



BULLETIN DE LA SECURITE AFRICAINE

UNE PUBLICATION DU CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée

PAR ADENIYI ADEJIMI OSINOWO

- ◆ L'intensification de la piraterie et d'autres menaces maritimes transnationales dans le golfe de Guinée a révélé la faiblesse de la connaissance du domaine maritime dans la région.
- ◆ La nature extrêmement fongible des menaces qui pèsent sur la sécurité maritime implique qu'un État ne peut pas s'attaquer seul au problème et qu'une coopération régionale cohérente s'impose en matière de sécurité.
- ◆ Bien qu'il y ait eu des progrès, un engagement politique plus ferme est nécessaire si l'on veut opérationnaliser les plans de coopération régionale en matière de sécurité maritime.

POINTS SAILLANTS

Les 5.000 milles marins constituant le littoral du golfe de Guinée se prêtent idéalement en apparence, au transport maritime. La région possède de nombreux ports naturels et présente très peu de goulets d'étranglement. Les conditions météorologiques ne sont pas extrêmes. Elle est également riche en hydrocarbures, poissons et autres ressources. Tout ceci constitue un potentiel immense pour le commerce maritime, l'extraction des ressources, le transport maritime et le développement. De fait, le trafic des conteneurs dans les ports ouest-africains augmente de 14 % par an depuis 1995, croissance la plus élevée de toutes les régions de l'Afrique subsaharienne¹.

Le golfe de Guinée, qui s'étend du Cap-Vert à l'Angola (figure 1), est le principal lieu de transit et facilitateur de la rapide croissance économique de la région, dont le taux moyen est de 7 % depuis 2012. Il est aussi devenu une plaque tournante pour les approvisionnements mondiaux en énergie. Des quantités considérables

des différents produits pétroliers consommés en Europe, en Amérique du Nord et en Asie transitent par ses voies maritimes².

Toutefois, cet essor économique est menacé. En 2012, le golfe de Guinée a dépassé le golfe d'Aden (tristement célèbre pour ses actes de piraterie en haute mer) pour devenir la région du monde où les attaques de pirates signalées sont les plus nombreuses ; ces attaques tendent également à être

Figure 1. Espace maritime de la région du golfe de Guinée



plus violentes. Du fait de la présence limitée de forces de sécurité maritime au large de l'Afrique de l'Ouest, les narcotrafiquants sud-américains y ont trouvé une zone de transit attrayante vers l'Europe. Le vol et le soutage illicite de pétrole sont des fléaux pour le golfe de Guinée. À titre d'exemple, les pertes dues au vol se situent pour le seul Nigéria entre 40.000 et 100.000 barils par jour³. Par ailleurs, avec 40 % des prises annuelles de la région provenant, estime-t-on, de la pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, les eaux de l'Afrique de l'Ouest connaissent également le taux le plus élevé de pêche illicite au monde⁴.

Les partenaires commerciaux ont pris acte de la situation. En 2013, presque tout le commerce régional avec le Royaume-Uni passant par le golfe de Guinée, estimé à 10,2 milliards de dollars, a été déclaré comme étant exposé à des risques de vol⁵. Du fait de cette augmentation des risques courus par les navires, les cargaisons et les marins, les primes d'assurance se sont envolées et les compagnies ont assumé des charges supplémentaires pour sécuriser leurs navires.

Étant donné la présence insuffisante des États dans le golfe de Guinée, il est difficile d'estimer avec précision les pertes économiques de la région, mais elles sont certainement lourdes. Les estimations du coût annuel de la piraterie pour le golfe de Guinée vont de 565 millions à 2 milliards de dollars⁶. Les plans de développement stratégique de nombreux pays de la région prévoient que 60 % de leurs recettes budgétaires proviendront des hydrocarbures venant du golfe ou y passant en transit⁷.

Il a fallu un certain temps aux gouvernements de la région pour se rendre compte que leur absence du domaine maritime leur fait non seulement perdre des recettes incalculables, mais menace également la sécurité à terre,

Figure 2. Incidents criminels le long de la côte ouest de l'Afrique, 2006-2013



Source: GISIS, IMO, UNITAR/UNOSAT, 2014.⁸

étant donné que les côtes sont les points de départ et de retour des auteurs d'activités criminelles en mer. Dans la mesure où l'économie mondiale s'appuie sur des réseaux de transport maritime et d'approvisionnement énergétique de plus en plus interdépendants, les menaces maritimes dans le golfe de Guinée constituent un défi collectif pour toutes les parties prenantes de la région ainsi que sur le plan international.

SPÉCIFICITÉ DE L'INSÉCURITÉ MARITIME DU GOLFE DE GUINÉE

Les attaques de pirates (et les vols à main armée commis en mer)⁹ dans le golfe de Guinée ont constitué un cinquième de tous les incidents maritimes signalés à travers le monde en 2013. Ces chiffres ne représentent qu'une partie des attaques survenues dans la région parce que les propriétaires de navires et les gouvernements minimisent leur importance afin d'éviter une augmentation des coûts du transport maritime ou ne pas se faire remarquer pour l'insécurité ambiante. Les incidents signalés au Bureau maritime international indiquent que le secteur touché est important. Les mouillages et les approches des ports de Bonny et de Lagos (Nigéria), de Cotonou (Bénin), de Lomé (Togo), de Tema (Ghana) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire) sont particulièrement vulnérables car de nombreux navires marchands attendent souvent dans ces zones (figure 2). Du fait des capacités limitées

Le Contre-amiral Adeniyi Adejimi Osinowo est un officier de marine du Nigéria. Ses trois décennies d'expérience comprennent la participation à des opérations et des exercices en mer dans le Golfe de Guinée, en Méditerranée et dans les Caraïbes. Il a participé en tant qu'expert dans le développement de la stratégie maritime africaine intégrée 2050.

