entretien de Crisis Group, officier du renseignement militaire camerounais, Bakassi, 5-12 décembre 2011.

¹²⁷ L'extrême violence de leurs actions, conduites le plus souvent avec des armes de guerre, démontre la dangerosité de ces groupes. En février 2011, l'AMC a pris en otage un sous-préfet de Bakassi. Celui-ci aurait été libéré après le paiement d'une rançon. Peu de temps auparavant, un autre sous-préfet enlevé avait été exécuté par ses ravisseurs. Entretien téléphonique de Crisis Group, expert d'une société de sécurité, novembre 2012.

¹²⁸ Malgré des pressions internes, le gouvernement nigérian a décidé de ne pas faire appel de la décision de justice internationale. « Le Nigéria ne fera pas appel pour récupérer la péninsule de Bakassi cédée au Cameroun », Slate Afrique, 9 octobre 2012.

¹²⁹ « Cameroun : dix morts à Bakassi », AFP, 21 mars 2011.

¹³⁰ « Attaques contre la Guinée équatoriale : le groupe nigérian du MEND dément être impliqué », AFP, 17 février 2009.

¹³¹ « Les Bakassi Freedom Fighters attaquent la Guinée équatoriale », camer.be, 19 février 2010.

du le palais présidentiel de Malabo avec une banque ou pensant que d'importantes sommes d'argent y étaient entreposées.¹³² Quelques jours auparavant, des informations relayées par la presse avaient fait état du vol d'une valise de billets dans l'enceinte d'une résidence présidentielle équato-guinéenne.¹³³ Cependant, en août 2010, les autorités équato-guinéennes ont annoncé la condamnation à mort de quatre personnes, parmi lesquelles d'anciens membres des forces de sécurité, pour leur participation à l'attaque de février 2009.¹³⁴ Cette condamnation a mis de nouveau en avant l'hypothèse d'une opération de déstabilisation via la mer.

Au-delà des interprétations diverses, cet épisode a démontré pour la première fois qu'il était possible de planifier une attaque d'envergure contre un Etat de la région. L'existence de groupes armés opérant depuis la mer et au rayon d'action couvrant l'ensemble du golfe de Guinée a été évoquée par les services de sécurité.

A la suite de cette spectaculaire attaque, le Gabon voisin, bien que jusqu'à présent épargné, a renforcé ses patrouilles de surveillance ciblant les villages et campements de pêcheurs soupçonnés d'abriter des brigands ou de leur fournir des informations sur la fréquence des passages des garde-côtes. La politique des autorités gabonaises a consisté à infiltrer les villages de pêcheurs tout en renforçant la marine.

C. PIRATERIE EN HAUTE MER

Entre 2007 et 2011, les estimations des actes assimilés à de la piraterie maritime à l'est du delta du Niger et principalement au Cameroun indiquent environ 150 attaques.¹³⁵ Dans la plupart des cas, leurs auteurs sont équipés d'armes de guerre et de lance-roquettes. Selon les autorités camerounaises, la majorité des attaques sont planifiées à partir du Nigéria ou de Bakassi par des assaillants qui ne disposent cependant pas de bases permanentes dans la mangrove, où les conditions de vie peuvent s'avérer extrêmement difficiles. La fourniture en armes est assurée par un réseau de trafiquants ayant des liens avec des groupes

du delta du Niger, mais également, semble-t-il, grâce à des complicités au sein des services de sécurité.¹³⁶

1. Danger au large du Bénin

Début 2011, soit plusieurs années après l'essor de la criminalité dans l'est du golfe, les actes de piraterie ont soudainement explosé au large de la côte du Bénin, voisin occidental du Nigéria.¹³⁷ Les gangs de pirates ont mené des attaques à une fréquence soutenue pendant plusieurs mois, attirés par une forte concentration de tankers. Ils se sont montrés en mesure d'exploiter la faiblesse de la marine béninoise.

Fin 2010, des dizaines de bateaux étaient amarrés au large de Cotonou, certains en attente pour accoster à Cotonou ou à Lagos, d'autres pour changer d'équipage ou se ravitailler, d'autres encore pour effectuer des transbordements, licites ou illicites, de produits pétroliers raffinés.¹³⁸ Certains équipages et propriétaires de navires ont cru les eaux béninoises plus sûres que celles de Lagos.¹³⁹ Les efforts croissants de la marine nigériane et de la NIMASA pour exercer un contrôle plus étroit sur le transport maritime dans les eaux nigérianes ont également poussé les tankers impliqués dans la contrebande de carburant à rester dans les eaux béninoises afin d'éviter les contrôles.

Les pirates ont presque toujours ciblé les tankers.¹⁴⁰ Dans toutes les attaques signalées, ils ont emporté l'argent du navire, les provisions ou les biens de l'équipage. Lors des

¹³² « Banditisme ou tentative de coup d'Etat ? », Radio France internationale, 17 février 2009.

¹³³ Riols, *Piraterie et brigandage maritime dans le Golfe de Guinée*, op. cit., p. 7

¹³⁴ « Quatre condamnations à mort pour l'assaut du palais présidentiel », AFP, 22 août 2010.

¹³⁵ Joseph Vincent Ntuda Ebode, « La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée » in Joseph Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale* (Yaoundé, 2009), p. 43-81.

¹³⁶ Entretien de Crisis Group, officier du renseignement militaire camerounais, Bakassi, 5-12 décembre 2011.

¹³⁷ Aucun acte de piraterie n'a été signalé au Bénin en 2010, mais en 2011, le BMI en a enregistré vingt, qui ont tous eu lieu, à une exception près, entre mars et septembre. Voir « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-30 September 2011 » et « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-31 December 2011 », BMI. Le chef de la marine du Bénin, Maxime Ahoyo, a évoqué 35 attaques au large de son pays en 2011, ce qui démontre un problème de signalement des attaques. « Retour timide des navires », Xinhua, 4 mars 2012.

¹³⁸ La Banque centrale du Nigéria autorise les importateurs de carburant à faire des versements en devises étrangères uniquement s'ils chargent leurs produits à l'extérieur des eaux territoriales du pays. Les vaisseaux-mères des compagnies étrangères s'amarrent donc au large de Cotonou ou de Lomé et transfèrent le carburant à de plus petits bateaux-citernes appartenant à des compagnies nigérianes qui le transportent ensuite à Lagos. Ces transbordements sont considérés comme illégaux puisqu'aucune taxe portuaire n'est versée. « Report of the ad-hoc committee », op. cit.

¹³⁹ Entretiens de Crisis Group, autorités portuaires et marine du Bénin, Cotonou, février 2012.

¹⁴⁰ L'ensemble des vingt attaques au large du Bénin signalées au BMI ont pris pour cible des tankers. « Report for the period 1 January-31 December 2011 », op. cit.

opérations de détournement, ils ont contraint l'équipage à naviguer loin du lieu de l'attaque et ont volé des quantités de carburant d'une valeur de 2 à 6 millions de dollars.¹⁴¹

D'après des universitaires et des spécialistes de la sécurité, vu le taux élevé d'attaques similaires au large du Nigéria avant et pendant l'année 2011, les attaques de pirates au large du Bénin sont fort probablement orchestrées et exécutées en grande partie par des Nigériens.¹⁴² Ceux-ci possèdent les relais communautaires, les réseaux d'information requis, les bateaux, la puissance de feu et la connaissance technique pour exécuter ce type de détournement et vendre le carburant volé.¹⁴³ Les appels téléphoniques vers des numéros nigériens effectués par les pirates à partir des navires détournés au large du Bénin renforcent cette hypothèse.¹⁴⁴ La participation de ressortissants béninois est toutefois très probable puisque les pirates ont besoin de recueillir de l'information auprès des pêcheurs locaux, des commerçants maritimes et des contrebandiers de carburant. L'histoire, la culture et la langue partagées par les communautés yoruba de chaque côté de la frontière facilite cette « collaboration transfrontalière ».¹⁴⁵

Les opportunités pour les pirates d'attaquer les tankers au large du Bénin ont été nombreuses en raison de la fréquence des transbordements de navire à navire.¹⁴⁶ Au cours d'une grande partie de l'année 2011, le risque d'être arrêté était minime. La marine nigérienne n'était pas autorisée à opérer dans les eaux du Bénin, tandis que la marine béninoise n'avait que très peu d'emprise sur le domaine maritime.

Sa flotte se composait de deux vieux navires de patrouille qui n'étaient plus fonctionnels et de deux bateaux Defender d'un peu plus de huit mètres de long offerts par les Etats-Unis au début de 2010.¹⁴⁷

Les attaques de 2011 au large du Bénin, provoquant la hausse des primes d'assurance pour les propriétaires de navires et les affréteurs, ont déplacé la majeure partie du trafic maritime au large de Lomé, la capitale du Togo.¹⁴⁸ Dès le début de l'année 2012, le Bénin a enregistré une diminution de 70 pour cent du nombre de navires entrant au port de Cotonou.¹⁴⁹ Toutefois, une série de problèmes dans la gestion de ce port a rendu sa fréquentation plus coûteuse en temps et en argent, ce qui expliquerait également pourquoi de nombreux navires porte-conteneurs ont décidé de s'amarrer à Lomé.¹⁵⁰

Le président du Bénin, Yayi Boni, conscient de l'insuffisance de sa marine et des dommages causés à l'économie de son pays, a demandé de l'aide au Nigéria et au Conseil de sécurité des Nations unies.¹⁵¹ Il a fait appel à Barack Obama et Nicolas Sarkozy lors de ses visites aux Etats-Unis en juillet et en France en novembre 2011.¹⁵² Le 28 septembre 2011, le Nigéria et le Bénin ont lancé conjointement l'opération Prosperity afin de prévenir les attaques de pirates. L'ampleur du problème de la piraterie pour le Nigéria comme pour le Bénin et le transit à Cotonou d'importantes quantités de marchandises à destination du Nigéria expliquent la rapidité avec laquelle ce dernier s'est mobilisé et sa volonté de s'impliquer massivement dans l'opération.¹⁵³ Celle-ci devait initialement durer six mois,

¹⁴¹ Voir le site internet de la Lloyd's Market Association : www.lmalloyds.com. Sur les vingt attaques signalées au BMI au large du Bénin en 2011, neuf ont concerné le détournement d'un tanker par des pirates vers une destination inconnue. Ibid.

¹⁴² « Global pirate attacks down in first quarter, Nigeria risk grows », Reuters, 23 avril 2012 et entretien téléphonique de Crisis Group, expert d'une société de sécurité, novembre 2012.

¹⁴³ En 2011, les attaques signalées au large du Bénin ont eu lieu entre 4 et 67 milles marins (7,4 à 124 kilomètres) de la côte. « Report for the period 1 January-31 December 2011 », BMI, op. cit.

¹⁴⁴ Entretien de Crisis Group, cadre du BMI, Londres, 8 décembre 2011.

¹⁴⁵ Entretien de Crisis Group, universitaire, Lagos, 3 février 2012. Lors d'une attaque contre un tanker au large de Cotonou le 24 novembre 2009, la seule signalée au BMI cette année-là, l'équipage a capturé l'un des assaillants originaire de Seme-Krake Plage, un village situé à la frontière bénino-nigérienne, né de père nigérien et de mère béninoise. Entretien de Crisis Group, ancien directeur du port de Cotonou, Cotonou, 27 janvier 2012.

¹⁴⁶ Sur les vingt attaques au large du Bénin signalées au BMI, sept ont visé des tankers alors qu'ils effectuaient un transbordement de navire à navire, et quatre des tankers s'y préparaient. Lors de l'un de ces incidents, le 24 juin 2011, l'équipage avait retiré le fil barbelé protégeant le bateau afin d'être en mesure de transférer leur cargaison. « Report for the period 1 January-31 December 2011 », op. cit.

¹⁴⁷ Jusqu'à la fin du mois de septembre 2011, la marine béninoise a essayé de laisser l'un des deux Defender en mer en permanence afin de dissuader les pirates. Entretien de Crisis Group, officier de la marine béninoise, Cotonou, 27 janvier 2012.

¹⁴⁸ Le 1^{er} août 2011, le Joint War Committee, qui comprend des représentants de la Lloyd's Market Association et de l'International Underwriting Association of Insurers, a ajouté les eaux béninoises aux zones listées comme vulnérables aux attaques, au terrorisme et aux menaces apparentées. Les eaux nigériennes faisaient déjà partie de cette liste. Cette déclaration a permis aux assureurs d'augmenter leurs primes. Voir « Hull war, strikes, terrorism and related perils-listed areas », Joint War Committee, JWLA18, 1^{er} août 2011, accessible sur www.lmalloyds.com.

¹⁴⁹ « UN says piracy off Africa's west coast is increasing, becoming more violent », *The Washington Post*, 28 février 2012.

¹⁵⁰ Entretiens de Crisis Group, employés de compagnie de transport, Cotonou, 31 janvier 2012.

¹⁵¹ Les activités portuaires rapportent chaque année au Bénin près de 100 milliards de francs CFA (environ 218 millions de dollars), soit quelque 40 pour cent des revenus budgétaires. « Benin acquires three new coastal patrol craft », DefenceWeb, 3 avril 2012.

¹⁵² Entretien de Crisis Group, diplomate américain, Cotonou, 30 janvier 2012.

