

ENJEUX DE LA PIRATERIE EN AFRIQUE



MSIER03 2021/2022

Encadré par
Thomas **DOURNON**

Réalisé par
Ahmed **IRAQI**
Fatine **BADR ABOUSSOF**
Yassine Mohamed **BENKIRANE**

Décembre 2021

SOMMAIRE

Acronymes.....	3
Introduction : Enjeux de la piraterie en Afrique.....	4
PARTIE I. État des lieux de la piraterie en Afrique.....	8
Chapitre 1. Histoire et ampleur de la piraterie en Afrique.....	9
Chapitre 2. Acteurs et modes d’action de la piraterie maritime en Afrique.....	14
Chapitre 3. Évolution de la piraterie par région et par type de trafic en Afrique.....	21
Chapitre 4. Impact des actions de lutte contre la piraterie en Afrique.....	26
PARTIE II. Vecteurs de contenance du phénomène de la piraterie en Afrique.....	41
Chapitre 5. Dynamiques sociales derrière l’amplification de la piraterie en Afrique.....	43
Chapitre 6. Stratégies de développement socioéconomique des zones côtières des golfes et lutte contre la piraterie dans la région.....	54
Chapitre 7. Projet aquacole Off-shore avec extension on-shore pour créer une dynamique socio-économique dans le sud-est du Nigéria.....	62
Chapitre 8. Le phénomène de la piraterie en Afrique vu d’un œil d’expert.....	68
Conclusion.....	75
Principales recommandations.....	76
Bibliographie.....	81
Annexes.....	85

Acronymes

CRIMGO	Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Program
BMI	Bureau Maritime International
CEDEAO	Communauté Économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CEEAC	Commission de la Communauté Economique des Etats de l’Afrique Centrale
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l’Afrique Centrale
CGG	Commission du Golfe de Guinée
CIC	Centre Interrégional de Coordination
CMF	Combined Maritimes Forces
EFR	État Final Recherché
EGE	École de Guerre Économique
EMASOH	European-led Maritime Awareness Mission in the Strait Of Hormuz
MDAT-GoG	Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea
MICA	Maritime Information Cooperation and Awareness Center
MNED	Mouvement pour l’Émancipation du Delta du Niger
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
ONUDC	Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
OTAN	Organisation du Traité de l’Atlantique Nord
UA	Union Africaine
UE	Union Européenne
ZEE	Zone Économique Exclusive

INTRODUCTION

En fonction de considérations culturelles et civilisationnelles, le piratage est considéré à la fois comme une activité criminelle chez les sociétés civilisées et en tant que mode de vie du point de vue des assaillants. C'est un phénomène historique complexe, influencé par un conglomérat de facteurs et qui, pendant un moment, a été masqué par les grands événements géopolitiques des deux derniers siècles (expansionnisme, guerres mondiales et guerre froide, « guerre » contre le terrorisme entre autres) avant de réapparaître comme un sujet de relations internationales de premier plan.

Derrière cette interprétation, plusieurs réalités se chevauchent, sachant que ce n'est pas un phénomène nouveau, car, depuis la haute antiquité, les navires marchands ont souvent été la cible d'attaques de pirates, n'ayant pu s'abstenir d'être attirés par les richesses d'un commerce maritime qui, dès lors, n'a cessé de croître de façon exponentielle. Parmi les zones les plus touchées par ce fléau, sachant que toutes les mers du monde en souffrent mais à des degrés divers, nous citons le Golfe de Guinée, le Golfe d'Aden, les côtes brésiliennes, les Caraïbes l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, le détroit de Malacca et Singapour. Cependant, de nos jours, la zone à plus haut risque n'est autre que l'Afrique, et plus principalement, le Golfe de Guinée dont le delta du Niger est le théâtre d'actes de piraterie, de dégradations d'installations pétrolières, de contrebande de pétrole et de prises d'otages. Ces attaques menées dans cette zone géostratégique par des groupes lourdement armés sont en constante augmentation depuis 2005.

Hormis un cadre légal riche, et qui tire son essence d'un corpus réglementaire universellement respecté, à l'instar de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (convention de Montego Bay), des résolutions du Conseil de sécurité, et d'autres conventions internationales qui sont soutenues par trois grandes coalitions navales internationales sensées intervenir principalement au large de la Corne de l'Afrique, le phénomène ne s'estompe pas. Cette mobilisation exceptionnelle témoigne de l'importance stratégique de la zone du Golfe de Guinée. De manière plus précise, c'est le Nigéria qui est qualifié de berceau de la piraterie dans toute la région sahéenne. En effet, avec un taux de fécondité élevé, une population jeune, outre une urbanisation anarchique, tous les facteurs déclencheurs d'une crise sociale sont regroupés pour amplifier le phénomène et ce malgré les ressources naturelles abondantes dont jouit le pays.

Au regard du débat éternel mettant au diapason le retard cumulé et les potentialités inouïes de l'Afrique, deux courants fondamentalistes principaux s'imposent au sein de virulentes divergences d'opinion autour du paradoxe africain, à savoir que le premier prône le discours afro-pessimiste et que le deuxième opte pour l'approche afro-optimiste. Ainsi, le tout premier courant afro-pessimiste a vu le jour en différentes strates successives d'analyses critiques et dystopiques dont on peut citer celle des années 1970 qui remet en cause l'explication du retard africain par les conséquences néfastes de la colonisation, voire l'existence d'un colonialisme contemporain dit néo-colonialisme tout en critiquant la main mise et la responsabilité des dirigeants locaux et leurs modes de gouvernance kleptocratique. Ensuite, celle des années 1980 qui fait le point sur l'inefficacité des aides internationales envers l'Afrique, voire leur inutilité sachant que le décalage de l'Afrique avec le reste des continents n'a jamais pu être comblé.

D'ailleurs, l'excès d'aide attribuée aux pays de l'Afrique subsaharienne a souvent été pointé du doigt dans la mesure où les gouvernements africains n'ont jamais su l'exploiter en faveur de la relance de leurs pays. Celles-ci, en l'occurrence les aides internationales, sont contournées et réappropriées de différentes manières, dans tous les cas, les bénéficiaires traitent cette extériorité et transforment les aides et les donations sous toutes leurs formes en fonction de leurs propres règles et intérêts. Cette dissymétrie est davantage renforcée par les modes de formation des États, des institutions et des légitimations en Afrique qui ont des marges de manœuvre démesurées et non rationnelles, limitées dans un premier scénario où les donateurs extérieurs sont présents au cœur des fonctions de souveraineté, pour opérer une certaine forme d'ingérence, ou illimitées dans un deuxième scénario, dans un contexte de dictature et d'autocratie.

Le discours afro-optimiste qui a pris beaucoup d'élan à l'aube du XXIème Siècle, apporte quant à lui une considération positive des perspectives de développement en Afrique et s'appuie sur des statistiques flatteuses en termes de croissance économique soutenue et d'attraction multiseCTORielle des flux d'investissements directs étrangers, en plus de l'essor d'une classe moyenne africaine de plus en plus avide de consommation, ajoutant à cela le fort potentiel d'urbanisation et de besoin en infrastructures. Dans le même sens d'idée, le succès de quelques transitions politiques africaines à l'exemple du Ghana, de la Gambie, du Cap-Vert et du Sénégal témoigne des avancées de la démocratie et des réformes politiques sur le continent en donnant, de passage, une lueur d'espoir à cette approche affable. Au-delà de ces paradoxes, et malgré la récession économique mondiale, la renaissance économique en Afrique s'est amorcée ces dernières années et fait parler son potentiel inconditionnel, justifiant par-là les arguments avancés par les adeptes de l'afro-optimisme. Toutefois, la pléthore de ce potentiel reste naturellement lié à la question des ressources naturelles et plus particulièrement à leur pillage, à la gouvernance autocratique et illégitime en plus à la corruption des dirigeants locaux qui affecte l'intégralité de l'écosystème de la structure gouvernante.

En effet, l'Afrique abrite plus de pays abondants en ressources naturelles qu'aucune autre région du monde, le continent possède effectivement 7% des réserves mondiales prouvées en pétrole et d'importants gisements en gaz et minerais, constat factuel, l'industrie extractive en Afrique réserve des potentialités inouïes. Pourtant, malencontreusement, la majorité des citoyens africains vivent dans des conditions plus que déplorables, en partie attribuables à la distribution inéquitable des bénéfices provenant essentiellement de l'exportation de ces ressources. Conséquemment, c'est ainsi que semble se conforter l'assignation du continent à sa fonction de pourvoyeur dominé des ressources naturelles et de sa dépendance morbide aux produits de base non transformés, ce qui le laisse toujours ébranlé par les chocs extérieurs. Ce marasme des matières premières qui accorde au continent une qualification qu'on peut caractériser d'étiquette a toujours été qualifiée par la littérature économique spécialisée en la matière, de malédiction des ressources naturelles, pour définir ce paradoxe d'abondance qui n'a jusqu'à présent jamais su profiter aux pays africains. Il est à noter, à titre d'exemple, que les cinq premiers pays producteurs de pétrole en Afrique se classent dans le dernier tiers à l'échelle mondiale en termes de mortalité infantile. Ces tristes constats sont en partie dus à la réaffectation de ces revenus dans le financement du patronage et des structures de sécurité sur lesquelles ces gouvernements reposent pour rester et s'éterniser au pouvoir sans le soutien du peuple et au détriment du développement socio-économique de leurs pays.

Problématique et effet final recherché

Ce travail s'inscrit dans une démarche d'intelligence économique de nature préventive, basée sur une problématique interrogeant les vecteurs de contenance du développement de la piraterie en Afrique ainsi que les enjeux y afférents. En d'autres mots, notre travail cherche à identifier de nouvelles voies non explorées au profit d'un acteur économique menacé par les risques de piraterie dans la région, en jouant sur les rapports de force à travers une interaction intelligente avec les différentes parties prenantes dans l'objectif de réduire la marge d'incertitude dans sa prise de décision stratégique.

Dans cette perspective, pour lutter contre ce phénomène, nous avons choisi comme état final recherché (EFR), l'initiation de stratégies de développement socio-économique des zones côtières des golfes en Afrique. Pour cela, nos objectifs intermédiaires se déclinent comme suit :

- OI 1. Identifier les parties prenantes de la piraterie maritime en Afrique en général et dans les Golfes plus particulièrement ;
- OI 2. Mesurer l'ampleur de la piraterie par région et par type de trafic ;
- OI 3. Disséquer l'économie criminelle dans la région et déterminer les moyens d'action de chaque acteur ;
- OI 4. Evaluer l'impact des actions de lutte contre la piraterie dans la région ;
- OI 5. Etudier l'évolution de la piraterie par région et par type de trafic ;
- OI 6. Cartographier les dynamiques sociales derrière l'amplification de la piraterie dans la région.
- OI 7. Emettre des recommandations par zone en adressant les défis identifiés

Démarche méthodologique

Si le fait d'embrasser une pensée non conventionnelle diffère naturellement de l'adoption d'une méthodologie classique. Nous avons jugé pertinent de calibrer les deux modus operandi dans le but de concevoir des arguments robustes et ce tout en gardant une rigueur scientifique correcte. Il s'agit pour nous, in fine, de développer une approche méthodologique permettant la mise en place de pratiques de prise de décision opératoire sur la thématique, contrairement aux démarches théoriques traditionnelles servant principalement des objectifs de conceptualisation.

Notre étude a démarré par une revue de littérature (Analyse documentaire de données secondaires), visant à reprendre les statistiques officielles du phénomène, ce qui nous a permis d'identifier les caractéristiques fondamentales de la piraterie sur le continent tout en décryptant son évolution dans le temps ainsi que sa distribution dans l'espace.

Ce travail a été enrichi par une analyse reposant sur des outils d'analyse et de diagnostic stratégique en intelligence économique (PESTEL, PMESII, SWOT et Échiquiers stratégiques). Entretemps, nous avons réalisé des enquêtes qualitatives faisant appel à des entretiens individuels semi-directif approfondis, (Voir grille d'entretien en annexe 1) et des entretiens ouverts et ce en fonction du profil des experts (voir chapitre 8) que nous avons sélectionné à la suite d'un échantillonnage raisonné.

Ces entretiens approfondis avaient pour but d'explorer les axes suivants :

- Axe I. Ampleur de la piraterie en Afrique : ampleur du phénomène de la piraterie en Afrique, principales causes, liens avec le terrorisme, enjeux géopolitiques ;
- Axe II. Acteurs de la piraterie en Afrique : Identification et catégorisation des acteurs, organisation et financement, commanditaires, acteurs privés et dispositifs anti-piraterie ;

- Axe III. Lutte anti-piraterie en Afrique : lien entre acteurs publics et économie criminelle, politiques de développement socio-économique comme solution, dispositif de coopération anti-piraterie, perspectives de la lutte contre la criminalité dans la région.

PREMIÈRE PARTIE

ÉTAT DES LIEUX DE LA PIRATERIE EN AFRIQUE

Chapitre 1. Histoire et ampleur de la piraterie en Afrique

1.1 Genèse et évolution de la piraterie en Afrique

Dans son acception propre, la piraterie fait référence à une activité essentiellement maritime, ce qui fait naturellement des pirates des marins. S'agissant de son évolution historique, la piraterie maritime a connu son âge d'or qui dura au moins 300 ans à partir du 16^{ème} siècle. À cette époque-là, les trois continents, en l'occurrence, l'Europe, l'Afrique et l'Amérique étaient tous les trois pris d'assaut par ce phénomène. D'ailleurs, les pirates ont, depuis l'époque de la souveraineté romaine, toujours été considérés comme étant les « ennemis de l'humanité ». Pendant l'âge d'or de la piraterie, les îles du Caraïbe et les côtes de l'Amérique constituaient le socle d'un empire marchand qui reliait l'Europe à l'Afrique et à l'Amérique via des navires anglais, portugais, espagnols, français et hollandais, transportant, entre autres, des esclaves, du sucre, des métaux précieux, du tabac et du café. Le développement des échanges favorise aussi celui des actes de prédation.

L'idée de piraterie est directement liée à celle du pillage des ressources, mais aussi à celle des personnes. Au 19^{ème} et 20^{ème} siècle, les conquêtes coloniales européennes vont accentuer ces échanges, conduisant entre-temps à un développement significatif de la piraterie. Aujourd'hui, la piraterie est d'abord une infraction du droit international public. Ses activités relèvent pour la plupart d'organisations criminelles, disposant de flottilles d'attaque avec des bateaux très rapides et bien équipés et des équipages aux armements les plus efficaces. Dans les années 1960, le terme changea progressivement de sens, pour désigner des individus dont l'activité n'est pas uniquement de piller mais plutôt de détourner les avions ou les ondes de radio. La culture informatique devint également une culture du piratage par excellence à partir des années 1980. Entre 1984 et 2007, c'est 4 439 actes de piraterie maritime qui sont comptabilisés par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Aujourd'hui, en Afrique, la piraterie menace principalement le delta du Niger après avoir été éradiquée du Golfe d'Aden. En 2009, le territoire pirate couvrait une superficie de plus de 2,3 millions de mn². Ce gigantesque territoire comprend entre autres, la route maritime de Suez, la principale route maritime dans la région. Dans les années 1950, cette zone a été le théâtre de plusieurs attaques et demandes de rançons et plus tard, entre 1989 et 1991, le Somali National Movement (SNM) finance sa guerre contre le régime de Siad Barré en détournant des navires dont il revend la cargaison et rançonne l'équipage. Dès lors, le phénomène de la piraterie en Somalie prend une plus grande ampleur en raison de l'engagement des pêcheurs indigènes, auto-proclamés gardes côtes afin de protéger les ressources halieutiques ainsi que les eaux-territoriales locales contre les chalutiers étrangers qu'ils considèrent comme étant des pilleurs de ressources et des pêcheurs illégaux.

Toutefois, ces équipes s'éloignent de la motivation de base. L'arraisonnement et la demande de taxe se transforment très vite en extorsion, prenant la forme de piraterie organisée ciblant des navires de transport ou des tankers dont la nature de l'activité ne rejoint aucunement la pêche halieutique. Vol de pétrole et de biens, enlèvement de personnes sur les plates-formes offshore et les navires commerciaux contre demandes de rançons ont rejoint désormais le programme criminel des pirates. L'apparition de la piraterie au large de la corne de l'Afrique

reste le fruit d'une multitude de facteurs aussi bien endogènes qu'exogènes. Le cadre social et géographique outre le contexte politico-économique somalien à côté des éléments externes amplificateurs constituent un système relativement complexe.

À partir de 2005, les attaques se succédèrent sans arrêt dans cette zone, dès lors, une mobilisation sans précédent prend forme sous trois grandes coalitions navales internationales afin d'intervenir militairement. Des acteurs privés s'engagent également, plus particulièrement les armateurs en ayant recourt à des sociétés militaires et de sécurité privées. Une décennie après, grâce à l'opération Atalante et notamment l'OTAN, une mission militaire initiée par la France, la piraterie maritime a disparu du Golfe d'Aden pour se déplacer au Golfe de Guinée.

Dans le Golfe de Guinée, la piraterie est apparue à partir des années 1990. Aujourd'hui, ce golfe est indéniablement la zone la plus dangereuse et la plus insécure du monde pour l'industrie maritime. De manière similaire au Golfe d'Aden, plusieurs facteurs amplificateurs du phénomène sont à pointer dans une zone qui s'étend tout le long du golfe de Guinée, soit une zone de 5 700 km du Sénégal à l'Angola, un corridor qui voit passer 20 000 navires par an. Parmi ces facteurs, nous citons principalement la géographie, le contexte politico-économique, la pauvreté, les tensions socio-politiques, les revendications communautaires et les facteurs externes. Selon le conseil européen de Mars 2015, la zone de préoccupation n°1 de l'UE en matière de piraterie, est désormais le Golfe de Guinée, fréquenté par plus de 7 milles navires européens.

L'insécurité maritime y est en recrudescence, le BMI note même une progression des prises d'otages alors que les actes de brigandage divers augmentent considérablement. Entre janvier et septembre 2020, 132 attaques effectives de navires ont été répertoriées contre 119 pour la même période de 2019. Selon le BMI, cette zone représente 95% des enlèvements mondiaux. Le projet CRIMGO (Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea) a été initié en 2013 par l'UE dans l'objectif d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes.

Néanmoins, au regard de l'efficacité documentée de l'opération Atalante, on s'est interrogé pourquoi l'Union Européenne n'a pas déployé une action de même envergure dans ce Golfe. En 2008, lors du déploiement de l'Atalante dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie particulièrement, ce pays était considéré par l'ONU comme un État failli, de sorte que ce pays ne pouvait plus matériellement exercer ses compétences et notamment sa souveraineté sur sa mer territoriale et sa Zone Économique Exclusive (ZEE).

Cependant, les pays du Golfe de Guinée ne se trouvent pas dans cet état de déliquescence, et se montrent donc attachés d'une part à leur souveraineté et d'autre part à la recherche de solutions africaines aux problèmes africains. L'hypothèse d'un recours aux navires de guerre étrangers, à l'instar des opérations navales internationales menées au large des côtes somaliennes, suscite beaucoup de méfiance. Bien qu'il existe un phénomène de collaborations établies entre certains pays intéressés de la sous-région et les marines française (FPS – ASECMAR) et américaine (APS) dans le cadre de collaborations spécifiques, ces coopérations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle en termes de formation de marins, des garde-côtes et des militaires.

1.2 Ampleur du fléau de la piraterie en Afrique

Selon un rapport de l'ONU, en 2020, 623 des 631 marins (99 %) touchés par des enlèvements dans le monde travaillent dans le golfe de Guinée. Le même rapport estime que ce phénomène coûte environ 1,925 milliard USD annuellement aux pays de la région. Les enjeux de la piraterie sont multidimensionnels même s'ils restent essentiellement économiques. (Voir PESTEL) La piraterie impacte énormément le commerce maritime qui représente 80% du commerce mondial. Cette influence s'observe sur la fréquentation de la route de Suez notamment. La piraterie a un coût considérable, que ce soit pour les transporteurs maritimes ou pour les États de la région, mais l'enjeu reste avant tout sécuritaire, car si toute activité maritime est menacée, ce sont aussi les marins qui le sont. En 2010, 4 185 marins ont été attaqués par des pirates somaliens armés. Parmi ces victimes, 1432 ont été abordés et 1090 ont été retenus en otage.

Selon l'étude du projet Ocean Beyond Piracy, le coût de la piraterie est estimé entre 7 et 12 milliards USD chaque année. Cela inclut le coût des rançons, des assurances, de l'équipement dissuasif, du changement de route, du déploiement des Marines, des poursuites judiciaires des pirates capturés, et du budget des organisations chargées de la lutte contre ce phénomène. L'ampleur du phénomène a fait que le coût des rançons n'a cessé d'augmenter. En 2005, la rançon était d'environ 150.000 USD ; en 2009, 3,4 millions USD, et en 2010, 5,4 millions USD. Seules pour les années 2009 et 2010, le coût total des rançons est estimé à 415 millions USD. En plus de voir les assaillants demander des rançons de plus en plus importantes, le temps des négociations augmenta considérablement, entraînant des coûts supplémentaires (suivi psychologique des victimes, réparations du navire, coût de la livraison de l'argent en hélicoptère ou en avion privé).

Ce qui fait doubler le coût des rançons. Le coût des assurances a également sensiblement augmenté, plus particulièrement dans les zones de haut risque, désignées comme zones de risque de guerre. Le coût des primes de ce type de risque de guerre a été multipliés par 300, de 500 USD par bateau et par voyage jusqu'à 150 000 USD en 2010. Les assurances couvrant le kidnapping et demandes de rançon ont également décuplé, celles couvrant la cargaison sont passées de 25 à 100 USD par conteneur.

Outre le surcoût pour les transports, les dépenses liées à la lutte directe contre la piraterie, notamment les dépenses des forces navales, sont estimées à environ 1,3 milliards USD par an. Les poursuites judiciaires coûtent quant à elles environ 31 millions USD. Cependant, le coût économique ne suffit pas. La piraterie engage aussi un coût humain qui se résume aux marins retenus par les pirates.

Tableau 1. Analyse PESTEL

P POLITIQUE	E ECONOMIQUE	S SOCIAL	T TECHNOLOGIE	E ENVIRONNEMENT	L LEGAL
<p>Le Golfe de Guinée est constitué de huit pays d'Afrique dont sept de l'Afrique Centrale que sont l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale, la République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Príncipe, et un de l'Afrique de l'Ouest à savoir le Nigéria. Ces pays ont créé en 2001 à Libreville au Gabon, la Commission du Golfe de Guinée, Au niveau du Golfe d'Aden, l'effondrement du pouvoir central en Somalie a transformé les eaux territoriales en zone maritime de non-droit, Les activités de pêche illicites et non-réglées, par des chalutiers étrangers à motiver l'émergence d'acte de piraterie, forte corrélation entre la fréquence des activités de pirateries et le degré de défaillance de l'État.</p>	<p>La recrudescence des actes de pirateries a été accentuée par : Le passage de navires chargés de cargaison près du littoral, L'exploitation des gisements offshore, Le Golfe de Guinée concentre : Une capacité de production journalière de 5 millions de barils, Une production de plus des ¾ du cacao consommé dans le monde, Plusieurs gisements de minerais tels que le diamant et le cobalt. La piraterie maritime, véritable entreprise criminelle structurée aux ramifications internationales brassant des fortunes colossales. Une enquête diligentée dans le Puntland par Somalia Report souligne que tout en haut de la pyramide règneraient les « investisseurs », véritables hommes d'affaires, qui financent les opérations de piraterie.</p>	<p>Insurrection dans le Delta du Niger avec le Mouvement pour l'Emancipation du Niger (MEND) dont les chefs se sont improvisés en pirates, La discrimination ethnique : source de création de milices ethniques dans le Delta du Niger, L'émergence de la piraterie organisée, aussi bien dans le Puntland (Somalie) que dans le delta du Niger, doit être comprise comme une composante d'un ordre social et politique fondé sur une économie de pillage, L'extrême pauvreté des populations locales et des populations côtières est un élément déclencheur des actes criminels.</p>	<p>Le recours aux actes de piraterie organisée a évolué et tient compte des outils technologiques existants (Hors-bord, GPS, système de traçage, communication satellitaire...). Le système de la hawala est un système traditionnel entièrement basé sur la confiance, qui évite de passer par un réseau bancaire classique, sans traçabilité, il est très utilisé pour le financement d'opérations criminelles ou terroristes. Les hawala ont su se moderniser grâce à des réseaux efficaces de téléphonie mobile et d'internet, Jusqu'à récemment, les pirates utilisaient des skiffs isolés aux capacités opérationnelles et géographiques réduites. Aujourd'hui, il s'agit de bateaux-mères permettant de porter la menace en haute mer, au grand large (plus de 2,5 millions de km²).</p>	<p>L'effet combiné de la pollution atmosphérique, du manque d'approvisionnement en eau, d'un faible accès à l'assainissement et à une gestion inappropriée des déchets notamment ceux des hydrocarbures, pèse lourdement sur la santé et la qualité de vie des habitants des zones côtières en Afrique de l'Ouest. La combinaison de ces effets néfastes pour l'environnement est intimement liée au phénomène de piraterie et de la criminalité en milieu maritime. L'étude à mener le démontrera à travers une analyse articulée autour des axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Changement Climatique et Erosion côtière, ▪ Déversement des Déchets Toxiques, ▪ Pollution par les déversements d'hydrocarbures, ▪ Surpêche et pêche illégale. 	<p>La montée en puissance du phénomène de piraterie exige une plus forte implication des autorités régionales, Plusieurs défaillances sont relevées sur le plan juridico-légal : Manque d'efficacité des poursuites judiciaires intentées contre les pirates et les auteurs d'actes criminels maritimes, Absence de lois nationales visant la piraterie, 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, Dans le delta du Niger, 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 judiciaires.</p>

Chapitre 2. Acteurs et moyens d'action de la piraterie maritime en Afrique

2.1 Acteurs de la piraterie maritime en Afrique

Dès lors que le sujet concerne deux principales régions d'Afrique, à savoir, le Golfe de Guinée et le Golfe d'Aden, l'identification des parties prenantes devient indispensable à l'appréhension de la problématique dans sa globalité et au niveau régional également. Chacune des régions précitées dispose de ses propres spécificités politiques, économiques, socio-culturelles et ethniques. Les enjeux géoéconomiques et géopolitiques sont également liés à des facteurs endogènes inhérents à chaque région mais surtout exogènes. En effet, l'Afrique terre de grandes richesses naturelles ne cesse d'attiser les convoitises de l'occident depuis le XV^{ème} siècle. Aujourd'hui encore, elle est le champ de bataille des puissances mondiales qui œuvrent, d'une part, pour garder le contrôle dans leurs zones de prédilection, et d'autre part, pour étendre leur zone d'influence dans des régions considérées comme stratégiques.

La colonisation est incontestablement à l'origine de plusieurs maux profonds dans le continent africain. Ces maux ont persisté sous diverses formes bien après la décolonisation. En effet, les découpages coloniaux, ont donné lieu à des configurations territoriales et frontalières sans prise en compte des spécificités historiques en termes d'ethnies, de religions ...etc. La logique des découpages relevait plutôt des rapports de force entre les puissances coloniales et des intérêts géopolitiques de chacune d'elles.

En conséquence, hormis quelques exceptions, une grande partie du continent a plongé pendant de longues années dans un climat d'insécurité et d'instabilité sociale et politique donnant lieu à des guerres civiles sanguinaires ou encore à l'apparition de nouveaux phénomènes inquiétants qui constituent aujourd'hui une véritable menace qui s'étend au-delà du continent. Il s'agit notamment de la piraterie. Piraterie maritime et piraterie terrestre sont apparues en Afrique pour les mêmes raisons évoquées précédemment. Cependant, les acteurs s'avèrent différents et l'évolution et les enjeux le sont tout autant. Le phénomène de la piraterie maritime est apparu en Afrique dans les années 1970 au Nigeria et un peu plus tard au début des années 1980 en Somalie. La hausse fulgurante des activités de piraterie organisée est plutôt le résultat d'une intrication entre dynamiques sociopolitiques locales et influences transnationales et globales.

Afin de mieux appréhender les problématiques de piraterie et en analyser les tenants et les aboutissants, l'identification de ses acteurs respectifs s'impose.