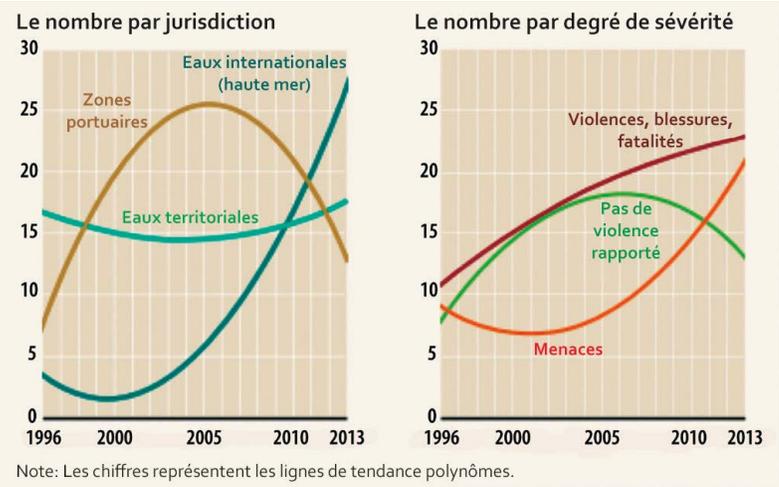
de déchargement des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, des centaines de navires attendent pendant plusieurs jours en rade (zones d'eaux calmes proches des ports où les navires peuvent mouiller) dans le port très actif de Lagos. Les dispositifs de contrôle des approches de ces ports restent faibles. L'échouage de 25 navires sur la côte de Lagos après une violente tempête de 2 heures en 2010 a révélé qu'un grand nombre des navires se trouvant dans les ports sont sans équipage et sans surveillance. À l'époque, le directeur général de la NIMASA (l'agence nigériane chargée de la sûreté et l'administration maritimes) avait laissé entendre que ces navires pourraient aussi servir de repaires et de cachettes à des pirates et voleurs.

Lorsque des pirates montent à l'abordage de navires, ils y volent souvent du matériel et des cargaisons et enlèvent parfois des membres de l'équipage pour réclamer une rançon. Les navires peuvent être détournés et contraints de passer des frontières maritimes à destination de lieux éloignés où les cargaisons sont alors transbordées dans d'autres navires. De récentes attaques dans le golfe de Guinée indiquent que les pirates préfèrent les navires transportant du pétrole brut et des produits pétroliers. De telles attaques se sont produites le long des axes Ghana-Angola et Nigéria-Côte d'Ivoire. Le MT *Kerala*, par exemple, a été retrouvé près du port de Tema au Ghana le 28 janvier 2014, une grande partie de sa cargaison de pétrole manquante, après avoir été attaqué près de Luanda 8 jours plus tôt. Dans d'autres cas, ce sont des navires de ravitaillement offshore qui ont été attaqués, parfois avec une vitesse et une précision telles que l'on peut soupçonner les équipages des installations offshore de complicité dans le vol et la vente illicite de pétrole.

La piraterie dans le golfe de Guinée est de plus en plus caractérisée par des attaques violentes de navires et des prises d'otages : 1.871 marins ont été victimes d'attaques et 279 ont été pris en otages en 2013 (figure 3)¹⁰.

On relève également davantage de cas de résistance farouche aux patrouilles navales. Des pirates se trouvant à bord d'un navire à passagers ont ouvert le feu sur un bâtiment de la Marine nigériane pendant une patrouille de

Figure 3. Évolution des types d'attaques dans le golfe de Guinée



Source: GISIS, IMO, UNITAR/UNOSAT, 2014.

routine le long de la frontière camerounaise en août 2013. Six pirates ont été tués lors de cet accrochage. Lors d'un autre incident quelques semaines auparavant, des pirates avaient essayé de s'échapper du MT *Notre* transportant de l'essence alors qu'il encerclé par huit bâtiments de la Marine nigériane. Douze des 16 pirates ont été tués et leur bateau a coulé pendant une fusillade qui a duré 30 minutes. En avril 2013, deux membres d'équipage ont été tués après l'abordage du SP *Brussels* par des pirates au large du Nigéria. Dix-huit mois plus tôt, cinq membres d'équipage avaient été pris en otages lorsque des pirates s'étaient attaqués au même navire alors qu'il se trouvait à 65 kilomètres au large du delta du Niger.

« Les attaques de pirates en Afrique de l'Ouest ont constitué un cinquième de tous les incidents maritimes signalés à travers le monde en 2013. »

Le vol de pétrole est souvent le résultat de la collusion entre des gangs locaux, des éléments corrompus de l'industrie pétrolière et des organismes chargés de la sécurité, et des réseaux criminels organisés issus d'Europe de l'Est et d'Asie¹¹. Si ce sont des Nigériens qui ont joué le plus grand rôle dans la piraterie dans cette région, d'autres Africains, des Européens de l'Est et des Philippins ont également été arrêtés dans les eaux du golfe pour vol de pétrole brut, soutage illégal et attaques visant le transport maritime. En mars 2014, 2 employés britanniques d'une société de sécurité maritime basée au Royaume-Uni ont été arrêtés avec 12 Nigériens pour avoir essayé de décharg-

er du pétrole brut d'un navire qui avait lui-même été saisi pour avoir volé du pétrole¹².