¹⁵³ Près de la moitié des biens transitant par le port de Cotonou se dirige vers le Nigéria. La congestion au port de Lagos et des

soit jusqu'à la fin du mois de mars 2012, mais elle a depuis été prolongée pour une durée indéfinie.

Les navires et les hélicoptères de la marine nigériane ont créé une dissuasion suffisamment efficace pour que les attaques de pirates dans les eaux du Bénin chutent.¹⁵⁴ L'opération conjointe régleme également le transport. Pour la première fois, les navires s'amarrent au large de Cotonou dans des zones désignées, facilitant leur protection par les forces navales.¹⁵⁵ Les compagnies de transport peuvent également payer la marine béninoise en échange d'escortes et de gardes armés à bord. Un navire surpris en situation irrégulière est remis à la marine béninoise, se voit imposé une amende de 25 millions de francs CFA (environ 50 000 dollars) et est escorté hors des eaux du Bénin.¹⁵⁶

L'opération est censée donner au Bénin le temps nécessaire pour renforcer ses propres capacités de sécurité maritime. La marine et l'aviation attendent la livraison prochaine de plusieurs bateaux et avions.¹⁵⁷ Un manque de coordination et de direction entre la marine et certains départements gouvernementaux entrave cependant la création d'une réponse sécuritaire cohérente.¹⁵⁸ Le consensus

taxes à l'importation plus élevées sur certaines marchandises poussent les importateurs à emprunter le port de Cotonou. Certaines marchandises transitent ensuite par le Niger afin de diminuer encore un peu plus le niveau de taxation. Entretien de Crisis Group, employés d'une compagnie de transport, Cotonou, 31 janvier 2012.

¹⁵⁴ La zone d'opération s'étend de la bouée du chenal de Lagos jusqu'à la frontière maritime bénino-togolaise (85 milles marins ou environ 157 kilomètres) et couvre 20 milles marins (37 kilomètres) vers le large. La marine nigériane a assigné à l'opération un navire de guerre, trois vedettes rapides et deux hélicoptères Augusta équipés de caméras. La NIMASA fournit également deux navires. La marine béninoise y a consacré ses deux patrouilleurs Defender et un bateau de patrouille récemment réparé. Entretien de Crisis Group, attaché de défense du Nigéria, chef de la marine béninoise, Cotonou, 1^{er} février 2012.

¹⁵⁵ Les bateaux paient entre 2 500 and 3 500 euros pour quatorze jours d'amarrage. Entretien de Crisis Group, agent de transport, Cotonou, 30 janvier 2012.

¹⁵⁶ La moitié de l'argent va au Trésor, un quart à la marine (ce qui a récemment permis la rénovation de ses bureaux) et un quart à l'administration civile maritime. Entretien de Crisis Group, chef de la marine béninoise, Cotonou, 1^{er} février 2012.

¹⁵⁷ Encouragé par la France, le Bénin a acheté trois bateaux de patrouille de 32 mètres de long du constructeur français OCEA. La France va contribuer à former la marine à utiliser ses nouveaux bâtiments. Le Bénin a également demandé un troisième bateau Defender aux Etats-Unis et acheté deux avions de surveillance Grand Duc afin d'améliorer sa surveillance du domaine maritime. Entretien de Crisis Group, chef de la marine béninoise, Cotonou, 1^{er} février 2012. Voir « Benin acquires three new coastal patrol craft », DefenceWeb, 3 avril 2012.

¹⁵⁸ En septembre 2011, le Bénin a créé un comité interministériel sur la sécurité maritime mais l'armée, le ministère des Trans-

ports et les autorités portuaires rivalisent toujours pour sa direction. Entretien téléphonique de Crisis Group, conseiller militaire, Bruxelles, 16 janvier 2012.

2. Le Togo à portée de tir

La piraterie au large du Bénin a eu pour conséquence de stimuler le transport maritime dans les eaux togolaises, les affaires au port de Lomé mais aussi la piraterie à proximité du Togo.¹⁶⁰ Des tentatives d'attaques visant principalement des tankers en septembre-octobre 2011, une tentative en février 2012 et le détournement réussi d'un tanker le 28 avril ont démontré que les eaux togolaises ne sont pas un refuge sûr, loin de là.¹⁶¹ La réponse du gouvernement a été mieux coordonnée que dans le cas du Bénin, la marine et le ministère des Transports travaillant ensemble sans trop de heurts.¹⁶² Mais le Togo n'en demeure pas moins pris au dépourvu.¹⁶³ Il se retrouverait vite incapable de

ports et les autorités portuaires rivalisent toujours pour sa direction. Entretien téléphonique de Crisis Group, conseiller militaire, Bruxelles, 16 janvier 2012.

¹⁵⁹ L'opération se poursuit parce que le Bénin n'est pas en mesure de contrôler ses eaux territoriales. Les gouvernements de la région envisagent également d'étendre l'opération aux eaux togolaises. Courriels de Crisis Group, officier de la marine du Nigéria, 2 avril 2012.

¹⁶⁰ De 70 à 80 navires ont croisé dans les eaux au large de Lomé en août et septembre 2011. L'opération Prosperity a permis à certains de ces bateaux de retourner au Bénin, ce nombre a donc diminué, passant à moins de 50 au début de 2012. Entretien de Crisis Group, directeur du port de Lomé, 25 janvier 2012. Les autorités togolaises ont su tirer profit de cette situation. Depuis la mi-2011, ils réclament toutes les deux semaines près d'un million de francs CFA (à peine moins de 2 000 dollars) aux bateaux amarrés ou effectuant des transbordements au large. Entretien de Crisis Group, agent de transport, Lomé, 25 janvier 2012.

¹⁶¹ Le BMI indique qu'il y a eu plus d'attaques et tentatives au Togo de janvier à septembre 2012 que pendant les cinq dernières années. « Report for the period 1 January-30 September 2012 », op. cit.; « Togolese Navy thwarts pirate attack », DefenceWeb, 13 février 2012 et « Pirates hijack oil tanker off Togo », DefenceWeb, 4 mai 2012.

¹⁶² Entretien téléphonique de Crisis Group, conseiller militaire, Bruxelles, 16 janvier 2012.

¹⁶³ La marine compte plusieurs centaines d'hommes, possède deux bateaux de patrouille vieux de 30 à 40 ans qui quittent rarement le port et deux navires Defender, offerts par les Etats-Unis, avec lesquels elle effectue des patrouilles nocturnes. Elle fournit des gardes armés à bord des navires dont les propriétaires sont prêts à payer. La brigade maritime de la gendarmerie, composée d'une quinzaine d'hommes, compte également sur un petit navire avec lequel elle patrouille près de la côte. Entretien de Crisis Group, chef de la marine et de la brigade maritime, attaché de défense de la France, Lomé, janvier 2012. Les Etats-Unis ont fourni un navire de patrouille supplémentaire légèrement plus grand que les Defenders. Entretien de Crisis Group, diplomate américain, Lomé, 25 janvier 2012.

faire face au problème si celui-ci venait à empirer. Avec des pirates opérant à proximité dans les eaux au large du Nigéria et du Bénin, et avec un important réseau de contrebande de carburant à terre, les pirates pourraient développer leurs réseaux et leurs opérations au Togo si celui-ci demeurait un maillon faible.¹⁶⁴

3. Le Ghana : des problèmes en vue

Aucune attaque pirate n'a jusqu'à maintenant été menée au large du Ghana, voisin occidental du Togo, mais, d'une part, le Ghana a déjà été une victime collatérale de la piraterie et, d'autre part, les réserves d'hydrocarbures découvertes récemment le mettent en danger.¹⁶⁵ Des coupures d'électricité se sont produites suite à l'endommagement d'un oléoduc alimentant des centrales électriques lors d'une attaque de pirates.¹⁶⁶ Par ailleurs, le champ pétrolier de Jubilee au large des côtes ghanéennes, à près de 106 kilomètres de la frontière maritime avec la Côte d'Ivoire, a été mis en exploitation fin 2010, à peine trois ans après sa découverte. Le défunt président John Atta Mills était bien conscient que la réalisation du potentiel pétrolier du Ghana est essentielle pour le développement du pays. Il a ainsi renforcé la marine et l'armée de l'air.¹⁶⁷ Mais un différend frontalier maritime avec la Côte d'Ivoire menace déjà,¹⁶⁸ et le flou demeure quant au partage des

responsabilités entre les acteurs militaires et civils, dont la marine, la police, le ministère de la Défense et l'Autorité maritime du Ghana.¹⁶⁹

Le développement de l'économie pétrolière au Ghana attirera la main-d'œuvre de toute la région, y compris du Nigéria, ce qui induira certains problèmes sécuritaires. La forte concentration de Nigériens dans la ville portuaire de Takoradi a déjà valu à un de ses quartiers le surnom de « Little Lagos » et des enquêtes policières ont montré que des réseaux du crime organisé s'étendent déjà entre les deux pays.¹⁷⁰

L'attitude du gouvernement et des compagnies pétrolières internationales risque également de nourrir la perception au sein des communautés locales que le pétrole apporte plus de mal que de bien. L'antagonisme va croissant entre les pêcheurs, qui désirent attraper les poissons attirés par la lumière des plateformes pétrolières, et la marine et les compagnies pétrolières qui tentent de les maintenir en dehors d'une zone d'exclusion d'un mille marin (1,85 kilomètre). De plus, la marine applique avec rigueur la réglementation sur la pêche près des côtes.¹⁷¹ Cette hostilité risque d'aliéner de précieux alliés pour le gouvernement dans la lutte contre la criminalité maritime – les pêcheurs pouvant être les yeux et les oreilles des forces de l'ordre – et de rendre les habitants plus susceptibles de collaborer avec les criminels étrangers ou d'avoir eux-mêmes recours à la violence. Éviter ces risques relève de la responsabilité du gouvernement et des compagnies pétrolières étrangères.¹⁷²

¹⁶⁴ En plus du trafic de carburant par voie terrestre en provenance du Bénin, les trafiquants se rendent également directement aux tankers pour acheter du carburant. Ils débarquent le plus souvent sur la rive non contrôlée près de la frontière entre le Bénin et le Togo. Entretien de Crisis Group, administration maritime, Lomé, 23 janvier 2012 ; chef de la marine, Lomé, 23 janvier 2012 ; pêcheurs, Lomé, 26 janvier 2012.

¹⁶⁵ En 2011, le BMI a enregistré deux incidents sécuritaires mineurs au large de Takoradi, l'un des deux ports principaux du Ghana. Dans les deux cas, des voleurs armés de machettes ont abordé et volé la cargaison du bateau. « Report for the period 1 January-31 December 2011 », op. cit.

¹⁶⁶ « Pirates cut off the gas », *Africa Energy Intelligence*, 12 septembre 2012.

¹⁶⁷ Le 20 février 2012, la marine a commandé quatre nouveaux bateaux de patrouille rapides de fabrication chinoise et elle attend la livraison de deux anciens avions d'attaque rapide par la marine allemande. L'armée de l'air est en train d'acquérir trois nouveaux appareils de surveillance et une nouvelle unité de police maritime est en train d'être mise sur pied. Afin d'améliorer sa visibilité du domaine maritime, l'autorité maritime ghanéenne (GMA) est en train de mettre en place le Vessel Traffic Management Information System (VTMIS). Entretien de Crisis Group, directeur de la GMA, Accra, 17 janvier 2012 ; diplomate, Accra, 18 janvier 2012. Voir « Four new vessels for navy to secure country's maritime boundaries », communiqué de presse du gouvernement du Ghana, 21 février 2012.

¹⁶⁸ Les relations entre le Ghana et la Côte d'Ivoire sont tendues depuis la crise postélectorale ivoirienne, durant laquelle le Ghana n'a pas soutenu le président actuel Alassane Ouattara face au

président déchu Laurent Gbagbo. « Oil: Nation eager to remain master of its own destiny », *Financial Times*, 14 décembre 2011.

¹⁶⁹ Entretien de Crisis Group, diplomate, Accra, 18 janvier 2012.

¹⁷⁰ « Ghana says seized guns and ammo headed to Nigeria », Reuters, 11 janvier 2012.

¹⁷¹ Entretien de Crisis Group, diplomate, Accra, 18 janvier 2012 ; universitaire de la Regional Maritime University, Accra, 2 mars 2012. La pêche commerciale dans les zones côtières réservées à la pêche artisanale met à mal les moyens de subsistance des populations locales. Entretien de Crisis Group, chercheurs internationaux, Accra, 20 mars 2012.

¹⁷² Tullow Oil, la société exploitant en partie le champ de pétrole Jubilee, aide l'autorité maritime ghanéenne, qui a son tour soutient la marine, y compris en fournissant une formation aux droits de l'homme. Entretien de Crisis Group, directeur de la sécurité de Tullow Oil, Accra, 19 janvier 2012.

V. COOPERATION REGIONALE ET SOUTIEN INTERNATIONAL

La régionalisation de la piraterie et du brigandage maritime dans le golfe de Guinée met en lumière la nécessité d'une réponse collective. La vulnérabilité des pays qui en sont victimes résulte de la faiblesse des institutions nationales, du manque de coopération ainsi que de l'absence, jusqu'à une période récente, d'implication des institutions régionales chargées des questions de paix et de sécurité. En raison de la nature de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée, qui se limite surtout aux eaux territoriales des Etats concernés, l'implication de ceux-ci reste primordiale, les acteurs extérieurs ne pouvant intervenir que dans les eaux internationales. Dans un tel contexte, la coopération régionale avec un appui international est la meilleure réponse possible. Cependant, cette coopération demeure encore insuffisante et elle manque d'une direction claire et cohérente.

