

Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ?

Par **Michel Luntumbue**

31 décembre 2012

Résumé

L'insécurité maritime se confirme comme l'une des menaces persistantes à la stabilité des États riverains du golfe de Guinée. En dépit d'une prise de conscience croissante et de la volonté politique d'y faire face, l'augmentation rapide des actes de piraterie a pris de court plusieurs pays de la région. L'absence d'un dispositif commun, relativement complet, de surveillance et de lutte contre la piraterie, limite encore la portée des initiatives prises par certains États, et qui ne couvrent pas l'ensemble de la région du golfe de Guinée. Une stratégie à long terme passe par la mutualisation des moyens, et par la coopération entre les trois organisations régionales, la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée, ainsi que par l'implication d'autres acteurs du secteur maritime concernés par la lutte contre la piraterie dans la région.

Mots clés : Afrique centrale, Afrique de l'Ouest, CEEAC, Commission du golfe de Guinée, CEDEAO, CRESMAC, Insécurité maritime, OMAOC, piraterie.

Abstract

Maritime insecurity in the Gulf of Guinea: an overview

Maritime insecurity is confirmed as one of the persistent threats to the stability of States bordering the Gulf of Guinea. Despite a growing awareness and the political will to deal with the threat, the rapid increase of piracy has caught short several countries in the region. The lack of a common and relatively comprehensive mechanism to monitor and tackle the piracy issue, limits the scope of the initiatives taken by some states, which do not cover the whole of the Gulf of Guinea. A long-term strategy involves the pooling of resources, and the cooperation between the three regional organizations, ECCAS, ECOWAS, and the Gulf of Guinea Commission, as well as the involvement of other maritime stakeholders concerned by the piracy issue in the region.

Keywords: Central Africa, West Africa, ECCAS, the Gulf of Guinea Commission, ECOWAS, CRESMAC, maritime insecurity, MOWCA, piracy.

Citation :

Luntumbue Michel, *Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : un état des lieux*, Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012, Bruxelles.

URL : <http://grip.org/fr/node/778>



Introduction

La piraterie et l'insécurité maritime prennent des proportions alarmantes pour plusieurs États riverains du golfe de Guinée¹, notamment le Bénin, le Nigéria, le Togo, et dans une certaine mesure la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée. Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), 58 attaques ont été enregistrées dans la région au cours des 10 premiers mois de l'année 2011, contre 45 seulement en 2010². Entre janvier et septembre 2012, 34 attaques ont été signalées dans les eaux du golfe de Guinée, contre 30 en 2011³, pour la même période.

La multiplication des actes de piraterie dans la sous-région est liée au développement du trafic maritime marchand, ainsi qu'à la découverte et à l'exploitation de pétrole au large des côtes des pays riverains. Ces actes de piraterie sont le fait de groupes très organisés, disposant de moyens d'opérer des attaques en pleine mer, qui visent des biens de valeur sur les navires, et plus particulièrement les cargaisons de pétrole. En effet, avec ses 24 milliards de barils de réserves prouvées, et sa production de plus de 5 millions de barils de pétrole par jour, le golfe de Guinée est la première région pétrolière africaine⁴. Le Nigéria, l'Angola et la Guinée équatoriale, sont les principaux producteurs de pétrole du continent.

L'enjeu pétrolier confère à la piraterie en golfe de Guinée une incontestable dimension internationale. La sous-région du golfe de Guinée fournit en effet près de 40% du pétrole consommé en Europe et 29% du pétrole consommé aux États-Unis⁵. Toutefois, l'essor de la piraterie aux larges des côtes ouest-africaines reste d'abord une menace pour la stabilité politique et économique des pays de la sous-région, tant ceux situés sur le littoral, que ceux enclavés dans l'arrière-pays, qui dépendent également du commerce maritime pour leurs importations et leurs exportations.

Au regard de l'ampleur du phénomène, aucun pays de la région ne semble en mesure de résoudre seul le problème de l'insécurité maritime. Un nombre croissant d'attaques se produisent en effet au-delà des limites des eaux territoriales des États, tandis que l'on constate une interpénétration entre la piraterie et d'autres formes de criminalité transnationale – trafic de stupéfiants, d'armes, traite des êtres humains, etc. –, qui touchent la sous-région⁶.