2.1.1 Identification des acteurs par région

Golfe de Guinée

Organisations Internationales Et ONG	Acteurs Privés Locaux Et Internationaux	Instances Internationales Et Puissances Mondiales	Gouvernements Et Instances Régionales	Réseaux Terroristes
---	--	--	--	----------------------------

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation maritime internationale ▪ Bureau maritime international ▪ Amnesty international ▪ ONU 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Majors pétrolières ▪ Compagnies maritimes ▪ Compagnies d'assurances ▪ Sociétés de sécurité maritime privées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ OTAN ▪ Russie ▪ Chine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gouvernements des pays touchés par le phénomène : ▪ Nigeria ▪ Tanzanie ▪ Congo Brazzaville ▪ CEDEAO ▪ CEEAC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MEND (Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger) ▪ Boko Haram
---	--	---	--	--

Tableau 2. Acteurs de la piraterie dans le Golfe de la Guinée

Organisations Internationales Et ONG	Acteurs Privés Locaux Et Internationaux	Instances Internationales Et Puissances Mondiales	Gouvernements Et Instances Régionales	Réseaux Terroristes
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bureau maritime international ▪ ONU ▪ Organisation maritime internationale ▪ ONG 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Compagnies maritimes ▪ Compagnies d'assurances 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pays de l'Otan (force SNMG1) ▪ USA (Operation Task force 151) ▪ Russie ▪ Chine ▪ UE (operation Atlante) ▪ Corée du sud ▪ Turquie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Somalie ▪ Ethiopie ▪ Erythree ▪ Yemen ▪ Somaliland ▪ Puntland 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hawilads (groupes claniques qui orchestrent et sécurisent les transferts d'argent)

Golfe d'Aden

Tableau 3. Acteurs de la piraterie dans le Golfe d'Aden

Sahel

Tableau 4. Acteurs de la piraterie au Sahel

Organisations Internationales et ONG	Acteurs privés locaux et internationaux	Instances internationales et puissances mondiales	Gouvernements et instances régionales	Réseaux terroristes
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bureau maritime international ▪ ONU ▪ Organisation maritime internationale ▪ ONG 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pays de l'Otan ▪ Russie ▪ Chine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Libye ▪ Mali ▪ G5 Sahel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Narco trafiquants d'Amérique latine principalement les colombiens ▪ Groupes armés

2.1.1 Fiches Acteur

	Nom	UNION AFRICAINE
	Date de naissance	Créée le 9 juillet 2002, à Durban https://fr.wikipedia.org/wiki/Durban en Afrique du Sud https://fr.wikipedia.org/wiki/Afrique_du_Sud , en application de la déclaration de

		Syrthe https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9claration_de_Syrte du 9 septembre 1999
	Adresse	Quartier de Kera à Addis-Abeba en Ethiopie
Fonction	Œuvrer à la promotion de la démocratie, des droits humains et du développement à travers l'Afrique, surtout par l'augmentation des investissements extérieurs par l'intermédiaire du programme du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD). Ce programme considère que la paix et la démocratie sont des préalables indispensables au développement durable. Les objectifs de l'UA comportent la création d'une banque centrale de développement.	
Influence	La vision « d'une Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène internationale ».	
Forces	Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest Commission africaine de l'énergie	
Faiblesses	<p>L'UA est sérieusement confrontée à des difficultés surtout financières car de nombreux pays ne sont pas à jour de leurs cotisations.</p> <p>Mauvaise gouvernance et corruption minent les organes de l'UA, créant ainsi des rouages d'incompétence au sein de l'organisation ; ce qui a entraîné le 8 juin 2018, la démission du ghanéen Daniel Batidam de l'organe de l'UA dont il était membre, le Conseil consultatif de contre la corruption (CCUAC).</p> <p>Le budget de fonctionnement et les moyens d'opérations de l'UA sont financés à plus de 70 % par les grandes puissances occidentales, ce qui limite naturellement ses capacités d'action et de réactions dans les crises continentales et internationales.</p> <p>De profonds désaccords surgissent constamment entre les chefs d'États sur la résolution des crises du continent.</p> <p>L'UA reste limitée face à la montée des mouvements terroristes (Aqmi – Boko Haram – Shebab) et assiste impuissante aux naufrages de milliers d'africains clandestins dans la traversée de la méditerranée.</p> <p>Impuissance de l'UA face à la menace de la famine au Nigeria, au Tchad et dans la corne de l'Afrique où des millions de personnes sont en danger</p> <p>L'UA ne peut promouvoir efficacement les principes démocratiques sur le continent car plusieurs dirigeants africains sont en général préoccupés par la conservation du pouvoir politique à travers la violation des constitutions, le tripatouillage électoral, les coups d'état.</p>	
Autres Informations	L'Afrique doit se libérer des vieux démons de la colonisation. Pour cela l'Europe joue un rôle primordial. Si les pays européens agissent dans leurs anciennes zones d'influence respectives et de manières isolées, les réflexes post-coloniaux persisteront.	

	Nom	NIGÉRIA
	Date de naissance	1960

Fonction	Président : Muhammadu Buhari depuis mai 2015
Influence	À l'échelle mondiale et continentale, le Nigéria est la première puissance économique africaine grâce à ses ressources pétrolifères, halieutiques et minières. Il est également l'un des pays phare de la CEDEAO. Il prend souvent le leadership pour résoudre des crises auprès des pays voisins à l'instar du Liberia et de la Sierra-Leone.
Forces	Le Nigéria est le 5ème pays exportateur d'hydrocarbures de l'OPEP. Il dispose d'énormément d'autres richesses minières tel que le fer, zinc, étain, or. Il dispose également d'une importante réserve halieutique.
Faiblesses	Manque de transparence et de responsabilisation dans la gestion des recettes pétrolières a freiné le développement du Nigéria et l'émancipation de sa population. Il est classé 130 ^{ème} sur 180 nations en termes de corruption selon Transparency International. La distribution inégalitaire des richesses est source de nombreuses tensions sociales et revendicatives. Ces inégalités nourrissent bien des activités criminelles : Piraterie, banditisme, extrémisme... Le pays est l'unique au monde à disposer d'importantes réserves d'hydrocarbures et à présenter un déficit budgétaire. Le pays est également menacé par une explosion démographique qui risque d'atteindre le milliard à la fin du siècle.

	Nom	DMAT-GOG - MARITIME DOMAIN AWARENESS FOR TRADE – GOLFE DE GUINÉE
	Date de naissance	Opérationnel depuis le 20 juin 2016.
Fonction	C'est un centre de coopération et de partage d'information en temps réel au niveau du golfe de Guinée entre la Marine royale britannique (UKMTO) et la Marine nationale française (MICA-Center).	
Influence	Il vient en appui au Processus de Yaoundé qui se veut être une architecture interrégionale de sûreté maritime dans le cadre de la répression des actes illicites en golfe de Guinée.	
Forces	<p>Il maintient une connaissance cohérente de la situation dans les zones maritimes du golfe de Guinée, puis informe en temps réel sur toute action suspecte dans le golfe.</p> <p>Il contribue à la sûreté et à la sécurité des navires et de leur équipage. La collecte d'information se fait également auprès des navires.</p> <p>Il dispose d'une carte interactive pour permettre aux navires de circuler dans les couloirs marins sécurisés appelés communément « la zone de déclaration volontaire » (VRA).</p> <p>Les informations en cas d'attaque peuvent être transmises aux forces marines d'intervention les plus proches.</p> <p>Le centre édite également un rapport détaillé hebdomadaire reprenant chacune des attaques, si elle a lieu, ces circonstances et ces conséquences.</p>	
Faiblesses	<p>Il est dépendant des informations que les navires circulant dans le golfe lui transmettent.</p> <p>L'inefficacité opérationnelle du processus de Yaoundé sur lequel s'est greffé le MDAT-Gog.</p>	

	Nom	TOTAL ENERGIES
	Nationalité	Française
	Date de naissance	1924
	Adresse	France
Fonction	TotalEnergies est une entreprise pétrolière qui produit et commercialise à l'échelle mondiale du pétrole et biocarburants, gaz naturel et gaz verts, renouvelables et électricité.	
Influence	Actif dans plus de 130 pays, son activité s'étend de l'exploitation des puits et champs pétrolifères et gazier à la transformation par le biais de ses propres raffineries, puis au transport et à la commercialisation au sein son réseau mondial	
Forces	Elle fait partie des plus grosses entreprises mondiales de l'industrie du pétrole grâce notamment à son expertise métier dans l'extraction offshore et à son leadership dans le marché du gaz liquéfié.	
Faiblesses	Total dépend envers l'Europe pour ses activités de raffinage. Elle jouit également d'une mauvaise image suite à différents scandales dans lesquels elle était partie prenante notamment lié à la pollution et à la corruption.	
Autres Informations	Total se sépare régulièrement d'actifs notamment au Nigéria sur les zones on shore. de plus les nouveaux champs pétrolifères récemment acquis, semblent être décevant en termes de rentabilité.	

	Nom	Skuld
	Nationalité	Norvège
	Date de naissance	1897
	Adresse	Oslo - Norvège
Fonction	Skuld est l'un des principaux fournisseurs mondiaux d'assurance maritime	
Influence	Skuld s'est forgée la solide réputation d'assurer toute compagnie quel que soit le risque qu'encours leur flotte. Elle reste maître du marché et est respecté dans le milieu.	
Forces	Skuld jouit d'une très bonne réputation en tant qu'assureur spécialisé dans le milieu de la protection maritime. La compagnie enregistre moins de volatilité dans ses résultats que tout autre compagnie spécialisée dans le P&I.	
Faiblesses	La compagnie ne s'est pas diversifiée ce qui augmente ses risques financiers, d'autant plus que le marché de l'assurance maritime s'annonce compliqué dans les années à venir du aux changements climatiques et intempéries et aux risques de piraterie essentiellement.	

Autres Informations	La compagnie d'assurance fait partie des signataires de « la Déclaration du Golfe de Guinée » qui appelle à la prise de mesure radicale contre la piraterie dans le Golfe de Guinée.
---------------------	--

	Nom	A.P. Møller-Mærsk
	Nationalité	Danoise
	Date de naissance	1904
	Adresse	Copenhague - Danemark
Fonction	Est un armateur qui opère à travers le monde entier, il est connu pour disposer au sein de sa flotte des plus gros porte-conteneurs du marché.	
Influence	La compagnie dispose de la plus importante et plus grande flotte détenue par une seule et même entreprise au monde soit environ 1595 navires y compris des plateformes pétrolières à travers sa filiale Mærsk Drilling. Mærsk s'est adaptée à toutes les niches, du transport de marchandise au transport de pétrole brut et de gaz liquéfié.	
Forces	La compagnie maritime est multisectorielle dans son secteur d'activité. La compagnie à la réputation d'investir sans cesse pour garder toujours un avantage compétitif et mieux répondre aux exigences du marché.	
Faiblesses	Mærsk a été impliquée dans des affaires de corruption notamment au Brésil. De plus elle fait les frais des des politiques de protectionnisme commercial.	
Autres Informations	Maersk appelle les autorités à lancer une "capacité militaire effective" dans le golfe de Guinée afin d'accroître la sécurité des navires et des équipages.	

	Nom	Bourbon
	Nationalité	Française
	Date de naissance	1948
	Adresse	France
Fonction	Bourbon est une compagnie maritime française spécialisée dans le marché des services maritime à l'offshore. elle propose aux compagnies pétrolières des prestations liées à l'exploitation de gisement offshore.	
Influence	Le groupe est devenu incontournable et leader mondial dans les prestations maritime auprès des compagnies pétrolières grâce notamment aux rachats et absorptions d'autres entités lui permettant d'écarter toute éventuelle concurrence mais aussi d'être en mesure d'apporter une solution de services complète à ses clients. La moitié de ses effectifs sont opérationnels en Afrique.	
Forces	Le groupe intervient dans plus de 45 pays et dispose d'une flotte de près de 500 navires. Il reste le leader en termes de prestations de service auprès des majors pétroliers	

Faiblesses

Bourbon est aussi impliqué dans des affaires de corruption et de pots-de-vin notamment au Nigeria, au Cameroun et en Guinée équatoriale.

2.2 Mode d'action des acteurs de la piraterie

Les acteurs de la piraterie maritime contemporaine ont développé un savoir-faire criminel avancé. Leur penchant vers les armes s'explique par le fait qu'ils appartiennent souvent à des groupes armés qui militent pour des revendications liées à la redistribution des revenus du pétrole exploité dans les localités. C'est le cas particulièrement du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MNED), qui suggère que le gouvernement fédéral ne répartit pas de façon équitable la manne pétrolière.

S'agissant de leur mode opératoire, avant de perpétrer une attaque, qui se fait d'habitude la nuit, les assaillants réalisent un examen détaillé des dimensions du navire ciblé, de la nature de la cargaison ainsi que du nombre potentiel des membres d'équipage. De plus, les pirates expérimentés disposent même de la capacité à identifier d'éventuelles mesures de sécurité à bord.

Une attaque suit d'habitude le schéma tactique suivant :

1. Test de vulnérabilité du navire ;
2. Évaluation de vulnérabilité de l'équipage ;
3. Tentative de monter à bord à l'aide de grappins ou d'échelles, une fois à la hauteur du navire (en le ralentissant ou en l'arrêtant) ;
4. Prise d'otages ;
5. Prise de contrôle du navire ;
6. Détournement du navire, de son équipage et de la cargaison éventuellement (notamment les biens facilement revendables) sur les côtes ;
7. Demande de rançon et négociations.

Les critères de vulnérabilité évoqués précédemment concernent d'une part, la vitesse du navire et d'autre part, la hauteur du franc-bord, autrement dit, la distance entre la ligne de flottaison et le pont principal.

Le traitement des otages fait également partie des points qui ont sensiblement évolué au début des années 2000. Les otages servent maintenant de monnaie d'échange, et ce au même titre que le navire et sa cargaison. Ils sont alors protégés et conservés jusqu'au paiement effectif de la rançon. Cependant, la durée de séquestration des otages à bord du bateau-mère, pour servir de protection comme boucliers humains en cas d'accrochage éventuel avec des navires de secours militaires, peut être longue suite à l'échec des négociations notamment. Si la durée de séquestration est en moyenne d'environ 6 mois en 2011, il arrive que les victimes soient gardées bien plus longtemps, comme ce fut le cas d'ailleurs pour les membres d'équipage du Navire "MV Iceberg". Ces derniers ont été capturés en mars 2010 avant d'être libérés après plus de deux ans et huit mois de détention, en décembre 2012. Ce sont les velléités audacieuses des pirates en termes de montants de rançon qui font que les périodes de détention s'allongent davantage.

Chapitre 3. Évolution de la piraterie par région et par type de trafic en Afrique

3.1 Au Golfe d'Aden (2005-2010)

La Somalie a connu une vague importante de piraterie au début des années 2000, due à sa position géographique et sa situation politique.

Sa situation géographique (Extrémité du Continent Africain), bordé du Golfe d'Aden, côte maritime importante : près de 3000 Km et point de passage du trafic maritime entre l'Europe et l'Extrême Orient, et le fait que le pays soit dans une situation politique chaotique : guerre civile sans pouvoir central (depuis le début des années 90), ont fait de de la Région un lieu de prédilection pour les pirates.

Près de 18. 000 navires en 2005 et environ 20.000 navires en 2007, ont transité par la Corne de l'Afrique. Ces chiffres représentant près de 7,5% du Trafic maritime mondial.

- **Les premiers actes de piraterie visaient les chalutiers venus pêcher illégalement dans la Région, pour ensuite devenir plus organisés et s'entendre en visant toute forme de navire ou bateau transitant par le Golfe d'Aden**

Au départ, les actes de piraterie opérés dans cette région visaient les chalutiers qui venaient exploiter les ressources halieutiques de la Région, en l'absence de tout cadre normatif et légal.

Les faiblesses que connaissait la Région, ont amené des pêcheurs du Monde entier à profiter des richesses halieutiques de la Zone Economique Exclusive Somalienne¹, en venant pêcher dans le Golfe d'Aden. Ces pêcheurs de tous bords ont été encouragés à venir exploiter les ressources de la Région, surtout que les zones maritimes européennes connaissaient déjà une baisse de ressources.

Cette surexploitation a impacté de manière directe les pêcheurs locaux, qui se sont ligüés pour organiser des actes de piraterie contre les chalutiers étrangers. Ces actions se sont progressivement organisées puis professionnalisées pour se substituer aux organes de surveillance de l'Etat.

Tout chalutier arrêté devait payer une taxe aux pirates, taxe proportionnelle à la cargaison de poissons ; La surexploitation des ressources Halieutiques de la Région, a causé d'énormes dégâts environnementaux.

Au fil du temps, les pirates se sont équipés de moyens plus performants pour organiser leurs actes (navires, radars de surveillance...). Les actes de piraterie se sont alors étendus à toute forme de navire ou de bateau qui transitaient par le Golfe d'Aden (navires marchands, pétrolier, porte container, bateau de plaisance...).

- **A partir de fin 2006, avec l'invasion de la Somalie par l'Ethiopie, les Etats et les organisations internationales sont intervenues pour contrer les actes de piraterie dans les côtes somaliennes et pour venir en aide aux populations locales. Toutefois les actes de piraterie en Somalie n'ont baissé qu'à partir de 2011, avec le durcissement des actions internationales de lutte contre la piraterie dans la Région.**

C'est à la suite de l'invasion de la Somalie par l'Ethiopie en décembre 2006, que les états étrangers ont été autorisés par le gouvernement fédéral de Transition à intervenir sur les côtes somaliennes pour lutter contre les actes de piraterie.

Toutefois, ces actions n'ont pas été suffisantes et les actes de piraterie ont continué à croître dans la Région jusqu'à fin 2010/ milieu de l'année 2011.

Voici quelques chiffres des actes de piraterie recensés dans la Région, rapportés par le BMI :

- 67 en 2005,

¹ Source CIJ : La Zone Economique Exclusive revendiquée par la Somalie est riche en poissons et hydrocarbures, elle est disputée entre la Somalie et le Kenya. La cour Internationale de Justice a tracé le 12/10/2021 une nouvelle frontière proche de celle revendiquée par la Somalie

- 23 en 2006,
- 32 en 2007,
- avec un record atteint en 2010, 53 navires et plus de 1100 membres d'équipage ont été attaqués par des pirates.

En décembre 2010, un rapport du QG européen anti-piraterie, permet de tirer la sonnette s'alarme. D'après ce rapport : 28 navires et près de 630 membres d'équipage étaient sous le contrôle de pirates.

A la fin du premier trimestre 2011, plusieurs pays et Organisations internationales ont décidé de durcir leurs actions antipirates dans la Région (Otan, Union Européenne, Corée du Sud, Emirats Arabes Unies), à travers différentes opérations : Atalante, CMF (Combined maritimes Forces). Plusieurs navires de pirates ont été capturés et des dizaines d'otages ont été libérés. Une réunion du Conseil de Sécurité de l'ONU tenue début 2012, indique qu'à cette date plus de 1000 personnes étaient poursuivies dans plusieurs pays dont plus de 600 dans la Région. C'est ainsi qu'un recul des actes de piraterie a été constaté dans la Région depuis 2012/2013.

3.2 Au Golfe de Guinée (à compter de 2010)

Suite au déploiement réussi des forces issues de coalition internationales qui se sont avérées très dissuasives et la mise en application des règles de bonne conduite de l'industrie maritime puis le contrôle naval volontaire, Le phénomène de la piraterie maritime (et non pas ses acteurs) s'est délocalisé du golfe d'Aden vers le golfe de Guinée.

Le golfe de guinée devient en quelques années le nouvel eldorado et le nouvel épiceutre de la piraterie en Afrique principalement en raison des gisements pétrolifères en offshore et les acteurs économiques étrangers qui les exploitent. Les attaques sont souvent en haute mer et dans les eaux territoriales. Les dénominateurs à ce phénomène restent cependant communs quelle que soit la position géographique touchée. Les facteurs politiques (instabilité des structures étatiques), économiques (richesses naturelles), sociaux (inégalités, faiblesse de développement régional) et diplomatiques (mains mises et pressions des grandes puissances) alimentent le phénomène.

	Première année de production	Production (millions b/j 2017)	Réserves (milliards de barils) 2016
NIGERIA (Shell, Total, Chevron, ExxonMobil, ENI, Oando)	1958	1,53 (1,47 en 2016)	37,2
ANGOLA (Total, Chevron, ExxonMobil, ENI, BP)	1959	1,64 (1,7 en 2016 et 1,8 en 2015)	11,6
LIBYE (ENI, BASF-RWE)	1961	0,83 (0,39 en 2016)	48,4
ALGÉRIE (Sonatrach, Anadarko, BP)	1958	1,05 (1,11 en 2016)	12,2
ÉGYPTE (ENI, BP, Apache)	Début du XX ^e siècle	0,64 (0,67 en 2016)	3,5
SOUDAN (CNPC, ONGC, Petronas)	1999	0,10 chiffres de 2016 (0,12 en 2014 et 0,109 en 2015)	1,5
SOUDAN DU SUD (CNPC, ONGC, Petronas)	2011	0,12 chiffres de 2016 (0,15 en 2014 et 0,14 en 2015)	3,5
GUINÉE ÉQUATORIALE (ExxonMobil, Marathon, Noble Energy)	1992	0,13 (0,14 en 2016)	1,1
RÉPUBLIQUE DU CONGO (Total, ENI, Chevron, Perenco)	1967	0,24 chiffre de 2016 (0,26 en 2014 et 0,25 en 2015)	1,6
GABON (Perenco, Total, Shell)	1957	0,20 (0,23 en 2016)	2,0
TCHAD (ExxonMobil, Petronas, CNPC)	2003	0,073 chiffres de 2016 (0,082 en 2015 et 0,073 en 2014)	1,5
GHANA (Tullow Oil, Anadarko, Kosmos Energy)	2010	0,17 (0,1 en 2016 et 2015)	2,0
TUNISIE (ENI, Shell)	1966	0,063 chiffres de 2016 (0,073 en 2014 et 0,065 en 2015)	0,4
CAMEROUN (Perenco)	1977	0,076	0,5
COTE D'IVOIRE (Bouygues, Tullow Oil, CNR International)	1995/	0,027	0,5
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO (Perenco)	1976	0,023 (stable)	0,5
NIGER (CNPC)	2011	0,020 (stable)	0,6
AFRIQUE DU SUD (PetroSA)		0,002 (stable)	0,1
MAURITANIE (Petronas, Tullow Oil)	2006	0,006 (arrêt du seul gisement en 2017)	0,1

Tableau 5. Sociétés de production d'hydrocarbures dans les différents pays africains²

Sur le plan géographique, le Golfe de Guinée est l'espace maritime, situé à l'Ouest du continent Africain, il est constitué de pays côtiers d'Afrique de l'Ouest : le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun et de pays d'Afrique Centrale (Angola, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Príncipe).

Ces pays se sont réunis en 2001 pour créer la Commission du Golfe de Guinée avec pour missions : la délimitation des frontières entre les pays, l'exploitation des richesses naturelles de la Région et la gestion des sujets liés à la Sécurité Maritime.

² BP statistical review 2017

- **Après le Golfe d'Aden, c'est en 2010 que le Golfe de Guinée et particulièrement le Nigéria, qui connaît à l'époque une instabilité politique, enregistre une vague importante de piraterie**

Le Golfe de Guinée regorge de richesses naturelles importantes :

- Première Région de production de pétrole d'Afrique Subsaharienne avec une capacité journalière de production de plus de 5 millions de barils,
- Zone de production du Cacao (plus de $\frac{3}{4}$ de la consommation mondiale),
- Richesses naturelles en termes de minerais : diamant, cobalt, coton.

Les actes de piraterie de la Région, touchent principalement les eaux territoriales des pays producteurs de pétrole (le Nigéria et le Bénin).

En 2012, le Golfe de Guinée enregistre plus de 60 attaques de piraterie, avec comme point d'ancrage les côtes nigérianes ; En effet, le Nigéria connaît par ailleurs, à cette époque une instabilité au niveau du Delta du Nigéria à travers le Mouvement pour l'Emancipation du Nigéria (MEND).

Les tensions politiques, couplées à la pauvreté encouragent le développement de la piraterie dans la Région.

Les actes de piraterie se manifestent sous plusieurs formes (vols de biens et de cargaisons, attaques de navires, enlèvement de personnes avec demande de rançons...).

Ces actes de piraterie ont un impact négatif aussi bien sur les Etats côtiers que sur les états de l'Afrique Centrale (sans littoral) ; En effet, leurs économie et commerce dépendent des échanges de biens et marchandises qui se font à travers le Trafic maritime.

- **Des mesures ont été déployées afin de lutter contre la piraterie au tout début des premiers actes, mais les effets sont restés mitigés. Ce n'est qu'en 2014/2015 qu'une baisse significative des actes de piraterie dans la région a été ressentie.**

En 2013, au sommet de Yaoundé, a été signé un mémorandum tripartite pour établir un code de conduite de lutte mutualisée contre la piraterie dans la Région. Ce mémorandum a été par

- La CEDEAO (La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest)
- La CEDAC (La Communauté Economique de l'Afrique Centrale).
- La commission du Golfe de Guinée.

Toutefois, trois ans après la signature de ce mémorandum, les résultats sont maigres et les mesures actées n'ont pas été mises en place.

A compter de 2013, l'Union Européenne s'est aussi mobilisée pour venir en aux marines nationales de la région, la France, le Portugal, l'Espagne et le Royaume Uni participent depuis à la formation de garde côtes.

Parallèlement, les états Africains tentent tant bien que mal de s'allier au tour d'une coopération commune afin de faire front conjointement contre la piraterie et ses acteurs qui opèrent dans leur zone maritime. Cette coopération doit se doter d'un cadre normatif et légal entre l'ensemble des pays.

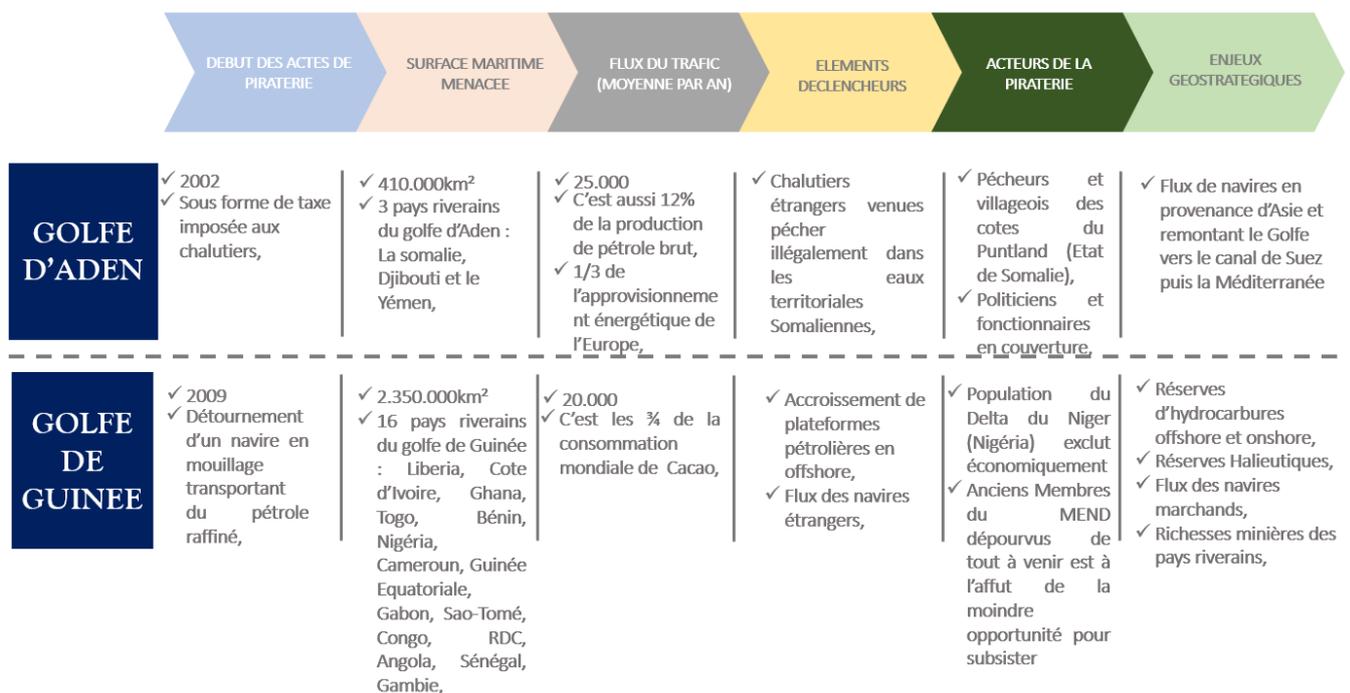
3.3 Comparatif des deux Golfes

Qu'il s'agisse du golfe de Guinée ou du golfe d'Aden, la criminalité maritime est un facteur évident d'instabilité sur les terres, ce qui façonne grandement le mode opératoire des pirates. En revanche les dimensions sociopolitiques liées au phénomène de la piraterie diffèrent d'un golfe à un autre. La piraterie dans la corne de l'Afrique s'est amplifiée sur les ruines de la Somalie en faillite dévorée par la guerre civile, l'extrême pauvreté et par l'exploitation illégale de chalutiers étrangers des ressources halieutiques dans ses eaux territoriales.