A. UNE COOPERATION REGIONALE INEGALE

Si des avancées institutionnelles et la mutualisation des moyens de lutte sont réelles au niveau de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), il n'en est pas de même au niveau de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Cedeao), où les luttes de pouvoir et la méfiance générale vis-à-vis du Nigéria freinent l'émergence d'une réponse régionale claire et ferme à l'insécurité maritime.

1. L'ébauche d'une stratégie en Afrique centrale

Conformément à son mandat en matière de paix et de sécurité,¹⁷³ la CEEAC a initié en octobre 2009 une stratégie de sécurisation du golfe de Guinée.¹⁷⁴ Celle-ci s'articule autour de deux éléments : la création d'un Centre de coordination régionale pour la sécurité maritime de l'Afrique

centrale (Cresmac) dont le rôle est de mettre en commun les compétences militaires et civiles des pays membres, et la mise en place d'une « synergie » avec la Commission du golfe de Guinée et la Cedeao.¹⁷⁵ La stratégie de la CEEAC vise six objectifs : échange et gestion de l'information ; surveillance commune de l'espace maritime ; harmonisation des actions en mer ; institution d'une taxe maritime régionale ; acquisition d'équipements communs et institutionnalisation d'une conférence maritime périodique. Le Cresmac a été implanté à Pointe-Noire en République du Congo et son financement doit provenir d'une taxe maritime régionale dont les modalités restent encore à déterminer ainsi que des contributions budgétaires des pays membres.

En raison de l'immensité de la mer à protéger, la CEEAC a divisé son espace en trois zones géographiques, A, B et D, allant de l'Angola au domaine maritime camerounais frontalier du Nigéria.¹⁷⁶ La zone D, qui couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et-Principe, est la plus en proie à l'insécurité maritime. En mai 2009, les principaux pays concernés ont signé un accord relatif à la surveillance maritime de cette zone. Cet accord a été suivi du démarrage de patrouilles conjointes et de l'adoption d'un premier plan dénommé Secmar 1 suivi d'un Secmar 2.

Selon la CEEAC, les plans Secmar ont permis de procéder à un inventaire des moyens navals des Etats membres, mais surtout à la mise en place d'un centre multinational de coordination à Douala qui fait la liaison entre les stations de radars des pays impliqués et leurs centres opérationnels de marine.¹⁷⁷ A long terme, les plans Secmar visent l'ouverture des eaux territoriales aux navires des pays participants (mouillage, droit de poursuite ou d'usage d'armes contre les pirates) ainsi que la mise en œuvre d'opérations conjointes impliquant des partenaires internationaux.¹⁷⁸

¹⁷³ L'Acte constitutif de l'Union africaine (UA) énonce que l'un des objectifs de l'organisation est de « coordonner et harmoniser les politiques entre les Communautés économiques régionales (CER) existantes et futures en vue de la réalisation graduelle des objectifs de l'Union ». Il existe au sein de l'UA un principe informel de subsidiarité en vertu duquel celle-ci devrait céder le pas aux CER lorsque son expertise n'est pas nécessaire. En Afrique centrale, la CEEAC est censée apporter sa contribution à l'architecture continentale de paix et de sécurité, notamment en créant l'une des cinq brigades de la future force de maintien de la paix de l'UA en gestation depuis 2002. Voir l'article 3 de l'Acte constitutif de l'UA, 11 juillet 2001 et le rapport de Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité : l'Afrique centrale*, op. cit.

¹⁷⁴ Sur l'histoire de cette initiative sous-régionale de sécurité, voir *ibid.*, p. 15-16.

¹⁷⁵ Voir le « Protocole sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la Communauté économique des Etats de l'Afrique occidentale », CEEAC, Kinshasa, 24 octobre 2009.

¹⁷⁶ Voir annexe C.

¹⁷⁷ Entretien de Crisis Group, expert du golfe de Guinée de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

¹⁷⁸ Il s'agit des opérations dites « Obangame Express » organisée par le Commandement Afrique de l'armée américaine (Africom). Ces opérations font partie de l'African Partnership Station (APS) de l'Africom. Le Nigéria, la France, la Belgique et l'Espagne participent également à ces opérations qui prennent la forme d'exercice de simulation de situations d'urgence : prise d'otage, poursuite de trafiquants d'armes et de drogues, sécurisation de plateformes pétrolières, etc. Le dernier exercice a eu lieu en février 2012.

Les opérations prévues dans le cadre de la sécurisation de la zone D prévoient également la collaboration entre les marines. Cependant, les capacités d'action de celles-ci restent encore très limitées. L'ensemble des quatre pays de la zone D ne disposent que de quatre patrouilleurs¹⁷⁹ alors que la mission Corymbe déployée par la France dispose à elle seule d'un nombre équivalent de bâtiments.¹⁸⁰ Les patrouilles conjointes, la surveillance et le droit de poursuite entre les Etats membres impliquent également une plus grande complémentarité des moyens navals et aériens de contrôle dans le golfe de Guinée et la création d'une école de formation régionale.

2. L'Afrique de l'Ouest en plein rattrapage

En matière de coopération maritime, la Cedeao accuse un retard important par rapport à la CEEAC. Le développement soudain de la piraterie au large du Bénin en 2011 a été un rappel à la réalité. Il a démontré que l'insécurité maritime ne se limite pas au Nigéria mais touche également d'autres Etats membres.

Avec le soutien de partenaires internationaux, en particulier le Royaume-Uni, la Commission de la Cedeao fait ses premiers pas afin de stimuler et d'harmoniser les politiques maritimes de ses membres.¹⁸¹ Son tout nouveau bureau de la sécurité maritime travaille sur une stratégie qui souligne la nécessité pour ses Etats membres de « s'engager dans une approche intégrée de gouvernance des affaires maritimes ». ¹⁸² Fait encourageant, elle met l'accent sur le partage d'information continu et la nécessité d'améliorer la gouvernance du secteur des hydrocarbures pour préve-

nir les conflits. Imitant le modèle de la CEEAC, la Cedeao prévoit la délimitation de trois zones opérationnelles dotées chacune d'un centre de coordination propre. L'annonce de la création de la « zone E » a été faite début septembre 2012 à Lomé.¹⁸³ Cette zone pilote – appelée « zone laboratoire » – concerne le Nigéria, le Bénin, le Togo et le Niger, et devrait précéder la mise en place des zones F et G. Le plan envisage la mise en commun des ressources par les pays de chaque zone et une prise en charge collective de la sécurité maritime.¹⁸⁴

La coopération en matière de gouvernance maritime en Afrique de l'Ouest est limitée par certains facteurs, qui empêchent une intégration régionale économique et politique plus approfondie. Les dirigeants ouest-africains désirent préserver leurs prérogatives de souveraineté. Les Etats plus faibles craignent qu'une éventuelle concession de souveraineté en faveur de l'intégration régionale ne profite à des voisins plus puissants, en particulier le Nigéria, hégémon régional. Les nombreux conflits qu'a connus l'Afrique de l'Ouest, et notamment ceux ayant propagé l'insécurité au-delà des frontières, illustrent la nécessité d'une intégration régionale au niveau sécuritaire, mais incitent également les Etats à se tenir éloignés des problèmes de leurs voisins par peur d'être contaminés.

Les relations tendues entre certains voisins handicapent l'échange d'information. Le différend sur la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire rend la coopération en matière de gouvernance maritime particulièrement ardue. Les Etats côtiers, certains colonisés par la France, d'autres par la Grande-Bretagne, ont des langues de travail, des systèmes bureaucratiques et des cultures différentes qui entravent la communication et la confiance entre les élites, et ce même si des groupes ethniques identiques vivent de part et d'autre de la frontière. Les marines disposant de davantage de navires, et donc d'une plus grande capacité à intervenir en mer que les autorités civiles, elles tendent à prendre l'initiative sur les questions maritimes. De ce fait, quand il ne s'agit pas uniquement d'un manque d'interopérabilité entre systèmes de communication, une culture militaire de confidentialité entrave l'échange d'information entre Etats.¹⁸⁵

¹⁷⁹ Entretien de Crisis Group, expert du golfe de Guinée de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

¹⁸⁰ Depuis 1990, la France maintient une présence permanente dans le golfe de Guinée, dans le cadre d'une mission baptisée Corymbe et dont l'objectif est double : entretenir une coopération avec les pays de la région, notamment ceux avec lesquels Paris a signé des accords de défense, et défendre les intérêts économiques de la France (notamment à travers ses compagnies pétrolières). Entretien de Crisis Group, conseiller militaire français au sein de la marine gabonaise, Libreville, 21 janvier 2012.

¹⁸¹ Le Royaume-Uni finance un poste d'officier à la sécurité maritime de la Cedeao pendant deux ans. Un officier de la marine nigérienne a pris cette fonction en novembre 2011. Le Royaume-Uni a également financé un séminaire sur la sécurité maritime de la Cedeao début 2012. Entretien de Crisis Group, diplomate britannique, Abuja, 9 février 2012.

¹⁸² Les dix secteurs stratégiques du plan d'action sont : connaissance du domaine maritime ; sécurité maritime ; sûreté maritime ; questions environnementales ; établissement d'un cadre de gouvernance maritime ; réseau de surveillance maritime ; réseau d'information ; éducation, formation et développement maritimes ; recherche maritime ; et autres questions d'ordre maritime. « A draft ECOWAS integrated maritime strategy », document obtenu par Crisis Group, mi-mars 2012.

¹⁸³ Voir « Côte ouest-africaine : vers la création d'une zone pilote de sécurité maritime », Afriquejet, 2 septembre 2012.

¹⁸⁴ Entretien de Crisis Group, officier de la sécurité maritime de la Cedeao, Abuja, 9 février 2012.

¹⁸⁵ L'impréparation de certaines marines voisines à communiquer l'une avec l'autre a été illustrée en novembre 2011. D'après un diplomate, la marine ghanéenne a reçu un appel de détresse d'une barge pétrolière en feu au large des côtes du Bénin, et a voulu en aviser la marine togolaise. Elle n'avait pas le bon numéro de téléphone et a dû appeler la tour de contrôle de l'aéroport de Lomé, qui a par la suite informé la marine togolaise. Entretien de Crisis Group, diplomate, Lomé, 25 janvier 2012.

La Cedeao devrait offrir un forum institutionnel au sein duquel les Etats membres peuvent trouver des solutions à certains de ces problèmes. Elle a toutefois ses propres limites. La Commission de la Cedeao, en tant que secrétariat intergouvernemental, a très peu d'influence sur la formulation des politiques et les pratiques maritimes de ses membres. Sa proposition de stratégie n'est guère plus qu'une « série de recommandations et de principes communs » dont les membres peuvent s'inspirer.¹⁸⁶ Avec les initiatives bilatérales et trilatérales en cours pour combattre la piraterie, les chefs d'Etat peuvent craindre qu'en élevant la réponse au niveau régional, l'aide internationale supplémentaire ne soit redirigée vers la Cedeao.¹⁸⁷ Mais, de leur côté, conscients qu'atteindre un consensus à l'échelle régionale risque de prendre du temps, les donateurs doutent de l'utilité de la Cedeao à court ou moyen terme.¹⁸⁸

B. UNE COOPERATION INTERREGIONALE NAISSANTE

Les dispositions institutionnelles en faveur de la coopération maritime interrégionale ont du mal à se concrétiser. Afin d'assurer un service de transport maritime rentable, sécurisé et peu polluant, l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre (OMAOC) a été créée en 1975 – d'abord en tant que Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre sur les transports maritimes (CMEAOC), puis institutionnalisée en 1999.¹⁸⁹ Elle collabore depuis 2003 avec l'Organisation maritime internationale (OMI) pour développer un « réseau intégré de garde-côtes » favorisant la coordination régionale. Pilotée principalement par les ministres des Transports, l'OMAOC a été incapable de concrétiser son projet, ces derniers étant généralement moins influents que les responsables militaires, qui résistent à la création de garde-côtes par crainte de voir leurs responsabilités et leur budget diminuer. La tentative de l'organisation d'établir une banque maritime régionale de développement au Nigéria a également été paralysée par le manque de volonté de la part des Etats membres de mobiliser le capital de départ.¹⁹⁰

Pour sa part, la Commission du golfe de Guinée (CGG) créée en 1999 vise l'harmonisation des politiques des Etats membres en matière de sécurité et de paix, de gestion du pétrole et des ressources naturelles, de transport et de libre

circulation des hommes et des biens. Son traité fondateur met l'accent sur les conflits ouverts ou latents à propos des ressources naturelles.¹⁹¹ Cependant, la Commission peine à dépasser les déclarations d'intention. Sa création avait notamment été retardée par le conflit de Bakassi opposant le Cameroun au Nigéria. La mise en place de ses structures est désormais bloquée par des tensions politiques. Le Cameroun était peu intéressé au départ par une institution qu'il soupçonnait de pouvoir être instrumentalisée par son voisin septentrional dans le cadre du règlement des conflits frontaliers. Les autres pays membres redoutent l'hégémonie du Nigéria et de l'Angola, puissances susceptibles d'influencer le partage des ressources en leur faveur. Le premier voudrait jouer le rôle de chef de file du golfe de Guinée, mais il se heurte à l'opposition feutrée des autres pays qui craignent cet encombrant partenaire.