En novembre 2011, le Conseil de sécurité des Nations unies avait diligenté une mission d'évaluation sur la piraterie dans le golfe de Guinée, en réponse à la demande d'assistance des pays de la sous-région⁷. Dans sa résolution 2039 (2012), le Conseil de sécurité a encouragé la

1. On entendra ici par golfe de Guinée la zone géographique qui s'étend de la Guinée, au nord-ouest du continent africain, à l'Angola, dans le centre-sud du continent.

2. Luntumbue Michel, *Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte*. Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre 2012, Bruxelles, p. 8. <http://grip.org/fr/node/598>

3. IMB reports drop in Somali piracy, but warns against complacency, ICC Commercial Crime Services (CCS), 22 octobre 2012. <http://www.icc-ccs.org/news/811-imb-reports-drop-in-somali-piracy-but-warns-against-complacency>

4. Luntumbue Michel, *Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale*, Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, p. 4.

5. Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012, <http://www.irinnews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D%C3%A9finir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9>

6. Luntumbue Michel, *Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte*. Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre 2012, Bruxelles, p. 9. : <http://grip.org/fr/node/598>

7. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011).

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la commission du golfe de Guinée (CGG) à développer, avec le soutien des Nations unies et d'autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi que l'harmonisation des actions en mer de leurs États membres et l'élaboration ou le renforcement de leurs législations en vue de lutter contre la piraterie⁸.

Cette note d'analyse propose un état des lieux succinct de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, à la veille du sommet des chefs d'État de la sous-région, chargé d'encadrer l'élaboration d'une stratégie régionale intégrée de lutte contre la piraterie, commune aux États de la CEEAC et de la CEDEAO⁹. Un aperçu des lieux, des modes opératoires et impacts de la piraterie en golfe de Guinée, précède un descriptif des acteurs institutionnels et de leur rôle dans l'esquisse de réponses aux défis de la piraterie.

1. Lieux, modes opératoires et impacts de la piraterie en golfe de Guinée

1.1. Les lieux et les modes opératoires



Chargement de conteneurs dans le Port de Dakar, novembre 2012. (Photo M. Luntumbue)

La piraterie est en essor dans le golfe de Guinée depuis la fin des années 1990. Elle a pour épicerie la région du Delta du Niger, sur la côte du Nigeria, d'où elle a progressivement essaimé vers d'autres pays riverains, impactant leur économie de manière variable¹⁰. L'essor de la piraterie s'explique par plusieurs facteurs, dont la paupérisation de couches importantes de la population de la sous-région, la faiblesse des institutions étatiques et des dispositifs de surveillance des côtes, la circulation incontrôlée des armes légères et de petit calibre, l'absence de

réponses régionales ou l'insuffisance de coordination entre les États riverains du golfe de Guinée¹¹. Cette situation a créé un vide sécuritaire exploité par différents réseaux de criminalité.

L'insécurité en golfe de Guinée se caractérisait initialement par des vols à main armée commis à proximité des ports ou dans les eaux territoriales. Les pirates s'en prenaient aux navires, aux plates-formes de forage en ciblant les biens de valeurs appartenant aux membres des équipages et aux passagers. Il leur arrivait de prendre des otages pour obtenir une rançon ou pour exercer une pression politique, dans le cas particulier du MEND, Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger, dont les actions ciblées contre le secteur pétrolier étaient justifiées par la volonté d'obtenir des autorités nigérianes une meilleure redistribution des revenus pétroliers au profit des

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/45&referer=http://www.un.org/News/fr-press/docs/2012/CS10558.doc.htm&Lang=F

8. Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité du 29 février 2012.

[http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039\(2012\)](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039(2012))

9. Initialement prévu fin 2012, le sommet se tiendra en avril 2013 au Cameroun.

10. Luntumbue Michel, *Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale*, Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, Bruxelles. <http://grip.org/fr/node/126>

11. Luntumbue Michel, *Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte*, *op. cit.*, p. 8-9.

populations des régions productrices¹². Nombre d'actes de piraterie relèvent cependant de la survie économique et du brigandage ordinaire.