Quant à la piraterie au golfe de Guinée, ses richesses sont à l'origine de l'amplification du phénomène de la piraterie, mais il s'agit là d'or noir et de son appropriation par une élite locale et par des entreprises étrangères au détriment des populations du Delta du Niger au Nigéria, épice de la piraterie dans le golfe. Contrairement à la Somalie, le Nigeria reste un état politiquement stable malgré les problèmes communautaires.

Le golfe de Guinée attire toutes les convoitises, il émerge ainsi comme un nouveau centre de gravité énergétique donc stratégique. Il est aujourd'hui une zone majeure de la production pétrolière mondiale avec des réserves estimées à quelques 24 milliards de baril de pétrole. Pourtant la zone connaît d'intenses actes de pirateries encore inexistantes il y a deux décennies. La plus part des attaques interviennent dans les eaux territoriales des états ou même dans les ports ou les zones de mouillages. Une certaine partie de la communauté internationale propose le recours à la force militaire pour freiner la piraterie dans le golfe de Guinée. Cette volonté est inspirée par les antécédents quasi similaires dans le golfe d'Aden, au large de la Somalie ou une coalition militaire internationale des grandes puissances est parvenue à ramener l'ordre et à rétablir la sécurité et donc le retour à la normal de l'activité maritime.

Les contextes ne sont pas les mêmes. Le golfe de Guinée est constitué d'un ensemble d'états allant du Sénégal jusqu'en Angola, tous politiquement stables. Il n'y a donc pas de « Somalie » en Afrique de l'Ouest. Par conséquent l'intervention massive de puissance militaire coalisée au niveau du golfe de Guinée relèverait plutôt de non-sens puisque la souveraineté est réelle. Bien entendu, il ne faut pas rejeter une coalition militaire internationale mais en appui seulement au-delà des zones économiques exclusives des états riverains qui jouera un rôle de patrouille en haute mer.



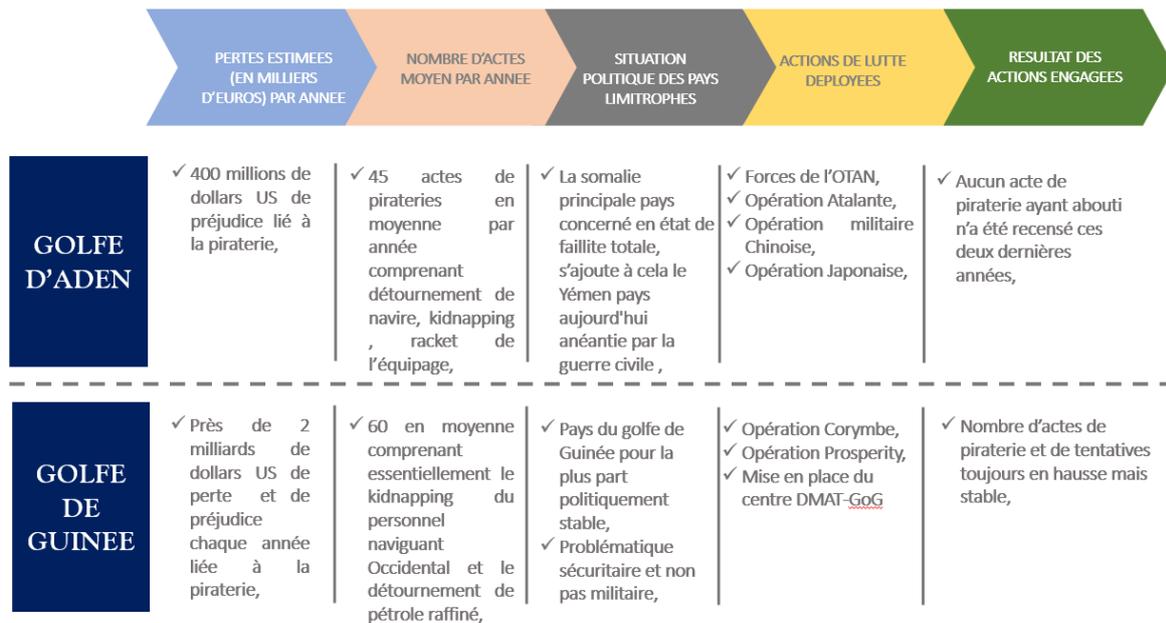


Figure 1. Comparatif Golfe d'Aden-Golfe de Guinée³

La réponse n'est pas que militaire au niveau du golfe de Guinée, la réponse est sécuritaire puisque la plus part des actes de piraterie est à l'intérieur des eaux territoriales. Donc cela relève plus de l'action des services publics et des forces de l'ordre qui sont d'ailleurs de plus en plus impliqués dans les patrouilles, dans la surveillance des ports et des interventions à l'intérieur des eaux territoriales mais également d'arrêter ces pirates et de les poursuivre devant la justice. L'action fondamentale est de dresser absolument les causes de la piraterie et qui poussent la population à se tourner vers d'autres éléments illégaux. Et ces causes sont exclusivement des problèmes de gouvernance.

Chapitre 4. Impact des actions de lutte contre la piraterie en Afrique

L'économie mondiale repose sur le transport maritime qui n'a cessé de se développer en raison de la globalisation, entraînant de ce fait des enjeux économiques et financiers colossaux. Les flux maritimes générés par la globalisation constituent parfois des richesses non protégées et attirent, de ce fait, les prédateurs de toute sorte. La quasi-totalité des mers sont concernées par le problème de la piraterie, et le problème ne cesse d'évoluer. Néanmoins, les Golfs de Guinée et d'Aden sont à eux deux le théâtre d'une recrudescence des opérations de pillage et de brigandage les plus alarmantes et surtout les plus importantes en termes de nombre, de fréquence et de coût voire même de surcoût. En effet, les primes d'assurances appliquées aux armateurs pour des flottes de navires empruntant des voies maritimes jugées à haut risque, atteignent des niveaux excessifs et se répercutent automatiquement sur le coût du transport.

Au niveau des golfs de Guinée et d'Aden, où la piraterie a pris des proportions importantes au cours des vingt dernières années, la situation ne cesse de soulever de grandes préoccupations de la communauté internationale impliquant les différents opérateurs de la

³ Source: BMI – Rapport les Géopolitiques de Nantes – Rapport de la Banque mondiale sur la piraterie dans le golfe d'Aden – Rapport du Centre de Droit Maritime et Océanique de Université de Nantes

chaîne de valeur du transport maritime d'une part et les intervenants locaux et régionaux d'autre part. Une mobilisation des acteurs concernés a permis depuis 2008 de mettre sur pieds un arsenal d'actions pour tenter de venir à bout de ce phénomène.

L'approche de la lutte contre la piraterie maritime adoptée par les acteurs régionaux en collaboration avec les acteurs internationaux dans le golfe d'Aden reposait à la fois sur des actions préventives, coercitives et répressives. Elle impliquait dans un premier temps le déploiement de moyens militaires et de dispositifs de renseignement visant à sécuriser les voies maritimes jugées à risque, et à prévenir les attaques contre les navires marchands ou de particuliers. Cette action est habituellement assurée par les forces maritimes nationales ou internationales. Les actions de lutte contre la piraterie ont nécessité par ailleurs de conduire des opérations militaires en vue de libérer des navires capturés, ou de poursuivre des pirates lorsqu'ils tentaient de regagner leurs bases après avoir mené leurs attaques. Ces actions militaires lorsqu'elles ont été entreprises avec efficacité et dextérité, ont permis de libérer des otages. Elles impliquent l'intervention des services de renseignement et de forces spéciales, ainsi qu'une coopération avec les autorités du pays où sont localisées les victimes. À cet égard, il a été démontré que le soutien à la formation et à l'équipement des différentes forces des États côtiers concernés et l'organisation d'exercices conjoints ont été efficaces.

Enfin, les actions répressives devraient jouer un rôle prépondérant dans la lutte contre la piraterie, car les criminels devraient pouvoir être jugés et purger leurs peines dans leurs pays d'origine. La coopération internationale s'est avérée ici encore indispensable. La nécessité d'un travail en étroite collaboration avec les responsables des opérations militaires maritimes et les autorités judiciaires locales demeure nécessaire pour la réussite de ses actions. La communauté internationale s'est fixée pour objectif de développer les dispositifs législatifs, judiciaires et carcéraux pour contenir le phénomène de la piraterie, tout en favorisant une coopération régionale. Des actions judiciaires à l'encontre des pirates capturés ont été entreprises dans les pays dont sont originaires les victimes.

La conjugaison des actions préventives, coercitives et répressives a permis de réaliser des avancées concrètes et salutaires en matière de résorption du phénomène de la piraterie dans le Golfe d'Aden mais demeurent insuffisantes voire même mitigées au vu de la prolifération du phénomène dans le golfe de Guinée. Il semblerait même, que le succès de ses mesures au niveau du Golfe d'Aden soit à l'origine d'un déplacement voire une aggravation de la situation de la piraterie au niveau de la côte ouest du continent africain. La compréhension des mécanismes entrepris et l'analyse approfondie de leurs modes opératoires s'avère nécessaire dans l'accomplissement de ce travail de recherche dont la visée porte sur la proposition de solutions viables à même de contenir la piraterie à travers des solutions s'inscrivant dans le cadre d'un développement durable de la sécurité en mer.

Ce chapitre se consacrera au traitement des principales mesures entreprises pour venir à bout du phénomène de la piraterie dans la perspective de mesurer le niveau d'efficacité de chacune et d'évaluer son impact indépendamment ou conjointement aux autres mesures.

4.1 Mobilisation de la communauté Internationale

Les intérêts économiques et géostratégiques des puissances mondiales ont été à l'origine de leur implication dans les questions de sécurité de l'espace maritime africain. Le golfe de Guinée revêt une grande importance car c'est un espace important de production des hydrocarbures mais ne constitue pas nécessairement une zone vitale pour le trafic international. A contrario, le Golfe d'Aden est considéré comme une zone clé pour la circulation maritime et ce à l'échelle internationale. Au vu des enjeux économiques majeurs

transitant par le Golfe d'Aden et la recrudescence de la violence des attaques qui s'y produisaient, la communauté internationale s'est mobilisée en cohérence avec les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies. Plusieurs grandes opérations assorties de grands moyens humains, matériels et financiers ont été initiées et pilotées par diverses parties prenantes.

L'opération Atalante connue dans le monde entier sous le nom *Atalanta* est une mission militaire et diplomatique initiée par la France et mise en œuvre par l'Union européenne, dans le cadre de la force navale européenne *Eunavfor* et de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC). Le nom est inspiré d'Atalante, personnage féminin de la mythologie grecque, et seule femme de l'équipage des Argonautes.

La mission s'est déployée à partir du 8 décembre 2008 pour remplacer les accompagnements nationaux. Elle a mis à sa disposition, entre quatre et treize bâtiments appuyés par des avions de patrouille maritime avec comme point d'appui Djibouti, et des commandos embarqués à bord des navires du Programme alimentaire mondial ravitaillant la Somalie ou navires de commerce traversant la zone. En 2009 et novembre 2012, les forces européennes d'*Eunavfor* ont assuré l'escorte de 166 navires du PAM et 128 navires de l'AMISOM2.

Outre la force *Atalanta* de l'Union Européenne, première coalition internationale ayant un mandat spécifique de lutte contre la piraterie, et le déploiement, sous pavillon national, de bâtiments de nombreux pays, une autre opération avait vu le jour, sur proposition des États-Unis. La Task Force 151 est née au sein d'une coalition de plusieurs pays décidés à lutter ensemble contre la piraterie. Initialement constituée d'unités américaines, la TF 151, à laquelle participaient occasionnellement les Britanniques, s'était également enrichie d'une frégate turque et d'unités singapourienne et coréenne. C'est clairement une opération montée dans le but de concurrencer l'influence de l'UE sur ce dossier.

L'OTAN, quant à elle, avait également envoyé des moyens dans le cadre de la force multinationale maritime SNMG1. En moyenne, ce ne sont pas moins de 25 à 30 unités qui ont évolué dans le Golfe d'Aden et au large de la Corne d'Afrique : une dizaine sous *Atalanta*, 5 en TF151, 4 sous la bannière de l'OTAN et 7 en *national tasking*. Ces opérations ont connu un franc succès induisant une chute drastique du nombre d'attaques dans le golfe d'Aden. Cependant, leur succès demeure tributaire d'une présence constante *ad vitam eternam*. Par ailleurs, elles ont eu pour conséquence le déplacement du problème vers d'autres zones. En l'occurrence, la mer d'Oman, l'océan Indien et golfe de Guinée.

4.2 Stratégie étatique ou régionale/ profilage de la criminalité maritime et partage des informations entre les parties prenantes de la région

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.

L'entendue géographique du problème et l'insuffisance des moyens requièrent une approche régionale. L'Organisation des Nations unies et l'Organisation maritime internationale ont donc incité les États de la région à mettre en place une architecture régionale de sécurité maritime et une stratégie maritime intégrée. L'impulsion régionale a été lancée par le Sommet de

Yaoundé du 25 juin 2013, qui a consacré une volonté régionale de coopération. Ce sommet, avait réuni 22 pays, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Commission du golfe de Guinée (CGG), et a débouché sur :

- L'adoption d'un mémorandum sur la «sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest», qui fixe les premiers objectifs, les domaines de coopération, et prévoit la mise en place de réunions annuelles avec les hauts responsables de la CEDEAO, la CEEAC et la CGG pour assurer l'orientation, le suivi et l'évaluation de la coopération régionale ;
- L'approbation d'un code de conduite relatif à «la prévention et à la répression 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», d'une période probatoire de trois ans, qui vise à faciliter l'adoption d'un accord multilatéral contraignant et axé sur le partage de renseignements, la coordination entre les États et les mesures répressives ;
- La création d'un Centre interrégional de coordination (CIC) pour mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritimes.

Cette approche s'inspire de la coordination sécuritaire maritime mise en œuvre en Asie du Sud-Est et du code de conduite signé par les États riverains de l'océan Indien. Néanmoins, deux ans après le Sommet de Yaoundé, les progrès vers l'opérationnalisation de la stratégie maritime régionale sont minces. La CEEAC et la CEDEAO ont toutes deux adopté une stratégie maritime intégrée, respectivement en 2009 et en 2014, et leurs centres régionaux ont été inaugurés.

Parallèlement au travail multilatéral, certains États se sont engagés dans la construction d'une capacité de surveillance et d'intervention navale, c'est à dire la création d'un service de garde-côtes. Dans certains cas, des stratégies nationales de sécurité maritime ont été élaborées, et une coordination interministérielle des administrations concernées par l'action de l'État en mer existe à l'état embryonnaire (une architecture institutionnelle a été confectionnée et doit être matérialisée par des décrets en gestation au Bénin). Au plan opérationnel, le Nigeria a réagi en renforçant la surveillance de ses eaux territoriales. Le Nigeria et le Bénin ont même lancé une opération de sécurité maritime bilatérale dénommée opération Prospérité en 2011. Les architectures de sécurité régionale présupposent une forte convergence des priorités, des intérêts et des moyens des pays impliqués.

Or, dans le cas du golfe de Guinée, l'ennemi commun (les gangs de pirates) est interne à l'un des États membres, les motifs de division ne manquent pas entre les pays côtiers, et les capacités nationales sont très variables. L'architecture de sécurité maritime régionale n'en est certes qu'à ses débuts, mais tout laisse à croire qu'il faudra du temps pour qu'elle devienne opérationnelle. L'émergence d'une réponse régionale est freinée par une géopolitique de la suspicion et de la compétition. Souvent présentée comme l'hégémon régional, le Nigeria est perçu comme la source du problème et suscite une méfiance généralisée.

Les pirates nigériens démontrent – à l'instar de Boko Haram – que les problèmes de sécurité internes du Nigeria deviennent rapidement les problèmes de sécurité de ses voisins. Même si ces derniers s'accordent sur le principe de la coopération régionale, ils considèrent aussi que le gouvernement nigérian est le premier responsable de cette situation et, par conséquent, a le devoir de la résoudre. Les problèmes liés au financement de l'architecture régionale constituent un obstacle supplémentaire à la réalisation rapide des décisions du Sommet de Yaoundé. Le principe de l'instauration d'une taxe (nationale, communautaire ou internationale?) pour partager la charge financière a été débattue, mais rien n'est encore

décidé et les précédents dans la région – comme la taxe d'intégration communautaire – ne sont guère encourageants. Censée financer le processus d'intégration de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), cette taxe n'est qu'irrégulièrement versée.

Pour l'heure, l'architecture de sécurité bénéficie des contributions étrangères (Japon, Chine, Royaume-Uni, etc.) au fonds commun mis en place par l'Organisation maritime internationale. La question irrésolue du financement explique que le CIC à Yaoundé – censé fonctionner depuis juillet 2014 – et le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire ne soient toujours pas opérationnels. Des personnels y ont été affectés par certains États membres et les États hôtes ont financé l'installation des centres, mais un budget pérenne fait défaut, notamment pour les communications. De la même façon, le CRESMAO de Cotonou doit être financé le plus rapidement possible. Les autres obstacles à une coopération régionale maritime efficace sont d'ordre national. En effet, les chantiers de coopération sécuritaire qui ont été lancés supposent que certaines réformes nationales aient été menées à bien, notamment la coordination interne des administrations chargées de la sécurité maritime, et l'harmonisation des cadres juridiques nationaux. Or, dans de nombreux états de la région, ces réformes restent à l'état de questions sans réponse.

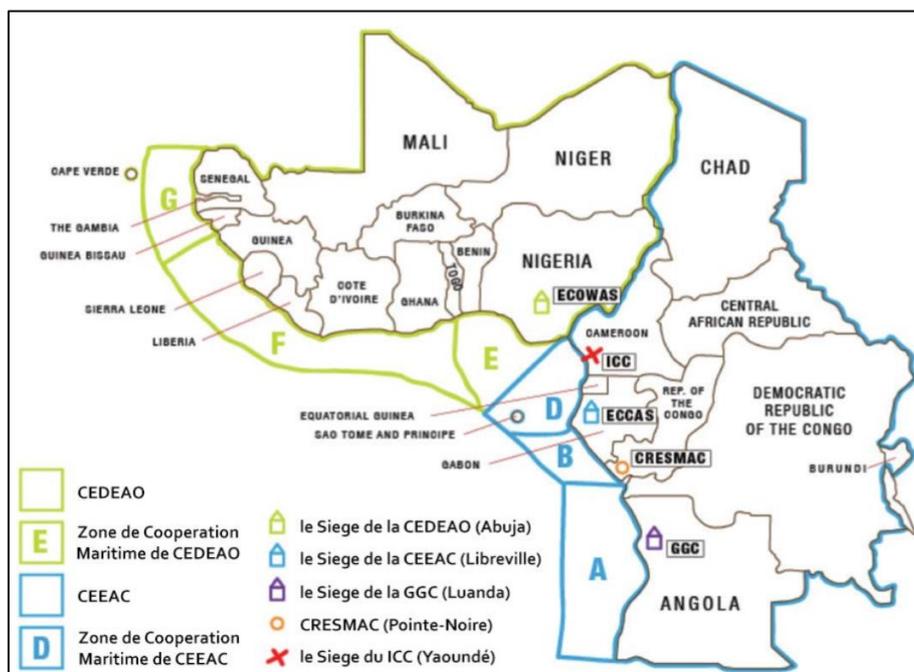


Figure 2. Zones multinationales de coordination maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre⁴

4.3 Poursuites judiciaires

Les dommages causés aux états côtiers du Golfe par la piraterie sont estimés à environ 1,9 milliard USD. Toutefois, la poursuite en justice de la piraterie dans la région est actuellement presque inexistante car la plupart des États ne disposent pas du cadre juridique nécessaire pour répondre à ces problèmes. En Afrique de l'Ouest et du Centre, et en particulier dans le Golfe de Guinée, le crime maritime implique le détournement des pétroliers et des attaques

⁴ Source : International crisis group

sur d'autres plates-formes de stockage et de transport de pétrole. Les cas de kidnapping sont en augmentation.

En 2016, des procureurs, juges et experts en politique juridique venus du Gabon, Togo, Bénin et Nigeria se sont réunis à Abuja, pour échanger sur leurs cadres juridiques nationaux respectifs, notamment en référence aux règles de la preuve. Car, en effet, la collecte de preuves, la préservation, le stockage et la manipulation des preuves sont soumis à des réglementations différentes dans chaque pays. La coopération judiciaire en matière de criminalité maritime doit prendre en compte le système juridique dans lequel les éléments de preuve sont instrumentalisés afin de permettre une poursuite judiciaire efficace.

Le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC forme actuellement des procureurs et des juges dans le Golfe de Guinée, réforme le cadre juridique afin de permettre la poursuite efficace des crimes maritimes et conseille les organismes d'application de la loi afin d'améliorer l'efficacité de l'application de l'État de droit sur la mer. Le nombre limité de procès en rapport avec des actes de piraterie souligne le manque d'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. En l'absence d'un examen détaillé du cadre juridique de chaque pays permettant à chacun d'eux de mener efficacement des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie, le phénomène ne sera jamais contré.

Des dispositions permettant les extraditions rapides et la synchronisation des peines pour les crimes commis en mer dans tous les systèmes judiciaires limiteraient l'impunité et empêcheraient les pirates d'être traités moins sévèrement dans certains des États côtiers que dans d'autres. Il serait également judicieux d'explorer une voie législative envisageant la mise en place d'un tribunal régional qui aurait la latitude de juger des crimes de piraterie en mer avec un assouplissement

4.4 Lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires

Les sociétés militaires privées ont profité du regain d'intérêt que représente la lutte contre la piraterie depuis une dizaine d'années pour se refaire une santé dans le domaine de la sécurité maritime. Elles offrent, en effet, une variété de services allant de la consultance à des escortes armées en passant par la négociation pour la libération d'otages.

L'engagement de ces sociétés dans le cadre de la lutte contre la piraterie a toutefois quelques limites. La plus importante étant que les sociétés privées ne sont juridiquement pas habilitées à réprimer la piraterie, seuls les États disposent de cette compétence. Malgré cette contrainte juridique sérieuse, de nombreuses sociétés privées offrent leurs services à des États et des armateurs plus soucieux de leurs intérêts économiques que du risque légal.

Dans l'attente d'un procès nous éclairant sur les responsabilités respectives des parties concernées et d'une prise de conscience des décideurs quant à l'élaboration d'une réglementation dans le domaine de la sécurité maritime, nous ne pouvons que constater le développement des sociétés militaires privées dans le cadre de la lutte contre la piraterie.

Les États, les organisations internationales et les armateurs sont partagés quant à l'opportunité de faire appel à des sociétés militaires privées dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Certains se sont exprimés de manière explicite quant à leur position.

Selon l'organisation maritime internationale (OMI), l'État du pavillon devrait décourager le port et l'usage d'armes à feu par les marins pour leur protection ou la protection de leur navire. L'usage de personnel non armé est l'affaire des armateurs, tandis que l'usage de personnel de sécurité armé ou de militaires est soumis au droit de l'État du pavillon. L'usage

de personnel de sécurité peut selon l'OMI engendrer une escalade de la violence. Elle rappelle également que l'importation d'armes est soumise à la réglementation de l'État côtier. L'OTAN, quant à elle, maintient une position non partisane vis-à-vis des sociétés privées de sécurité opérant dans la région du Golfe d'Aden. Elle n'encourage, ni ne condamne l'emploi de ces sociétés.

4.5 Actions socio-économiques initiées par les Organisations non- gouvernementales et le gouvernement fédéral du Nigeria

En juin 2009, Le Nigéria, a signé une offre d'amnistie inconditionnelle en faveur des activistes opérant dans le delta du Niger. L'offre était également ouverte aux rebelles et les pirates. Les activistes sont soit des membres du MNED soit des pirates. Cette offre d'amnistie est entrée en vigueur le 6 août 2009 et a expiré le 4 octobre 2009.

Le programme s'articulait autour de trois principales phases :

- 1- la phase de désarmement ;
- 2- la phase de démobilisation et de réadaptation, dont la durée s'étendait de 6 à 12 mois, et au cours de laquelle les participants bénéficieraient de services de counseling et d'orientation professionnelle;
- 3- la phase de réintégration, d'une durée pouvant aller jusqu'à 5 ans, avec octroi de formations de microcrédits.

Dans le cadre du programme d'amnistie, le gouvernement du Nigéria avait promis de fournir aux ex-rebelles et ex-pirates, des fonds d'indemnisation de même que des emplois. Les Réseaux d'information régionaux intégrés des Nations Unies soulignaient que le gouvernement prévoyait d'offrir aux activistes une pension, de la formation professionnelle ainsi qu'un microcrédit.

Le processus devait se dérouler de la façon suivante : Se rendre dans le centre de sélection le plus proche, y déposer les armes, s'inscrire, prêter un serment de renonciation, bénéficier de l'amnistie présidentielle et enfin s'inscrire au programme de réintégration.

Le mouvement de rébellion MNED (Mouvement d'émancipation pour le Delta du Niger) n'étant pas une entité bien définie, mais plutôt un rassemblement de groupes armés opérant dans le delta du Niger est décrit comme une « nébuleuse fragmentée et acéphale » qui ne dispose pas d'une structure de commandement et dont le nombre de membres serait difficile à estimer. Selon la Jamestown Foundation, une organisation qui renseigne les décideurs politiques sur les sociétés « stratégiquement ou tactiquement importantes » pour les États-Unis, depuis l'offre d'amnistie, il demeure difficile de déterminer qui parle au nom du MEND. La Jamestown Foundation a affirmé en date du 4 octobre 2009, date d'échéance de l'offre d'amnistie que la quasi majorité des principaux chefs activistes qui étaient présentés comme les éléments principaux du MEND avaient accepté d'adhérer au programme d'amnistie. Environ 8 000 combattants du MEND avaient accepté l'offre d'amnistie contre 15 000 combattants ayant renoncé à la violence .

Le 25 octobre 2009, le MEND déclare un cessez-le-feu illimité. Néanmoins, il met fin au le cessez-le-feu en janvier 2010. Le conseiller spécial du président du Nigéria avait déclaré entre juin 2010 et mai 2011 que 15 434 personnes auraient participé au programme de formation. Plusieurs médias signalent que des participants au programme d'amnistie ont pris part à diverses formations professionnelles au pays ou à l'étranger. Le ministre des Affaires du delta du Niger avait déclaré quant à lui que son ministère avait organisé un forum de recrutement

pour permettre aux jeunes participants du programme d'amnistie d'entrer en contact avec des employeurs potentiels.

Cependant, un analyste de l'International Crisis Group affirmait que trop peu d'efforts ont été investis dans la réadaptation et la réintégration, les centres de réhabilitation ne disposent pas des équipements essentiels. Verdict : le programme est en échec car il n'aurait rien résolu sur le plan politique. Dans un communiqué en ligne envoyé à la presse en avril 2011, le MEND aurait déclaré ce qui suit : « Avec des milliards de naira dépensés, le programme d'amnistie et de réinsertion est un échec patent, vu que l'objectif initial du programme a été détourné pour des ambitions politiques et des intérêts personnels ».

De plus, Human Rights Watch a souligné dans un article publié en mai 2011 que malgré l'amnistie du gouvernement en faveur des groupes armés, des groupes criminels et des activistes opérant dans le delta du Niger se seraient livrés à des enlèvements, des attentats à la bombe et des attaques contre des installations pétrolières et contre des navires au large des côtes du Delta du Niger. Dans la ville de Warri de l'État du Delta, un défenseur des droits de la personne a déclaré aux IRIN que ces attentats «sont suffisants pour dire au monde entier que le programme de réhabilitation post-amnistie ne fonctionne pas».