Cependant, la proximité du Nigéria avec la zone D a rendu la collaboration entre la CEEAC et la Cedeao nécessaire, notamment dans le cas où des individus commettent des crimes au large des pays de la CEEAC et trouvent refuge dans les eaux nigérianes. En raison de la méfiance des autres pays vis-à-vis du Nigéria, la solution politique préconisée repose sur un dispositif associant non pas les Etats de la zone D avec Abuja,¹⁹² mais plutôt les trois ensembles régionaux que sont la CEEAC, la Cedeao et la Commission du golfe de Guinée. A ce titre, cette dernière vient d'organiser une réunion sur la sécurité et a affirmé son engagement en faveur d'une stratégie collective de paix, de sécurité et de développement pour la région.¹⁹³

L'avantage d'une telle configuration serait de neutraliser les velléités hégémoniques d'un pays de la région par les règles communautaires et de rendre immédiatement applicables les accords conclus entre les Etats composant les trois entités, notamment en matière de poursuite des criminels au-delà des frontières maritimes. Elle vise également à définir des modalités d'extradition ainsi qu'à faciliter les procédures judiciaires à l'encontre des bandits, quelle que soit leur nationalité. Cependant, jusqu'à présent, les discussions entre la Cedeao et la CEEAC n'ont pas abouti à la signature d'un cadre juridique et opérationnel de coopération.

¹⁸⁶ « A draft ECOWAS integrated maritime strategy », op. cit., p. 3.

¹⁸⁷ Entretien de Crisis Group, officier de la sécurité maritime de la Cedeao, Abuja, 9 février 2012.

¹⁸⁸ Entretiens de Crisis Group, représentants de bailleurs de fonds, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Abuja, janvier et février 2012.

¹⁸⁹ Voir le site internet de l'OMAOC : www.omaoc.org.

¹⁹⁰ « Regional maritime devt bank headquarters wasting away », *This Day*, 18 février 2012.

¹⁹¹ L'article 2 du Traité définit la Commission comme « un cadre de concertation [...] pour la coopération et le développement ainsi que pour la prévention, la gestion et le règlement des conflits liés à la délimitation des frontières et l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales et notamment en cas de chevauchement des zones économiques exclusives des Etats membres ».

¹⁹² Qui a déjà pris part aux exercices « Obangame Express ».

¹⁹³ Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le golfe de Guinée, Commission du golfe de Guinée, Luanda, 29 novembre 2012.

C. LE SOUTIEN INTERNATIONAL OU LE « DESORDRE ORGANISÉ »

En raison de l'intérêt stratégique du golfe de Guinée, la détérioration récente de la situation sécuritaire a provoqué une augmentation rapide du soutien des partenaires extérieurs. A travers une pléthore d'initiatives, les donateurs traditionnels, en particulier les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France, de même que des partenaires émergents tels que la Chine ou le Brésil, ont démontré leur volonté de soutenir les pays de la région face à la violence maritime.¹⁹⁴ Mais tous ces partenaires ne favorisent pas une approche adéquate et le manque de coordination sape les bonnes intentions.

Le soutien extérieur prend souvent la forme de renforcement des capacités des forces navales (formation, équipement, navires) afin d'améliorer leur connaissance du domaine maritime ainsi que leur capacité de dissuasion et de réaction rapide face aux attaques. Le Nigéria a refusé d'héberger une base de l'Africom, mais la marine américaine rend régulièrement visite à ses homologues nigériens afin de dispenser des formations à travers son programme Africa Partnership Station. Depuis 2007, les Etats-Unis ont œuvré à l'amélioration du système nigérien de surveillance « Regional Maritime Awareness Capability » (RMAC) en l'aidant à installer des radars, des équipements de radio et des systèmes d'identification automatique (SIA) le long des côtes. Les Etats-Unis ont également donné au moins cinq navires, dont récemment l'ancien U.S. Coast Guard Cutter Chase, devenu le NNS Thunder en février 2012.¹⁹⁵ Ils soutiennent aussi les exercices de sécurité maritime, comme récemment l'opération Hors Pour suite qui concernait les marines du Togo et du Bénin.¹⁹⁶

La France offre un soutien bilatéral à ses anciennes colonies, y compris à travers l'envoi de conseillers auprès des états-majors. Elle a également lancé à la mi-2011 un projet d'une durée de trois ans afin d'épauler le Bénin, le Togo et le Ghana à définir des stratégies sécuritaires maritimes, former civils et militaires et améliorer la coordination entre les trois voisins. Dénommé Asecmar (Appui au renforcement du secteur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée), ce projet a été par la suite élargi afin d'inclure le

Nigéria, la Côte d'Ivoire et la Guinée.¹⁹⁷ Il vise à renforcer la souveraineté des Etats en améliorant les capacités des différentes administrations nationales impliquées dans la sécurité intérieure et l'action de l'Etat en mer et en favorisant la coordination régionale.¹⁹⁸

En plus de ses aides bilatérales, le Royaume-Uni appuie le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), une association de compagnies pétrolières transportant des hydrocarbures par mer, pour établir un centre d'échange d'informations sur le commerce maritime (MTISC) au Ghana. Le centre récolte et partage des informations sur les incidents survenant dans tout le golfe de Guinée via un site internet sécurisé. Ce modèle de partenariat public-privé est calqué sur une expérience de gestion du transport maritime au large de la Somalie.¹⁹⁹ De son côté, en septembre 2011, la Chine a fait un don de 4 millions d'euros au Bénin pour l'achat d'un bateau de patrouille.²⁰⁰

Les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France ont tous trois tenté d'encourager une coopération plus étroite entre les Etats du golfe de Guinée. Les Etats-Unis ont organisé deux exercices multinationaux de formations navales appelés « Obangame Express » : un premier en mars 2011 à Douala, au Cameroun, et un second en février 2012 à Calabar, au Nigéria. Les navires américains et français stationnés dans le golfe de Guinée pour former les marines locales ont également un effet dissuasif sur la piraterie. Ils ont parfois prêté assistance à des navires attaqués par des pirates.²⁰¹

L'étude de la question par le Conseil de sécurité des Nations unies et le rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée de novembre 2011 ont permis d'attirer l'attention sur ce pro-

¹⁹⁷ La France finance le projet à hauteur de 800 000 euros. Entretien de Crisis Group, attaché de défense français, Lomé, 24 janvier 2012.

¹⁹⁸ Entretien de Crisis Group, responsable de la coordination de la lutte contre la piraterie, ministère français des Affaires étrangères, Paris, 9 mai 2012.

¹⁹⁹ Entretiens de Crisis Group, personnel de l'OCIMF, Londres, 20 décembre 2011.

²⁰⁰ « Nigerian, Benin navies capture pirates; to receive gunboats », DefenceWeb, 17 novembre 2011.

²⁰¹ Le 13 mars 2012, un navire de combat français a reçu une information du Bureau maritime international selon laquelle des pirates avaient attaqué un porte-conteneurs à 110 milles marins (environ 204 kilomètres) de Lagos et s'est porté à son secours. A leur arrivée, les marins français ont constaté que les assaillants étaient déjà repartis, mais ils ont tout de même escorté le porte-conteneurs jusqu'au port de Lagos. Le 22 mars, un navire de combat américain a prêté assistance à un tanker pourchassé par des pirates à environ 100 milles marins (environ 185 kilomètres) au sud-ouest de Bonny Island, au Nigéria. www.icc-ccs.org.

¹⁹⁴ La Chine a financé l'achat de navires, et le Brésil a participé à l'exercice multinational « Obangame Express 2012 » organisé par les Etats-Unis à Calabar, au Nigéria, en février 2012.

¹⁹⁵ Entretiens de Crisis Group, diplomates et attaché de défense américains, Lagos and Abuja, février 2012.

¹⁹⁶ « Les bases marines du Togo et du Bénin se préparent à faire face à la piraterie dans le golfe de Guinée », Afriquinfos, 19 septembre 2012.

blème.²⁰² L'ONU prévoit de fournir un appui technique aux Etats côtiers et aux sociétés de transport maritime à travers l'OMI et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC). Elle veut également contribuer à réunir des fonds et souhaite organiser un sommet au cours duquel l'ensemble des chefs d'Etats du golfe de Guinée devraient s'accorder sur une stratégie globale de lutte contre l'insécurité maritime.²⁰³ L'UE, en plus de ses nombreuses études en cours sur le golfe de Guinée, mène également dans plusieurs pays ouest-africains un programme de coopération portuaire (Seacop) visant à juguler le trafic de drogue en provenance de l'Amérique latine vers l'Europe en renforçant le contrôle maritime national et régional.²⁰⁴

Comme une variété d'acteurs agissent dans le cadre de projets multiples aux niveaux national et régional, le manque de communication et de coordination limite leur impact, risque d'engendrer des duplications de tâches, de focaliser trop d'attention sur certains aspects et de provoquer des incohérences entre les différentes approches des pays qui reçoivent de l'aide. Afin de bénéficier autant qu'ils le peuvent de l'intérêt renforcé des donateurs, les Etats côtiers ne divulguent pas leurs autres sources de soutien et les partenaires extérieurs reconnaissent que leurs efforts pourraient être mieux coordonnés.²⁰⁵

L'aide des nombreux acteurs internationaux rend difficile l'appropriation locale des stratégies et initiatives visant à améliorer la sécurité maritime.²⁰⁶ Ce problème affecte

davantage les plus petits Etats disposant d'une expérience moindre dans ce domaine. La perspective d'une aide conséquente pousse également les différents ministères, en situation financière précaire, à entrer en compétition pour l'obtention de nouvelles ressources.²⁰⁷ Cette situation nuit à la coopération entre les agences, confère à l'appui extérieur l'aspect d'un désordre organisé et entrave la progression vers une approche multisectorielle de la gouvernance maritime et de la sécurité.

La nécessité de renforcer les capacités des marines et des forces de police maritime ainsi que leur coordination est évidente. Mais en se focalisant sur l'aspect défense, la piraterie est perçue à tort comme un problème purement sécuritaire plutôt que comme une forme de crime organisé, symptôme d'un profond problème de gouvernance à terre qui provoque la répartition inégale des ressources, les inégalités économiques et la corruption. Quel que soit le degré de coordination et d'efficacité des services de sécurité, il ne sera pas suffisant pour régler un problème de gouvernance.

²⁰² En octobre 2011, alors que le Nigéria présidait le Conseil de sécurité de l'ONU, le président béninois Boni Yayi a écrit à tous les membres afin de s'assurer de l'adoption de la résolution 2018 sur la piraterie dans le golfe de Guinée. Le secrétaire général a envoyé une mission d'évaluation dans la région en novembre 2011 pour étudier la menace posée par la piraterie. Fin février 2012, le Conseil de sécurité, sous présidence togolaise, s'est réuni de nouveau sur la question et a adopté une seconde résolution. Voir la résolution du Conseil de sécurité 2018, S/RES/2018, 31 octobre 2011 ; « Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011) », S/2012/45, 19 janvier 2012 ; et la résolution du Conseil de sécurité 2039, S/RES/2039, 29 février 2012.

²⁰³ « Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée », op. cit., p. 9.

²⁰⁴ Entretien téléphonique de Crisis Group, officier militaire de l'UE, 16 janvier 2012. Voir « Réponses à long terme aux menaces pour la sécurité mondiale », Commission européenne, 2011, p. 12-13.

²⁰⁵ Certains partenaires ignorent ce que les autres font. Entretiens de Crisis Group, diplomates britanniques, français et américains, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Abuja, janvier-février 2012.

²⁰⁶ Le Nigéria ne veut pas d'une situation comme celle prévalant dans le golfe d'Aden où les puissances occidentales planifient et exécutent la réponse sécuritaire. Entretiens de Crisis Group, délégation nigérienne aux Nations unies, New York, 28 novembre 2011.

²⁰⁷ Entretiens de Crisis Group, représentants de donateurs, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Abuja, janvier-février 2012.

VI. DEPASSER L'APPROCHE SECURITAIRE

Comme l'indique le consensus pour organiser un sommet régional spécialement dédié à ce problème, combattre la piraterie constitue une priorité pour les Etats de la région, mais cela implique de s'attaquer aux causes profondes de la violence. Une meilleure gouvernance économique des industries opérant entièrement ou partiellement en mer, une stimulation du développement économique du littoral et un renforcement de l'application de la loi en mer requièrent une politique qui s'inscrit dans la durée mais ces trois éléments sont néanmoins indispensables. Les efforts doivent être concentrés sur le Nigéria, l'épicentre de la violence maritime, et particulièrement sur le delta du Niger où marginalisation économique, pauvreté, corruption et criminalité créent un terreau fertile pour la piraterie.

La violence dans le golfe de Guinée a atteint un tel niveau parce que les pays affectés ont négligé ou ignoré leur espace maritime. Ils ne doivent dorénavant plus limiter leur vision du territoire étatique aux frontières terrestres et assumer le contrôle de leur zone économique exclusive (ZEE) définie par les 200 milles marins.