MONTER UNE RIPOSTE COLLECTIVE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ MARITIME

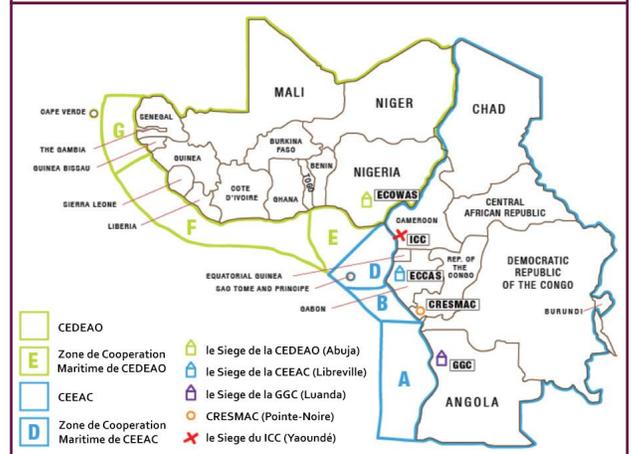
Les attaques visant le transport maritime dans le golfe de Guinée ont révélé la vulnérabilité de l'espace maritime de cette région, ce qui a donné lieu à diverses contre-mesures. En 2010, des améliorations dans la collaboration opérationnelle entre la Marine nigériane et la NIMASA ont entraîné de fortes réductions des attaques dans la zone du port de Lagos. Dans le cadre de cette collaboration, des navires à équipages mixtes effectuent des patrouilles de police et de répression de la piraterie appuyées par des moyens de surveillance électronique, en particulier dans les eaux territoriales et les approches des ports.

Malheureusement, les améliorations enregistrées au Nigéria ont entraîné une augmentation des attaques au large du Bénin voisin. Celui-ci n'avait signalé aucune attaque en 2009 et une seule en 2010, mais en a connu plus de 20 en 2011¹³. En conséquence, le tonnage au port de Cotonou a diminué de plus de 15 %, d'où une perte de 81 millions de dollars de recettes douanières¹⁴. Ceci a obligé le président béninois Boni Yayi à demander l'aide du Nigéria. En septembre 2011, des navires de la Marine nigériane et la NIMASA ont commencé à effectuer des patrouilles navales conjointes avec des forces de sécurité béninoises. Le nombre des attaques ou des tentatives d'attaque visant des navires dans la zone du port de Cotonou est passé de 20 en 2011 à 2 en 2012 et à 0 en 2013, ce qui s'est traduit par une reprise des activités de transport maritime.

Du fait de la nature interconnectée de cette menace, le renforcement des patrouilles aux alentours de Cotonou a entraîné en 2012 une forte augmentation du nombre d'attaques visant le transport maritime et des prises d'otages au large du Togo voisin (15 attaques et 79 prises d'otages) et de nouveau au large du Nigéria (27 attaques et 61 prises d'otages). Plus de 80 % des attaques signalées au Nigéria ont eu lieu au large du delta du Niger, où la collaboration entre la Marine nigériane et la NIMASA était moins intense. Il convient de noter que le Togo et le Nigéria ont subi plus de 70 % des attaques et des prises d'otages signalées en Afrique de l'Ouest entre 2012 et 2014.

En mai 2013, deux sociétés de sécurité maritime privées ont collaboré avec la Marine nigériane pour établir

Figure 4. Zones multinationales de coordination maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre



Source: International Crisis Group (2014)¹⁵

la Zone de mouillage sécurisé (SAA), qui assure la sécurité des navires dans une zone désignée au large du port de Lagos. La SAA offre une protection armée aux navires qui veulent soit mouiller soit mener des opérations de transbordement au large. En 2014, la NIMASA, en collaboration avec la Marine nigériane et l'Armée de l'air nigériane, a inauguré un Centre de surveillance par satellite (SSC). Le SSC suit tous les navires se trouvant dans les eaux du Nigéria et peut déterminer l'identifiant OMI (Organisation maritime internationale) de chacun d'eux. Cette initiative vient s'ajouter au réseau de capteurs installé le long du littoral nigérien dans le cadre du programme de Capacité régionale de connaissance de la situation maritime (RMAC) soutenu par les États-Unis et le Royaume-Uni. D'autres partenaires régionaux et internationaux ont également adopté des résolutions et des programmes de soutien, notamment l'Union africaine, l'ONU, l'Union européenne, l'OMI et le G8.

Par ailleurs, en s'inspirant des enseignements tirés de la situation dans le golfe d'Aden, l'industrie du transport maritime a créé le Centre de partage de l'information sur le commerce maritime pour le golfe de Guinée (MTISC-GOG), lequel doit devenir un point focal dédié pour le signalement des incidents, le partage des informations et la communication des directives les plus récentes en matière de sécurité maritime. Il a été testé en 2013 et 2014 pendant l'exercice maritime régional Obangame Express. Le MTISC-GOG a son siège à l'université maritime régionale d'Accra, au Ghana, et il fournit aux navires participants des informations sur la sécurité 24 heures sur 24. Il peut aussi

communiquer des informations aux centres opérationnels maritimes nationaux de la région et à Interpol.

Face à la menace maritime croissante, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) a élaboré une Stratégie intégrée pour la sécurité maritime en 2008, qui appelle à la mise en place d'un cadre régional commun de réglementation des activités maritimes au large de l'Afrique centrale. En 2009, elle a inauguré le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire, en République du Congo. En vertu de la Stratégie intégrée pour la sécurité maritime, le CRESMAC est chargé de la direction de trois centres multinationaux de coordination (CMC), un pour chaque zone des eaux de l'Afrique centrale : les zones A, B et D (figure [4]). L'intérêt principal de cette initiative est d'assurer la transition entre le partage des informations et les protocoles d'autorisation nécessaires pour poursuivre les navires suspects en traversant des frontières maritimes.