Le programme d'amnistie offert par le gouvernement aux anciens militants en 2009 aurait tout de même 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 région.

4.6 Synthèse

1	Mobilisation de la communauté Internationale
2	Stratégies étatiques ou régionales
3	Poursuite judiciaires
4	Lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires
5	Action socio-économiques initiées par les Organisations non- gouvernementales

Tableau 6. Classification des actions de lutte contre la piraterie en Afrique

Tableau 7. Évaluation de l'efficacité des actions de lutte contre la piraterie en Afrique

Action Efficacité	Action 1	Action 2	Action 3	Action 4	Action 5
Golfd'Aden	Élevée	Élevée	Élevée	Insignifiante	Insignifiante
Golf de Guinée	Faible	Echec	Faible	Élevée	Echec

Il ressort de ce chapitre, de façon évidente, que l'effet conjugué des actions phares (actions 1, 2 et 3) entreprises dans le Golfe d'Aden a permis d'éradiquer le phénomène de la piraterie qui ne compte plus aujourd'hui que quelques actions isolées enregistrées annuellement.

Bien que l'implication des États du Golfe d'Aden soit notable notamment sur le déploiement de stratégies étatiques ou régionales ou encore au niveau du durcissement des lois pour rendre les poursuites judiciaires plus efficaces, il n'en demeure pas moins que la mobilisation

de la communauté internationale représente l'action la plus efficace et la plus impactante à tous points de vue. Ce constat, suscite plusieurs interrogations à savoir :

- Pourquoi la communauté Internationale ne s'est-elle pas mobilisée avec la même envergure dans le golfe de Guinée ? Les enjeux ne sont-ils pas de la même ampleur ? la zone géographique serait-elle plus étendue et plus difficile à contrôler ?
- Pourquoi le Nigeria ne mobilise-t-il pas ses institutions locales afin de s'attaquer au phénomène de la piraterie alors même qu'il en est le concerné numéro 1 ?
- Les pirates africains sont-ils instrumentalisés par des réseaux mafieux à l'échelle internationale ce qui expliquerait le déplacement du phénomène vers d'autres régions non contrôlées plutôt que son éradication ? Auquel cas les actions de lutte devraient plutôt être orientées vers le démantèlement des dits réseaux ?

Les réponses à ces interrogations constitueront le point de départ de l'analyse qui sera abordée dans la deuxième partie de ce rapport.

4.7 Coopération multilatérale anti-piraterie en Afrique

Depuis le début de l'année, non seulement les actes de piraterie maritime ont redoublé d'intensité dans le golfe de Guinée, mais leur actions sont de plus en plus coordonnées. D'après les autorités Nigériane, un groupe de pirates aurait été à l'origine de cinq attaques en quelques jours.

En 2020, malgré la crise sanitaire mondiale et la suspension puis la réduction importante du flux des marchandises à travers le monde, le Centre de notification des actes de pirateries (Piracy Reporting Centre, PRC⁵) a enregistré quelques 195 actes de piraterie sur l'ensemble des océans du globe contre 162 en 2019.

Face à l'insécurité et à la menace permanente de ces actes au large du golfe de Guinée, qui s'apparente à un no man's land maritime, les plateformes pétrolières et les armateurs, tel que Maersk, sollicitent davantage de déploiement militaire. De plus, les états du golfe de Guinée interdisent aux armateurs d'embarquer à bord de leurs navires respectifs des gardes armés privés contrairement aux navires qui transitent par le golfe d'Aden et qui eux, ont à leur bord des équipes de sécurité qui représentent une force de dissuasion contre l'abordage des navires par les pirates.

D'ailleurs cette initiative s'inscrivait dans un plan global de lutte contre la piraterie aux côtés du plan Atalante initié par Union Européenne. Une coalition de 9 nations de l'Union Européenne ont apporté une contribution permanente à L'opération « Atalante ». Cette opération a pour mission de fournir une aide aux navires affrétés par le PAM (Programme Alimentaire Mondial) et de protéger les navires marchands. Pour cela, la force d'intervention à la latitude de recourir aux moyens nécessaires, y compris l'usage de la force pour dissuader, intervenir et mettre fin aux actes de piraterie. L'opération a nécessité une vingtaine de bâtiments de surface et d'aéronefs ainsi que le déploiement de 1800 marins européens. 2 ans après sa mise en place, les actes de piraterie ont chutés de plus de 70%.

La zone du golfe de Guinée qui est bordée par 6500 km de côtes et qui représentent 3.500.00km², enregistre chaque année le passage de plus de 20.000 navires en plus d'être une voie de transit du pétrole du détroit du Niger. Cette zone concentre le plus grand nombre d'acte de piraterie de la région soit par le détournement de navires et leurs cargaisons soit

⁵ L'IMB Piracy Reporting Center (IMB PRC) suit la définition de la piraterie telle que définie à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et le vol à main armée tel que défini dans la résolution A.1025 (26) adoptée le 2 décembre 2009 lors de la 26e session de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI).

par des prises d’otages tous occidentaux donc plus rentables, en contrepartie de rançons, payées en général par les armateurs ou leur assurance. Selon le Maritime Information Cooperation and Awareness Center (MICA Center)⁶, 99% des enlèvements de marins dans le monde se produisent dans cette zone.

Un rapport⁷ produit par l’IMB suite à l’attaque du navire OYA 1 battant pavillon Panaméen ressort que sur les six membres d’équipage, un membre d’origine malienne et un autre d’origine togolaise n’ont pas été kidnappés, seuls les 4 autres d’origine française et marocaine l’ont été.

Depuis 2019, cette région inhospitalière connaît une hausse exceptionnelle des cas d’enlèvement soit 25 % du total mondial. Rien qu’au cours du dernier trimestre de 2019, 39 membres d’équipage ont été victime de kidnapping.

Nombre d’attaques et de tentatives d’attaques, %

Zones	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Asie du Sud-Est	82	68	53	43	68	79	104	128	139	146	68	76	60	53	61
	34,3%	25,9%	18,1%	10,5%	15,3%	18,0%	35,0%	48,5%	56,7%	59,3%	35,6%	42,2%	29,9%	32,7%	31,3%
Golfe de Guinée	18	44	55	40	29	39	52	45	31	19	42	36	72	57	70
	7,5%	16,7%	18,8%	9,8%	6,5%	8,9%	17,5%	17,0%	12,7%	7,7%	22,0%	20,0%	35,8%	35,2%	35,9%
Somalie	22	51	111	218	219	237	75	15	13	1	2	10	3	0	0
	9,2%	19,4%	37,9%	53,2%	49,2%	54,0%	25,3%	5,7%	5,3%	0,4%	1,0%	5,6%	1,5%	0,0%	0,0%
Autres	117	100	74	109	129	84	66	76	62	80	79	58	66	52	64
	49,0%	38,0%	25,3%	26,6%	29,0%	19,1%	22,2%	28,8%	25,3%	32,5%	41,4%	32,2%	32,8%	32,1%	32,8%
Total	239	263	293	410	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Champ :
 * Southeast Asia : Indonesia, Malacca Strait, Malaysia, Philippines, Singapore Straits.
 * Gulf of Guinea : Benin, Cameroon, Côte d’Ivoire, Equatorial Guinea, Gabon, Ghana, Liberia, Nigeria, São Tomé and Príncipe, Togo.
 * Somali : Arabian Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean, Oman, Red Sea, Somalia.
Source : ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Reports.

Figure 3. Distribution géographique et temporelles des attaques

En 2020, ce même Golfe de Guinée a concentré à lui seul plus de 95 % du total des prises d’otages recensées par le Bureau Maritime International (IMB)⁸. Trois navires ont été détournés et neuf autres ont subis des attaques avec armes à feu.

⁶ Le Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center) est le centre français d’analyse et d’évaluation de la situation sécuritaire maritime mondiale

⁷ PIRACY & ARMED ROBBERY ATTACK REPORT : Name of Ship OYA1

⁸ Le Bureau maritime international ou BMI (International Maritime Bureau en anglais)¹, fondé en 1981, est une branche de la Chambre de commerce internationale spécialisée dans la lutte contre la criminalité envers le commerce maritime, notamment la piraterie et les fraudes commerciales ainsi que dans la protection des équipages. Rapport du 13 juillet 2021 sur la piraterie mondiale

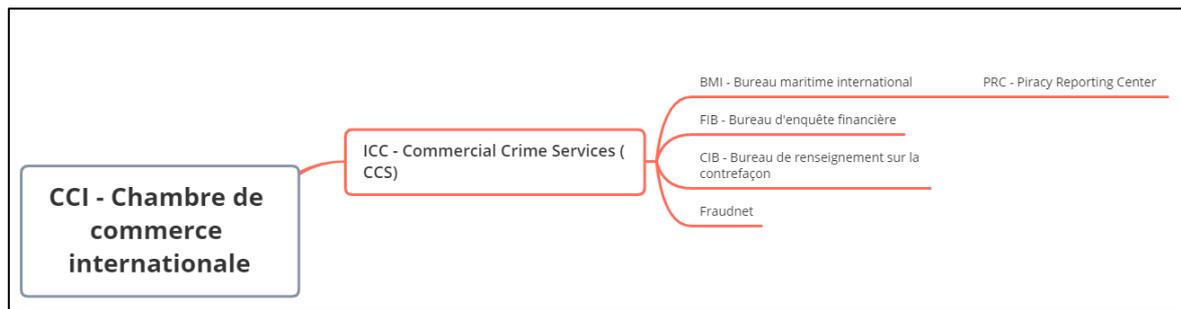


Figure 4. Positionnement de l'ICC par rapport à d'autres structures

Le principal pays concerné, le Nigéria, première puissance économique du continent, a pris quelques initiatives dans la perspective d'intervenir face à ces menaces, mais le pays manque cruellement de ressources et ne peut à lui seul sécuriser les installations off-shore ou l'ensemble des navires transitant par le golfe. Le boom démographique n'arrange pas les choses, selon les nations-unis⁹, la population nigériane pourrait atteindre pratiquement le milliard d'ici à 2100.

Le gouvernement sous la houlette de son président Muhammadu Bouhari a initié le projet anti-piraterie Deep-Blue. Le projet a pour volonté de renforcer l'arsenal militaire maritime du pays avec du matériels d'intervention de pointe (drones, vedettes rapides, hélicoptères,...). Le pays dans sa lancé s'est également doté d'un arsenal judiciaire avec des textes de loi anti-piraterie voté en 2019. Le projet est surtout vital pour le pays puisque le Nigeria enregistre chaque année près de 3 milliard USD de perte à cause de la piraterie en face de ses côtes.

La détermination de lutter efficacement contre la piraterie ne commence pas avec la volonté du Nigéria d'y contribuer activement. La communauté internationale ainsi que les pays du pourtour du golfe de Guinée s'y attèle depuis plus d'une décennie.

En 2013 Les dix-neuf pays du Golfe de Guinée ont signé l'accord de Yaoundé qui a pour objectif de coordonner les actions de lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée. Le sommet marque la volonté africaine de s'approprier la lutte contre les menaces maritimes. Les états restent, certes souverains dans leur zone maritime respectives, mais les différentes armées doivent être en mesure de coordonner leurs efforts.

La communauté internationale n'agit pas de bon cœur. Les interventions sont souvent proportionnelles aux intérêts. Le Golfe de Guinée produit 20% des importations pétrolières françaises principalement à travers deux installations off-shore titanesque appartenant à Total et à Bourbon. 10% des importations des hydrocarbures britannique proviennent également du golfe de Guinée, principalement des gisements exploités par les deux compagnies Shell et British Petroleum.

En appui au Processus de Yaoundé et dans la perspective de sauvegarder leurs intérêts, les forces navales Françaises et britanniques ont conjointement décidé d'apporter un soutien de taille en mettant en place un centre de coopération maritime opérationnel dès 2016: le Maritime Domain Awareness for Trade – Golfe de Guinée (MDAT-GoG).

Face à la dangerosité croissante des pirates qui n'hésitent pas à investir en équipement de pointe et élargissent ainsi leur terrain de chasse, l'IMB a alerté à nouveau les parties prenantes de cette lutte. Le bureau a ainsi déclaré qu'«Il s'agit d'une tendance inquiétante qui ne peut être résolue que par un échange d'informations et une coordination accrues entre les navires

⁹ Nations-Unies "World Population Prospects: The 2012 Revision" [archive] Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat.

en temps réel, les organismes de notification et les organismes d'intervention dans la région du golfe de Guinée.

Le MDAT-GoG contribue en informant et en soutenant les activités économiques de la région par la collecte permanente et en temps réel d'informations liées à la situation dans les zones maritimes du golfe de Guinée. Ces informations sont fournies par tous les opérateurs en temps réel (navires, plateformes,...). Les navires ont accès à la carte interactive leur signalant les zones de déclaration volontaire (VRA) qui sont des zones sécurisées ou sans danger.

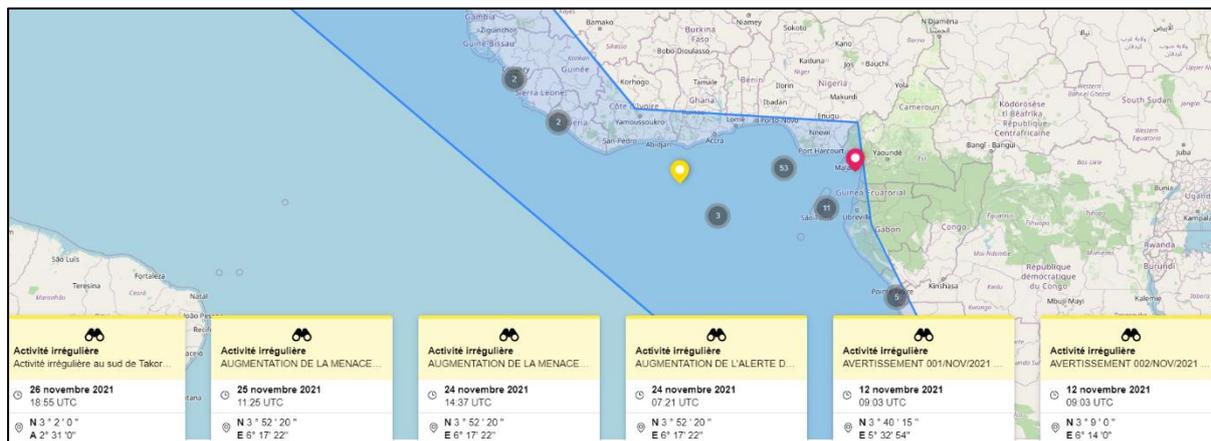


Figure 5. Carte interactive des attaques au large du Golfe de Guinée¹⁰

En Janvier 2020, le Ministre des affaires étrangères français, Jean-Yves Le Drian annonce la création d'une Mission Européenne de Surveillance Maritime pour le détroit Hormuz sous le nom d'EMASOH (European-led Maritime Awareness mission in the Strait Of Hormuz). Cette mission, avec le soutien de 6 autres pays membres de l'Union Européenne (Danemark, Pays-Bas, Allemagne, Grèce, Italie et Portugal) a pour objectif de préserver les intérêts mutuels en garantissant « la Liberté et sécurité de navigation tout en protégeant les intérêts économiques européens et internationaux : échanges commerciaux et l'approvisionnement énergétique ». A l'instar de cette mission de défense, beaucoup d'acteurs économiques réclament une force navale similaire dans le Golfe de Guinée, sans réel succès.

Face à la pression criminelle l'Union Européenne décide début 2021 de parler d'une voix commune et annonce la mise en œuvre du plan « présences maritimes coordonnées » tout le long du Golfe de Guinée. Cette initiative est une première étape pour une coopération internationale qui se base sur la mutualisation des ressources en termes de sécurité de communication et de renseignement afin d'aboutir à des solutions fiables.

¹⁰<https://gog-mdat.org/map>

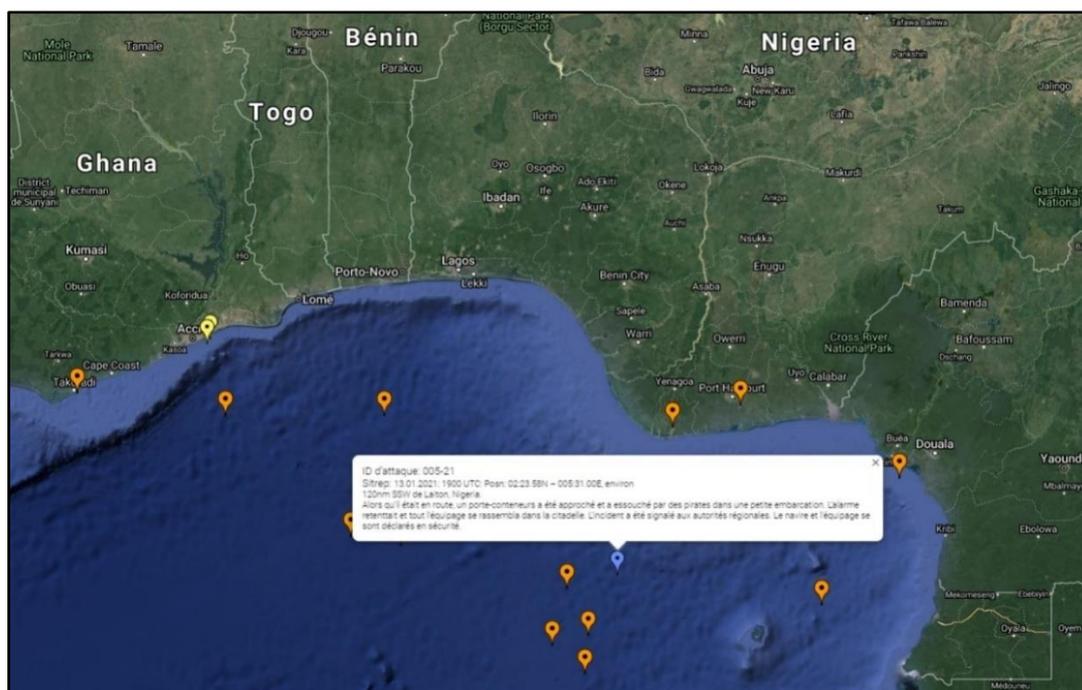


Figure 6. Balisage des attaques au niveau du Golfe de Guinée

Date	Projet	Participants	Missions
1981	Bureau Maritime Internationale (BMI)	Chambre de Commerce Internationale	la lutte contre la criminalité envers le commerce maritime, notamment la piraterie et les fraudes commerciales ainsi que dans la protection des équipages.
1991	Opération Corymbe	La Marine Nationale Française	préservé les intérêts économiques français dans cette zone, notamment ceux liés à l'exploitation pétrolière
2013	Accord de Yaoundé	Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC), La Communauté économique des Etats d'Afrique d'ouest (CEDEAO) La Commission du golfe de Guinée (GGC)	Code de conduite concernant la sécurité maritime, la répression de la piraterie, le vol à main armée contre des navires, et les activités maritimes illégales en Afrique de l'ouest et centrale.
2016	Création du MICA Center	Marine Nationale Française Marine Espagnol Marine Belges Marines Portugaises	Dédié à la sûreté maritime, à compétence mondiale, le centre a été créé pour favoriser l'échange d'information et la coopération afin de faire face aux menaces au sein du monde maritime.
2016	Création du MDAT-GoG	la Royal Navy (UKMTO) La marine Française Navy (MICA-Center)	Est un centre de coopération à l'appui du processus de Yaoundé
2018	Initiative européenne d'intervention (IEI)	13 états membres de l'UE	consiste à créer au sein d'un groupe d'États européens les conditions préalables à la conduite d'engagements opérationnels conjoints dans divers

			scénarios d'intervention militaire prédéfinis.
2020	Réunion plénière annuelle du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée (G7+ FoGG)	Pays du G7 Pays de l'Afrique Occidentale Co-présidé par les Etats-Unis et le Gabon	urgence de la situation en matière de sécurité dans le golfe de Guinée et l'importance de la coopération. Il a également réitéré que « l'OMI, en collaboration avec le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, continuera d'appuyer les activités de formation et de renforcement des capacités pour les États du golfe de Guinée, de même que les efforts collaboratifs régionaux. »
2021	Présences maritimes coordonnées -PMC	UE	un mécanisme Européen de présences maritimes coordonnées. Il vise à augmenter la capacité de l'UE en tant que partenaire fiable et acteur de la sûreté maritime, en renforçant son engagement opérationnel et en assurant une présence et une couverture maritimes permanentes dans les zones d'intérêt maritimes
2021	Opération Deep-Blue	Nigéria	La lutte contre la piraterie maritime au Nigéria et dans le golfe de Guinée dans le but d'améliorer les mesures d'application de la loi, en particulier dans la poursuite des suspects en vertu de la loi contre la piraterie et d'autres infractions maritimes promulguées par le président Nigérian en juin 2019.
2021	Déclaration du golfe de Guinée sur la répression de la piraterie	Gouvernements, Entreprises, associations, et toute autre partie prenante économiquement dans la région du golfe de Guinée	Le 17 mai 2021, le Baltic and International Maritime Council (BIMCO) a regroupé 246 organismes, entreprises et associations afin de signer la "Déclaration du golfe de Guinée sur la répression de la piraterie". Cette déclaration appelle à agir et à mettre en place des actions dans la perspective de mettre fin au fléau de la piraterie dans la région ouest-africaine.

Tableau 8. Chronologie de l'évolution de l'implication étrangère et des outils déployés dans le golfe de Guinée

Malgré la baisse sensible des attaques en 2021, le golfe de Guinée continue de concentrer énormément d'actes de piraterie maritime et reste compliqué à protéger pour des États qui avancent en ordre dispersé. La piraterie maritime y est en effet une industrie et toute une économie.

Difficile d'évoquer les dangers du golfe de Guinée sans revenir aux racines du mal. On ne luttera pas uniquement contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée par la seule mise en place d'une force militaire internationale.

La lutte doit être conduite au sein des communautés à l'intérieur des terres en développant économiquement et socialement la région d'où sont extraits 95% des revenus pétroliers du Nigeria et dont ces communautés n'en perçoivent rien. Il n'y aura probablement plus de piraterie dans le Nigéria lorsque cette région sera développée.

DEUXIÈME PARTIE

VECTEURS DE CONTENANCE DU PHÉNOMÈNE DE LA PIRATERIE EN AFRIQUE

Chapitre 5. Dynamiques sociales derrière l'amplification de la piraterie en Afrique

Le potentiel du continent africain en ressources naturelles attire les investisseurs étrangers, souvent dans le cadre de relation asymétrique aux profits des acteurs extérieurs dominants. L'attractivité pour ces ressources impose de sécuriser notamment les axes d'évacuation. Les velléités de ses acteurs extérieurs poussent les populations à se rebeller et à vouloir faire justice eux-mêmes en l'absence d'un pouvoir étatique solide, transparent et efficace. La nouvelle forme de rébellion adoptée par certaines populations africaine est la piraterie. Oubliez le drapeau noir et la tête de mort, les pirates des temps moderne n'annoncent plus la couleur et ils n'ont certainement pas disparu. Au début des années 2000, ils ont fait un retour en force au large de la Somalie, plus précisément devant les côtes du Puntland, région de la Somalie qui a autoproclamé son indépendance. 5 ans plus tard on a assisté à son émergence au golfe de Guinée face aux côtes nigérianes. Les premiers actes de cette piraterie moderne en Afrique se manifestent dans le golfe d'Aden autour de la Corne de l'Afrique. Les pirates somaliens décrètent vouloir protéger leur ressources halieutiques de l'appétence des chalutiers étrangers venus pêcher en masse dans ces eaux réputées poissonneuses. Les pirates justifient leurs actions en se présentant comme des « garde-côtes » protégeant leur littoral.

Points chauds de la piraterie

- **Afrique et Mer Rouge:** Nigeria, Cameroun, Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal, Somalie (Golfe d'Aden + Bab El Mendeb), Yémen,
- **Amérique du Sud et Caraïbes:** Brésil, Colombie, République Dominicaine, Guyane, Jamaïque, Pérou, Venezuela, Carthagène,
- **Asie du Sud Est et Océan Indien:** Bangladesh, Inde, Indonésie, Philippines, Singapour, Vietnam, détroit de Malacca.

Deux pays en tête de liste de la piraterie en Afrique sont la Somalie, au niveau du Golfe d'Aden, puis le Nigeria au niveau du Golfe de Guinée. L'environnement ainsi que les motivations des populations sont différents. Le point commun reste fatalement la pauvreté¹¹ qui se trouve être un terreau fertile pour l'épanouissement de la piraterie et de l'extrémisme. A noter que la population Nigériane est douze fois plus importante que la population somalienne, pourtant le taux de pauvreté est quasi-identique.

Pays	Somalie	Nigéria
Nombre d'habitant (en millions)	16	207
Superficie (en Km ²)	637 657	923 768
PIB par habitant (en USD)	309	2 097
Taux d'analphabétisme	63%	31%

¹¹ Rapport de la banque mondiale et du CIA World factbook

Taux de pauvreté (moins de 1 USD / jour)	43%	41%
Situation politique	Absence de gouvernement central, pays disloqué	République fédérale relativement stable
Economie du pays basée sur	Elevage et pêche Mines de sel Pétrole	Agriculture Industrie Pétrole et gaz
Indice de corruption¹² (rang mondial)	179	149
ZEE (en km²)	830 000	300 000
Voies de navigation (en km)	Non renseignée	3000
Entrée en devise	Diaspora (1,6 milliards USD)	Diaspora (20 milliards USD)

Tableau 9. Comparatif des données des pays au cœur de la piraterie entre la Somalie et le Nigéria

L'émergence de la piraterie maritime est la résultante de plusieurs facteurs dont les principaux sont les :

- **Facteurs géographiques** : Qu'il s'agisse de la Somalie ou du Nigeria, leur emplacement géographique respectif sur le golfe de Guinée et le golfe d'Aden, offrent une place de choix pour assister au ballet de milliers de navires qui empruntent ces voix maritimes pour alimenter les pays du Nord en marchandises, en hydrocarbures et en matières premières.
- **Facteurs politiques et juridiques** : L'instabilité géopolitique de ces zones due à des mouvements séparatistes armés, le crime organisé, l'absence de cadre juridique adéquat ou l'absence de pouvoir central tel qu'en Somalie. La non-délimitation de la ZEE toujours dans le cas de la Somalie qui a nourri l'avidité des chalutiers étrangers.
- **Facteurs socio-économiques** : La croissance économique mondiale a accru le volume du trafic maritime. Ce trafic génère une importante source de cibles isolées, accessibles et lucratives selon la nature de la marchandise et l'origine de l'équipage. L'exploitation des richesses au détriment des populations locales
- **Facteurs technologiques** : Les apprenti-pirates investissent dans du matériel technologique avec l'argent des premières rançons afin de se doter de matériels leur permettant plus de mobilité et par conséquent la possibilité d'attaquer des plateformes ou des navires encore plus loin des côtes ou de leur port d'attache (bateaux à moteurs puissant, radars, systèmes de télécommunication par satellite, armes à feu...). Les pirates des temps modernes sont plus avancés technologiquement que les forces maritimes de certains pays d'Afrique.

Même si, en nombre de victimes, l'impact de la piraterie maritime est peu élevé, ses enjeux stratégiques et commerciaux restent considérables. Les risques les plus graves étant : la neutralisation d'une voie maritime vitale pour l'approvisionnement mondial en hydrocarbures, les catastrophes écologiques majeures, l'utilisation, à des fins terroristes, de navires détournés comme armes, la perturbation des flux commerciaux et les pertes économiques qui en découlent.

La piraterie en haute mer est la cause de pertes financières estimées à plusieurs milliards USD par an et tout porte à croire que de tels risques iront en s'accroissant, entraînant l'accroissement des primes d'assurance maritime, et donc, des coûts de transport.