Dans leurs pays respectifs, les chefs d'Etat doivent prendre les devants et lancer une réponse stratégique, multi-sectorielle et globale, s'attaquant à la fois aux manifestations et aux racines de la criminalité maritime. Ils devraient créer et présider un comité interministériel sur les affaires maritimes qui développe et met en œuvre une stratégie de sécurité maritime nationale. Ce comité devrait réunir au moins les ministres des Affaires sociales, des Affaires étrangères, de la Défense, de l'Intérieur, des Transports, du Travail, de l'Economie, de la Pêche, de l'Environnement et des Ressources naturelles. Il permettra de renforcer la coordination entre les agences et les ministères aux niveaux politique et opérationnel.

Par ailleurs, la piraterie doit être perçue non pas comme un simple problème sécuritaire, mais comme une forme de crime organisé transnational. Les Etats du golfe de Guinée doivent travailler avec le secteur privé afin de réduire les risques pour le transport, mener de véritables enquêtes et poursuivre en justice les gangs de pirates. La nature transnationale du crime requiert une étroite coopération bilatérale, régionale et interrégionale. Des stratégies sécuritaires maritimes régionales doivent guider les acteurs nationaux et établir les bases d'un soutien international coordonné.

A. S'ATTAQUER AUX RACINES DU PROBLEME PAR DES REFORMES DE LONG TERME

La violence dans le golfe de Guinée est le symptôme d'un problème de gouvernance profond et complexe. Les Etats de la région ont été incapables de réguler les industries opérant entièrement ou partiellement en mer, garantir le bien-être socioéconomique des communautés côtières et faire appliquer la loi dans les eaux territoriales et internationales. Ces échecs ont créé des incitations et des opportunités pour les pirates. S'attaquer à ces causes profondes requiert donc des réformes qui s'inscrivent dans la durée et concernent trois domaines étroitement liés : la gouvernance économique, le développement et l'application de la loi en mer.

1. Améliorer la gouvernance économique

La mauvaise gouvernance du secteur des hydrocarbures et de l'industrie du transport maritime a permis l'essor du commerce illégal de brut et de pétrole raffiné. Elle a également permis à une élite de s'enrichir, souvent par la corruption, pendant que la majorité de la population vit dans la pauvreté. Cette inégalité est une cause majeure de la criminalité le long des côtes et, selon la Commission du golfe de Guinée, « il y a une relation entre le vol des hydrocarbures et l'augmentation des attaques de pirates violents dans la région ».²⁰⁸ Toute stratégie de sécurité maritime devrait avoir deux objectifs : l'élimination des opportunités de corruption et la redistribution des revenus pétroliers. Le Nigéria, d'où la majorité du pétrole et du carburant détournés provient, est au cœur du problème, mais la régulation devra également être renforcée dans les autres pays producteurs et consommateurs afin de réduire les possibilités de revente et de raffinage des produits volés. A l'instar du Nigéria, qui tente d'assainir son secteur pétrolier, les autres pays devraient former une commission d'enquête sur leur marché pétrolier national et effectuer des contrôles sur la provenance du carburant afin d'identifier les filières de contrebande et les opérateurs économiques malhonnêtes.

La Commission contre les crimes économiques et financiers du Nigéria²⁰⁹ vient d'entamer l'assainissement du secteur de la distribution en procédant à des arrestations, mais l'étendue de la corruption et de la mauvaise gestion dans le secteur pétrolier exige une restructuration complète. L'Assemblée nationale devrait finaliser et adopter une loi sur l'industrie pétrolière (Petroleum Industry Bill) et mettre en œuvre les recommandations issues de l'audit

²⁰⁸ Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le golfe de Guinée, op. cit., article 14, p. 3.

²⁰⁹ Pour plus d'informations sur cette commission, voir www.efcnigeria.org.

de la Société pétrolière nationale nigérienne (NNPC) mené par KPMG en 2010.²¹⁰ Compte tenu de l'opposition des Nigériens à une éventuelle suppression des subventions sur le carburant, le gouvernement devrait procéder de manière progressive en rendant publique une stratégie claire de réinvestissement des économies réalisées et des avoirs saisis dans des projets de développement à forte popularité et visibilité.

2. Stimuler le développement du littoral

La pauvreté et le manque de moyens de subsistance poussent les populations du littoral à basculer dans la criminalité. Si les besoins les plus pressants se font sentir dans le delta du Niger où une culture criminelle est profondément ancrée, des mesures doivent améliorer les conditions de vie et créer des emplois le long des côtes dans l'ensemble des Etats concernés. Cela requiert des investissements dans des secteurs favorisant la croissance économique et le développement tels que les routes, l'électricité, l'accès à l'eau, la santé et l'éducation. Afin de profiter à la fois aux communautés côtières et aux finances publiques, les Etats devraient mettre le renforcement du secteur maritime au cœur de leurs stratégies nationales de développement. Le potentiel de ce secteur dans le golfe de Guinée, comme dans la majeure partie de l'Afrique, demeure largement inexploité.²¹¹

Les Etats du golfe de Guinée doivent stimuler la pêche artisanale et commerciale. La pêche artisanale emploie des milliers de personnes le long des côtes et représente la source principale de protéines pour les communautés du littoral, jouant ainsi un rôle crucial en matière de sécurité alimentaire. Les gouvernements doivent s'assurer que la pêche profite aux plus vulnérables, menacés par le déclin des quantités de poissons et l'exploitation des hydrocarbures qui limite l'accès à certaines zones. Il s'agit d'empêcher les pêcheurs commerciaux, locaux comme étrangers, d'empiéter sur les zones réservées à la pêche artisanale situées à proximité du littoral. Les gouvernements devraient favoriser la confiance et la communication entre les autorités et les habitants afin de mieux cerner les défis auxquels font face ces derniers et adopter des mesures

adaptées.²¹² Afin de soutenir l'industrie de la pêche commerciale et favoriser les exportations, les Etats devraient promouvoir l'entrepreneuriat local chargé de la transformation du poisson à des fins de consommation, en conformité avec les normes internationales.

Les Etats riverains et les compagnies pétrolières et gazières doivent s'assurer que l'extraction des ressources naturelles bénéficie directement aux communautés locales à travers la création d'emplois, d'infrastructures et de programmes sociaux. Dans le delta du Niger, la création d'emplois durables est la seule solution pour éviter que les anciens combattants ayant bénéficié du programme d'amnistie ne basculent à nouveau dans la criminalité. Ces derniers, ainsi que les jeunes chômeurs, devraient recevoir des formations professionnelles qualifiantes liées aux besoins du marché du travail et organisées par les gouvernements et les compagnies pétrolières.

3. Renforcer l'application de la loi en mer

Une application défaillante de la loi dans le golfe de Guinée a permis la contrebande de pétrole, d'armes et de drogues, le trafic humain et la pêche illégale, et créé un environnement propice à la criminalité. Afin de restreindre ces activités, les stratégies de sécurité maritimes des Etats du golfe doivent faire du renforcement et de la professionnalisation des forces navales et de sécurité, des autorités portuaires et des agences d'administration maritime une priorité. En partenariat avec les donateurs, les Etats doivent renforcer les capacités de ces organes étatiques à travers un recrutement transparent, la formation (notamment dans les universités maritimes régionales à Accra et Abidjan) et l'équipement en matériel de haute technologie. La direction de ces agences doit maintenir une politique de tolérance zéro en matière de corruption.

Au Nigéria, la Commission contre les crimes économiques et financiers devrait créer une unité spéciale pour enquêter sur la corruption dans le secteur maritime. L'industrie du transport, la société civile et les partenaires étrangers devraient également surveiller étroitement le rôle présumé croissant des sociétés de sécurité dans leur soutien à la marine et à la NIMASA.

Afin d'étendre la règle de droit en mer, tous les Etats doivent développer une connaissance complète du secteur maritime. Les Etats côtiers doivent améliorer la surveillance de leur zone économique exclusive pour repérer rapidement les activités illicites et les dangers. Chaque pays devrait faire du développement de son propre système na-

²¹⁰ Le gouvernement a présenté le projet de loi sur l'industrie pétrolière à l'Assemblée nationale en 2008. Il est destiné à remplacer une législation obsolète, datant surtout des années 1960 et 1970, et réformer de façon globale le secteur pétrolier. Menacés par le projet de loi, certains intérêts particuliers du secteur pétrolier nigérien ont retardé son adoption.

²¹¹ Voir Mthuli Ncube and Michael Lyon Baker, « Beyond pirates and drugs: unlocking Africa's maritime potential and economic development », *Africa Security Review*, vol. 20, no. 1 (mars 2011), p. 60-69.

²¹² Pour une étude de cas approfondie des défis que présente la gestion de la pêche dans l'Ouest du Ghana et les politiques publiques adéquates, voir Finegold et al., « Western region fisheries sector review », World Fish Center, décembre 2010.

tional de surveillance une priorité afin que la marine, la police maritime, les autorités portuaires et les agences de l'administration maritime puissent identifier toutes les activités dans les eaux territoriales nationales. Au Nigéria, la marine et la Commission présidentielle sur la sécurité maritime (PICOMSS) devraient fusionner leurs systèmes de surveillance.

Des formations doivent être dispensées pour permettre aux membres de la marine et au personnel civil d'utiliser et d'entretenir ces équipements et d'analyser les informations qu'ils produisent, et pour former les opérateurs à identifier les embarcations pirates.²¹³ L'armée de l'air et la marine devraient contribuer au partage d'information.

Pour mettre fin au commerce illégal de carburant, les Etats du golfe devraient exiger que tous les tankers dans leur zone économique exclusive attestent de la provenance de leur cargaison et qu'ils s'approvisionnent en carburant auprès de fournisseurs accrédités. A ce titre, le gouvernement nigérian devrait également poursuivre sa collaboration avec les principales compagnies pétrolières afin d'évaluer la possibilité de déterminer l'origine du brut, permettant ainsi aux compagnies d'identifier le pétrole volé.²¹⁴

Afin de limiter les possibilités pour les pirates de mener des opérations de reconnaissance, les autorités portuaires et les agences maritimes devraient contrôler minutieusement le passage des petites embarcations faisant la navette entre les navires et le rivage pour transporter le personnel, de l'équipement ou pour vendre des biens. Afin de réduire les incitations et les occasions de commettre des actes de piraterie et sauvegarder les moyens de subsistance des communautés vivant de la pêche, les marines et les administrations civiles des Etats du golfe ainsi que les partenaires internationaux doivent intensifier leurs efforts pour mettre fin à la pêche illégale. Cela implique l'usage de technologies de pointe ainsi que l'aide des pêcheurs artisanaux pour localiser et appréhender les bateaux de pêche étrangers en situation irrégulière. Les auteurs d'infraction devraient être poursuivis dans le pays où ils ont été arrêtés ou être extradés pour être jugés dans leur pays d'origine.

²¹³ Les autorités seront plus à même d'identifier les comportements suspects si elles connaissent les règles et pratiques en matière de transport maritime et de pêche. Entretien de Crisis Group, expert maritime, Regional Maritime University, Accra, 2 mars 2012.

²¹⁴ Voir le site internet de Legal Oil, www.legaloil.com. Les centres de recherche et les compagnies pétrolières ont tenté d'établir des méthodes pour déterminer l'origine du pétrole brut, mais aucune de leurs techniques ne s'est jusqu'ici révélée suffisamment fiable pour être utilisée à grande échelle. Judith Burdin Asuni, « Blood oil in the Niger Delta », Special Report 229, United States Institute for Peace, août 2009, p. 8-9.

B. AGIR CONTRE LA PIRATERIE SUR TERRE ET EN MER

L'expérience internationale en matière de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes démontre que prévenir les attaques contre les navires commerciaux n'est qu'une partie de la solution.²¹⁵ Endiguer de façon durable et définitive la piraterie requiert à la fois de dissuader et d'arrêter les groupes issus du crime organisé qui financent, orchestrent et exécutent ces attaques. Cela implique un travail approfondi de police et de renseignement, en mer et sur le continent.²¹⁶ Les Etats du golfe de Guinée sont plus capables que la Somalie d'œuvrer à leur sécurité et il leur incombe donc de jouer un rôle de premier plan dans le combat contre la piraterie.

1. Dissuader les pirates : un travail conjoint entre Etats et acteurs privés

Le défi le plus urgent pour les Etats riverains est de réduire le risque d'attaques pirates afin de permettre la poursuite de la circulation commerciale. Pour dissuader les attaques, les acteurs étatiques et les acteurs privés – compagnies pétrolières, de transport et de pêche – doivent travailler de manière complémentaire et en bonne intelligence. Les premiers doivent fournir une surveillance opérationnelle permanente de leur domaine maritime et les seconds doivent adopter des systèmes de défense de leurs navires.

Surveillance opérationnelle

Les forces navales doivent protéger autant que possible la circulation commerciale en dissuadant les assaillants potentiels par une présence visible en mer et en réagissant promptement en cas d'attaque. Elles devraient maintenir des patrouilles dans les zones d'ancrage et les eaux territoriales, particulièrement la nuit. Les actes de piraterie se déroulant de plus en plus loin des côtes, les marines devraient également patrouiller dans les eaux internationales lorsqu'elles disposent des navires adéquats. Des vols de reconnaissance réguliers devraient être effectués afin de dissuader les pirates. Marines et polices maritimes devraient être prêtes à réagir rapidement lorsque des attaques sont signalées. Cela requiert que les officiers soient à l'écoute des canaux d'urgence en permanence et que les procé-

²¹⁵ Voir annexe E.