Le CMC de la zone D, opérationnel depuis 2009, coordonne les activités de lutte contre la piraterie des Marines nationales du Cameroun, de Guinée équatoriale, du Gabon et de Sao Tomé-et-Principe. Cette collaboration a entraîné une baisse de la criminalité maritime et une réduction du nombre de prises d'otages, ainsi que permis, dans le cas du seul Cameroun, plus de 17 contraventions pour pêche illicite accompagnées de lourdes amendes¹⁶.

Les efforts se poursuivent pour achever l'élaboration de la Stratégie maritime intégrée (SMI) de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui s'inspire de l'initiative de la CEEAC, avec notamment la création d'un centre régional de coordination de la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et de trois zones (E, F et G) contrôlées par des centres multinationaux de coordination maritime (CMCM). Ce concept est actuellement mis à l'essai dans la zone E de la CEDEAO (au large du Bénin, du Nigéria et du Togo).

C'est en tenant compte de cette menace en évolution constante que les chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO et de la CEEAC ont adopté en juin 2013 la Déclaration de Yaoundé par laquelle ils s'engageaient à établir un Centre interrégional de coordination (CIC) pour la sécurité maritime à Yaoundé, au Cameroun. Un « Code de conduite relatif à la prévention des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre » a été adopté afin de favoriser davantage les initiatives collectives dans le domaine du partage des informations, des interceptions, des poursuites judiciaires et du soutien des victimes. Toutefois, la mise en œuvre

de ce code de conduite non contraignant a été lente. En particulier, les retards survenus dans l'opérationnalisation du CIC soulignent la nécessité d'une plus grande volonté politique.

PROBLÈMES RESTANT À RÉGLER

La nature extrêmement souple des réseaux de pirates dans le golfe de Guinée est un reflet de la situation dans le golfe d'Aden où les progrès de la lutte multinationale contre la piraterie au large de la Somalie ont provoqué un accroissement des menaces en d'autres lieux de la mer d'Oman et de l'océan Indien. Même si des solutions mises en œuvre par un État agissant seul peuvent entraîner des améliorations à court terme, elles ne suffisent pas pour contrer les stratégies fluides adoptées par les réseaux de pirates. Une stratégie qui se concentre uniquement sur les vulnérabilités du transit n'est donc pas suffisante car les pirates s'adaptent constamment pour contourner les contre-mesures navales. Les questions plus fondamentales concernant les modalités de gestion de l'espace maritime et les paradigmes aux motivations des pirates et de leurs structures de soutien à terre doivent aussi être réglées.

« Même si des solutions mises en œuvre par un État agissant seul peuvent entraîner des améliorations à court terme, elles ne suffisent pas pour contrer les stratégies fluides adoptées par les réseaux de pirates. »

Causes continentales. Les hommes vivent sur terre et non en mer. Bien que le golfe de Guinée soit idéal pour le transport maritime et la pêche, la facilité avec laquelle les voleurs peuvent disparaître le long des côtes après une attaque met en évidence un aspect moins favorable de la région : les limites de la surveillance, de la collecte de renseignements et de la police communautaire dans les zones littorales. En particulier, les conditions politiques et socioéconomiques dans les pays mêmes, surtout l'armée grandissante de jeunes chômeurs, sont des moteurs de la piraterie dans la région. Dans le delta du Niger, par exemple, le programme d'amnistie offert par le gouvernement aux anciens militants en 2009 a entraîné une réduction immédiate des attaques de navires. Leur résurgence en 2013 a été attribuée en partie aux difficultés du maintien de l'offre d'opportunités d'emploi rémunéré aux jeunes de plus en plus nombreux de cette région¹⁷.

Il incombe également aux autorités gouvernementales de mener des actions plus efficaces de répression des réseaux de pirates à terre. Pour l'heure, par exemple, les marchés illicites où sont vendus les produits de la piraterie (surtout le pétrole) à travers le monde continuent dans une large mesure de fonctionner sans entrave.

Capacités. L'opérationnalisation des engagements pris au niveau politique, entre les organismes et entre les États, pour combattre la piraterie et les actes criminels connexes dans le golfe de Guinée dépendra de l'établissement de capacités robustes de surveillance, d'intervention et de répression.

- **Surveillance.** Le Bénin, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et le Sénégal ont amélioré leurs moyens de surveillance des côtes avec l'aide de partenaires tels que les États-Unis et l'UE. Malheureusement, un grand nombre des pays de la région éprouvent toujours des difficultés à détecter les navires sans système d'identification automatique (AIS) au-delà de la portée radar (30-40 milles marins). De même, un accès inadéquat à une bande passante à haut débit à un coût abordable et les déficiences des capacités locales de maintenance pour faciliter les communications et les patrouilles représentent des problèmes pour de nombreux pays¹⁸.
- **Intervention.** Les Marines nationales et les services des garde-côtes d'Afrique du Centre et de l'Ouest ont des capacités de patrouille limitées (tableau 1). Même si tous les moyens disponibles actuellement étaient déployés, il n'y aurait toujours pas assez de navires pour affecter un bâtiment par zone de littoral de 250 milles marins à des missions de patrouille prolongée. La variété des fournisseurs de matériel pose par ailleurs des problèmes supplémentaires sur le plan de l'interopérabilité et de la durabilité des navires de la flotte dont la majorité ont plus de 25 ans. Néanmoins, il est indispensable de pouvoir continuer à disposer de ces navires. Au début 2014, le gouvernement nigérian a annoncé qu'il s'était produit une baisse de 60 % des vols de pétrole brut (de 100 000 barils par jour à environ 40 000) par suite, entre autres, du déploiement de patrouilleurs récemment acquis le long des voies stratégiques d'accès aux eaux du delta du Niger¹⁹. Le déploiement de nouveaux bâtiments, comme des bateaux de patrouille côtière rapides et des vedettes de défense vers le large, y compris d'anciens bâtiments du service des garde-côtes des États-Unis, a joué un rôle important dans ce domaine. Pour