Un nouveau cap semble avoir été franchi entre 2010 et 2011, avec la multiplication d'actes de piraterie commis en haute mer et recourant à des modes opératoires proches de ceux observés au large des côtes somaliennes. Les attaques perpétrées en golfe de Guinée prennent de plus en plus la forme de raids et détournements de bateaux, impliquant un niveau élevé de violence, avec des dizaines de prises d'otages¹³. Les tankers chargés de pétrole brut ou raffiné sont particulièrement visés. Les attaques se produisent généralement au mouillage, durant les opérations de transfert de bateau à bateau, et visent les cargaisons de pétrole ou d'autres biens de valeur. Les navires détournés restent sous le contrôle des pirates pendant quelques jours, le temps d'être délestés d'une partie de leur cargaison¹⁴.

Le déplacement des actes de piraterie des côtes nigérianes vers les eaux des autres pays riverains est l'une des conséquences des opérations de surveillance menées par la marine nigériane, qui est de loin la plus dotée de la sous-région. En 2011, au moins 20 tankers ont été ciblés par les pirates au large du Bénin voisin et huit navires détournés entre les mois de mars et septembre¹⁵. Dans la majorité des cas, les cargaisons de pétrole ont été volées avant que les navires soient libérés. En réponse à cette flambée d'actes de piraterie, les marines du Nigéria et du Bénin ont initié à partir de septembre 2011, des patrouilles conjointes de surveillance au large du Bénin, entraînant à nouveau un déplacement d'une partie de la piraterie vers l'ouest du golfe de Guinée, vers les côtes togolaise et ivoirienne notamment. Au moins 15 incidents ont été répertoriés entre janvier et novembre 2012 au large du Togo, impliquant des pirates bien armés et violents¹⁶. Ces attaques visant des bateaux à l'ancre, le long de la côte et généralement la nuit, ont débouché dans certains cas sur le détournement de bateaux pendant plusieurs jours et le vol des marchandises et gas-oil¹⁷.

L'attaque sans précédent survenue en octobre 2012, au large de la Côte d'Ivoire est une illustration de cette évolution. Il s'agit du premier détournement de navire enregistré au large de la Côte d'Ivoire. Aux premières heures du samedi 6 octobre, un pétrolier de classe Panamax a été arraisonné par des présumés pirates nigériens¹⁸. Le navire était au mouillage, en cours d'une opération de ravitaillement de navire à navire, lorsqu'une dizaine de pirates armés de couteaux et d'AK47 l'ont arraisonné. Sous le contrôle de pirates, le navire chargé de plus de 30 000 tonnes d'essence, avait quitté la rade d'Abidjan, pour passer par les eaux limitrophes du Ghana, du Togo et du Bénin, avant d'arriver finalement dans les eaux nigérianes. Le navire avait été libéré le 9 octobre, après avoir été délesté d'environ 2 500 tonnes de gazole. L'équipage composé 24

12. Luntumbue Michel, Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, *op. cit.*, p. 6.

13. Nigerian pirates demonstrate range with attack off Ivory Coast, ICC, 15 octobre 2012.

<http://www.icc-ccs.org/news/810-nigerian-pirates-demonstrate-range-with-attack-off-ivory-coast>

14. *Ibidem*.

15. *Ibidem*.

16. ICC, Live piracy report : <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>

17. <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>

18. Piracy increasing in West Africa, latest report shows, ICC, 23 April 2012.

<http://www.icc-ccs.org/news/737-piracy-increasing-in-west-africa-latest-report-shows>. Les navires classés comme Panamax sont des navires aux dimensions maximum pour rentrer dans les écluses du canal de Panama. La taille de ces navires est déterminée par les dimensions des écluses et par la profondeur dans le canal.

membres avait été libéré sain et sauf, tandis que le système de communication du navire avait été endommagé¹⁹.

Cet incident au large de la Côte d'Ivoire marque un tournant, à plus d'un titre. Il constitue l'attaque la plus lointaine imputable aux pirates nigériens, et révèle un changement d'échelle dans le vol et le transfert illégal de cargaisons de pétrole à partir de navires détournés dans le golfe de Guinée. Ce détournement bat également en brèche l'idée d'attaques opportunistes. Les pirates opèrent loin de leurs bases et ciblent spécifiquement les transporteurs de produits pétroliers en recourant à d'autres navires pour convoier les cargaisons et les marchandises volées. Selon le Bureau maritime international, au moins six des 11 incidents signalés au Nigéria en 2011 se sont produits à des distances supérieures à 70 miles nautiques de la côte, « ce qui suggère que les navires de pêche sont utilisés comme ravitailleurs lors des attaques des navires²⁰ ».