²¹⁶ Les forces navales assurant la protection du golfe d'Aden ont récemment entrepris de s'attaquer aux bases pirates à terre. « EU navy, helicopters strike pirate supply center », Associated Press, 15 mai 2012. Le président de Djibouti a insisté sur le fait que les racines de la piraterie sont à terre : « La piraterie maritime au large de la Somalie ne peut être combattue qu'à partir de la terre et c'est la seule façon d'éradiquer cette menace globale », cité dans Hassan Djama Farah, « Djibouti : un hub anti-piraterie et un acteur principal de la médiation dans la crise somalienne », *Diplomatie*, no. 56 (mai-juin 2012), p. 45.

dures d'intervention soient bien préparées. Les marines devraient disposer de vedettes rapides toujours prêtes afin de répondre aux attaques près du littoral.

Les navires commerciaux peuvent aider les forces étatiques en communiquant fréquemment par radio avec la marine locale et les autorités portuaires, et en s'assurant que leur système d'identification automatique (SIA) est allumé en tout temps, permettant ainsi aux autorités à terre de surveiller leur passage. Ils devraient également signaler toute attaque, incident ou embarcation suspecte aux marines locales, aux autorités maritimes nationales et au Centre d'information sur la piraterie du BMI. Il s'agit de la seule façon pour les Etats concernés et la communauté internationale de prendre toute la mesure du problème et de mettre en place une réponse appropriée.

Les mesures dissuasives de l'industrie

Les armateurs devraient prendre des mesures afin de protéger leurs navires, comme par exemple, conformément aux recommandations de l'industrie du transport maritime, la garde permanente, l'éclairage du pont, l'installation de fil barbelé autour du navire et la création d'une pièce ou d'une citadelle sécurisée où l'équipage peut se réfugier en cas d'abordage par des pirates. Les navires entrant au port ou venant s'amarrer devraient demeurer au moins à 50 milles marins (93 kilomètres) au large des côtes jusqu'à ce qu'un pilote et un poste d'amarrage soient disponibles. L'OMI, en consultation avec l'industrie du transport et les forces navales, devrait définir les « meilleures pratiques » et un code de conduite adaptés aux menaces du golfe de Guinée. En attendant, l'industrie devrait se référer au Best Management Practices 4 (BMP 4), un manuel de lutte contre la piraterie au large de la Somalie.²¹⁷

Les marins ne devraient pas détenir d'armes, mais si possible, comme au Bénin et au Togo, les armateurs devraient embaucher du personnel armé de la marine afin de monter la garde à bord. Malgré le risque de course à l'armement entre pirates et sociétés de sécurité, les Etats-Unis et l'Otan estiment que le recours à des gardes armés privés par les navires transitant dans le golfe d'Aden a été un facteur crucial dans la diminution des détournements en 2011.²¹⁸ Le Royaume-Uni a récemment modifié sa politique afin de permettre aux navires battant pavillon britannique au large de la Somalie de transporter des gardes armés.²¹⁹ L'OMI

n'a pas pris position, laissant aux Etats concernés le soin de décider, en consultation avec les armateurs.²²⁰

L'apparent succès du recours aux gardes armés privés au large de la Corne de l'Afrique est susceptible d'encourager les Etats du golfe de Guinée et les propriétaires de navires, les affréteurs et les capitaines y opérant à envisager sérieusement cette option.²²¹ Cependant, celle-ci doit être une solution de dernier recours, en raison du risque d'escalade de la violence provoquée par une hausse du nombre d'armes en mer et du flou autour de la légalité de la présence de personnel armé dans les eaux territoriales. Afin d'atténuer les risques, l'OMI devrait, en consultation avec les industries du transport et de la sécurité maritime, mettre en place un système d'accréditation internationale attestant de l'expérience et de la fiabilité des sociétés de sécurité privées.²²²

2. Arrêter les pirates

Outre la protection du trafic maritime, les Etats du golfe devraient chercher activement à appréhender et emprisonner les auteurs d'actes de piraterie, qu'il s'agisse de petits groupes opportunistes effectuant des raids occasionnels près du rivage ou de réseaux criminels transnationaux capables de mener des opérations de détournement sophistiquées. Les marines, les polices maritimes, les diverses agences de maintien de l'ordre et le système judiciaire doivent établir des relations de travail coopératives afin d'emprisonner ces criminels. L'expérience somalienne a démontré le rôle crucial de la coordination entre Etats et entre acteurs militaires et de l'industrie et du partage d'information entre tous les acteurs concernés. Dans chaque Etat du golfe, une force interservices contre la piraterie, comprenant au moins le renseignement naval et la police,

haut risque au large de la Somalie. Le 6 décembre, le ministère des Transports a publié une circulaire en ce sens. « Change in UK policy on employing armed guards to protect against Somali piracy », communiqué de presse, ministère des Transports britannique, 6 décembre 2011.

²²⁰ Voir « Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia », OMI, résolution A.1044 (27), 20 décembre 2011, p. 5.

²²¹ Le Nigéria prend des mesures afin d'intégrer les dispositions du droit international nécessaires afin de permettre le transport de gardes armés dans ses eaux. « FG moves to improve maritime security », *Daily Times*, 13 avril 2012.

²²² Le Royaume-Uni œuvre à mettre en place son propre système d'accréditation pour les compagnies de sécurité maritime basées au Royaume-Uni et celles travaillant sur des navires battant pavillon britannique. Plusieurs associations de l'industrie de la sécurité maritime développent également leur propre système. Le système soutenu par l'OMI est néanmoins nécessaire afin d'établir une norme internationale. Courriels de Crisis Group, expert du ministère des Affaires étrangères britannique, 14 mai 2012.

²¹⁷ Ce manuel est disponible à l'adresse suivante : www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf.

²¹⁸ « US sees armed guards as deterrents to EA piracy », *The East African*, 31 mars 2012. « Guards, razor wire help keep Somali pirates at bay – NATO », Reuters, 3 avril 2012.

²¹⁹ Le 30 octobre 2011, le Royaume-Uni a annoncé un revirement de sa politique interdisant aux navires battant pavillon britannique de transporter des gardes armés privés dans la zone à

devrait être établie. Puisque les pirates traversent librement les frontières, les Etats se doivent de coopérer.

Les enquêtes menées sur terre et en mer devraient viser à découvrir les bases des pirates, les caches de bateaux, d'armes et de moyens de communication. Elles devraient identifier les sources d'équipement, de financement et de renseignement. Afin de récolter autant d'informations que possible, les enquêteurs devront établir des relations étroites avec l'ensemble des opérateurs maritimes : les compagnies pétrolières, de transport et de pêche, les agents maritimes, les sociétés de sécurité privées, et surtout les pêcheurs artisanaux. Ces derniers vivent et travaillent au sein des communautés du littoral et peuvent fournir de précieuses informations sur l'activité criminelle.

Dans le delta du Niger, les forces de sécurité devraient œuvrer en priorité au démantèlement des gangs de pirates et des réseaux du crime organisé qui détournent le pétrole des oléoducs pour le raffiner localement ou le vendre en mer. De ce fait, l'opération Pulo Shield menée par l'armée nigériane devrait travailler en étroite collaboration avec la Commission contre les crimes économiques et financiers afin d'identifier les cerveaux et les sources de financements des détournements et de la piraterie.²²³

Poursuivre et appréhender les pirates est essentiel afin de dissuader davantage d'individus de basculer dans la criminalité. Les Etats riverains devraient adhérer à tous les instruments juridiques internationaux pertinents afin de lutter contre la piraterie, dont la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM ou Convention de Montego Bay) de 1982 et le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Ces conventions devraient être intégrées dans le droit national. Il est également crucial que les Etats du golfe disposent des capacités juridiques nécessaires à la poursuite des pirates présumés.²²⁴ Ils devraient solliciter l'assistance de l'OMI et d'experts internationaux du droit de la mer pour créer ou mettre à jour leur législation anti-piraterie et former leurs magistrats. Enfin, ils devraient s'assurer que leurs forces navales, les forces de l'ordre et les composantes civiles soient tenues informées des nouvelles législations et qu'ils les appliquent en conséquence.

²²³ Sur les solutions aux nombreux problèmes du delta, voir les rapports de Crisis Group sur le sujet mentionnés à la note de bas de page 4.

²²⁴ Selon la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), tout Etat peut revendiquer juridiction afin de poursuivre les pirates présumés devant ses tribunaux nationaux, mais sa législation doit être conforme au droit international. Voir « Piracy off the coast of Somalia », comité des affaires étrangères de la Chambre des communes du Royaume Uni, 5 janvier 2012, p. 46.

C. POUR UNE COOPERATION EFFECTIVE ET EFFICACE

Renforcer la coopération maritime dans le golfe de Guinée comprend trois objectifs prioritaires : rendre rapidement opérationnelle la coopération au sein des institutions régionales (CEEAC et Cedeao), développer une véritable synergie interrégionale entre ces deux organisations et parvenir à une coordination plus efficace des appuis fournis par les puissances étrangères. La conférence internationale sur la piraterie dans cette région, dont la préparation est en cours, devrait se tenir le plus tôt possible en présence des chefs d'Etats concernés.

1. Faire de la région l'acteur de sa propre sécurité

La nature transnationale de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée fait de la coopération bilatérale, régionale et interrégionale un élément clé d'une réponse globale. Afin d'assurer une collaboration étroite entre les marines, les forces de l'ordre et les composantes civiles des Etats voisins, les présidents devraient tenir des pourparlers bilatéraux et signer des protocoles de coopération. Cette démonstration de volonté politique au plus haut niveau est essentielle afin d'assurer un échange d'information effectif. Ces discussions bilatérales sont également nécessaires concernant certains sujets sensibles touchant à la souveraineté des Etats, tels que le droit de poursuite d'un criminel dans les eaux territoriales voisines et les accords d'extradition.

La CEEAC et la Cedeao devraient être le fer de lance de cette collaboration régionale et interrégionale. La Commission du golfe de Guinée n'est ni efficace, ni suffisamment inclusive.²²⁵ L'initiative conjointe de l'OMAO et de l'OMI visant à mettre en place un réseau sous-régional intégré de surveillance du littoral semble achopper sur des obstacles insurmontables. La CEEAC et la Cedeao devraient néanmoins épouser les objectifs de l'organisation maritime et tenter de les atteindre à travers leurs propres stratégies régionales.²²⁶

En tant que forums au sein desquels les chefs d'Etat représentent la plus haute autorité, la Cedeao et la CEEAC sont en mesure de projeter les questions de sécurité mari-

²²⁵ Le Bénin et le Togo, ayant tous deux connu des attaques pirates dans leurs eaux, ne font pas partie de la Commission du golfe de Guinée. Le siège de cette dernière étant situé à Luan-da, elle est perçue comme étant sous influence angolaise.

²²⁶ Les objectifs du réseau sous-régional intégré de surveillance des côtes comprennent l'amélioration de la sécurité maritime, la sécurité et la protection environnementale, l'application de la loi et le développement économique. « Report of IMO/MOWCA meeting to progress the implementation of an integrated coast guard function network for west and central African countries, Accra, Ghana, 13-17 December 2010 », OMI, janvier 2011.

time dans la sphère politique. En rassemblant tous les Etats membres affectés par la violence maritime, riverains comme enclavés, elles offrent une opportunité de définir une vision commune pour combattre la criminalité en mer. Cette vision devrait se traduire par des projets concrets et des efforts coordonnés en matière de sécurité pour les zones particulièrement à risque. La coopération régionale est également nécessaire afin que les Etats, aux capacités variables, puissent mutualiser leurs ressources.²²⁷

Définir une vision commune

Tout en associant la Commission du golfe de Guinée, les deux organisations régionales devraient tenir de façon prioritaire le très attendu sommet des chefs d'Etat du golfe de Guinée. En amont de ce sommet, qui est en cours de préparation, les Etats membres de la Cedeao et la CEEAC devraient s'entendre sur deux documents clés à signer par les chefs d'Etats : le mémorandum d'entente entre la Cedeao et la CEEAC à l'appui de la sécurité maritime régionale dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et l'accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer les activités illicites dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centrale.²²⁸

La Cedeao devrait rapidement finaliser sa stratégie maritime qui comprend la démarcation des zones opérationnelles et un centre de coordination pour la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest. Comme pour la CEEAC, ce centre devrait permettre d'améliorer la connaissance du domaine maritime dans la partie occidentale du golfe de Guinée.

Une réflexion conjointe sur le financement de la sécurité maritime régionale devrait aussi être engagée par les deux organisations régionales. En Afrique centrale, les pays de la zone D, tous producteurs de pétrole, devraient prévoir un mécanisme de financement du plan Secmar autre que la contribution budgétaire des Etats dont le versement est

parfois irrégulier.²²⁹ Une solution alternative pourrait être la création d'une taxe sur les hydrocarbures exportés ou une taxe maritime régionale destinée à financer de façon permanente les opérations conjointes de sécurisation de l'espace maritime. Cette solution, qui a déjà été préconisée par les pays de la CEEAC, devrait être rapidement mise en œuvre afin de rendre le plan Secmar plus opérationnel, et elle pourrait aussi être envisagée par la Cedeao.

Coordonner les efforts sécuritaires pour des zones spéciales

L'opération Prosperity, bien qu'elle n'ait pas pu prévenir toutes les attaques pirates, a amélioré la sécurité dans les eaux béninoises. Vu la faiblesse des marines du Bénin et du Togo et les attaques récentes au large de Lomé, l'opération devrait être étendue aux eaux togolaises après un retour d'expérience. Elle devrait également être prolongée jusqu'à ce que les marines des deux pays puissent prendre seules le relais.