Tableau 1. Moyens des Marines et des services de garde-côtes de l'Afrique de l'Ouest

| Pays | Littoral (en milles marins) | Frégates | Corvettes | Gros patrouilleurs | Petits patrouilleurs (bateau de patrouille côtière/vedette de défense vers le large) | Péniches de débarquement | Avions de patrouille maritime | Acquisition de bâtiments de gros tonnage en 15 ans | Acquisition de petits bâtiments en 10 ans | Sources d'acquisition |
|---------------|-----------------------------|----------|-----------|--------------------|--|--------------------------|-------------------------------|--|---|--|
| Bénin | 65 | | | 7 | | | | | 7 | Chine, France |
| Cap-Vert | 530 | | | 2 | 3 | | 1 | 2 | 4 | Chine, Allemagne, É.-U. |
| Côte d'Ivoire | 281 | | | | 3 | | | | | France |
| Gambie | 43 | | | | 10 | | | | | É.-U., Royaume-Uni |
| Ghana | 292 | | | 8 | 9 | | 1 | 6 | 4 | É.-U., Allemagne |
| Guinée | 173 | | | | 4 | | | | 3 | É.-U. |
| Guinée-Bissau | 189 | | | | 2 | | | | | Portugal |
| Libéria | 360 | | | | 2 | | | | 2 | É.-U. |
| Nigéria | 459 | 2 | | 10 | 15 | | 4 | 7 | 25 | France, Allemagne, É.-U., Italie, Royaume-Uni, Singapour, Chine, Israël, Nigéria, Pays-Bas |
| Sénégal | 286 | | | 3 | 8 | 3 | 1 | | 9 | France, Espagne |
| Sierra Leone | | | | | 4 | | | | 4 | Chine, É.-U. |
| Togo | 30 | | | | 4 | | | | 2 | France, É.-U. |

Source: IHS Jane's, 2013.²⁰

maintenir ce succès modeste, il s'agit d'accroître considérablement le nombre des patrouilleurs en y ajoutant des patrouilleurs hauturiers et des bateaux de patrouille côtière.

- **Répression.** Les frustrations causées par le peu d'efficacité des poursuites judiciaires intentées contre les pirates et les auteurs d'actes criminels maritimes sont généralisées dans un grand nombre de pays d'Afrique du Centre et de l'Ouest. Cela tient à l'absence de lois nationales visant la piraterie et, dans d'autres cas, à la faiblesse des peines et des processus judiciaires. Nombreux sont les pays où la Marine nationale, le service des garde-côtes et

les services chargés de la sécurité maritime ne sont pas habilités à engager des poursuites judiciaires et doivent s'en remettre à la police et à d'autres organismes pour se charger d'un élément aussi crucial du cycle de la répression. Dans le delta du Niger, région agitée, par exemple, il est fréquent que les procès de personnes soupçonnées de vol de pétrole et de piraterie aient lieu plusieurs mois après les arrestations en raison du manque de disponibilité des fonctionnaires judiciaires²¹. Pendant ce temps, les difficultés sur le plan de la conservation des preuves et les limites de durée de la période de détention jouent souvent en faveur des suspects qui sont relâchés peu après leur arrestation.

Commercialisation des actions de lutte contre la piraterie. L'accroissement des attaques visant le transport maritime dans le golfe de Guinée a donné lieu à diverses contre-mesures commerciales. Au Nigéria, des compagnies pétrolières ont engagé des sociétés militaires et de sécurité privées (SMSP) pour protéger le passage de leurs produits dans les eaux au large du delta du Niger. L'augmentation exponentielle du nombre de ces SMSP ces dernières années indique bien la rentabilité de leurs activités. L'engagement de SMSP par la NIMASA et le gouvernement du Togo pour garder les ports souligne également les opportunités croissantes offertes à ces sociétés dans la région.

Toutefois, la place prioritaire donnée par les SMSP à la recherche du profit soulève des questions fondamentales sur la souveraineté, l'équité et les impératifs de la gouvernance. Qu'arrivera-t-il à ces activités orientées vers le profit lorsque la menace de la piraterie diminuera ? Ces sociétés accorderont-elles une attention suffisante aux réseaux à terre et aux moteurs de la piraterie, en identifiant notamment les produits et les bénéficiaires de ces activités criminelles ? Un scénario dans lequel des SMSP seraient dotées de patrouilleurs plus nombreux que la Marine ou les garde-côtes soulève des questions sur les rôles et les responsabilités en matière de sécurité nationale. Il faut, par une action concertée de l'OMI, des organes régionaux et des gouvernements nationaux, régler ces questions avant que les inévitables conflits d'intérêts et les théories conspirationnistes ne prennent des proportions difficiles à gérer.