¹²Transparency international

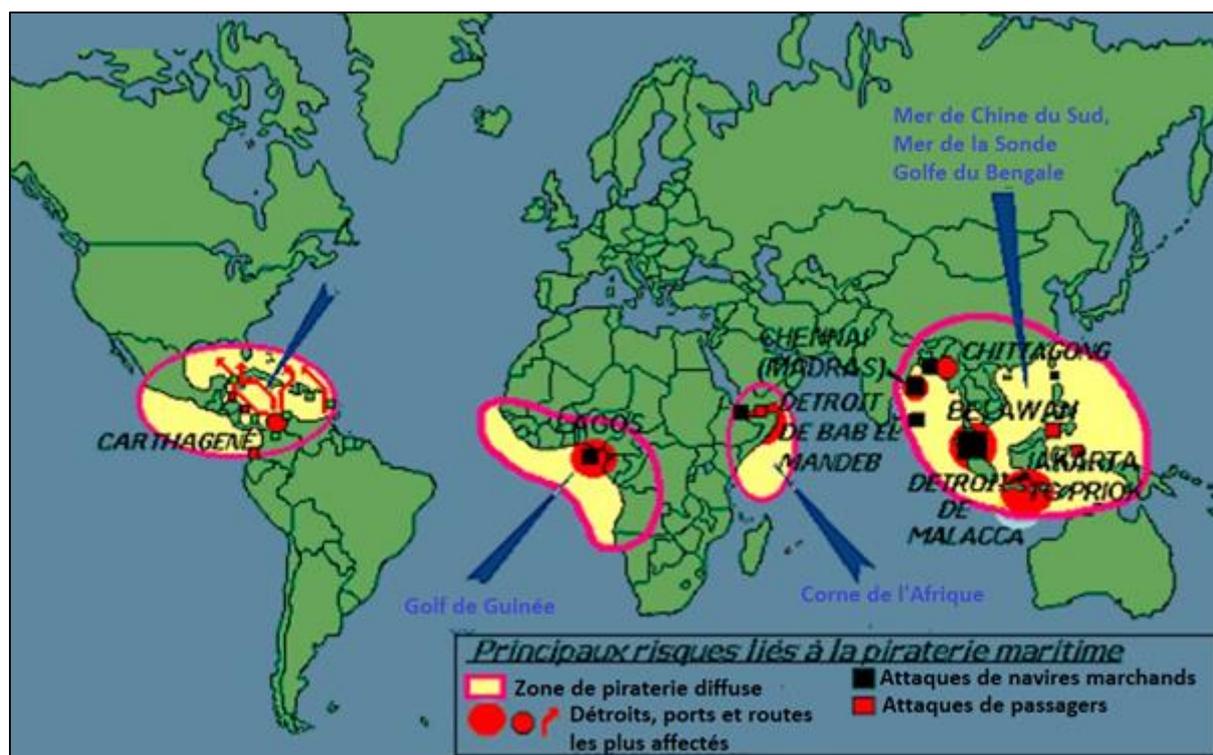


Figure 7. Epicentres de la piraterie dans le monde par régions¹³

Golfe d'Aden

Au moins 25.000 navires transitent chaque année par le Golfe d'Aden, au large de la Somalie. La guerre civile qui déchire ce pays depuis plusieurs décennies en a fait un état de non-droit, un état sans pouvoir central. Cette absence a même engendré l'émergence de deux régions autonomes qui se disent indépendantes mais restent sans reconnaissance internationale et jouissent d'une stabilité extrêmement fragile, le Somaliland et le Puntland. C'est au large des côtes du Puntland, surnommée Pirateland, au large de sa capital Bossasso qu'on lie la majorité des attaques de pirates du Golfe d'Aden.

¹³ Source : Les échos



Figure 8. Attaques concentrées au large de la corne d'Afrique (Golfe d'Aden)

Les populations, livrées à elles-mêmes, tentent, tant bien que mal de survivre. Les premiers actes de piraterie exprimaient à l'origine la colère des pêcheurs locaux face aux chalutiers venus du monde entier ratisser les eaux poissonneuses de la corne de l'Afrique. Quelques pêcheurs désespérés ont réuni leurs économies pour s'attaquer aux chalutiers sous pavillon étranger et prendre leurs équipages en otage. En tentant de faire peur aux équipages étrangers de ces chalutiers, certains villageois se sont rendus compte qu'il tenait-là une activité bien lucrative : la prise d'otage. Ces événements marquent le début de la piraterie dans le golfe d'Aden et devient son épicerie mondiale.

- **Début des années 2000** : les habitants des villages côtiers attaquent les navires étrangers venant pêcher dans les eaux territoriales de la Somalie,
- **2008** : le Golfe d'Aden devient officiellement l'une des voies maritimes les plus dangereuses au monde. La moitié du commerce d'hydrocarbure mondial y transite. 140 bateaux attaqués, 36 capturés soit une augmentation de 200% par rapport à 2007¹⁴
- **2008** : L'OTAN, à travers l'opération « Ocean Shield¹⁵ » décide de s'engager contre la piraterie et déploie ses forces maritimes dans le Golfe d'Aden.
- **2009** : le nombre d'abordage a pratiquement doublé. L'Union Européenne décide d'intervenir en lançant l'opération « Atalante¹⁶ ». 2 ans plus tard, les actes de piraterie ont chuté de plus de 70%, sans pour autant disparaître.

Les populations côtières du Puntland qui s'étaient adonnées à cette pratique ont été, au bout de quelques années d'activité illégale mais très lucrative, dissuadées d'abandonner la piraterie suite à l'intervention de forces militaires étrangères qui se sont avérées très persuasives.

Pour réduire la dépendance des populations aux actes illégaux, les Nations Unies, à travers leur organisation pour l'alimentation et l'agriculture, soutiennent un programme pour tenter de

¹⁴ Rapport de la BMI (Bureau Maritime International)

¹⁵ Contribution de l'OTAN aux efforts internationaux de lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique

¹⁶ Décision du Conseil Européen sous le N° 16504/2009

réorienter cette population vers d'autres activités moins rentables certes, mais leur garantissant la vie sauve (pêche, garde-côtes, ...) ¹⁷. La finalité est de donner un travail plutôt qu'une arme aux jeunes. La création d'emploi reste la meilleure solution pour combattre la piraterie ou l'extrémisme.

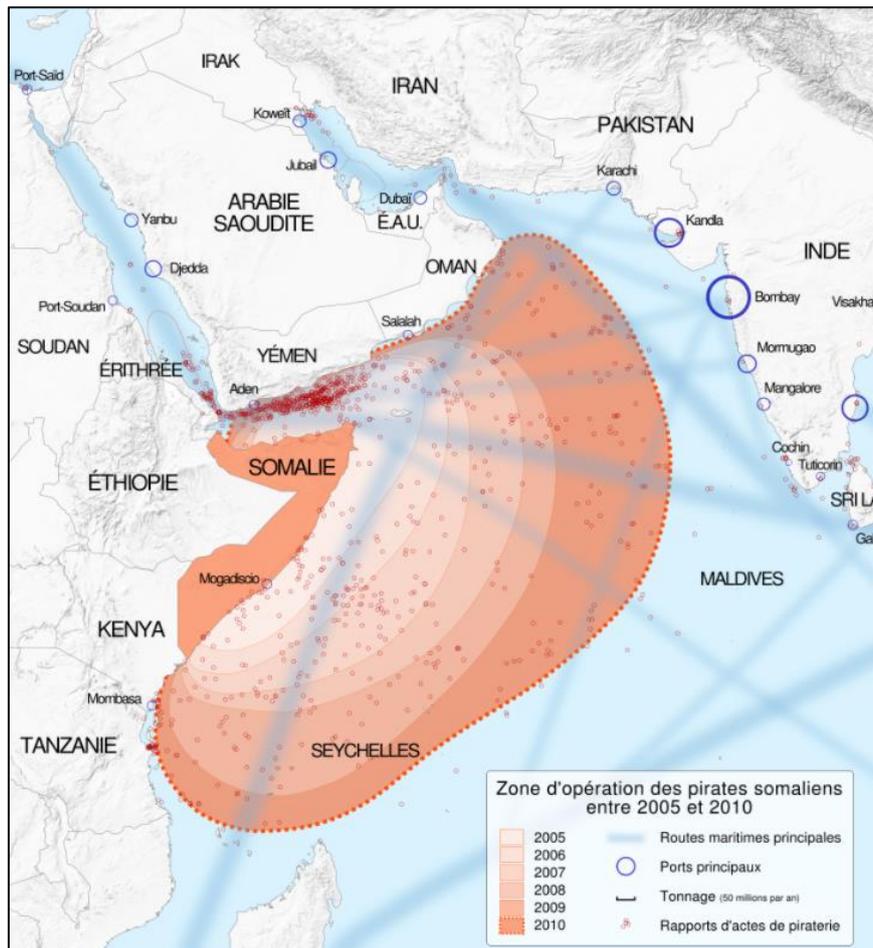


Figure 9. Zone d'opération des pirates somaliens entre 2005 et 2010

L'intervention des forces militaires étrangères, parfois musclée, a dissuadé bon nombre de somaliens de prospérer dans la piraterie. Ceux qui ont survécu à ces interventions se sont reconvertis dans la pêche et toute activité au niveau du port de commerce notamment celui de Bossaso la capitale du Puntland. D'autres reconvertis, ont suivi le Programme de l'ONU DC ¹⁸ qui a pour objectif de recruter au sein de la population et de former des gardes côtes et des policiers portuaires.

Ceux qui ne se sont pas reconvertis dans le légal, choisissent de s'enrôler dans le banditisme ou le terrorisme puisque la région connaît aussi d'autres dangers, notamment la pression des djihadistes Chebab de plus en plus actifs dans cette zone et bien plus dangereux que les pirates locaux. Les difficultés de l'État somalien, son état chaotique et le manque de pouvoir d'un gouvernement central et le manque de perspectives économiques sont les facteurs ayant poussés une frange de la population vers la piraterie. L'argent de la piraterie à certes inondé la région, mais seuls quelques seigneurs de guerre se sont enrichis.

¹⁷ 6865ème séance du conseil de sécurité, Rapport du Secrétaire général en application de la résolution 2020 (2011)

¹⁸ Programme des Nations-Unis pour la Somalie

Dans le Golfe de Guinée

Alors que la sécurité au large de la Corne de l'Afrique s'est largement améliorée, les côtes Ouest du continent sont, elles, devenues plus dangereuses. Les pays limitrophes du Golfe de Guinée ne font pas exception, particulièrement le Nigéria, important producteur d'or noir sur terre et en mer.

Le Nigéria est un géant démographique. Il est constitué d'une mosaïque de quelques 250 ethnies multiconfessionnelles et multilingues. Le pays est infesté de groupes versant dans l'illégalité, chacun d'une ethnie différente: groupes extrémistes, bandes criminelles, séparatistes armés, pirates, ...). Cependant aucun lien n'est à établir entre ces différents groupes. Chacun détenant des motivations et moyens qui lui sont propres. Quand un groupuscule extrémiste comme Bokko Haram clame des revendications d'abord idéologiques, les pirates eux, dénoncent la spoliation des richesses pour justifier leur actes.

L'économie nigériane est dominée depuis les années 1960 par le secteur des hydrocarbures (pétrole et gaz) dont le pays est quasi mono-exportateur (99% de la valeur de ses exportations, 39% du PIB, mais seulement 5% des emplois en 2013)¹⁹. Avec 2,9 % de la production mondiale (soit environ 2,4 millions de barils par jour), ce pays est par ailleurs le septième producteur de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et le premier en Afrique. L'ensemble de conditions notamment fiscales extrêmement favorables aux investisseurs étrangers ne sont malheureusement pas favorables aux populations.

La population Nigériane est l'une des plus inégalitaires au monde en termes de revenu. 40% de chômage et plus de 60% de chômage chez les jeunes. La population côtière et dans la région du Delta du Niger est témoin au quotidien de millions de litres de pétrole qui coulent tous les jours dans d'interminables tubes sous leurs pieds, traversant parfois même leurs villages dépourvus paradoxalement du confort le plus élémentaire qui sont l'eau potable et l'électricité. Cette population observe, dépitée, un ballet incessant et au quotidien, de tankers pétroliers venant faire le plein de leurs cuves et emporter, toutes les richesses dépouillées vers les pays du nord.

Cette même population, poussée par l'extrême pauvreté génère des criminels qui s'enrôlent dans des brigades de piraterie, et qui, par leurs actes très souvent lucratifs, trouvent une résonance à leur revendication socio-économiques.

Les pirates ne sont en aucun cas des robins-des-bois des temps moderne, en revanche ils restent très soutenus par les communautés dont ils sont originaires. Eux-mêmes ne sont finalement que des ouvriers de la piraterie. En haut des chaînes de commandement se trouvent ce qu'ils appellent les « Lords ». Ces « Lords » sont bien loin du Delta et des zones opérationnelles de la piraterie.

¹⁹ «Dossier Nigeria» : Sciences Po, Aix



Figure 10. Carte des champs pétroliers au Nigeria²⁰

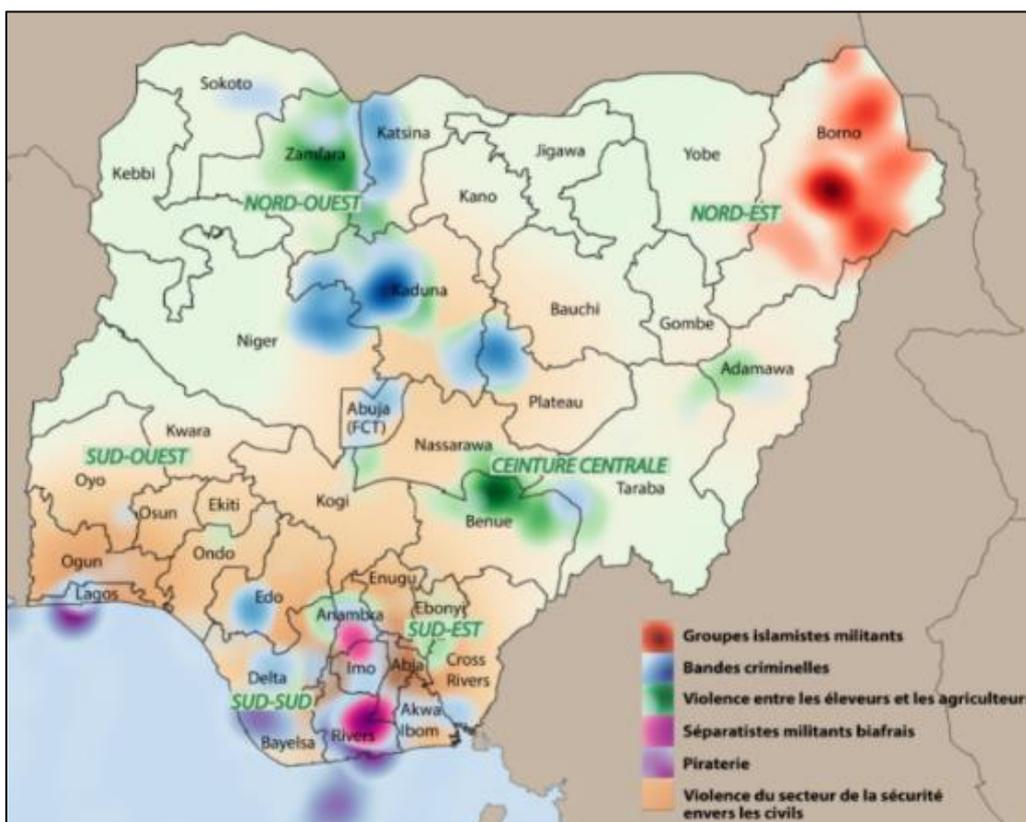


Figure 11. Types de menaces envers la sécurité au Nigeria

Les points noirs indiquent les puits de pétrole exploités à ce jour au Nigeria. La majeure partie onshore est concentrée dans l'état du Delta du Niger²¹. La juxtaposition des deux cartes

²⁰Source : <https://fr.maps-nigeria.com/de-p%C3%A9trole-au-nigeria-carte>

²¹ Centre d'études stratégiques de l'Afrique

montre clairement que les zones de piraterie correspondent aux zones de l'exploitation pétrolière.

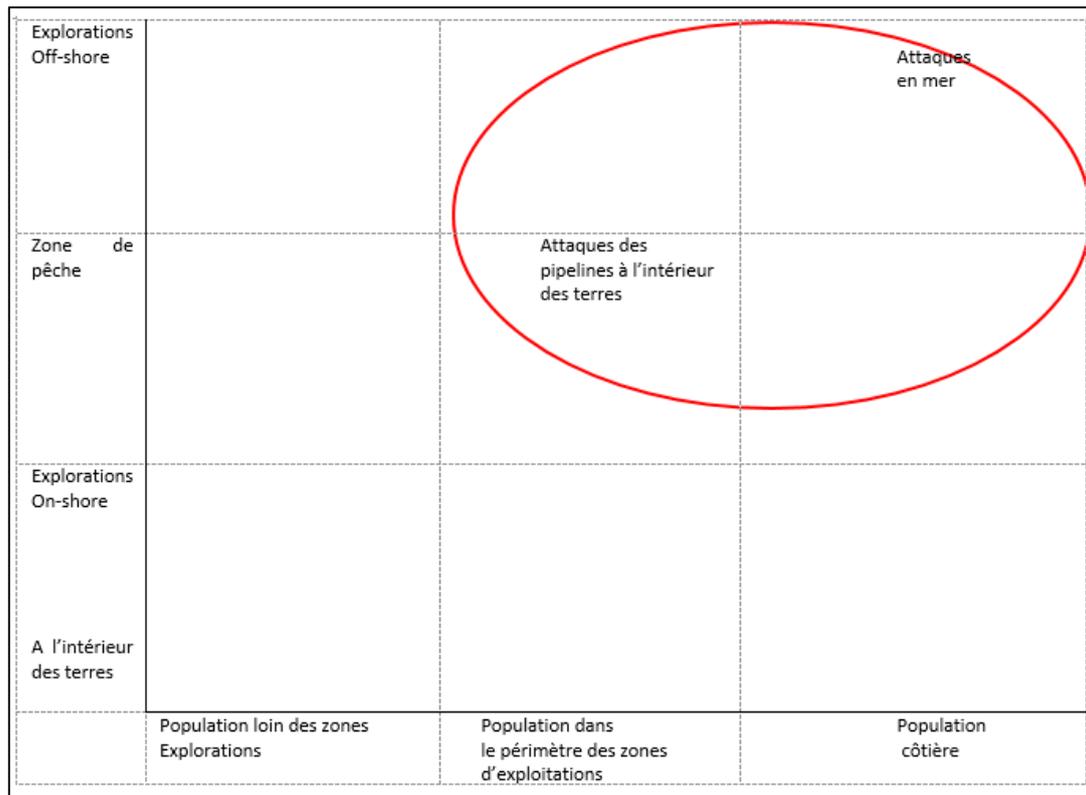


Figure 12. Lien entre champs pétrolifères et attaques de pirates

Les différentes études ressortent systématiquement le lien entre populations locales proches des champs pétrolifères et les attaques.

Dans la région du delta du fleuve Niger (États du Delta, d'Edo, d'Àkwa Ibom, de Cross River et de Rivers et Bayelsa), de loin la plus riche en pétrole, l'insécurité vire au cauchemar depuis plusieurs années pour les compagnies pétrolières, sous l'action notamment du Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger (MEND) qui multiplie enlèvements de cadres expatriés contre rançon, sabotages des infrastructures et vols de plusieurs millions de tonnes de pétrole. Dans ce delta où les populations et les villages sont dispersés, les différentes ethnies ont alterné entre antagonismes et complémentarité. Les séquelles de la colonisation, la guerre du Biafra et la manne pétrolifère ont accentué les conflits et rendent difficile la mise en place de structures fédératives pour un consensus régional de développement du delta.

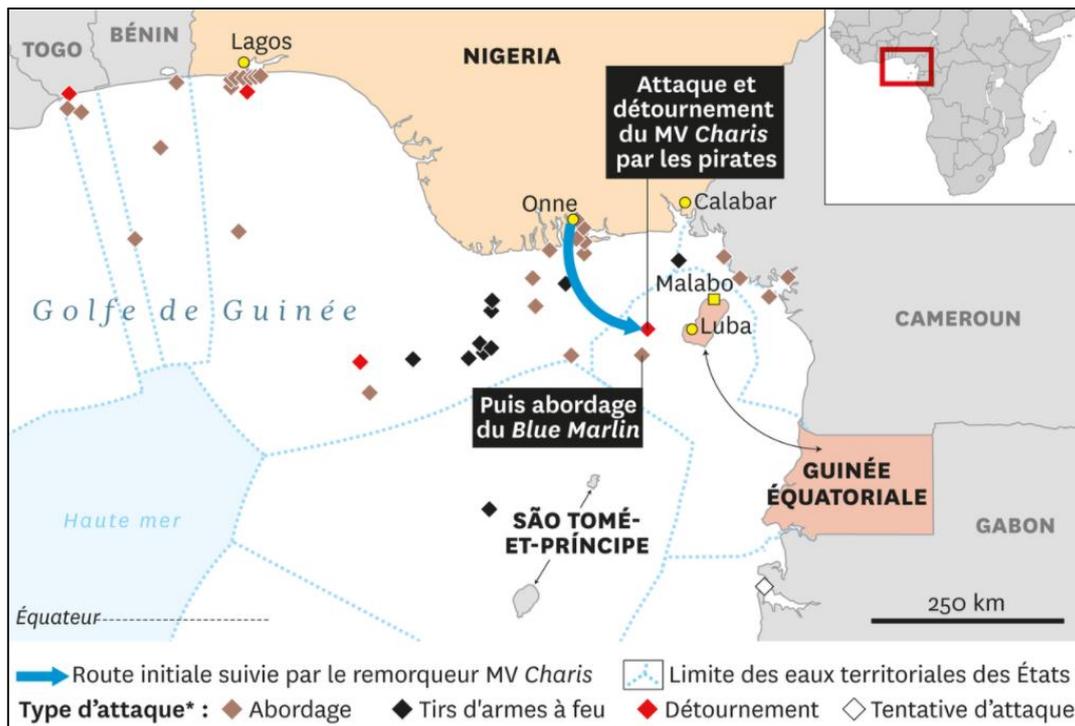


Figure 13. Lieux de concentration des attaques au Golfe de Guinée²²

Les attaques contre les installations pétrolière *onshore* ou *offshore* deviennent de plus en plus sophistiquées et élaborées. Les pirates investissent dans du matériels de pointe leur permettant de devenir plus efficaces d'une attaque à une autre.

La piraterie maritime d'aujourd'hui est une activité très lucrative bénéficiant parfois, selon la zone, de tous les moyens technologiques du commerce global. Ces éléments en font une activité de plus en plus structurée et organisée. Les pirates sont recrutés à tour de bras au sein même des populations locales désespérés quant à leur avenir voir même leur survie, quand ces derniers n'en sont pas les initiateurs à l'instar de la Somalie.

²² Source : Rapport de la BMI (Golfe de Guinée)

Politique	Militaire	Economique	Social	Information	Infrastructure
<p>Le golfe de Guinée s'étend de la Guinée à l'Angola. Ce qui englobe 16 pays (Angola, Benin, Cameroun, Congo Brazzaville, Cote d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée Bissau, Guinée Conakry, Guinée équatoriale, Libéria, Nigéria, République Démocratique du Congo, Sao-Tomé et Principe, Sierra Léone et Togo) ayant une fenêtre sur l'atlantique et qui couvre au total un littoral de plus de 7 000 Km dont le plus long (Angola est de 1600Km) et le plus réduit ne constitue qu'une fenêtre de 37 Km (RDC). Les îles de Bioko et Annobon (parties insulaires de la Guinée Equatoriale) et celles de São Tomé et Principe sont situées dans les eaux de ce golfe.</p> <p>La Zone est riche en ressources pétrolifères qui sont à l'origine d'abord de nombreuses tensions entre les pays qui l'entourent, puis à l'origine d'actes de piraterie réguliers dans les acteurs sont pour la plus part originaire du Nigéria. L'inégalité du partage des zones maritimes est aussi une source accrue de tension entre les différents antagonistes.</p> <p>L'ensemble des pays du pourtour du golfe de Guinée, particulièrement ceux qui comptent dans la cour des</p>	<p>Le golfe de Guinée, est considéré aujourd'hui comme la troisième zone maritime à haut risque avec l'Asie du Sud-Est et le golfe d'Aden. Le delta du Niger est perçu comme l'épicentre des dangers et des actes de piraterie transnationale.</p> <p>Contrairement au golfe d'Aden, les attaques se déroulent pour la plus part dans les eaux territoriale des pays qui constituent le golfe de Guinée et aucun d'eux n'est en faillite à l'instar de la Somalie.</p> <p>Du point de vu du droit international, les représailles contre les actes de piraterie ne doivent être initiés par les États côtiers du golfe, malheureusement la plus part d'entre eux soit ils accordent peu d'importance à leur domaine maritime soit ils n'ont pas les moyens logistiques pour y faire face.</p> <p>L'ensemble de ces états sont encouragés à avoir une approche sécuritaire régionale commune sous l'impulsion de l'ONUⁱ et de l'OMIⁱⁱ et avec la coopération de la CEDEAOⁱⁱⁱ, du CEEAC^{iv} et du CGG^v. Mais son</p>	<p>Le golfe de Guinée est la première région d'Afrique en termes de richesse pétrolifère avec l'un des champs sous-marin les plus connue au monde dont les réserves sont estimées à quelques 24 milliards de barils soit environ 4,5% des réserves mondiales.</p> <p>Le golfe de Guinée c'est aussi une richesse halieutique et même végétale tel que le cacao. Les réserves halieutiques représentent plus d'un 1 milliard de tonne de poisson, Ce qui attise forcément les vellétés de pêcheurs étrangers.</p> <p>L'axe maritime du golfe de guinée est aussi l'un des plus importants</p> <p>La majorité des pays qui bordent le golfe de Guinée disposent de villes côtières à l'image des grandes métropoles qui concentrent généralement 80% de l'activité économique du pays. A l'image d'Abidjan en Côte-d'Ivoire, ou d'Accra au Ghana ou même Douala au Cameroun, elles connaissent un boom démographique (naissance + exode rurale, climatique et sécuritaire).</p> <p>Les pays du golfe de guinée sont aussi riche en ressources minières, exemple de la Guinée Conakry qui est le 5^{ème} producteur mondial de</p>	<p>Pays riches et populations pauvres, c'est ce qui définit principalement les populations du golfe de Guinée estimés à plus de 470 millions d'habitant étalés sur l'ensemble des 16 pays, dont le plus peuplé est le Nigéria avec une population de près de 210 millions d'habitant et le moins peuplé est Sao-tomé et principe avec environ 219 mille habitants, et s'y côtoient les civilisations bantoues et sahéliennes, et les religions, Musulmane (sunnite et chiite), Animiste et Chrétienne.</p> <p>Les pays vivent un phénomène de littoralisation ce qui signifie qu'une grande majorité des populations se déplace pour vivre dans les grandes villes côtières, très souvent de façon désordonnée. Cet exode massif est souvent accompagné d'anarchie, de violence et de criminalité importante.</p>	<p>Le golfe de guinée est à cheval entre la CEDEAO et la CEEAC. Beaucoup d'organisation ont été mise en place par chacune des communautés. La prolifération de ces organisations censée apporter une réponse aux problématiques du continent dont la sécurité maritime risque plutôt de nuire ou du moins entraver tout apport positif.</p> <p>Créé en 2009, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CERSMAC) a pour vocation de centraliser et de gérer l'information commune aux états de l'Afrique centrale, de mesurer la surveillance par la détection et la mutualisation des moyens aéronavals, d'harmoniser les opérations maritimes des États, d'autofinancer les acquisitions et l'entretien des équipements dédiés à la stratégie et enfin, d'institutionnaliser la conférence maritime pour l'Afrique centrale.</p> <p>Quant à la Commission pour le Golfe de Guinée(CGG) qui est entrée en activité en 2007, elle répond au besoin d'un mécanisme de consultation et de négociation afin d'être en mesure de gérer les menaces et</p>	<p>Beaucoup de pays du golfe de Guinée ambitionnent de devenir une plateforme portuaire et logistique incontournable. Le golfe enregistre en effet l'émergence de ports importants tel que le port de Kribi au Cameroun ou celui le port Harcourt au Nigéria. Mais ces ports doivent être la locomotive d'un développement structurel.</p> <p>Ce qui nous ramène à la première source de richesse de la majorité de ces pays, les hydrocarbures. Les raffineries existantes sont totalement dépassées en termes d'équipement et en termes de taille et donc inadaptées aux exigences du marché extrêmement concurrentiel et évolutif.</p> <p>Certains pays comme le Nigéria s'inscrivent dans une politique de développement du raffinage (la raffinerie Dangote), ce qui aura forcément pour impact l'allègement de l'importation du pétrole raffiné. Toujours dans les mêmes perspectives 6 pays, dont 4 du golfe de Guinée (Cameroun, Congo,</p>

<p>producteurs d'hydrocarbure ont pour ambition d'étendre leur Zone économique Exclusive (ZEE) ce qui engendre des frictions relatives aux revendications. Pour exemple, cinq pays qui sont le Ghana, le Bénin, le Togo, Sao Tomé-et-Principe et le Nigeria prétendent à la même bande du plateau continental. D'autres pays, comme la RDC et l'Angola ont identifié une ZIC (Zone d'intérêt commun) pour l'exploitation des gisements off-shore.</p>	<p>opérationnalisation n'est toujours pas d'actualité.</p> <p>Les seules opérations existantes à l'heure actuelle sont essentiellement matérialisées par une présence française (Opération Corymbe^{vi}) et une collaboration de renseignement sécuritaire maritime entre la marine française et britannique.</p> <p>A noter également des exercices de sécurité maritime^{vii} conjointement entre l'US Navy et la marine Nigériane.</p>	<p>Bauxite ou la RDV et le Nigéria qui sont respectivement 10^{ème} et 12^{ème} producteurs mondiaux d'Etain.</p>		<p>les problèmes communs particulièrement ceux liés à la sécurité maritime.</p> <p>L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) a été créée dans la perspective d'assurer le transport maritime et de soutenir la sécurité pour les pays de la sous-région.</p> <p>Pour ce qui est de l'apport occidental, un centre de coopération entre la Marine Britannique et la Marine Française (MDAT-GoG) a été mis en place depuis 2016 afin de contribuer à une connaissance cohérente de la situation maritime dans les zones d'Afrique centrale et occidentale</p>	<p>Gabon et Guinée équatoriale) plus la Centrafrique et le Tchad prévoient de construire une raffinerie commune mutualisée.</p>
---	---	---	--	--	---

Tableau 10. Golfe de Guinée - PMESII

Chapitre 6. Stratégies de développement socioéconomique dans le delta du Niger

6.1 Orientations stratégiques de l'État Fédéral pour le Nigeria

La proposition d'une stratégie socio-économique pour le développement des zones côtières du Delta du Nigeria impliquerait un alignement avec la stratégie du gouvernement Fédéral aussi bien pour le pays, en général, que pour la région en question. En effet, depuis 1999, tous les gouvernements qui se sont succédés au Nigeria ont institué des chantiers prioritaires, à savoir, le développement énergétique, la sécurité alimentaire, la création de richesses et d'emplois, les transports, la réforme foncière et l'éducation.