La piraterie en golfe de Guinée est désormais le fait de réseaux très organisés, disposant de ressources significatives : « *C'est un phénomène criminel largement financé, une industrie parallèle de plus en plus perfectionnée qui bénéficie d'une chaîne d'approvisionnement bien développée. Les criminels comptent parmi eux des ingénieurs qualifiés qui soudent des robinets sur des oléoducs à haute pression et disposent d'ateliers de construction navale qui conçoivent et leur fournissent des pétroliers²¹* ». Le phénomène bénéficie par ailleurs du soutien des communautés côtières de la région du Delta du Niger, qui, largement impliquées dans le commerce illicite de pétrole s'estiment laissées pour compte « *dans une région où les compagnies pétrolières étrangères et le gouvernement font d'importants profits²²* ».

1.2. Les impacts et les écueils

Le coût de la piraterie dans le golfe de Guinée estimé à deux milliards de dollars par an, a déjà entraîné une forte diminution de la fréquentation des ports de la zone²³. Pour un pays comme le Bénin, dont l'économie dépend en grande partie des activités du port de Cotonou, cette baisse est estimée à près de 70% de ses recettes. L'activité portuaire et commerciale représente 70% du Produit intérieur brut (PIB) du Bénin, soit trois quart des ressources budgétaires. Le Nigéria perd au moins 7% de ses revenus pétroliers du fait de la piraterie et des vols. L'insécurité maritime a notamment pour conséquence l'augmentation des primes d'assurance, des coûts supplémentaires pour les transporteurs liés au recrutement de personnel de sécurité armé, au versement de rançons, aux itinéraires plus longs empruntés par les navires pour décourager les pirates²⁴, etc. Face à la menace que la piraterie fait peser sur la stabilité de la sous-région, les États d'Afrique de l'Ouest tentent de réagir, mais ils n'en sont qu'à la recherche d'une approche commune. Les États

19. *Ibidem*.

20. <http://www.icc-ccs.org/news/810-Nigérien-pirates-demonstrate-range-with-attack-off-ivory-coast>

21. Tony Attah, porte-parole de Shell Nigeria, IRIN, 11 décembre 2012. « Définir la piraterie dans le golfe de Guinée », <http://www.irinnews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D%C3%A9finir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9>

22. Nigéria : Le pillage du pétrole à l'origine d'énormes pertes, Al Qarra, le 30 mai 2012.

<http://www.alqarra.tv/2012/05/30/Nigéria-le-pillage-du-petrole-a-l%e2%80%99origine-d%e2%80%99enormes-pertes/>

23. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011), p. 4-5.

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/45&referer=http://www.un.org/News/fr-press/docs/2012/CS10558.doc.htm&Lang=F

24. <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2012/CS10820.doc.htm>

côtières d'Afrique centrale, dont la plupart sont également des producteurs pétroliers, ont déjà amorcé une réponse coordonnée sous l'égide de leur structure régionale.

En juillet 2011, le président béninois Thomas Boni Yayi avait envoyé une lettre au secrétaire général des Nations unies sollicitant pour la sous-région ouest-africaine une intervention de la communauté internationale sur le modèle de celle déployée pour lutter contre la piraterie au large de la Somalie²⁵. En octobre 2011, la résolution 2018 de l'ONU, portée notamment par le Gabon et le Nigéria, annonçait une mission d'évaluation des Nations unies chargée d'examiner la menace que représentent les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer dans le golfe de Guinée et de dégager dans ses recommandations le meilleur moyen de s'attaquer au problème²⁶. La mission s'est rendue au Bénin, Nigéria, Gabon et en Angola du 7 au 24 novembre 2011.