PESPECTIVES D'AVENIR

La lutte contre la piraterie et les attaques armées visant le transport maritime dans le golfe de Guinée nécessite l'adoption de mesures plus efficaces portant sur

tout le cycle de la piraterie, allant des causes à terre et des vulnérabilités du transport en mer aux marchés basés à terre qui écoulent les produits de la piraterie. Il s'agit également, pour endiguer la vague montante des attaques, de consentir des efforts intégrés plus délibérés comportant des mesures préventives, dissuasives et collaboratives prises par les parties prenantes nationales et régionales.

Gestion de l'espace maritime. L'amélioration de la sécurité est plus une question de gestion stratégique de l'espace maritime que d'état des flottes navales et des patrouilleurs. Les pays de l'Afrique du Centre et de l'Ouest doivent définir plus clairement des couloirs de transit et des sites de mouillage pour la protection des navires marchands dans leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives, qui s'étendent jusqu'à 200 milles marins de leurs côtes. Cela s'apparenterait au couloir de transit dans le golfe d'Aden recommandé sur le plan international et qui a donné de bons résultats puis a été reproduit sous la forme d'une zone de signalement volontaire dans le golfe de Guinée par le MTISC-GOG. De telles dispositions exigent une combinaison de collaboration régionale et nationale que pourrait faciliter le CIC proposé. En sus de la zone de mouillage protégée dans le port de Lagos, il conviendrait d'appliquer des concepts similaires aux approches de tous les ports de la région et de prévoir des procédures d'application et de sanction en cas de violations. Ces procédures amélioreront la sécurité des navires tout en allégeant les besoins de patrouille et de surveillance pour les autorités maritimes. Il est estimé que des capacités efficaces de connaissance du domaine maritime dans ce secteur peuvent être mises en place et maintenues à un coût raisonnable²².

« L'amélioration de la sécurité est plus une question de gestion stratégique de l'espace maritime que d'état des flottes navales et des patrouilleurs. »

Il s'agit, pour améliorer la gestion de l'espace maritime régional, d'appliquer des procédures accélérées pour l'activation du CIC et des mécanismes de la zone E pilote. Cela facilitera le partage d'informations entre les organismes chargés de l'application des lois, les parties prenantes du commerce maritime et les partenaires internationaux. En particulier, l'établissement de centres nationaux des opérations maritimes pourrait régler certaines des difficultés sur le plan de la coopération interorganisations entre les Marines nationales et les autorités de contrôle de l'État du port et de l'État du pavillon.

Harmonisation de la répression. Le nombre limité de procès en rapport avec des actes de piraterie souligne le besoin d'une meilleure harmonisation des démarches juridiques dans la région comme l'indique le Protocole d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée. Pour ce faire, il faut entreprendre un examen détaillé du cadre juridique de chaque pays afin de permettre à chacun d'eux de mener efficacement des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie. Des dispositions permettant les extraditions rapides et la synchronisation des peines pour les crimes commis en mer dans tous les systèmes judiciaires empêcheraient les pirates d'être traités moins sévèrement dans certains des États côtiers que dans d'autres. Les acteurs du système judiciaire devraient recevoir une formation en liaison avec les organismes de lutte contre la criminalité maritime afin d'accélérer et de standardiser le processus de recueil et de conservation des preuves, de manière à faciliter la tenue de procès efficaces et équitables. La création de tribunaux spécialisés dans la poursuite des auteurs d'actes de piraterie et de vols commis en mer pourrait contribuer à minimiser les retards.

Coopération entre les Marines nationales. L'autorisation de disposer d'un espace de discussion permanent pour les chefs des forces navales de la zone E, accordée par le Comité des chefs d'état-major des armées de la CEDEAO, pourrait apporter une synergie bien nécessaire aux efforts de coordination des Marines nationales de la région. Ce protocole doit être reproduit dans les autres zones de la CEDEAO. Il incombe au Département des affaires politiques, de la paix et de la sécurité de la CEDEAO d'encourager l'activation de mécanismes de coordination à l'intérieur de chaque zone pour tous les États membres, portant notamment sur la compréhension et les poursuites communes des crimes transfrontières et extraterritoriaux. L'achèvement et la mise en œuvre de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO méritent donc, d'urgence, l'attention et l'engagement de toutes les parties prenantes, y compris des communautés côtières touchées.

Moyens nécessaires. Il sera nécessaire, pour surveiller les eaux du golfe de Guinée et en assurer la sécurité, de mettre en place un mécanisme dissuasif à plusieurs niveaux caractérisé par des patrouilles aériennes de surveillance maritime, des patrouilles maritimes (constituées de patrouilleurs hauturiers et de vedettes de défense vers le large) et des moyens de surveillance terrestres et satellitaires. Il conviendrait d'adopter pour chaque vaisseau un rayon de patrouille et une couverture radar théoriques de 100 milles marins. À chaque navire en mer devrait correspondre un

navire de réserve tandis qu'un autre ferait l'objet d'une maintenance périodique. En se fondant sur ces principes et sur les quelque 3 000 milles marins du littoral ouest-africain, il faudrait au minimum pour assurer une dissuasion et une riposte efficaces un total de 90 patrouilleurs hauturiers. Étant donné qu'il y a actuellement 32 patrouilleurs hauturiers/bâtiments équivalents (frégates, corvettes et gros patrouilleurs, comme les définit le tableau 1), les gouvernements devraient considérer le déficit de 58 bâtiments comme un guide de travail pour les futures initiatives de dotation en matériel. Dans les eaux relativement calmes et navigables de la région, des patrouilleurs hauturiers de moins de 1.000 tonnes de déplacement dotés d'un armement minimal suffiraient. Le déploiement de vedettes de défense vers le large constituerait une présence efficace dans les approches de tous les ports de la région en prévoyant également que deux autres vedettes de défense vers le large devraient être disponibles pour chaque vedette de ce type déployée. Les pays ayant une longueur de côtes importante ou qui attirent particulièrement les pirates devraient envisager d'acquérir des aéronefs de patrouille maritime à voilure fixe et à voilure tournante. Ces projections, bien qu'ambitieuses, offrent un guide de planification aux gouvernements, aux Marines, aux partenaires étrangers et aux investisseurs.