L'avènement d'une transition politique en 2015, avec l'arrivée au pouvoir du Président Buhari et d'une coalition regroupée au sein du parti All Progressive Congress (APC), a eu pour effet le changement des orientations stratégiques pour le pays. Les nouvelles instances de gouvernances ont élaboré une feuille de route axée sur trois chantiers prioritaires. Il s'agit, notamment, de la lutte contre la corruption, l'amélioration de la sécurité dans le pays et enfin la reconstruction de l'économie.

En Mars 2017, le Nigeria se trouve confronté à une crise économique majeure, le gouvernement de Buhari a redéployé sa stratégie économique par le biais d'un Plan de relance et de croissance économique *Economic Recovry Growth Plan* (ERGP). Ce plan ,élaboré pour le moyen terme couvre la période 2017-2021 et promeut une croissance diversifiée, durable et inclusive (donc moins dépendante des ressources pétrolières). Il repose sur trois objectifs stratégiques :

- 1- la restauration de la croissance économique ;
- 2- l'amélioration du capital humain ;
- 3- la construction d'une économie compétitive.

Les trois objectifs majeurs de l'ERGP ont été déclinés en actions prioritaires visant à :

- Assurer une stabilisation macroéconomique à travers l'alignement des politiques monétaire, commerciale et fiscale ainsi que l'accélération de la génération de recettes non pétrolières. Il s'agissait aussi de réduire drastiquement les dépenses et entamer un programme de privatisation d'entreprises publiques et vente d'actifs publics.
- Œuvrer pour l'atteinte de la sécurité alimentaire et agricole ; chantier prioritaire également pour la CEDEAO.
- Accélérer les chantiers visant l'amélioration des infrastructures de transport : réalisation d'infrastructures prioritaires de transport, mobilisation du secteur privé dans leur financement.
- Soutenir l'augmentation de la production électrique et pétrolière : accroissement de la production pétrolière, extension des infrastructures électriques, renforcement des capacités de raffinage.

6.2 Focus sur la zone Sud-Est du Nigeria

Dans le delta du Niger, "il n'y a pas de travail, pas d'argent, pas d'espoir", explique Fegalo Nsuke, un chef traditionnel de la région. "Puisque la société échoue à leur assurer un avenir, les jeunes voient la piraterie comme une échappatoire". Par AFP le 17.02.2021

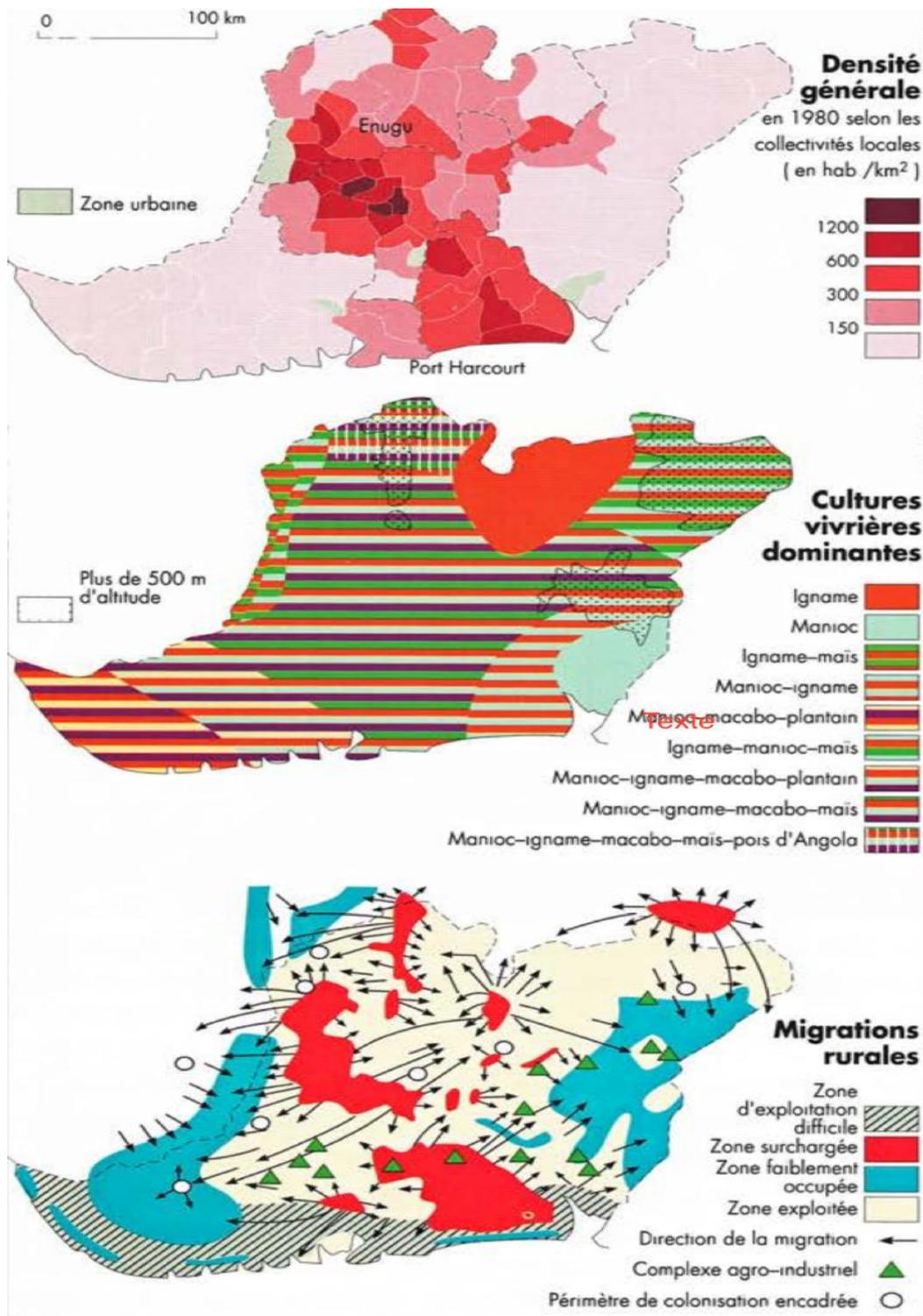
Le Delta du Nigeria est la région la plus démunie du pays bien qu'elle soit la plus riche en ressources naturelles. La toile de fond du Delta est un désastre économique et écologique. Près de la moitié des 28 millions d'habitants du Delta vivent avec moins de 1 USD par jour,

alors que chaque année la région produit l'équivalent des besoins énergétiques des États-Unis. Les habitants des zones côtières vivent dans une précarité criarde avec en prime une pollution mais aussi des conditions climatiques peu avantageuses. Bien que la pauvreté et l'insalubrité soient des caractéristiques dominantes et communes à l'ensemble de la population du Delta, il n'en demeure pas moins que la zone sud qui constitue le fief de l'ethnie Igbo soit la plus touchée. Cette partie du Nigeria est tristement célèbre pour avoir été le berceau du phénomène de la piraterie. Aujourd'hui encore, la région continue de voir ce phénomène évoluer et prospérer.

La lutte contre le phénomène de la piraterie, puisque c'est de cela dont il s'agit dans ce travail de recherche, est un processus qui devrait s'inscrire dans le cadre d'une politique de développement socio-économique durable et inclusive pour les populations.

Les pirates volent, pillent et brigandent pour survivre et faire survivre leurs proches. Tant que les populations demeureront dans la misère et le chômage ils continueront à sacrifier leurs jeunesse qui trouve refuge dans la piraterie comme moyen de subsistance.

Avant de pouvoir explorer les éventuelles stratégies de développement, il faudrait se pencher plus en détail sur les caractéristiques de la région sud-est. La nature des terres, les cultures dominantes, les mouvements de migrations et les infrastructures disponibles.



14.2 - Le Sud-Est du Nigeria

Le Sud-Est est la région la plus densément peuplée, surtout dans l'Akwa Ibom, l'Imo et l'Anambra, dominés par les Igbo, entre Niger et Cross River. La pression sur la terre a provoqué de nombreuses migrations vers les aires périphériques moins peuplées et les villes, en particulier Port Harcourt, capitale pétrolière et grand port régional.

Figure 14. Cartographie du sud-est du Nigeria

Nous avons choisi de proposer une stratégie de développement pour les zones touchées par le phénomène de la piraterie qui serait en parfaite adéquation avec les dispositions de l'ERPG mais également en conformité avec les spécificités du sud-est du pays.

Depuis que le phénomène de la piraterie a commencé à susciter des inquiétudes aussi bien sur le plan régional qu'international. Plusieurs études et travaux de recherches ont été menés dans l'objectif de trouver des solutions à même de contenir efficacement ce phénomène et empêcher sa récurrence. L'ensemble de ces études convergent vers le même constat. Quel que soit l'arsenal d'actions répressives déployées par les forces navales des puissances internationales en haute mer et sur les côtes ou encore par le Nigeria lui-même, couplé au durcissement des poursuites judiciaires, la piraterie dans le delta du Niger est fondamentalement une affaire de drame social profond. Les populations de cette zone vivaient traditionnellement des revenus de la pêche artisanale et des modestes cultures qu'ils pouvaient encore pratiquer avant que le pétrole ne soit découvert (Cf figure..). Le « *oil curse* » comme certains le surnomment, en français *La malédiction du pétrole* a eu pour conséquence de détériorer de façon considérable le biotope de cette zone causant pollution et dommages irréversibles sur les terres, la mer et même au niveau des rivières. Face au chaos environnemental associé à une densité humaine des plus élevées à l'échelle de l'Afrique voire même du monde et en considérant la frustration que génère la marginalisation et l'iniquité relative à la distribution de la manne pétrolière, la piraterie devient une activité de subsistance dominante dans la région.

Tenant compte de cette réalité criarde, nous avons choisi de proposer des solutions visant à sortir la population du sud-est du Nigeria de la pauvreté. Les solutions s'articuleront autour de trois axes majeurs :

- ❖ Premier Axe : Création d'emploi
- ❖ Deuxième axe : Formation des jeunes
- ❖ Troisième axe : Institution d'actions RSE/ESG pour les compagnies opérant dans le Delta du Nigeria

6.3 Stratégies de développement socio-économique :

6.3.1 Création d'emploi

Les stratégies proposées tiennent compte des dispositions de l'ERGP et s'inscrivent dans une logique similaire bien que la priorité soit clairement donnée, dans notre cas de figure, aux projets créateurs d'emploi et de richesses pour les populations de notre zone d'études. Des projets qui se veulent écologiques, respectueux de l'environnement et qui s'inscrivent, surtout, dans la durée tout en assurant une dynamique économique inclusive dans la zone sinistrée du sud-est du Nigeria.

Le Nigeria tente manifestement de sortir progressivement d'une économie de rente dépendante des revenus pétroliers et développer une économie diversifiée avec des secteurs phares tels que l'agriculture/AGRO industrie dans l'objectif d'assurer l'autonomie alimentaire tel que précité mais également dans les énergies durables telles que l'électricité afin de combler le déficit drastique du pays en termes d'énergie électrique.

Dans la logique de convergence des objectifs de l'effet final recherché de notre recherche et ceux de l'ERGP, nous proposons un projet à la fois écologique, novateur et duplicable pour tous les pays de la côte ouest africaine. Il s'agit d'un projet aquacole à double emploi. Aquaculture extensive avec installations de parcs éoliens en zones off-shore.

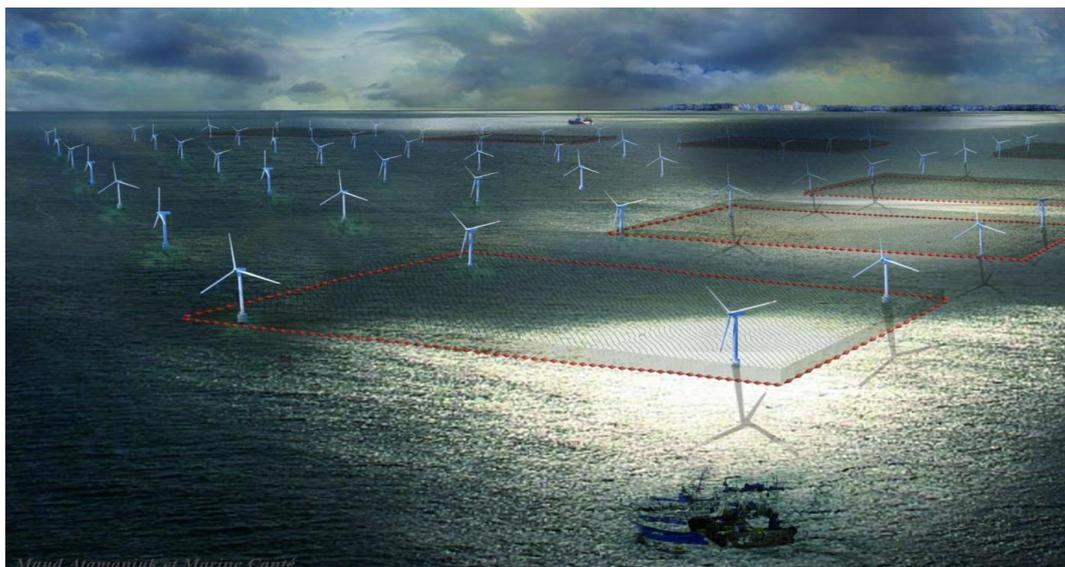


Figure 15. Zoning des projets aquacoles à visée double

Le Food and Agricultural Department des nations unis a été le premier organisme à avoir tiré la sonnette d'alarme concernant les enjeux majeurs que représentera la pêche poissonnière dans les prochaines décennies. 30% des espèces pêchées le sont à outrance et certaines seraient même en voie d'extinction. Par ailleurs, la consommation de poisson a l'échelle mondiale a augmenté de 50 % de 2014 à 2020, surtout dans les pays asiatiques, dont une partie croissante de la population accède au même niveau de vie que ceux des pays industrialisés et réclame donc une alimentation plus riche en protéines. Le Food and Agricultural Department a lancé une alerte franche que dans ces conditions, si rien n'est fait, la pénurie sera telle que le prix du poisson pourrait tripler ou quadrupler d'ici quinze ans. Ces propos ont été corroborés par un rapport récent publié par le World Fish Center et l'International Food Policy Research Institute (Ifpri), à Washington.

Une telle situation serait inéluctablement génératrice de grandes crises économiques, voire des conflits entre pays cherchant à s'approprier les ultimes ressources. Pour éviter un tel scénario catastrophe, l'Ifpri ne voit qu'une solution : l'aquaculture. Des fermes marines développées à une grande échelle et sur toutes les mers du monde.

L'expert Chris Delago co-auteur du rapport de l'IFPRI soutient que les formes actuelles d'élevage, en bassins ou au bord des côtes, ne suffiront pas. A terme, 40 % des poissons consommés sur la planète devront provenir de fermes off-shore si l'on veut éviter toute crise. Le problème préoccupe particulièrement les États-Unis, dont le gouvernement reconnaît qu'un tiers des réserves disponibles au large de ses côtes sont d'ores et déjà menacées par une pêche trop importante. L'Allemagne quant à elle, planifie actuellement sa croissance bleue sur un espace maritime de près de 57.000 km² en Mer du nord (équivalent à plus de deux fois la superficie de la Bretagne)

A l'intérieur des milliers d'hectares de parcs éoliens programmés, l'aquaculture essaie de se frayer une place Il s'agit d'une portion du programme d'occupation maritime de la ZEE allemande en Mer du Nord : Maritime Spatial Planning in the German EEZ .

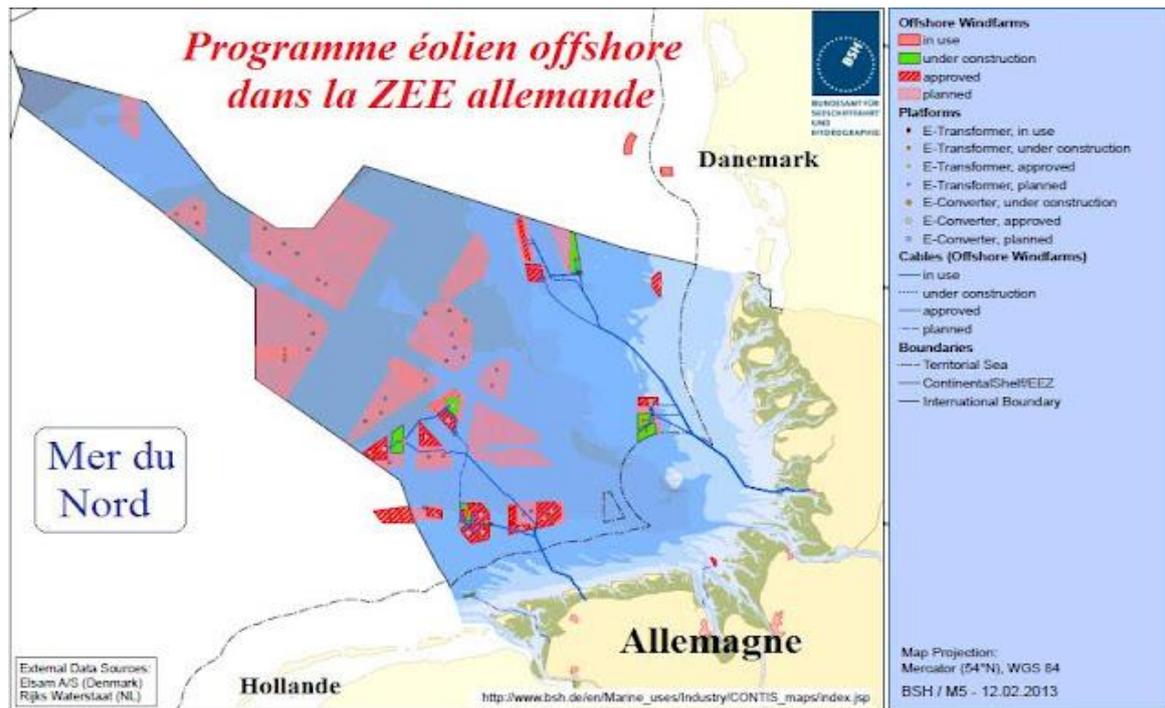


Figure 16. Programme éolien offshore dans la ZEE allemande

Au sein du projet "Offshore aquaculture" allemand, les équipes de recherches s'attellent à examiner les meilleurs emplacements pour l'aquaculture ainsi que les organismes appropriés à une telle culture. Les parcs éoliens étant construits loin des côtes. Le vent en haute mer souffle plus fort et les courants sont très différents de ceux de la zone côtière. Tous les poissons, crustacés ou algues ne peuvent pas s'épanouir dans ces conditions difficiles. La recherche consiste à établir une liste d'organismes envisageables et spécifier pour chaque espèce les conditions de température, de salinité et de nutriments nécessaires au bon développement des poissons, des crustacés ou des algues. Ces indicateurs ont servi de base aux des scientifiques pour la création de cartes montrant quelles espèces convenaient le mieux pour quel projet de parc envisagé ou déjà construit dans la zone économique exclusive (ZEE) de la mer du Nord.



*Essai
d'élevage
de homard
dans les
champs
d'éoliennes
offshore*

Mer du Nord

AWI

*Institut
Alfred Wegener*



Figure 17. Essai d'élevage de homard dans les champs d'éoliennes offshore

Ce n'est pas un hasard que L'Allemagne et les États-Unis jouissent de la primeur en matière de stratégie aquacole et éolienne en off-shore. Ces deux puissances mondiales, ont compris depuis fort longtemps les enjeux de la rareté des ressources halieutiques et energetiques dans les prochaines décennies. L'union Européenne a également suivi les pas des USA et de l'Allemagne en baptisant un projet intitulé croissance bleu. La Commission européenne étudie une proposition visant à améliorer la planification des activités en mer et la gestion des zones côtières dans la perspective de mettre en place

un cadre européen commun pour la planification de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières dans les États membres de l'Union Européenne. Objectif : garantir une croissance durable et une utilisation durable des ressources en mer et sur les côtes. Des financements colossaux qui se chiffrent à des centaines de milliards d'Euros seront investis dans les prochaines années .

Depuis que L'Afrique Suite a ratifié les Accords de Paris sur le climat, elle est potentiellement devenue l'un des principaux marchés émergents pour les fabricants d'éoliennes. La Banque mondiale lancera bientôt un programme ayant pour but d'accélérer l'essor de l'énergie éolienne offshore sur le continent. Le pays qui presente le plus grand potentiel a l'heure actuelle, est bel et bien l'Afrique du Sud. Le potentiel technique du pays en matière d'éolien offshore est de 356 GW : une opportunité majeure, dans le cadre de projets éoliens offshore fixes ou flottants.

Hormis l’Afrique du Sud, le continent africain est composé de nombreux pays à forte demande en énergie et en constante augmentation. C’est le cas du Nigeria, notamment, qui souffre d’une pénurie accrue en matière d’électricité. Un projet en haute mer dupliqué sur le modèle Allemand permettrait de venir à bout de plusieurs problématiques simultanément. D’une part, la génération d’énergie électrique pour le pays qui en a fortement besoin et d’autre part, l’employabilité des populations côtières dans les projets de fermes aquacoles. La population historiquement habituée aux métiers marins serait employée pour se charger de l’alimentation des poissons des fermes aquacoles et l’entretien et l’assainissement également. En on-shore, des unités industrielles dédiées à l’emballage et le paquetage du poisson voire même des conserveries seraient également envisageables pour maîtriser toute la chaîne de valeur de bout en bout. Toute une zone d’activité on-shore et offshore verrait le jour dans le Delta du Niger et dynamisera l’économie de manière spectaculaire.

Le financement de ses projets serait idéalement sous forme de partenariats publics privés afin d’assurer au Nigeria la souveraineté sur ses ressources halieutiques et énergétiques.

6.3.2 Formation des jeunes

Parmi les multitudes de richesses du sud du Nigeria, on retrouve le capital humain. Investir dans le capital humain demeure une trajectoire inévitable pour le pays. Les jeunes nigériens du sud-est constituent une véritable ressource locale qui plus est aguerrie aux métiers marins. Avec un encadrement adéquat et des formations métiers appropriées, ces ressources se transformeraient en une véritable machine productive pour leur région. Des centres de formations et des académies devraient voir le jour afin de former une main d’œuvre efficace et compétente et surtout parfaitement adaptée aux besoins des projets aquacoles aussi bien sur le plan opérationnel que technique.

L’implication de l’état est fondamentale pour la réussite de cette étape.

Le financement de ces académies et centre de formations pourrait se faire conjointement entre opérateurs étrangers privés et étatiques à travers des fonds dédiés alimentés par les parties prenantes.

6.3.3 Institution d’actions RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) /ESG (Enjeux sociaux et environnementaux)

Au vu des dégâts environnementaux colossaux causés par les mastodontes pétroliers, le Nigeria devrait montrer zéro tolérance face à ces entreprises et les inciter à s’inscrire dans des démarches de Responsabilité Sociétale. Les actions RSE consistent, pour une entreprise, à intégrer les enjeux sociaux et environnementaux dans ses activités commerciales et ses relations. Ces actions seraient même portées au plus haut niveau de leurs organes de gouvernance. Alors que la RSE était une démarche purement volontaire, le développement durable et la protection de l’environnement deviennent une obligation réglementaire. C’est en se basant sur cet aspect, que le Nigeria devrait institutionnaliser cette pratique et exercer une pression sur les acteurs étrangers privés afin de les contraindre à intégrer dans leurs politiques internes l’obligation d’une contribution réelle effective et pécuniaire dans des actions sociétales en guise de compensations aux innombrables dégâts dont ils sont pleinement responsables.

Les actions peuvent prendre plusieurs formes. Construction d’unités sanitaires, équipements d’écoles, dépollutions de zones polluées, viabilisation de routes, ...etc

Les chantiers ne sauraient être exhaustifs il faudrait combiner des bonnes volontés et une pleine conscience et enfin beaucoup de rigueur dans l’implémentation et le suivi des actions RSE.

Chapitre 7. Projet aquacole Off-shore avec extension on-shore pour créer une dynamique socio-économique dans le sud-Est du Nigeria

Dans le cadre de notre travail de recherche, nous avons émis l'hypothèse que notre donneur d'ordre est une entreprise danoise leader dans le domaine des énergies éoliennes. Il s'agit de Vestas en l'occurrence. Le groupe danois Vestas Wind Systems A/S est un leader mondial de la fabrication et de la vente d'éoliennes. En termes de parts de marché à l'échelle mondiale, Il arrive en troisième position, précédé de l'américain GE et le chinois Goldwind system. Cependant sur la branche Éolien offshore il se partage, presque, à parts égales le marché avec le chinois Goldwind. Grace à sa dernière prouesse technologique en matière de turbine offshore (la plus puissante au monde, la V236-15.0 capable de générer à elle seule 15 MW), Vestas ambitionne de devenir le numéro 1 au Monde dans ce segment. Vestas opère dans les quatre continents à travers des joint-ventures et des partenariats. En matière d'éoliens offshore, elle est présente en Allemagne et au Japon.