De même, le Nigéria et le Cameroun devraient renforcer sans attendre la sécurité et le maintien de l'ordre dans la zone transfrontalière. Les engagements récents pris au cours des commissions mixtes Cameroun-Nigéria constituent des étapes importantes, mais doivent désormais se concrétiser. En juillet 2011, les deux pays ont convenu de régler définitivement la question de la délimitation de leur frontière terrestre et maritime et de renforcer leur coopération contre les groupes armés et les réseaux criminels.

Mutualiser les ressources

Les plans Secmar de la CEEAC, par exemple, doivent s'accompagner de la création d'une école régionale de sécurité maritime afin d'améliorer et de mettre en commun la connaissance et la surveillance de l'espace maritime. A terme, cette école, qui devrait être située à Pointe-Noire pour bénéficier d'une synergie optimale avec le Cresmac, pourrait accueillir des ressortissants de l'ensemble des pays du golfe de Guinée.

De même, afin d'améliorer la surveillance et la diffusion rapide et efficace de l'information, les Etats de la CEEAC et de la Cedeao devraient envisager sérieusement la conversion du centre d'échange d'informations sur le commerce maritime (MTISC), en voie d'être établi au Ghana, en centre interrégional de partage d'information. Le MTISC utilise un mode de collecte d'information en provenance des Etats et de l'industrie qui a fait ses preuves au large de la Somalie.

²²⁷ En Asie du Sud-Est, le Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) a permis aux Etats plus puissants d'aider les Etats moins équipés grâce à des formations, la fourniture d'équipement et de technologie, permettant ainsi une diminution de la piraterie. Entretien de Crisis Group, responsable du BMI, Londres, 8 décembre 2011.

²²⁸ Les délégations de la CEEAC et de la Cedeao ont évoqué ces deux documents lors des deux rencontres conjointes tenues en Allemagne en juillet 2011 et au Bénin à la fin du mois de mars 2012. Lors de cette dernière, les délégations ont convenu de poursuivre les consultations internes avant de lancer le processus d'adoption. « Maritime Safety and Security in West and Central Africa, Executive Summary », résumé des questions soulevées lors du séminaire conjoint de la CEEAC et de la Cedeao sur la sûreté et la sécurité maritime tenu du 27 au 29 mars 2012 à Cotonou au Bénin, Centre d'études stratégiques de l'Afrique, avril 2012.

²²⁹ Sur les problèmes de financement de la CEEAC, lire le rapport de Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité (I) : l'Afrique centrale*, op. cit., p. 13.

2. Coordonner le soutien international

Les Etats du golfe de Guinée ne seront pas en mesure de surmonter les défis posés par l'insécurité maritime sans le soutien de partenaires internationaux. Pour rendre ce soutien plus efficace, les partenaires doivent aider les Etats du golfe à s'attaquer de front aux causes profondes de la violence maritime. De ce fait, les donateurs ne doivent pas se contenter d'une approche stricto sensu sécuritaire du problème mais ils doivent élargir leur stratégies de coopération afin d'inclure les notions de gouvernance économique, de développement, de sécurité et d'application de la loi, et d'impliquer tous les ministères et organismes concernés. Les Etats et donateurs doivent identifier ensemble les besoins en matière de renforcement des capacités et répartir les tâches en fonction de la volonté et des domaines d'expertise des bailleurs.

Pour s'attaquer aux causes profondes de la criminalité maritime, les donateurs devraient concentrer leurs efforts de développement sur le littoral, et particulièrement en faveur de la création d'emplois dans le delta du Niger. Les partenaires devraient aussi exiger une plus grande transparence dans l'industrie des hydrocarbures. Le Royaume-Uni et les Etats-Unis en particulier devraient faire pression sur le gouvernement nigérian afin qu'il adopte la loi sur l'industrie pétrolière (Petroleum Industry Bill) comme base d'une réforme de l'ensemble du secteur et qu'il investisse davantage dans les raffineries du pays. En complément, les donateurs devraient coopérer avec les pays de la région qui enquêtent sur certains opérateurs économiques dont les sociétés et les avoirs se trouvent dans l'hémisphère nord.

Tout en soutenant une réponse régionale globale contre la piraterie, les partenaires devraient insister auprès des Etats du golfe de Guinée sur le fait que la piraterie est une forme de crime organisé et que, par conséquent, le problème ne sera pas résolu par une simple augmentation de la présence militaire en mer. Leurs programmes d'appui à la sécurité maritime devraient ainsi être conçus comme le projet Asecmar, incluant une aide en formation et en équipement à l'ensemble des agences responsables de la régulation et du maintien de l'ordre dans ce domaine (les agences de l'administration maritime, les autorités portuaires, la marine et les forces de police maritime, ainsi que la magistrature).

L'ONUDC et Interpol devraient soutenir les Etats du golfe, le Nigéria en particulier, dans leur lutte contre les réseaux transnationaux du crime organisé. Ils devraient en particulier les conseiller et les assister dans le suivi des flux financiers. La cellule spécialisée dans la lutte anti-piraterie d'Interpol, la Maritime Piracy Task Force, qui travaille déjà à la collecte de preuves, à l'échange de données et au renforcement des capacités afin d'amener les pirates somaliens devant la justice, devrait étendre ses opérations au golfe de Guinée.

Afin de s'assurer qu'ils partagent la même vision, parlent d'une voix unifiée et fournissent un soutien coordonné, les partenaires internationaux devraient mettre en place un comité multinational des affaires maritimes pour chaque Etat récipiendaire et, en consultation avec ce dernier, déterminer comment rendre leurs efforts complémentaires pour éviter les redondances et les offres concurrentes de matériel ou de formation.

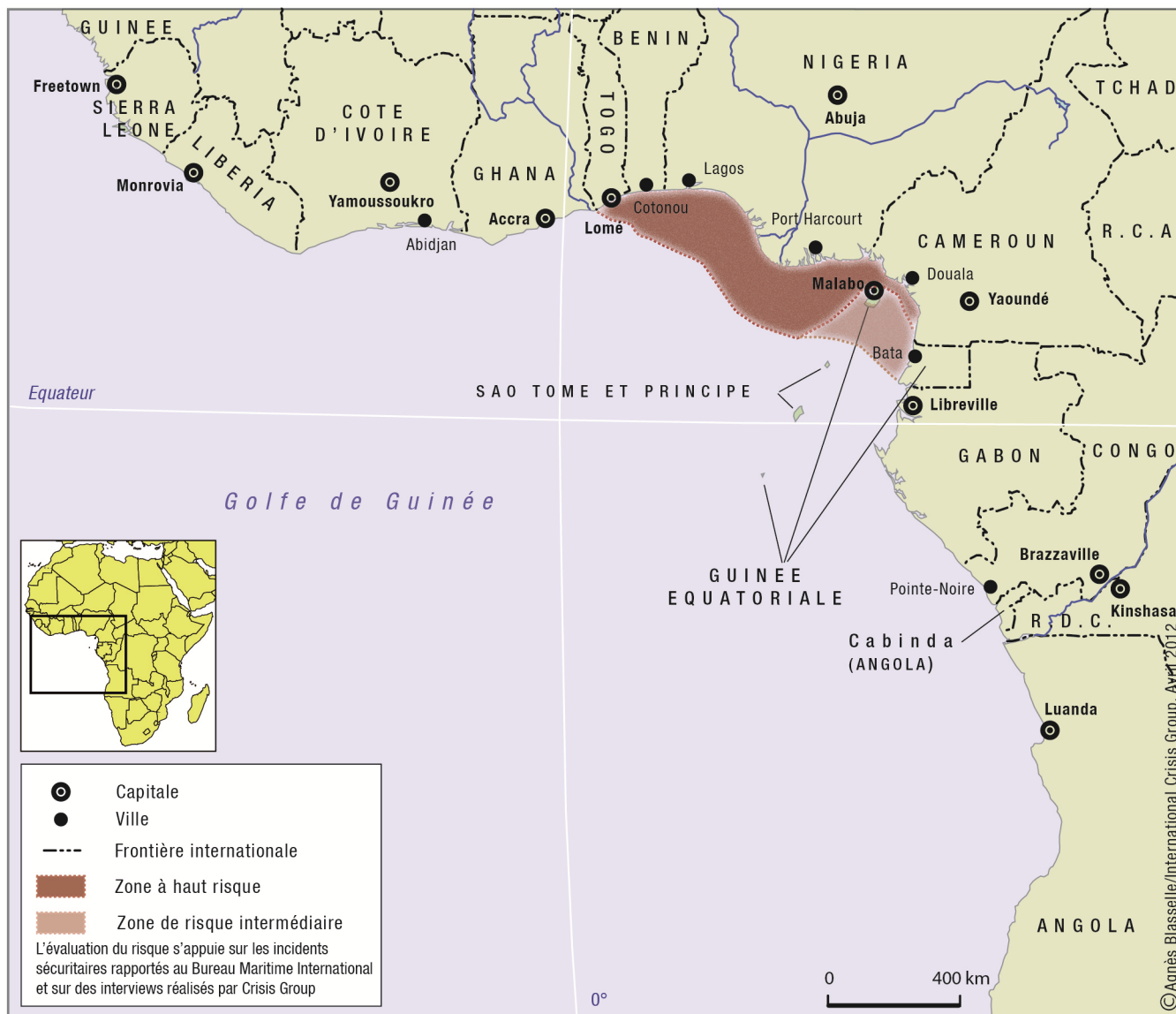
VII. CONCLUSION

Le golfe de Guinée gagne en importance stratégique à chaque nouvelle découverte de réserves d'hydrocarbures. Jusqu'ici, les pays de la région et les sociétés pétrolières ne se sont guère souciés des effets causés par la mauvaise gouvernance du secteur sur l'environnement social et économique. L'explosion récente de la violence maritime n'est que le résultat naturel de décennies de négligence, du malaise social et du désordre économique qui caractérisent le littoral nigérian. Atténuer le risque d'attaques pirates contre le transport maritime ne représente qu'une infime partie du défi auquel font face les Etats riverains et leurs partenaires internationaux. Ceux-ci devront reconnaître qu'à défaut de s'attaquer sérieusement aux causes profondes à terre et de mettre en œuvre des réformes de longue haleine, la piraterie continuera de sévir dans le golfe de Guinée pendant encore de nombreuses années.

Dakar/Nairobi/Bruxelles, 12 décembre 2012

ANNEXE A

CARTE DU GOLFE DE GUINÉE



ANNEXE B

CARTE DU DELTA DU NIGER



ANNEXE C

CARTE DES ZONES MARITIMES DE LA CEEAC



Cette carte illustre les trois zones maritimes au sein des eaux territoriales d'Afrique centrale – A, B et D – telles que délimitées par la CEEAC.²³⁰

²³⁰ Source : « Rôle des organisations régionales dans le maintien de la paix – Expérience de la CEEAC », présentation de la CEEAC.

ANNEXE D

CHRONOLOGIE – DELTA DU NIGER

1937 – Les colonisateurs britanniques débudent l'exploration pétrolière au Nigéria.

1956 – Shell découvre le premier gisement pétrolier nigérien dans ce qui est aujourd'hui l'état de Bayelsa, dans le delta du Niger.

1960 – Le Nigéria devient indépendant du Royaume-Uni.

1966 – Isaac Jasper Adaka Boro, le premier rebelle postcolonial du delta, mène sans succès une révolte de faible ampleur sous l'étendard de la « République populaire du delta du Niger ».

1971 – Le Nigéria devient membre de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) après avoir nationalisé l'industrie pétrolière par la création de la compagnie d'Etat, la Nigerian National Oil Corporation (NNOC).

1973 – Le choc pétrolier et, en conséquence, l'augmentation du prix du pétrole créent un boom économique. Les revenus pétroliers nigériens passent de 2,1 milliards de dollars en 1972 à 11,2 milliards en 1974. Depuis, l'économie du pays est largement dépendante des exportations pétrolières du delta du Niger.

1975 – Le gouvernement fédéral augmente ses parts de 50 à 80 pour cent dans le domaine des ressources naturelles. Les gouvernements suivants poursuivent cette politique de centralisation des revenus pétroliers, la part du gouvernement fédéral atteignant 97 pour cent dans les années 1990.

1979 – Le président Obasanjo émet le Land Use Decree stipulant que toutes les ressources minérales du sous-sol, incluant le pétrole, sont la propriété de tous les Nigériens, et non pas uniquement des autochtones.

1989 – La première guerre du Golfe entraîne une nouvelle hausse des revenus pétroliers nigériens, réaffirmant l'importance stratégique du delta du Niger.

1990 – L'écrivain et homme d'affaires Ken Saro-Wiwa est à l'origine de la création du Mouvement pour la survie du peuple Ogoni (MOSOP) qui adopte une déclaration des droits et libertés appelant à l'autonomie politique.

1993 – Les actions du MOSOP poussent Shell à cesser sa production pétrolière à Ogoni en raison de l'intimidation envers ses employés. Le gouvernement fédéral met sur pied la Rivers State Internal Security Task Force Unit et lance une vague de répression contre les dissidents d'Ogoni.