Dans sa résolution 2039 (2012) le Conseil de sécurité a encouragé la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la commission du golfe de Guinée (CGG) à développer, avec le soutien des Nations unies et d'autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi que l'harmonisation des actions en mer de leurs États membres et l'élaboration ou le renforcement de leurs législations en vue de lutter contre la piraterie²⁷. Un sommet des chefs d'État du golfe de Guinée regroupant l'ensemble des représentants des États riverains est appelé à encadrer ce processus en avril 2013. En attendant, plusieurs écueils expliquent les lenteurs dans la mise en œuvre d'une véritable stratégie régionale de lutte. Outre la difficulté que représente la coordination d'une multiplicité d'acteurs étatiques et non étatiques appartenant à deux structures d'intégration régionale distinctes, la lutte contre la piraterie butte sur des obstacles juridiques et structurels.

La plupart des États de la sous-région ne disposent pas de cadres juridiques appropriés relatifs aux opérations en mer ou n'ont pas adopté de politiques concernant la lutte contre les actes de piraterie et les attaques à main armée contre les navires²⁸. Par incidence, la carence des législations maritimes nationales ne permet pas aux États de régler leur coopération avec d'autres États riverains, notamment en matière d'arrestation et de jugement des criminels.

Il n'existe par ailleurs aucun système formel de collecte et d'échange d'informations entre les États ou les organisations de la région, notamment dans le domaine de l'identification automatique des navires, et du suivi des navires à grande distance, permettant de distinguer les navires suspects d'activités illicites des navires menant des activités licites²⁹.

Enfin, un déploiement naval international similaire à celui mis en place contre les pirates somaliens ne semble pas envisageable en golfe de Guinée pour au moins deux raisons : la réticence de la plupart des États de la région³⁰, et la nature de certaines des activités illicites perpétrées dans les eaux ouest-africaines. En effet, selon les responsables de l'OMI, nombre

25. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, page 2.

26. <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2011/CS10430.doc.htm>

27. Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité du 29 février 2012.

[http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039\(2012\)](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039(2012))

28. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, page 17.

29. Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012.

<http://www.irinnews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D%C3%A9finir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9>

30. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 16.

d'attaques perpétrées en golfe de Guinée ne relèvent pas de la piraterie telle que définie par les conventions internationales³¹. La piraterie se définit en effet comme un acte pratiqué « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, soit au-delà de 12 milles marins de la côte. En deçà de ces 12 milles, il s'agit de vols à main armée à l'encontre des navires³² ». Sur les attaques signalées à l'OMI au cours de la décennie, seules 108 ont eu lieu dans les eaux internationales, tandis que 170 se sont déroulées dans les eaux territoriales et 270 à l'intérieur même des ports³³. La majorité des actes commis en golfe de Guinée relèvent ainsi des juridictions nationales, donc de la compétence des États côtiers d'Afrique de l'Ouest, en vertu du droit international. En dépit de la fragilité des systèmes judiciaires de certains États de la sous-région, ces pays ne sont pas confrontés à une absence d'autorité comme en Somalie.

2. Les acteurs institutionnels et leurs stratégies

2.1. La CEEAC

Sous l'égide de leur structure régionale, la CEEAC³⁴, les pays d'Afrique centrale ont pris des mesures collectives pour lutter contre la piraterie, en mettant notamment sur pied en octobre 2009 une structure globale de sécurité maritime commune, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (Congo). La Stratégie de sécurité maritime de la CEEAC repose sur six piliers, à savoir :

La gestion commune de l'information ; les mesures de surveillance locales par la détection et la mutualisation des moyens aéronavals ; l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États ; l'autofinancement par une taxe communautaire ; les acquisitions et l'entretien des équipements dédiés à la Stratégie ; l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique centrale³⁵.

Pour les besoins de la mise en œuvre de cette stratégie, la CEEAC a divisé son espace maritime en trois zones, A, B et D³⁶. Chaque zone étant supervisée par un centre de coordination multinational, lui-même placé sous l'autorité du CRESMAC. La zone D, qui comprend le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe a été la première à être activée en raison des attaques qui s'y sont multipliées depuis 2006. Des patrouilles de surveillance communes ont été mises en place depuis septembre 2009. En avril 2010, la CEEAC a adopté un mécanisme de financement en vertu duquel les pays des différentes zones peuvent regrouper leurs taxes maritimes dans une seule taxe commune destinée à financer la sécurité maritime³⁷. Des

31. Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012.