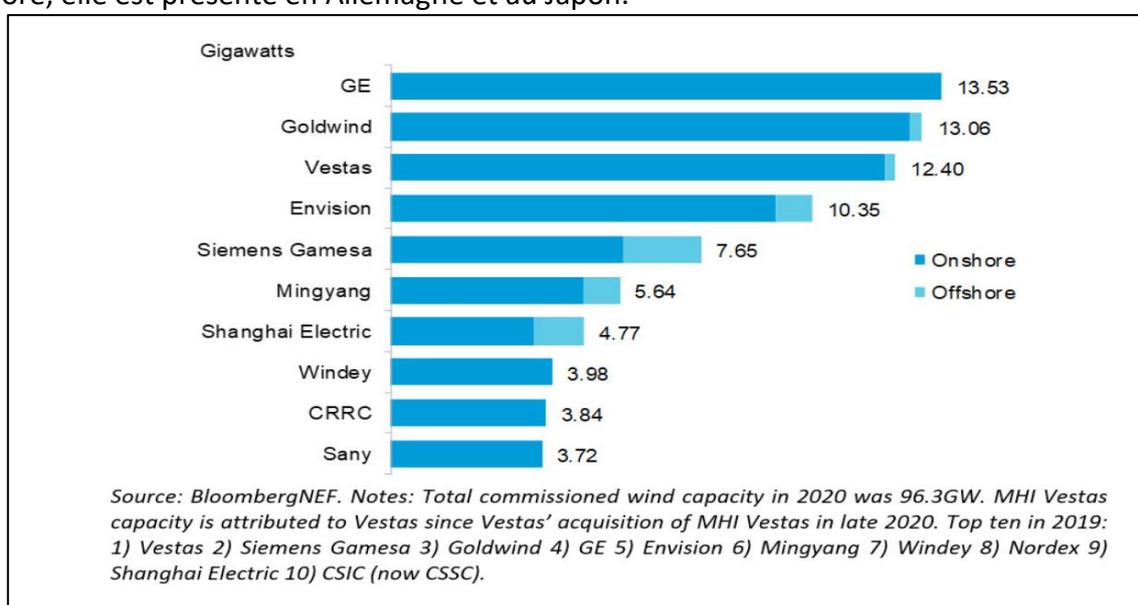


Figure 18. Parts de marché de VESTAS en Gigawatts en 2020

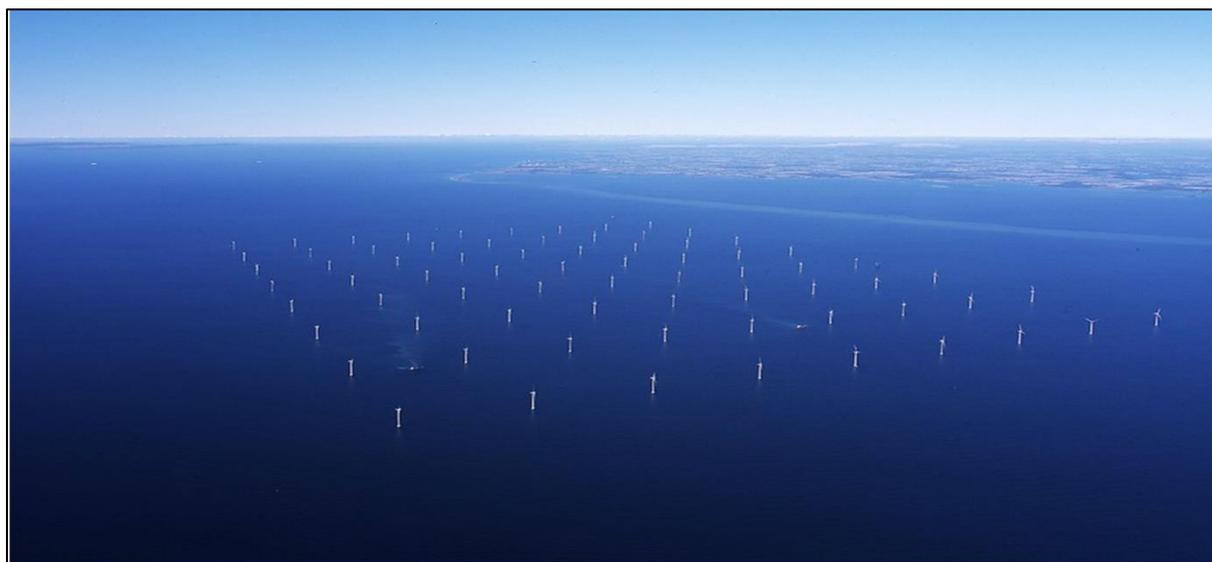
Partenariats et joint-ventures	Localité	Capacité énergétique
Joint-Venture entre Vestas et MHI	projet de parc éolien offshore Akita Noshiro au large du Japon d'une capacité de 139 MW.	Fourniture de 33 turbines V117-4,2 de type typhon d'une capacité de de 139 MW
Vestas et la compagnie énergétique espagnole Iberdrola	parc éolien offshore Baltic Eagle de 476 MW au large de l'île de Rugen, dans les eaux allemandes de la mer Baltique.	Fourniture de 50 unités V174-9,5 MW d'une capacité totale de 476 MW
Vestas et l'énergéticien allemand EnBW	Parc He Dreih mer du nord de 900 MW	Fourniture de 60 unités V236-15.0 de 15 MW d'une capacité totale de 900 MW

Tableau 11. Partenariats et joint-ventures menés par Vestas

Elle ambitionne de se positionner sur un marché très porteur et surtout prometteur, le marché éolien off-shore en Afrique. Vestas a déjà réalisé plusieurs projets éoliens on-shore en Afrique, notamment en Égypte, Afrique du Sud, Kenya, Maroc.

Au niveau du continent africain, le potentiel de développement des énergies propres off-shore est estimé à plus de 1300 GW selon le Policy Center for the New South. Une grande partie de ce potentiel est attribuée à l'Afrique du Sud qui intéresse depuis 2020 le développeur suédois d'énergie éolienne Hexicon AB. En effet, Hexicon AB, a signé en 2020 une joint-venture avec Genesis Eco Energy Development, une entreprise sud-africaine et comptent à eux deux réaliser d'importants investissements en matière d'économie des océans. Vestas, quant à elle, manifeste un grand intérêt pour la côte ouest africaine et pour le Nigeria en particulier qui souffre d'un déficit considérable en énergie électrique. Le FMI a annoncé dans le cadre d'une étude réalisée sur les besoins en énergie électrique futurs pour le Nigeria, qu'un investissement de plus de 49 Milliards de dollars serait nécessaire d'ici 2030. Le gouvernement Nigérien s'est fixé d'ici 2030 trois objectifs : assurer l'accès à l'électricité pour l'ensemble de la population, faire passer la part des énergies renouvelables à 30% et augmenter la capacité de production à 30 000 MW.

Avec la National Renewable Energy and Energy Efficiency Policy, le Nigéria souhaite augmenter sa génération d'électricité en s'appuyant sur les énergies renouvelables, en particulier par la génération hors-réseau à hauteur de 12 500 MW d'ici 2030. A ce niveau-là, l'Agence française de développement AFD, a développé une réelle expertise dans le secteur de l'électricité au Nigéria, aujourd'hui reconnue par les autorités locales et ses partenaires. L'AFD serait donc un partenaire de choix pour Vestas afin d'engager ensemble des investissements communs dans l'installation des fermes éoliennes off-shore. Par ailleurs, l'AFD est également très investie dans le développement de l'aquaculture dans plusieurs régions du monde. Elle a réalisé un projet important au Cambodge sous le nom de Cap Fish aquaculture. L'investissement dans des fermes de poissons en haute mer projetterai l'AFD dans une nouvelle dimension de l'économie bleu et renforcera, par ailleurs, son positionnement au Nigeria.



Le parc de Nysted, à 13 km des côtes danoises, compte 72 turbines. C'est l'un des premiers édifiés par Orsted en 2003. À l'époque, cette ferme éolienne était l'une des plus grandes du monde. (©Orsted)

Figure 19. Parc de Nysted - Danemark

7.1 Fiche descriptive du projet

<p>Nature du Projet</p>	<p>En off-shore : Projet aquacole composé de parcs éoliens fixes et flottants et fermes de poissons en haute mer</p> <p>En on-shore : Unités industrielles de traitement de poissons et d’algues marines Conditionnement Traitement Stockage Gestion de déchets</p> <p>Unités de production d’aliments pour poissons</p>
<p>Impacts</p>	<p>Un projet de développement durable à double visée économique et sociale : Génération d’énergie électrique à forte puissance (12 500 MW) à l’horizon 2030</p> <p>Sauvegarde et enrichissement des ressources halieutique sans risque de pollution ni dégradation du biotop marin Création d’emploi pour la population de la région sud-est du Delta du Nigeria.</p> <p>Création d’une masse de connaissances et de compétences entre les secteurs public et privé.</p> <p>Intégration de tous les acteurs y compris les ménages les moins favorisés et les femmes.</p>
<p>Porteurs du Projet</p>	<p>Le Projet est un projet d’envergure nécessitant des investissements qui se chiffrent a des dizaines de millions de dollars.</p> <p>Un consortium d’investisseurs privés associés à un partenaire public demeure la meilleure formule à adopter pour garantir la réussite et la pérennité du projet.</p> <p>Des pays comme la France et le Danemark ont réussi des associations sur des projets d’envergure dans les énergies renouvelables notamment en Afrique. Le Danemark est très développé dans le domaine de la construction d’équipements éoliens de dernière génération. La France dispose par ailleurs, d’un savoir-faire avéré en ce qui concerne l’aquaculture. Elle dispose surtout d’une parfaite connaissance du Nigeria à travers l’agence française de développement AFD</p>

Financement du Projet	<p>Le financement ferait l'objet d'un consortium au même titre que les investisseurs.</p> <p>Le Nigeria en tant qu'État peut bénéficier de levées de fonds importantes auprès des acteurs financiers suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> La banque mondiale La banque Africaine de développement La Société financière Internationale La Banque Européenne pour la reconstruction et le développement
-----------------------	---

7.2 Analyse SWOT du projet

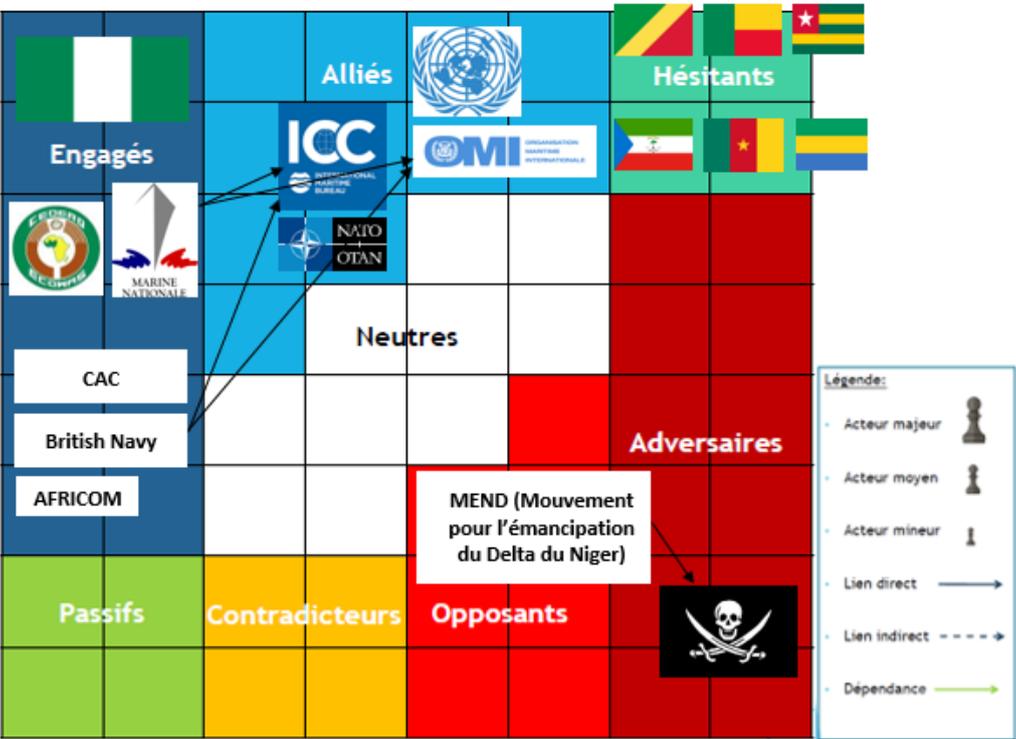
	FORCES	FAIBLESSES
INTERNES	<p>Projet de développement durable Écologique</p> <p>Forte rentabilité à moyen long terme après amortissement des investissements initiaux</p> <p>Création d'un véritable écosystème intégré avec maîtrise de la chaîne de valeur</p> <p>Capacité à générer une dynamique socio-économique de toute la région du sud du Nigeria</p> <p>Projet en accord avec les orientations stratégiques de l'État fédéral et ceux de la CEDEAO</p> <p>Sauvegarde des richesses halieutiques du pays</p> <p>Projet Garant de la sécurité alimentaire et de l'autosuffisance électrique</p>	<p>Investissement au cout élevé</p> <p>Nécessité de passer par des consortiums au vu de l'ampleur du projet</p> <p>Savoir-faire et technologie indisponible/ à importer</p> <p>Vide juridique concernant les lois et réglementations sur l'exploitation des zones maritimes en haute mer</p> <p>Dilemme de produire des megawatt à un prix compétitif</p>
	OPPORTUNITÉS	MENACES
EXTERNES	<p>Création d'emplois et de richesses pour le sud du Nigeria</p> <p>Disponibilité de programmes de financement de la banque mondiale et de la BAD</p> <p>Capacité à régler de manière considérable le problème d'insuffisance électrique pour le pays.</p>	<p>Gestion des aléas climatiques</p> <p>Aspects sécuritaires : Risques de sabotage des installations et pillage si la population n'est pas partie prenante du projet</p> <p>Questions de souveraineté sur les ressources halieutiques et les énergies électriques si le projet est confié à 100% à des investisseurs étrangers.</p>

	<p>Opportunité pour parer aux importations de plus de 500 000 tonnes de poissons/an</p> <p>Déficit électrique au Nigeria avec une production de 7 000 MW contre une demande d'environ 50 000 MW. Ce gap dégage un besoin de financements estimé à 40 milliards \$</p> <p>Caractéristique évolutive du projet permettant de le réaliser par étapes</p>	<p>opposition des puissances non impliquées et ayant des intérêts géostratégiques dans le pays.</p> <p>Recours à l'intelligence artificielle à 100% pour la gestion des installations aquacoles.</p>
--	---	--

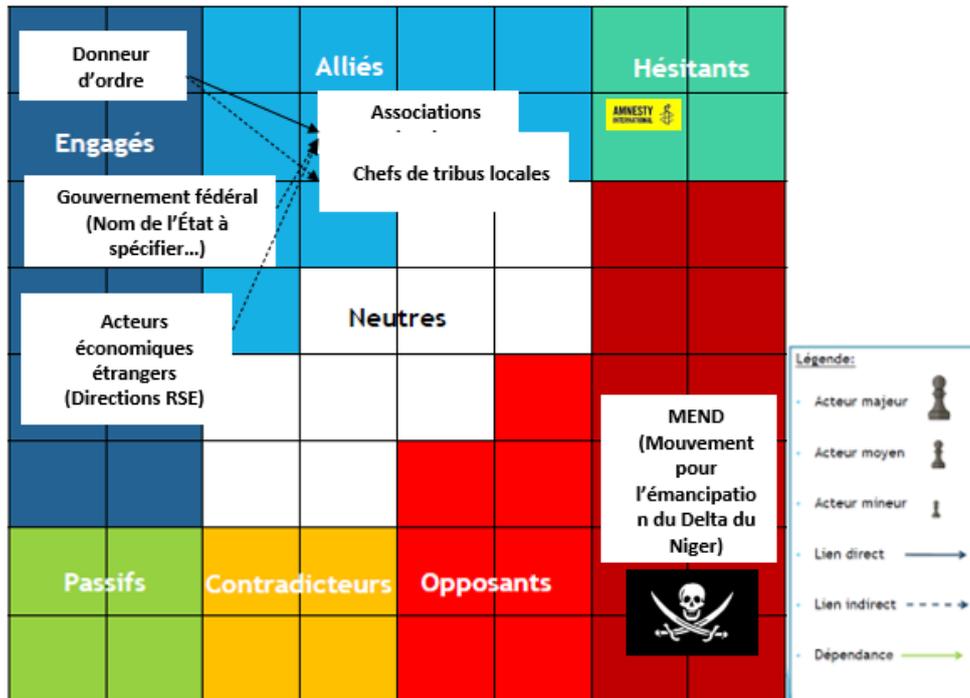
Le projet aquacole multidimensionnel et pluripartite présente une véritable opportunité pour créer une dynamique socio-économique pour la région du delta du Niger. Sa réussite est tributaire d'un engagement fort et inconditionnel de l'État fédéral du Nigeria. Ce projet permettrait de créer une forme d'équité territoriale à même d'apaiser les tensions permanentes du Sud et contrer l'évolution alarmante du phénomène de la piraterie maritime dans le delta du Niger.

7.3 Échiquiers du projet

3.1 Échiquier politique



3.2 Échiquier sociétal



3.3 Échiquier économique



Chapitre 8. Le phénomène de la piraterie en Afrique vu par les experts

Restitution et analyse des réponses des experts

Expert	Type d'entretien	Date de l'entretien
M. Bertrand Monnet	Entretien Semi-directif	13 Septembre 2021
M. Guy Mvelle	Entretien Semi-directif	26 Octobre 2021
-Anonyme-	Entretien Non directif	23 Décembre 2021
Mme. Amane Fathallah	Entretien Non directif	27 Décembre 2021
M. Bernard Lugan	Entretien Non directif	12 Janvier 2022

Tableau 12. Experts interviewés

Entretiens Semi-directifs

AXE I. Ampleur de la piraterie en Afrique

→ Q 1. Globalement, comment évalueriez-vous l'ampleur du phénomène de la piraterie en Afrique ?

-Bertrand Monnet : Il faut des chiffres pour cette première question). Il y-a à peu près 250 attaques par an en termes de tentatives et d'attaques réussies. L'économie locale dans la région c'est la piraterie. Tout est question de rançons (de 1 à 30 millions USD). Côté golfe de guinée (99% des pirates sont nigériens). Il n'y a pas de prise de contrôle de bateau comme chez les somaliens puisque les états l'empêchent. Les types d'attaque au Nigeria sont de 3 : Kidnapping en mer (rançon entre 250 et 300 mille USD) et plus quand il s'agit d'otages américains. Dans ce sujet, l'assurance est très importante. C'est eux qui paient. C'est très asymétrique entre régions. La piraterie est un sujet macroéconomique. Le deuxième type d'attaque concerne le vol de produits raffinés. La Brigandage de mer constitue le 3ème type d'attaque.

-Guy Mvelle : Les institutions militaires nationales ne tenant pas à jour et à la disposition du grand public des statistiques, la seule manière d'évaluer l'ampleur de la piraterie maritime en Afrique en général et dans le Golfe de Guinée en particulier consiste à se fier aux chiffres du Bureau maritime mondial (BMI) en les pondérant par les informations quotidiennes publiées par la presse nationale. Avec une longueur de 5 700 km entre le Sénégal et l'Angola, et environ 20 000 navires en circulation par an, le golfe de guinée représente désormais 95% des enlèvements maritimes en 2020 ; 130 marins y ont été enlevés au cours de 22 attaques.

Analyse Q.1 : Les deux experts reconnaissent que la piraterie est un fléau sérieux sur le continent, plus particulièrement dans la région du Golfe de la Guinée.

→ Q 2. Quelles en sont les principales causes ainsi que les éléments amplificateurs ?

-Bertrand Monnet : Côté somalie, c'est l'absence totale de l'état. La cause sous-jacente est la pauvreté. Les assaillants sont des pêcheurs. Il y-a absence de développement.

Remplacement de l'état par des ex seigneurs de guerre. Au Nigeria, C'est idem (démographie...)... même chose dans les 3 états du delta du Niger. Les causes sont la corruption (voir classement de transparency international) plus la marginalisation de la population du delta. La troisième explication réside dans la présence de groupes armés (les rébellions armées sont un effet amplificateur à cause de l'insatisfaction politique) La piraterie rapporte plus d'argent aux entreprises d'assurance et aux courtiers.

-Guy Mvelle : Les principales causes et les facteurs aggravant sont liés non seulement à l'enjeu économique que représente la piraterie maritime pour les criminels et aux faiblesses structurelles qui caractérisent encore les Etats de la région. Au plan économique, s'agissant spécifiquement du fret maritime, l'importance du Golfe de Guinée est historique. Avant même les indépendances des pays africains, il s'échangeait entre les ports des pays industrialisés bordant la Mer du Nord et les pays (escales) de la côte occidentale d'Afrique d'une part, les biens d'équipement, des produits manufacturés, les produits alimentaires, et d'autre part, le bois et les fruits tropicaux. Aujourd'hui le Golfe de Guinée est situé au cœur de la côte Sud-Est de l'Atlantique et ouverte sur le monde et constitue un levier de la rencontre entre l'Afrique et l'Amérique du sud. Et lorsqu'un navire de commerce le parcourt il a la possibilité de servir ou desservir quelques 13 pays côtiers qui à leur tour constituent une ouverture à la mer pour de nombreux autres pays de l'hinterland n'ayant pas une ouverture sur la mer. Je ne voudrais pas rappeler ici la présence dans la région des grands ports africains que sont Lagos, Luanda, Douala, Abidjan, Cotonou, Libreville, Pointe noire, etc. Pour les pirates nous sommes en présence d'un enjeu principalement économique, un enjeu lié à la criminalité économique laquelle prospère à cause du manque d'équipements au sein des forces de défense et de sécurité de la région pour faire efficacement face au problème. Si les marines africaines présentent une réelle progression en matière d'interactions tactiques, de nombreux Etats du golfe de Guinée ne disposent ni de frégate, ni de destroyer, ni de corvette, ni de sous-marin et ne sont pas à mesure de mener seuls des opérations relatives aux mines sous-marines. A cela il faut ajouter la superposition des crises sécuritaires les unes après les autres dans un même pays, et donc l'émiettement des efforts et l'importance des coûts de transaction.

Analyse Q.2 : Le premier expert a soulevé trois grandes raisons, à savoir, l'absence de l'État, la pauvreté et la présence de groupes armés. Pour le deuxième expert, les principales causes s'expliquent par l'absence d'État ainsi que par la lucrativité de cette économie criminelle.

→ **Q 3. Terrorisme, piraterie et trafic, quels liens en faites-vous ?**

-Bertrand Monnet : Il n'y en a pas. En Somalie, c'est probable, c'est une question de clans. Pareil pour les trafics. Pas de liens avec la piraterie. Les trafiquants dealent directement avec les autorités.

-Guy Mvelle : Au plan heuristique et même praxéologique il s'agit tous des phénomènes d'insécurité dans nos sociétés et de déstabilisation des Etats, petits ou grands, mais il est important de faire une recherche plus affinée pour établir dans une région donnée des liens entre les terroristes qui usent systématiquement de la violence pour atteindre des buts politiques, des pirates qui peuvent poursuivre des buts plus économiques, et des trafiquants dont l'ampleur de l'activité peut varier en fonction des opportunités. Par ailleurs si les instruments de lutte tournent tous autour des forces de défense et de sécurité, il me semble que les méthodes doivent varier pour atteindre une efficacité.

Dans le golfe de Guinée, le lien peut être vite fait au Nigeria par exemple entre les pirates et les groupes armés qui ont souvent des revendications liées à la redistribution des revenus du pétrole exploité dans leurs localités. C'est le cas, et pas seulement du Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger. Pour un pays comme le Cameroun, l'on n'a pas encore établi de lien entre les pirates opérant dans le golfe de Guinée et les rebelles sécessionnistes de la zone côtière du Sud-ouest, autrement appelé les « Ambazoniens ». Mais le risque est grand que cette collusion soit établie si les forces rebelles du Sud-ouest du Cameroun sont de plus en plus repoussées par les forces gouvernementales. Les pouvoirs publics parlent de forte complicité entre les rebelles sécessionnistes avec les forces étrangères, mais le lien avec la piraterie maritime n'est pas encore clairement établi.

Analyse Q.3 : Pour les deux auteurs, il n'y a pas de lien direct et clair à signaler entre le terrorisme, la piraterie et le trafic.

→ **Q 4. Quels sont les enjeux géopolitiques de la piraterie dans la région ?**

-Bertrand Monnet : C'est géoéconomique, ça déstabilise deux piliers économiques mondiaux, le commerce maritime (dans le golfe d'Aden) et la production des hydrocarbures. La gestion du risque coûte 10% du budget.

-Guy Mvelle : Comme tout espace maritime, le golfe de Guinée présente une importance plurielle, à la fois stratégique, économique, diplomatique et écologique croissante qui fait de lui un enjeu de puissance grâce auquel les États d'une région peuvent rayonner et affirmer leur puissance sur la scène internationale. Sa situation au centre du bassin géopolitique de l'Atlantique et sa position de charnière le place à la confluence des trafics en tous genres : piraterie, pêche illicite, flux de migrants clandestins favorisés par l'exploitation des ressources pétrolières, relais du trafic international de la drogue en provenance de l'Amérique latine, de l'Asie centrale et du Moyen-Orient et en partance pour les États-Unis et l'Union européenne. C'est un fief pour la circulation d'armes légères, alimentée par une instabilité sociopolitique, facteur d'insécurité, de vulnérabilité. Au plan des hydrocarbures par exemple, l'Afrique produit environ 10 % du pétrole de la planète pour moitié à partir du golfe de Guinée et le reste provenant essentiellement des pays du Maghreb. Les plus grands producteurs sont l'Angola et le Nigeria, et les grandes découvertes réalisées ces dernières années dans ces deux pays et les décisions de développement qui en ont résulté permettent d'aborder l'avenir avec confiance, d'autant que l'effort d'exploration se poursuit dans l'ensemble de la zone. Ceci justifie la présence des grandes sociétés mondiales : Total, Exxon Mobil, Shell, ENI, Chevron, etc. La pêche y est également très importante, mais 40% de cette pêche est non déclarée et non réglementée, ce qui fait un manque à gagner en 2017 de 1,3 milliard USD.

Analyse Q.4 : Les deux experts s'accordent à dire que les enjeux sont doubles et concernent à la fois le commerce maritime et la production des hydrocarbures.

AXE II. Acteurs de la piraterie en Afrique

→ **Q 5. Comment catégoriserez-vous les assaillants de la piraterie en Afrique ?**

-Bertrand Monnet : Au Nigeria, des assaillants à la fois rebelles et pirates. En Somalie, il s'agit d'anciens pêcheurs. Ils possèdent un armement différent. (entre lourd et léger)

-Guy Mvelle : Les assaillants sont de plus en plus professionnels. Ce ne sont pas de simples petits voleurs à la tire. Ils sont lourdement armés et mènent des opérations bien coordonnées. Ils font un examen assez minutieux sur les dimensions du navire, la nature de la cargaison, et certains connaissent même déjà ceux des navires qui peuvent avoir

pris des mesures de sécurité en leur sein, et ceux dont les compagnies d'assurance sont réputées pour verser des rançons juteuses. Ils sont globalement de nationalité nigériane et mènent la majorité des incidents en haute mer, loin de la mangrove du delta du Niger, mais également dans les eaux territoriales nigérianes, dans les eaux équato-guinéennes, mais aussi, dans une moindre mesure, sur la plateforme maritime du port de Lagos. Ils utilisent des chalutiers comme navires « mères » qui viennent en appui aux petites embarcations rapides qui servent à lancer les abordages.

Analyse Q.5 : Les deux experts s'accordent à dire que les assaillants portent souvent un armement lourd.

→ **Q 6. Quelle explication donneriez-vous à la complexité derrière l'organisation et le financement de ce phénomène ?**

-**Bertrand Monnet** : Des logiques communautaires, ce n'est pas une mafia. C'est très limité en termes de distribution de gains. En Somalie, l'argent va à Dubai ou à San Diego. Au Nigeria, l'argent est investi à Lagos.

-**Guy Mvelle** : La sophistication de l'organisation est due une fois de plus aux faiblesses structurelles des Etats riverains et à la multiplication des fronts de crises au sein des Etats. Dès que les mesures et les moyens de lutte seront plus importants et les autres fronts de lutte seront maîtrisés l'on pourra sérieusement porter atteinte aux organisations criminelles opérant en mer. Le financement de la piraterie est quant à lui lié à sa rentabilité. Plus il rapporte gros (40 000 à 50 000 USD par otage en moyenne) plus les organisations criminelles y investissent.

Analyse Q.6 : La réponse des deux experts est contrastée. Le premier associe la complexité de la piraterie à une organisation communautaire anarchique. Alors que le second la qualifie « d'organisation criminelle ».

→ **Q 7. Qui sont les décideurs de l'ombre de la piraterie en Afrique ?**

-**Bertrand Monnet** : Il n'y en a pas. Il n'y-a pas de big boss. Souvent au-dessus on retrouve un ancien pirate.

-**Guy Mvelle** : Je ne saurais m'aventurer sur cette question en raison de la configuration nébuleuse que présentent les organisations criminelles.

Analyse Q.7 : La réponse des deux experts montre qu'il n'y a pas de décideurs de l'ombre de la piraterie en Afrique.