1995 – Un tribunal militaire spécial poursuit seize membres du MOSOP pour le meurtre de quatre chefs de faction. Neuf, dont Saro-Wiwa, sont déclarés coupables et exécutés. Human Rights Watch déclare que les procédures ont violé de façon flagrante les normes internationales en matière de droit à un procès juste et équitable.

2001 – La Commission de développement du delta du Niger (NDDC) est mise sur pied afin d'atténuer les problèmes écologiques et de développement auxquels font face les communautés des régions productrices de pétrole.

août 2003 – L'opération Restore Hope, menée par la Joint Task Force (JTF), est officiellement lancée dans le delta du Niger. Elle est formée de membres issus de l'armée, de la marine, de l'armée de l'air, de la police, de la police mobile et des services de sécurité et a pour but de mettre fin aux violences, sécuriser les installations pétrolières et neutraliser les menaces contre l'industrie pétrolière.

Septembre 2003 – Mujahid Dokubo-Asari, militant du delta, réagit aux élections frauduleuses en lançant une campagne insurrectionnelle.

Octobre 2004 – Suite aux accords de paix entre le gouvernement et les milices rivales, Dokubo-Asari accepte de rendre les armes.

2005 – Asari et des activistes civils accusent le président Obasanjo d'être à la tête d'une « dictature civile ». Les autorités nigérianes affirment lors d'une entrevue qu'Asari appelle à la désintégration de l'Etat nigérien. Il est arrêté dans la foulée.

2006 – Des combattants se réclamant du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND) lancent une série d'attaques contre des installations pétrolières. En janvier, le MEND prend en otage quatre étrangers, qui sont relâchés par la suite. En février, les combattants intensifient leurs attaques, apparemment en guise de représailles face aux opérations militaires dans le delta, enlevant neuf nouveaux otages et détruisant partiellement un terminal d'exportation. Les combattants affirment lutter en partie pour la libération de Dokubo-Asari et exigent de Shell 1,5 milliards de dollars d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement.

Septembre 2007 – Chef présumé de l'insurrection, Henry Okah est arrêté en Angola, incitant le MEND à se retirer des négociations de paix avec le gouvernement.

Février 2008 – Okah est extradé vers le Nigéria afin de faire face à des accusations de trahison.

19 juin 2008 – Les combattants du delta attaquent Bonga à 120 kilomètres au large des côtes, une unité flottante de production, stockage et transfert (FPSO) de 3,6 milliards de dollars, trois navires de soutien et des installations sous-marines en eaux profondes.

14 août 2008 – Le Nigéria achève le transfert de la péninsule disputée de Bakassi au Cameroun.

14 septembre 2008 – Après deux jours d'affrontements armés avec les forces de sécurité, le MEND déclare la « guerre du pétrole » dans le delta.

10 septembre 2008 – Le gouvernement fédéral crée le ministère des Affaires du delta du Niger.

13 septembre 2008 – Un raid gouvernemental contre trois villages de l'état de Rivers – Soku, Kula et Tombia – entraîne une escalade de la violence.

Octobre 2008 – Un dirigeant de la localité de Forcados, dans l'état du Delta, demande à la Commission contre les crimes économiques et financiers (EFCC) d'enquêter sur le commandement passé et actuel de la Joint Task Force, qui a selon lui collaboré avec les voleurs de pétrole.

15 mai 2009 – Le MEND déclare une « guerre totale » dans le delta du Niger et répète son appel à l'évacuation du personnel des compagnies pétrolières à la suite de ce qu'il décrit comme une campagne de bombardement par l'armée de sites soupçonnés d'être des camps militaires du mouvement rebelle.

25 juin 2009 – Le président Yar'Adua offre l'amnistie aux combattants du delta du Niger, y compris Henry Okah.

12 juillet 2009 – Le MEND lance sa première attaque en dehors du delta du Niger, faisant exploser l'appontement de Atlas Cove à Lagos.

Août 2009 – Le programme d'amnistie pour le delta du Niger est lancé. D'août à octobre, un peu plus de 26 000 jeunes s'inscrivent pour la formation.

1^{er} octobre 2009 – Ateke Tom, dont les hommes ont mené de nombreuses attaques contre des installations pétrolières, accepte de cesser les combats et reçoit un pardon inconditionnel. D'autres commandants, Government Tompolo, Soboma Jackrich, Ebikabowei Victor Ben et Farah Dagogo, déposent également les armes.

16 octobre 2009 – Le MEND met fin à son cessez-le-feu de trois mois et menace de reprendre les attaques. Neuf jours plus tard, le mouvement réinstalle le cessez-le-feu afin de permettre des pourparlers de paix avec le gouvernement.

30 janvier 2010 – Le MEND appelle à la fin du cessez-le-feu, menaçant de déclencher un assaut général contre l'industrie pétrolière.

5 mai 2010 – Le président Yar'Adua meurt. Le vice-président Goodluck Jonathan, ancien gouverneur de l'état de Bayelsa, assume la présidence.

18 avril 2011 – Goodluck Jonathan, né dans ce qui est aujourd'hui l'état de Bayelsa, remporte l'élection présidentielle. Des violences s'en suivent dans le Nord du pays.

1^{er} janvier 2012 – Le gouvernement supprime la subvention sur le carburant.

9-13 janvier 2012 – Des manifestants défilent pour protester contre la suppression de la subvention. Le gouvernement accepte finalement de la réinstaurer partiellement.

4 février 2012 – Un groupe de combattants affirmant faire partie du MEND fait exploser un oléoduc en mer appartenant à la compagnie italienne Eni.

ANNEXE E

LA PIRATERIE DANS LE GOLFE DE GUINÉE : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

Alors que certains appellent de leurs vœux une stratégie de sécurité maritime continentale,²³¹ une analyse des efforts mis en place pour contrer la piraterie somalienne peut s'avérer riche en enseignements pour l'Afrique et la communauté internationale dans leur combat contre la piraterie sur la côte occidentale du continent.

Au cours de la dernière décennie, le nombre d'attaques pirates a considérablement augmenté au large des côtes de la Somalie, dans le golfe d'Aden, la mer d'Oman et l'océan Indien.²³² Certains pirates affirment avoir débuté en tant que pêcheurs avant d'être poussés à prendre les armes pour défendre leur gagne-pain contre les navires de pêche étrangers opérant de façon illégale dans les eaux somaliennes. Bien que ces affirmations puissent contenir une part de vérité, la plupart des quelque 1 500 à 3 000 jeunes estimés être impliqués dans la piraterie sont probablement des criminels opportunistes attirés par les importantes rançons du détournement de navires commerciaux et de l'enlèvement de leurs équipages dans l'une des voies de navigation les plus actives de la planète.²³³ Des investisseurs somaliens avancent le capital nécessaire aux pirates pour lancer leurs attaques, et récoltent par la suite leur part des profits.²³⁴ Les rançons, exigées en argent comptant, sont passées de 600 000 dollars en 2007 à près de 5 millions de dollars en 2011.²³⁵

La fréquence, l'audace et l'étendue géographique de la piraterie somalienne ont détourné l'attention internationale d'une situation sécuritaire maritime déjà préoccupante au large des côtes nigérianes. La fréquence des attaques au large de la Somalie excède toujours celle du golfe de Guinée. En 2011, le BMI a recensé 237 attaques contre des navires et 28 détournements réussis au large de la Somalie, contre 53 actes de piraterie et de vol à main

armée dans le golfe de Guinée.²³⁶ La zone affectée par la piraterie somalienne occupe également une étendue beaucoup plus importante que la zone à risque du golfe de Guinée.²³⁷ Grâce à l'utilisation de vaisseaux-mères, les pirates somaliens ont été en mesure de lancer des attaques à plus de 1 700 milles marins (3 148 kilomètres) de leurs bases terrestres, atteignant les côtes de l'Inde et du Mozambique.²³⁸ Les attaques les plus éloignées à avoir été enregistrées au large du Nigéria se sont déroulées à environ 120 milles marins (222 kilomètres).

La communauté internationale a vite réalisé que la Somalie n'est pas en position de lutter contre la menace pirate. A l'heure actuelle, plus de 30 pays sont impliqués dans trois opérations navales multinationales (menées respectivement par l'UE, l'Otan et les Etats-Unis) et dans nombre d'initiatives unilatérales indépendantes, toutes dans le but de prévenir et de mettre fin à la piraterie. Les Etats du golfe de Guinée ayant plus de capacités que la Somalie, la communauté internationale tient à ce qu'ils mènent le combat en concevant et en exécutant leurs propres politiques de sécurité maritime.

En 2011, le nombre de tentatives d'attaques pirates au large de la Somalie a continué de croître, mais le taux de détournements réussis a chuté.²³⁹ Des patrouilles plus intenses et une capacité renforcée d'autodéfense des navires ont prouvé leur efficacité, mais ces mesures ne s'attaquent pas aux racines du problème.²⁴⁰ Bien que ces opérations navales aient réussi à créer un couloir de navigation sécurisé dans le golfe d'Aden, les pirates se sont adaptés en lançant leurs attaques plus au large, en particulier contre les tankers en direction du golfe Persique et du Moyen-Orient.²⁴¹

²³¹ « Security : Is Africa's maritime strategy all at sea ? », IRIN, 22 octobre 2012.

²³² Pour plus d'informations, voir le briefing Afrique de Crisis Group N°64, *Somalia: The Trouble with Puntland*, 12 août 2009.

²³³ Environ 28 000 bateaux (40 pour cent du transport maritime mondial) traversent ces eaux chaque année. « Piracy off the coast of Somalia », op. cit., p. 13-15.

²³⁴ Pour un exemple de partage des profits, voir « Annex 4.3: Case study: pirates and finances – the Hoby-Harardheere "business model" », in « Report of the Monitoring Group on Somalia and Eritrea pursuant to Security Council resolution 1916 (2010) », S/2011/334, 18 juillet 2011, p. 228-229.

²³⁵ « Piracy off the coast of Somalia », op. cit., p. 55.

²³⁶ « Report for the period 1 January-31 December 2011 », op. cit.

²³⁷ La zone à haut risque internationalement reconnue s'étend du canal de Suez et du détroit d'Ormuz dans le nord jusqu'à la latitude 10°S (au nord de la frontière Tanzanie-Mozambique) et à la longitude 78°E (en ligne avec l'extrémité sud de l'Inde). « Piracy off the coast of Somalia », op. cit., p. 23.

²³⁸ « Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia », Organisation maritime internationale, op. cit., p. 5.

²³⁹ « Piracy off the coast of Somalia », op. cit., p. 30.

²⁴⁰ Le BMI a produit un manuel des « meilleures pratiques » pour se défendre contre les pirates. Voir www.imo.org.

²⁴¹ « The economic cost of Somali piracy 2011 », One Earth Future Foundation, 2012, p. 37.

L'expérience somalienne comporte de nombreuses leçons et mises en garde aux acteurs confrontés à la piraterie dans le golfe de Guinée. L'efficacité des opérations navales multinationales démontre le rôle crucial de la coordination entre les Etats et entre les acteurs militaires et de l'industrie. Le partage et la diffusion de l'information entre le Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) et le Maritime Trade Operations Office (UKMTO) britannique à Dubaï ont garanti une certaine efficacité des mécanismes d'alerte précoce et de réaction rapide. L'industrie du transport maritime a également joué un rôle en développant de « meilleures pratiques » pour les navires traversant la zone.

En 2011, de plus en plus de navires ont opté pour la présence de gardes armés à leur bord afin de dissuader et de repousser les assaillants, une mesure largement perçue comme ayant joué un rôle capital dans la diminution du nombre de détournements réussis.²⁴² L'acceptabilité grandissante et l'efficacité reconnue, au large de la Somalie, de la présence à bord de personnel de sécurité privé armé risquent fort d'influencer la réponse de l'industrie face à la piraterie dans le golfe de Guinée.²⁴³ Permettre le port et l'utilisation d'armes par des sociétés de sécurité privées comporte cependant un risque sérieux qui, dans un environnement faiblement gouverné tel que le golfe de Guinée, pourrait s'avérer problématique. Les acteurs nationaux et internationaux doivent prendre la pleine mesure de ce risque et le minimiser.

L'expérience somalienne démontre clairement que la solution à la piraterie se trouve à terre.²⁴⁴ Alors que les efforts internationaux en mer ont réduit le risque de détournement,²⁴⁵ l'absence d'autorité étatique et de règle de droit en Somalie a permis à des hommes d'affaires véreux de continuer à financer les actes de piraterie et aux pirates de conserver leurs bases terrestres. Cet état de fait souligne la nécessité de s'attaquer aux causes véritables de la piraterie dans le golfe de Guinée, à savoir essentiellement la mauvaise gouvernance.

²⁴² « US sees armed guards as deterrents to EA piracy », *The East African*, 31 mars 2012. « Guards, razor wire help keep Somali pirates at bay – NATO », Reuters, 3 avril 2012.

²⁴³ Fin 2011, le Royaume-Uni, qui s'était précédemment opposé à la présence à bord de gardes armés, a adopté une position neutre et a émis une directive aux compagnies de transport les autorisant à accueillir des gardes armés en cas de circonstances exceptionnelles.

²⁴⁴ A ce sujet, lire notamment Hugues Eudeline, « Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante », IFRI, Focus stratégique no. 40, novembre 2012.

²⁴⁵ « IMB reports drop in Somali piracy, but warns against complacency », BMI, 22 octobre 2012.