Profilage des réseaux de pirates. De solides moyens de profilage de la criminalité maritime et de partage d'informations entre les parties prenantes de la région sont nécessaires pour rompre efficacement la chaîne cyclique des attaques visant le transport maritime. Il s'agit de surveiller les navires en transit, leurs équipages et leurs propriétaires afin d'établir le profil des navires et des individus suspects, y compris les activités dans les communautés côtières. Il conviendra de dresser une liste de surveillance des navires suspects et des personnes complices, de la mettre à jour et de la partager.

Une campagne internationale visant à interdire l'accès des marchés et des centres financiers au pétrole volé et au produit de sa vente accroîtrait le coût du vol dans le golfe de Guinée²³. Cela nécessiterait d'autres efforts concertés entre les pays de l'Afrique du Centre et de l'Ouest et leurs partenaires internationaux pour identifier les réseaux criminels impliqués dans le blanchiment des produits de la piraterie et des crimes connexes et pour leur infliger des sanctions. Il serait d'une grande utilité d'imposer des sanctions aux propriétaires des navires et aux organisations qui bénéficient des produits des attaques et du vol de pétrole, or ce n'est pas un élément de la collaboration actuelle entre les pays de l'UE et de l'Asie et de l'Afrique.

Relations avec les partenaires. Il faut que la collaboration s'accroisse entre les partenaires internationaux et les gouvernements africains dans les eaux internationales au large du golfe de Guinée. Les opérations Atalante et Bouclier de l'océan et la Force opérationnelle multinationale 150/151 dans le golfe d'Aden et l'océan Indien offrent pour ce faire un modèle adaptable. Il serait également utile que les partenaires américains, européens et asiatiques renforcent les capacités des forces navales et des garde-côtes de la région en collaborant efficacement avec des organisations en évolution comme le CIC, le CMCM/CMC et les centres des opérations maritimes.

Développement économique ciblé de la zone côtière. La situation dans le delta du Niger et la pauvreté généralisée dans la région soulignent la nécessité de développer les infrastructures, de créer des emplois pour les jeunes et de protéger l'environnement côtier de façon plus concertée. Étant donné que les eaux au large du delta du Niger ont été la zone de plus de la moitié des attaques de pirates signalées ces dernières années, il faut améliorer les opportunités économiques des communautés côtières. De même, du fait des impacts socioéconomiques de la pêche illicite, de la pollution et de la dégradation de l'environnement, les autorités locales et gouvernementales de la région doivent se concentrer sur les questions de politique liées au secteur maritime qui ont une incidence directe sur les habitants des zones côtières. Ceci comprend l'application des lois régissant le transport maritime à l'intérieur d'un pays par les compagnies étrangères, la bonne application des lois relatives à l'environnement et le développement des industries de la construction navale, la pêche et d'autres industries qui connaissent encore d'importantes faiblesses au niveau de la production. De tels progrès réduiraient l'attrait des facteurs qui poussent les jeunes à commettre des actes de piraterie et créeraient des intérêts partagés par les communautés, l'État et le secteur privé dans une économie maritime sûre et dynamique. La loi du Nigéria sur l'industrie pétrolière, qui comprend des mesures visant à renforcer l'exploitation responsable des ressources, à améliorer la participation des communautés locales et à permettre aux communautés hôtes de bénéficier du développement économique, social et des infrastructures, pourrait également mettre l'accent sur l'amélioration des opportunités économiques dans les zones côtières. À tout le moins, les multinationales pétrolières devraient repenser leurs stratégies actuelles de développement communautaire.

CONCLUSION

Étant donné que les pays du golfe de Guinée comptent de plus en plus sur le domaine maritime pour leur prospérité économique, les attaques violentes en évolution constante et de dimensions transnationales s'y déroulant exigent des remèdes multilatéraux. L'accélération de la mise en place des initiatives telles que le CIC, le CMCM de la zone E et d'autres modèles opérationnels déjà instaurés dans la région offre une approche efficiente à impact rapide pour améliorer la sécurité dans le court terme. Tout en reconnaissant la nécessité des SMSP à titre de moyen palliatif temporaire, les propriétaires de navires, les gouvernements et les organismes régionaux doivent se garder d'une commercialisation excessive de la sécurité maritime. Les gouvernements doivent également éliminer les facteurs incitatifs à la piraterie tout en développant les ressources et les intérêts communs dans un domaine maritime sûr. Toutefois, aucune de ces recommandations ne s'imposera et ne saura s'auto-entretenir tant que le débat sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ne sera pas porté du niveau opérationnel au niveau ministériel car c'est là que sont prises les décisions budgétaires. De plus, tant que chaque pays de l'Afrique du Centre et de l'Ouest n'aura pas la volonté politique de protéger les eaux de la région, le golfe de Guinée demeurera un espace à la sécurité incertaine.

NOTES

¹ « Beyond the Bottlenecks: Ports in Sub-Saharan Africa », Ocean Shipping Consultants Ltd., pour l'Étude diagnostique par pays de l'infrastructure en Afrique (juin 2008), 1.