→ **Q 8. Pensez-vous que les acteurs privés ont assez de possibilités pour se prémunir contre ce type de risque ? Si oui, citez les principaux dispositifs.**

-**Bertrand Monnet** : Au Nigeria, c'est possible de contracter avec l'armée. (ce ne sont pas les Sociétés Militaires Privées). En Somalie, il y-a des gardes privés à bord.

-**Guy Mvelle** : Je pense que la piraterie maritime dépasse les simples mesures de sûreté prises par les opérateurs privés. La preuve en est que la compagnie danoise MAERSK, la plus grande compagnie maritime du monde a sollicité en 2021 une réponse militaire musclée et coordonnée face à la recrudescence des attaques des pirates. Si elle ne peut pas s'en sortir seule, comme est-il possible pour d'autres compagnies privées moins importantes qu'elle ?

Analyse Q.8 : Les deux experts s'accordent à dire que les grands armateurs ont la puissance nécessaire pour mobiliser des dispositifs sécuritaires publics et privés pour défendre leur flotte.

AXE III. Acteurs de la piraterie en Afrique

→ **Q 9. Pensez-vous que des acteurs publics appuient cette économie criminelle tout en empêchant, par ricochet, les programmes de lutte anti-piraterie dans la région ?**

-**Bertrand Monnet** : C'est toujours à l'échelle locale. Oui, forcément.

-**Guy Mvelle** : Aucune preuve n'est encore établie sur le lien entre les acteurs publics dans les pays que nous observons et les organisations criminelles. Mais les produits de la contrebande qui circulent dans nos pays au Sud-du Sahara malgré les dispositifs douaniers performants peuvent laisser à croire qu'il peut exister un lien de cette nature.

Analyse Q.9 : Les deux experts s'accordent à dire que des acteurs publics corrompus appuient cette économie criminelle à l'échelle locale.

→ **Q 10. Pensez-vous que des politiques de développement socio-économique dans la région permettront de contenir le phénomène à long terme ?**

-**Bertrand Monnet** : [Entretien terminé suite à l'engagement académique de l'expert]

-**Guy Mvelle** : Dans la mesure où l'on veut expliquer le développement de la piraterie maritime par des frustrations et des marginalisations socio-économiques. Mais aucun programme économique à lui seul ne peut juguler un phénomène comme celui de la piraterie qui dépasse les simples revendications socio-économiques. L'on est dans l'ordre du crime organisé.

Analyse Q.10 : l'expert est catégorique. Les politiques de développement socio-économiques ne pourront jamais à elles seules contrer le phénomène.

→ **Q 11. Quid de la coopération en la matière ? Est-elle efficace ? Sinon, que proposeriez-vous pour la renforcer ?**

-**Bertrand Monnet** : [Entretien terminé suite à l'engagement académique de l'expert]

-**Guy Mvelle** : Globalement depuis la rencontre historique de 2013 à Yaoundé, la coopération se fait ou devrait se faire autour du Centre interrégional de coordination (CIC) qui coordonne les activités du CRESMAC qui est le centre régional pour l'Afrique centrale et le CRESMAO qui est le centre régional pour l'Afrique de l'ouest. Sur le principe, ceci est en résonance avec la doctrine stratégique d'africanisation de la sécurité en Afrique en gestation depuis la création de l'Union africaine en 2000. Personne ne vous dira la part du budget réservée à la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée (Secret défense sans doute). Une chose est sûre la question de l'opérationnalisation du CIC se pose et du financement des activités de lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Dans la politique interne du Nigeria de renforcement de la surveillance et de la sûreté aux frontières, on peut noter également l'acquisition en 2021 de deux nouveaux intercepteurs au profit des gardes côtes.

Analyse Q.11 : malgré la mise en place de mécanismes de coopération encourageants, la collaboration ne donne toujours pas ses fruits.

→ **Q 12. Pensez-vous que les parties prenantes, de par les dispositifs anti-piraterie qu'elles emploient, pourront un jour mettre fin au risque de piraterie dans la région**

-**Bertrand Monnet** : [Entretien terminé suite à l'engagement académique de l'expert]

-**Guy Mvelle** : Parmi les parties prenantes l'on a principalement les Etats-Unis (Obangame Express, plus grand exercice militaire maritime international d'Afrique de l'ouest, lancée en 2011 et réédité en 2021), et la France avec l'exercice Grand Africa NEMO dirigé par les bâtiments de la Marine nationale française en mission Corymbe, le Portugal, le Brésil,

l'Espagne. En 2021 l'Union européenne a lancé une Cellule de coordination et a fait du golfe de Guinée la première zone maritime d'intérêt européen. Le Danemark a promis l'envoi en novembre 2021 d'une frégate dotée d'un équipage de 175 marins et d'un hélicoptère pour une durée de trois mois. Au regard des faiblesses structurelles et conjoncturelles des Etats africains qui s'améliorent tout de même de plus en plus, la coopération internationale avec les pays ayant intérêt à agir dans le golfe de Guinée reste la seule solution pour le moment. A charge aux petits Etats de la région de se prémunir des appétits des grandes puissances et de garder une autonomie stratégique dans leurs espaces névralgiques.

Analyse Q.12 : l'expert n'a pas répondu à la question.

Entretiens Non directif (principaux points traités par chaque interviewé)

Anonyme

- Étymologie de la piraterie ;
- Poids de la piraterie en golfe de Guinée vs piraterie dans reste du monde ;
- Dans le golfe de Guinée: piraterie vs enjeux économiques et stratégiques vs moyens déployés pour la combattre ;
- Intérêts français dans le golfe de Guinée vs enjeux russes et enjeux chinois, (ex: gazoduc Nigeria-Algérie) ;
- Principales ethnies nigériennes ;
- Recommandation : réhabilitation des terres du Delta du Niger souillées, défrichages, agro-pôles, création de centres de réinsertion sociale.

Analyse : l'expert nous rejoint dans deux recommandations à vocation socio-économique, à savoir la réhabilitation des terres du delta Niger ainsi que la création d'établissement de réinsertion sociale des anciens pirates.

Mme Amane Fathallah

- Coopération africaine contre la piraterie et priorité aux actions préventives ;
- Les pirates sont instrumentalisés par des réseaux mafieux organisés ;
- Aucun lien direct n'existe entre les pirates du Golfe de la Guinée et ceux du Golfe d'Aden ;
- Exportation du phénomène de la piraterie (inspiration) et non pas des acteurs (pirates) ;
- Djibouti est un acteur majeur et très impliqué dans la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden ;
- Coût économique pour les navires attaqués ;
- Questions ouvertes soulevées par l'experte :
- Pourquoi le Nigeria interdit aux armateurs d'armer leur équipage ?
- Pourquoi le Nigeria n'agit pas socialement au sud ?
- Sous quels pavillons sont les navires attaqués ?
- Quelle compagnie est la plus ciblée (Maersk - CMA CGM) ?
- En général, que transportent les navires attaqués ?
- Comment les pirates ciblent-ils les navires (accès à l'information - pouvoir de négocier - connaissances des plans de navires) ?

Analyse : l'experte a fait le point sur les efforts consacrés par les pays africains et notamment Djibouti en matière de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden.

M. Bernard Lugan

- Absence de liens entre Boko Haram (ethnie des Kanouri) et les pirates (ethnie des Ijaw). Il a appuyé son analyse par deux facteurs : ethnique et religieux ;
- Les nordistes musulmans ont toujours maîtrisé l'armée donc le pouvoir ;
- Présomption de lien entre des officiels étatiques et Boko Haram : Il considère que les commis de l'état de confession musulmane ont tenté indirectement d'instrumentaliser Boko Haram dans la perspective de fragiliser le président (Chrétien) de l'époque Goodluck Jonathan, puis l'organisation s'est retournée contre eux au point d'en perdre la maîtrise. Ceci étant aucun lien direct n'est avéré ;
- Lien entre la Piraterie du désert, notamment le trafic de drogue d'Amérique du sud et d'Amérique central vers l'Afrique de l'ouest, puis vers l'Afrique sahélienne et saharienne, ensuite vers l'Afrique du nord pour arriver en Europe.

Analyse : L'historien confirme l'absence de liens entre les pirates et les groupes djihadistes de la région.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

La croissance continue des actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, considérée comme région stratégique pour le transit de navires de commerce, n'est que le résultat naturel de décennies de désordre économique, de malaise social et de mauvaise gouvernance. Bref, il s'agit d'un contexte notablement favorable à la criminalité maritime. Si l'atténuation du risque d'attaques contre les navires de transport maritime peut prendre plusieurs formes sur le plan inter-étatique, soit à travers la consolidation de l'application de la loi en mer ou le renforcement de la coopération et des dispositifs sécuritaires, nous estimons qu'une démarche préventive outre-conventionnelle, s'attaquant aux racines par des réformes profondes, limitera significativement le phénomène à long terme. Nous faisons par-là allusion d'une part, à l'amélioration de la gouvernance économique par l'élimination de la corruption ainsi que par la redistribution des revenus des ressources naturelles et d'autre part, la mise en place de programmes de développement social.

Dans le même sens d'idée, comme les grandes tendances de développement en Afrique masquent des trajectoires de croissance nationales très contrastées et grandement fragiles, et sachant que l'amélioration des infrastructures est synonyme de croissance et de réduction de pauvreté, et in fine, de développement durable, cette piste demeure intéressante malgré d'énormes contraintes. En effet, les ressources financières demandées pour moderniser les infrastructures de l'Afrique dépassent de très loin ce que les gouvernements et la communauté des bailleurs de fonds locaux peuvent mobiliser, ce qui représente conséquemment un goulet d'étranglement pour la croissance, par conséquent, l'appel à des ressources privées s'avère être une nécessité. Ceci est sans pour autant faire le point sur les menaces de corruption, d'incompétence et de mauvaise gestion des décideurs. D'autant plus, un énième challenge s'ajoute dans cette optique dans la mesure où les investissements en Afrique se concentrent principalement sur les secteurs à très forte concentration capitalistique ou très peu créateurs d'emploi à l'instar de la construction de raffineries de pétrole, ils n'auront conséquemment aucun effet sur la réduction de la pauvreté, en revanche, les investissements infrastructurels dans les routes, le secteur agricole et piscicole auront plus d'incidence sur les moyens d'existence des catégories pauvres ce qui réduira substantiellement le taux de pauvreté, maintiendra une croissance économique et permettra un développement durable intégré. Autrement dit, il faut un investissement en capital physique afin d'assurer une croissance inclusive capable de catalyser les efforts de développement dans une dynamique de croissance globale.

Dans la sous-section suivante, nous proposons 5 recommandations concrètes destinées au donneur d'ordre qui, pour rappel, opère dans l'industrie de l'aquaculture, afin de mettre en œuvre des actions capables de contenir le phénomène de façon anticipative.

Principales recommandations

Le donneur d'ordre devra dédier 15 à 20% du capital de ses filiales locales à la mise en place et au financement des actions 2, 3 et 4.

→ **Recommandation 1.** Création de fermes halieutiques dans le cadre d'une politique d'actionnariat salarié au profit des anciens combattants et des jeunes chômeurs

	FORCES	FAIBLESSES
INTERNES	<p>Grand potentiel en ressources halieutiques dans toute la région.</p> <p>Insertion professionnelle des jeunes chômeurs autochtones.</p> <p>Mise en place d'une dynamique d'économie locale basée sur la commercialisation des produits des fermes halieutiques.</p> <p>Inexistence de concurrence directe.</p>	<p>Coût de l'investissement.</p> <p>Les anciens combattants ne seront pas convaincus par des dividendes et un salaire stable au détriment de rançons périodiques mais très importantes.</p> <p>La population locale dénigrera la production halieutique en l'assimilant à la pêche paysanne.</p> <p>Insuffisance des infrastructures de conservation et de conditionnement.</p> <p>Insuffisance de quais de pêches aménagés spécialement aux normes requises pour cette activité</p>
	OPPORTUNITÉS	MENACES
EXTERNES	<p>Attraction de nouveaux investisseurs en cas de réussite des premières implantations.</p> <p>Soutien des décideurs publics et de la communauté internationale.</p> <p>Accentuation de la compétitivité économique de la région.</p> <p>Accroissement continu de la demande locale et mondiale.</p> <p>Volonté d'une approche inclusive par les décideurs.</p> <p>Développement de nouveaux marchés pour les produits halieutiques et aquacoles.</p> <p>Population croissante (croissance de la demande).</p>	<p>Environnement institutionnel peu incitatif.</p> <p>Attaque des installations des fermes halieutiques par les combattants en activité.</p> <p>Pression de l'entourage et des pirates en activité.</p> <p>Risque perpétuel de marée noire.</p> <p>Décalage entre l'amorce de l'activité et l'impact de celle-ci chez les employés.</p> <p>Limitation légale de l'exploitation de ressources halieutiques.</p>

→ **Recommandation 2.** Financement, empowerment et aide au montage de micro-projets générateurs de revenus liés au secteur halieutique (conditionnement et transformation, commercialisation et développement de la pêche artisanale) au profit de jeunes porteurs de projets locaux

	FORCES	FAIBLESSES
INTERNES	<p>Réduction du taux de chômage local. Favorisation de la création de nouvelles activités économiques. Insertion professionnelle des jeunes porteurs de projets locaux. Développement d'une culture d'auto-entrepreneuriat.</p>	<p>Nécessité d'une proposition de valeur claire. Analphabétisme et manque de savoir être/savoir-faire. Coût de l'accompagnement individuel. Insuffisance d'accompagnement technique. Faiblesse des acteurs économiques. Forte dépendance aux aides impliquant une mentalité non autonome.</p>
	OPPORTUNITÉS	MENACES
EXTERNES	<p>Volonté politique des décideurs publics et de la communauté internationale. Création d'une alliance d'auto-entrepreneurs soutenus dans le cadre du programme. Nouvelle réglementation gouvernementale en vue d'accorder des incitations et des avantages aux auto-entrepreneurs. Extension du programme en cas de taux de réussite encourageants.</p>	<p>Résistance et pression de l'entourage et des pirates en activité. Concurrence du marché. Grand risque d'échec.</p>

→ **Recommandation 3.** Participation aux actions d'ONGs et financement des acteurs de la société civile locale en vue d'engager des programmes de sensibilisation et de reconversion des anciens pirates

	FORCES	FAIBLESSES
--	--------	------------

<p>INTERNES</p>	<p>Reconversion d'anciens pirates. Poids et réputation des acteurs civils engagés dans le processus de dissuasion ciblant les pirates en activité.</p>	<p>Capacité de lobbying limitée. Vie associative insuffisamment développée au niveau communautaire. Manque d'organisation et de compétence chez les acteurs associatifs. Dépendance aux associations locales. Absence de constitution officielle et statut légal peu clair. Nombre réduit des canaux de communication.</p>
<p>OPPORTUNITÉS</p>		<p>MENACES</p>
<p>EXTERNES</p>	<p>Soutien des décideurs publics locaux et de la communauté internationale. Émergence de nouvelles associations actives en vue de consolider les actions entreprises.</p>	<p>Résistance et pression de l'entourage et des pirates en activité. Détournement des aides financières.</p>

→ **Recommandation 4.** Établissement de centres de santé et de centres de formation professionnelle (métiers de la mer et activités connexes) locaux dans le cadre d'actions RSE au niveau de la région d'installation ciblée

<p>FORCES</p>	<p>FAIBLESSES</p>
----------------------	--------------------------

<p>INTERNES</p>	<p>Formation des jeunes chômeurs. Insertion professionnelle des lauréats dans les fermes halieutiques initialement créées. Absence de concurrents. Amélioration de la couverture sanitaire</p>	<p>Coût d'investissement très élevé. Durée de la formation (longue durée). Manque de personnel qualifié. Absence d'infrastructures de base supports. Réceptivité limitée des pêcheurs à participer aux formations.</p>
	<p>OPPORTUNITÉS</p>	<p>MENACES</p>
<p>EXTERNES</p>	<p>Valorisation de l'image du commanditaire par les populations locales. Potentielle reconnaissance et accréditation des diplômes des centres de formation. Soutien des décideurs publics locaux et de la communauté internationale. Assistance des acteurs locaux de la société civile, notamment dans le domaine de la santé et de la formation professionnelle. Coopération inter-établissements en matière de formation professionnelle. Accueil de personnel de la santé bénévole. Ingénierie de formation continue. Développement d'un référentiel de compétences métier. Réseau des anciens diplômés.</p>	<p>Pression de l'entourage et des pirates en activité. Attaque des bâtiments par les combattants en activité. Demande accrue de soins de santé. Chômage des lauréats.</p>

→ **Recommandation 5.** Mise à niveau des infrastructures locales (routes, électricité, eau potable, assainissement...)

<p>FORCES</p>	<p>FAIBLESSES</p>
----------------------	--------------------------

<p>INTERNES</p>	<p>Insuffisance d'infrastructures Amélioration des conditions de vie des populations. Amélioration des condition de déplacement intercommunautaire.</p>	<p>Lenteur du processus d'appel d'offres. Coût d'investissement très élevé. Durée des travaux. Collectivités rurales inexpérimentées et en manque de capacités de gestion.</p>
	<p>OPPORTUNITÉS</p>	<p>MENACES</p>
<p>EXTERNES</p>	<p>Impression positive des populations locales. Soutien des décideurs publics locaux. Création d'opportunités d'emploi. Attraction des investissements. Rattrapage du déséquilibre territorial en termes d'infrastructures.</p>	<p>Contraintes d'entretien permanent. Attaque des infrastructures par les combattants en activité. Attentes élevées des populations. Destruction de l'environnement vert.</p>

Bibliographie

- Abdelhak Bassou, *La mer du golfe de Guinée : richesses, conflits et insécurité*, Revue Paix Et Sécurité Internationales, 2014
- Abdelhak Bassou, *Le golfe de Guinée, zone de contrastes : richesses et vulnérabilités*, OCP Policy Center, Policy Paper, 2016
- Adeniyi Adejimi Osinowo, *La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée*, Bulletin De La Sécurité Africaine, 2015
- Adeniyi Adejimi Osinowo, *La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée*, Bulletin de la sécurité africaine, 2015
- Ahmed Iraqi, *Étude descriptive de l'état des lieux et des perspectives de développement des infrastructures en Afrique subsaharienne: Entre attraction et répulsion des investissements étrangers*, La logistique de demain: L'essence de l'excellence de la chaîne logistique, 2019
- Ahmed Iraqi, *L'articulation de la dimension sécuritaire et religieuse dans la politique étrangère du Maroc en Afrique subsaharienne : Branding religieux à double face*, International Journal of Innovation and Applied Studies, 2019
- Ahmed Iraqi, *Les apories structurelles en Afrique en tant que facteurs repulsifs des investissements directs étrangers : Clivage entre afro-optimisme et afro-pessimisme*, Revista de estudios fronterizos del estrecho de Gibraltar, 2019
- Ahmed Iraqi, *The growth of the African middle class as a determining factor in attracting foreign direct investments*, Proceedings of the 38th International scientific conference on economic and social development, 2019
- Alain Gascon, *La piraterie dans le Golfe d'Aden : les puissances désarmées ?*, La découverte, 2009
- Andréane Giguère, *Mobilisation internationale anti-piraterie au large des côtes somaliennes*, Paix et sécurité internationales, 2009
- Antonios Maniatis, *La piraterie en Afrique*, Neptunus e.revue, 2017
- Assemblée nationale, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, 2009
- Associates Ventura, *Étude prospective et stratégique « organismes et systèmes d'échange d'information multinationaux contribuant à la sûreté maritime »*, 2014
- Bernard Drobenko, *La piraterie saisie par le droit*, Neptunus, 2015
- Bouchra El Guerouani, *Le transport maritime des marchandises dans la façade atlantique de l'Afrique : du Maroc au Nigéria*, Ministère De L'économie, Des Finances Et De La Réforme De L'administration, Direction Des Etudes Et Des Prévisions Financières, Policy Africa, 2020
- BPI France, *Fiche pays Nigeria*, 2020
- Catheline Remy, *Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie*, Pyramides – Revue du centre d'études et de recherches en administration publique, 2011
- Cédric Leboeuf, *De la surveillance des activités humaines en mer. Essai sur les rapports du droit et de la technique*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2013
- Charles Ukeje, Wullson Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013
- Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada, *Nigéria : information sur le programme gouvernemental d'amnistie pour les activistes du delta du Niger, particulièrement*

en ce qui a trait au Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (Movement for the Emancipation of the Niger Delta ? MEND) (2009-août 2011), 2011

Communiqué Final du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) sur la Sûreté et la Sécurité Maritimes dans le golfe de Guinée, 2013

Council of the European Union, Council decision amending Joint Action 2008/851/CFSP on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast, 2018

Cyrille P. Coutansais, La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation, Revue internationale et stratégique, 2008

Dooshant Kumar Bucktowar, La lutte internationale contre la piraterie maritime au large de la somalie : entre sécurité et géopolitique, École Nationale D'administration, 2015

en application de la résolution 2020 (2011) du Conseil de sécurité, 2012

Éric Frécon, Le retour des pirates : la piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie, La Vie Des Idées, 2009

Gérard Valin, La lutte contre la piraterie au large de la Somalie : de l'action nationale à l'action européenne (2008-2009), Echogéo, 2009

Hugues Eudeline, Contenir la piraterie : des réponses complexes face à une menace persistante, Focus stratégique, 2012

Hugues Eudeline, Piraterie maritime : la maîtrise du risque ?, Focus Stratégique, 2012

International crisis group, Le Golfe de Guinée : La nouvelle zone à haut risque, 2012

International maritime organization, Communications from the Governments of the United Kingdom and France, 2016

Jean-Marc Thouvenin, Piraterie maritime: pas d'«internationalisation» de la fonction juridictionnelle, Anuario Colombiano De Derecho Internacional, 2013

Jens Vestergaard Madsen, Liza Kane-Hartnett, Vers une solution régionale à la piraterie somalienne : défis et opportunités, Aspj Afrique & Francophonie, 2014

La sécurité maritime, Revue De La Coopération De Sécurité Et De Défense, 2011

Le programme MASE, une réponse à la difficulté pour l'union africaine de se réformer, Observatoire Afrique De L'est, 2019

Marc Burg, Panorama prospectif de la sécurité privée, 2025

Maud Hubert, La piraterie maritime dans le golfe d'Aden : état des lieux, Note D'analyse Du Grip, 2010

Nations unies - conseil de sécurité, Lutte contre la piraterie: le Conseil de sécurité engage les États du golfe de Guinée et leurs partenaires à actionner les mécanismes régionaux, 2016

Olivier D'auzon, Piraterie maritime : L'Afrique à l'abordage !, Fondation Pour La Recherche Stratégique, 2015

Olivier d'Auzon, Piraterie maritime : L'Afrique à l'abordage !, Fondation pour la recherche stratégique, Note N°3, 2015

Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2020

Organisation des Nations Unies, Rapport présenté par le Secrétaire général

Piraterie et terrorisme : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Friedrich Ebert Stiftung, 2010

Quentin Prigent, La piraterie somalienne : la comprendre et expliquer sa disparition, Université De Reims Champagne-Ardenne, 2015

- Raphaël Tiwang Watio et Messan Lawson, *La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée*, Neptunus e.revue, 2014
- Raphaël Tiwang Watio, Messan Lawson, *La piraterie maritime dans le golfe de guinée*, Neptunus, 2014
- Rapport économique sur le Nigéria*, 2018
- Razmig Keucheyan et Laurent Tessier, *Présentation. De la piraterie au piratage*, Critique, 2008
- Roland Le Goff, *La protection des navires soumis au risque de piraterie*, Université De Nantes, 2016
- Romain Broner, *La répression de la piraterie maritime et ses enjeux juridiques*, Université Panthéon-Assas – Paris Ii, 2010
- Royet Quentin, *Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la corne de l'Afrique : le droit international dépassé ?*, Université Lumière Lyon 2, 2011
- Sam Bateman, *La piraterie maritime : des vérités qui dérangent*, Forum Du Désarmement, 2010
- Sébastien Benotti, *Piraterie maritime : la maîtrise du risque ?*, Institut Supérieur D'économie Maritime, 2018
- Sénat, *Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées au nom du groupe de travail sur la maritimisation*, 2012
- Stefan Eklöf Amirell, *La piraterie maritime en Afrique contemporaine : ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie*, Politique africaine, 2009
- Thierry Vircoulon et Violette Tournier, *Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional*, Politique étrangère, 2015
- Union africaine, *Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé)*, 2016
- United nations office on drugs and crime, *Les autorités judiciaires et maritimes ouest-africaines contre la piraterie*, 2016
- Yapo Marina Madel, *La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'ivoire et du Nigeria*, Programme De Bourses De Recherche Nations Unies-Fondation Nippone Du Japon, 2013
- Youssoufou Hamadou Daouda, *Dynamiques, marqueurs et fragilités des trajectoires d'émergence en Afrique subsaharienne*, De Boeck supérieur, Mondes en développement, 2019

Netographie

<https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/2018/fr/>

<https://www.scidev.net/afrique-sub-saharienne/features/nigeria-aquaculture-28052019/>

<http://agritrade.cta.int/fr/Peche/Sujets/Acces-au-marche/Le-Nigeria-vise-la-reduction-des-importations-de-poisson.html>

<https://www.jeuneafrique.com/mag/593452/economie/electricite-comment-le-nigeria-a-sabote-sa-reforme/>

<https://www.bbc.com/afrique/region-59191480>

<https://www.batiactu.com/edito/l-eolienne-la-plus-puissante-du-monde-est-danoise-37280.php>

<https://www.eib.org/fr/stories/offshore-wind-size-does-matter>

<https://www.afd.fr/fr/ressources/l-afd-et-l-ocean>

Annexes

Annexe 1. Grille d'entretien

PIRATERIE ET TRAFICS EN AFRIQUE GRILLE D'ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS	
Axe I. Ampleur de la piraterie en Afrique	Q 1. Globalement, comment évalueriez-vous l'ampleur du phénomène de la piraterie en Afrique ?
	Q 2. Quelles en sont les principales causes ainsi que les éléments amplificateurs ?
	Q 3. Terrorisme, piraterie et trafic, quels liens en faites-vous ?
	Q 4. Quels sont les enjeux géopolitiques de la piraterie dans la région ?
Axe II. Acteurs de la piraterie en Afrique	Q 5. Comment catégoriserez-vous les assaillants de la piraterie en Afrique ?
	Q 6. Quelle explication donnerez-vous à la complexité derrière l'organisation et le financement de ce phénomène ?
	Q 7. Qui sont les décideurs de l'ombre de la piraterie en Afrique ?
	Q 8. Pensez-vous que les acteurs privés ont assez de possibilités pour se prémunir contre ce type de risque ? Si oui, citez les principaux dispositifs.
Axe III. Lutte anti-piraterie en Afrique	Q 9. Pensez-vous que des acteurs publics appuient cette économie criminelle tout en empêchant, par ricochet, les programmes de lutte anti-piraterie dans la région ?
	Q 10. Pensez-vous que des politiques de développement socio-économique dans la région permettront de contenir le phénomène à long terme ?
	Q 11. Quid de la coopération en la matière ? Est-elle efficace ? Sinon, que proposeriez-vous pour la renforcer ?
	Q 12. Pensez-vous que les parties prenantes, de par les dispositifs anti-piraterie qu'elles emploient, pourront-elles un jour mettre fin au risque de piraterie dans la région ?

EGE Ecole de Guerre
Economique

campus
RABAT

© 2021, **EGE Rabat**

i Nations-Unis

ii Organisation Maritime Internationale

iii Communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest

iv Communauté économique des États de l'Afrique centrale

v Commission du Golfe de Guinée : La Commission du Golfe de Guinée est un organisme international fondé le 3 juillet 2001 à Libreville, au Gabon. Elle a commencé à fonctionner en mars 2007, avec l'installation de son secrétariat exécutif à Luanda, en Angola

vi Source : Site officiel du Ministère des armées (France) - Depuis 1990, la France assure une présence continue dans le golfe de Guinée, notamment grâce à l'opération Corymbe et aux forces françaises repositionnées

vii Source : Site officiel de l'US Navy - La base maritime expéditionnaire USS Hershel "Woody" Williams (ESB 4) a mené un exercice combiné de capacités de sécurité maritime avec la marine nigériane, la marine espagnole et des membres du Special Boat Squadron (SBS) du Ghana, le 11 août 2021 .