² Adjoa Anyimadu, *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean, Africa 2013/02* (Londres: Chatham House, juillet 2013).

³ « Stratégie de l'UE relative au golfe de Guinée », communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne, 17 mars 2014.

⁴ Maira Martini, « Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption », U4 Expert Answer No 392 (Berlin: Transparency International, septembre 2013).

⁵ « How the lack of security in the Gulf of Guinea affects the UK's economy », UK Chamber of Shipping, juillet 2014.

⁶ Jens Vestergaard Madsen, Conor Seyle, Kellie Brandt, Ben Purser, Heather Randall et Kellie Roy, *The State of Maritime Piracy 2013* (Colorado: Oceans Beyond Piracy, 2014), 55. *Rapport de la mission d'évaluation de l'ONU sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7 au 24 novembre 2011)* (UN doc. S/2012/45, janvier 2012), 11.

⁷ Loïc Moudouma, expert principal en sécurité maritime, CEEAC, et commandant dans la Marine gabonaise (Débats d'experts lors de la table ronde de la National Defense University, « Africa's Security and the United States: Converging Interests and Expanding Partnership », Fort McNair, Washington, DC, 29 juillet 2014).

⁸ UNOSAT *Global Report on Maritime Piracy: a geospatial analysis 1995-2013* (New York: UNITAR, 2014), 32.

⁹ La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 définit la piraterie comme l'attaque d'un navire « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État » ou au-delà de 12 milles marins du littoral. L'Organisation maritime internationale définit le vol à main armée comme l'attaque d'un navire menée à l'intérieur de la mer territoriale qui s'étend jusqu'à 12 milles marins, soit un lieu relevant de la juridiction d'un État. Par souci de simplicité, les références à la piraterie dans le présent document comprennent toutes les attaques de navires.

¹⁰ Madsen et al., 68.

¹¹ Tim Cocks, « Balkans, Singapore Top Buyers of Stolen Nigerian Oil – Expert », Reuters, 22 octobre 2012. Christina Katsouris et Aaron Sayne, *Nigeria's Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil*, Chatham House Report (Londres: Royal Institute of International Affairs, septembre 2013), 33-36.

¹² Samuel Oyadongha, « JTF Arrests 2 Britons, 12 Nigerians for Illegal Bunkering », *Vanguard*, 29 mars 2014.

¹³ *Rapport des Nations Unies*, 3.

¹⁴ *Ibid*, 5.

¹⁵ Thierry Vircoulon « Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy? », blog In Pursuit of Peace de l'International Crisis Group, 4 septembre 2014.

¹⁶ Sylvestre Fonkoua Mbah, « The Multinational Center of Coordination, Zone D » (exposé présenté à la conférence OPV Africa, Lagos, Nigéria, 26 au 29 août 2013).

¹⁷ « MEND's resurgence, amnesty, future of Niger Delta », *Vanguard*, 22 novembre 2010. Voir aussi, Bryan Abell, « Return to Chaos: The 2013 Resurgence of Nigerian Piracy and 2014 Forecast », Captain Blog, 14 janvier 2014.

¹⁸ Augustus Vogel, « Relever les défis de la sécurité maritime en Afrique grâce aux investissements en science et technologies », *Bulletin de la sécurité africaine*, No 10 (Washington, DC: National Defense University Press, février 2011).

¹⁹ Anayo Ezugwu, « New Initiatives to Curb Crude Oil Theft », *Real News*, 27 janvier 2014.

²⁰ *IHS Jane's Fighting Ships 2013-2014*, Commodore Stephen Saunders RN (dir.) (Londres: Jane's Information Group, juillet 2013), 1021.

²¹ Entretien de l'auteur avec M. Desmond Agu, commandant, Nigerian Security and Civil Defence Corps, État de Bayelsa, Nigéria, 19 décembre 2013.

²² Commodore Adeniyi Adejimi Osinowo, « Africa Partnership Station Helps All Sides », *Proceedings* 137/7/1, 301 (MD: U.S. Naval Institute, juillet 2011), 60.

²³ Katsouris et Sayne, ix.

CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

Directeur :

Kate Almquist-Knopf

National Defense University

300 Fifth Avenue, Building 21

Fort McNair

Washington, DC 20319-5066

Téléphone: + 1 202 685-7300

Site Internet: www.africacenter.org

BULLETINS DE LA SÉCURITÉ AFRICAINE

Directeur de la recherche :

Joseph Siegle, Ph.D.

Téléphone: + 1 202 685-6808

Courriel: Sieglej@ndu.edu

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) soutient l'élaboration de politiques stratégiques des États-Unis envers l'Afrique en offrant des programmes d'enseignement de qualité, en effectuant des recherches et analyses au sujet des politiques et en favorisant la prise de conscience et le dialogue sur les priorités stratégiques des États-Unis et les questions relatives à la sécurité de l'Afrique. Dans cette optique, le CESA est résolu à établir des réseaux de dirigeants civils et militaires africains, américains, européens et internationaux et à présenter les points de vue africains à l'intention des décideurs américains.



La série des Bulletins de la sécurité africaine expose les recherches et les analyses d'experts du CESA et de chercheurs extérieurs pour mieux faire comprendre les questions relatives à la sécurité de l'Afrique. Les opinions, conclusions et recommandations exprimées ou implicites sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du ministère de la Défense ou de tout autre organisme du gouvernement fédéral des États-Unis. Pour de plus amples renseignements sur le CESA, veuillez consulter le site Internet à : <http://www.africacenter.org>.

CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

ISSN 2164-4292 (imprimé)
ISSN 2164-4039 (version électronique)