<http://www.irinnews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D%C3%A9finir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9>

32. *Ibidem*.

33. *Ibidem*.

34. La CEEAC comprend dix États membres : la République d'Angola, la République du Burundi, la République du Cameroun, la République Centrafricaine, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la République gabonaise, la République de Guinée équatoriale, la République démocratique de Sao Tome & Principe et la République du Tchad.

35. www.africa-union.org/.../STRATEGY_1.PPT

36. La zone A comprend l'Angola et la République démocratique du Congo ; la zone B, l'Angola, le Congo et le Gabon.

37. www.africa-union.org/.../STRATEGY_1.PPT

formations régionales à la sécurité maritime sont également prévues dans le cadre des centres militaires mis à disposition par certains pays, dont l'Angola, le Cameroun, le Congo, la Guinée équatoriale et le Gabon.

L'application de la stratégie de sécurité maritime en zone D aurait permis en deux ans, selon la CEEAC, de réduire les actes de piraterie ainsi que les activités de pêche illégale et de contrebande³⁸. Cependant, le Cameroun continue de subir des attaques occasionnelles dans ses eaux territoriales et parfois sur ses terres. Par ailleurs, nombre d'États membres éprouvent de plus en plus de difficultés à financer et à soutenir les opérations navales par leurs propres moyens en attendant la montée en puissance du CRESMAC³⁹.

2.2. La CEDEAO

La CEDEAO a peu abordé la question de la piraterie maritime avant 2010. Le Comité des chefs d'état-major de la CEDEAO a commencé à aborder la question de la piraterie à sa réunion tenue à Cotonou en avril 2010⁴⁰, mais ce n'est qu'à sa réunion de janvier 2011 qu'il a été recommandé à la Commission de la CEDEAO d'élaborer un modèle régional de gouvernance en matière de sécurité maritime. À l'issue de la réunion du Comité des 15 chefs d'état-major et commandants en chef des forces navales, en octobre 2011, le Comité a décidé de charger son sous-comité de la sécurité maritime de travailler à l'élaboration d'une stratégie intégrée de sécurité maritime et d'un plan maritime intégré⁴¹.

Bien que les États d'Afrique de l'Ouest aient signé en 2006 un Mémoire d'accord avec l'OMI et l'OMAO, ce n'est que récemment qu'ils ont commencé à prendre des mesures préparatoires concrètes, en vue de l'élaboration d'une stratégie commune de sécurité maritime. Ainsi, la réunion de la CEDEAO tenue à Abuja (Nigéria) le 25 janvier 2012, avec la participation de la CEEAC, a notamment porté sur l'examen d'un mémorandum d'entente entre la CEDEAO et la CEEAC. Le mémorandum vise à établir, « en étroite collaboration avec l'Union africaine (UA), un cadre de coopération dans le domaine maritime entre les deux communautés en vue d'éradiquer les activités maritimes illicites, y compris la piraterie et les vols à main armée commis en mer⁴² ». En juin 2012, la réunion du Comité technique préparatoire du Sommet régional sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée préconisé par le Conseil de sécurité (dans la résolution 2039(2012)), s'est tenue à Abuja peu après une réunion organisée le 31 mai à Libreville au siège de la CEEAC en présence de la CEDEAO, de la CGG, des bureaux régionaux des Nations unies en Afrique⁴³.

En octobre 2012, une autre réunion du Comité technique préparatoire du Sommet régional sur la

38. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 13.

39. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 14.

40. Réunion à Cotonou des chefs d'état-major de la CEDEAO, Panapresse 15 avril 2010.

<http://www.panapress.com/Reunion-a-Cotonou-des-chefs-d-Etat-major-de-la-CEDEAO--12-672789-99-lang1-index.html>

41. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 14.

42. Validation des mécanismes conjoints pour la sûreté et la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, Xinhua, 29 mars 2012. <http://www.afriquinfos.com/articles/2012/3/29/ceeaccedeao-validation-mecanismes-conjoints-pour-%C3%BBrete-securite-maritime-dans-golfe-guinee-199610.asp>

43. Christian Ipemosso, Le Sommet sur la sécurité maritime aura lieu au Cameroun en 2013, Africa info, 24 octobre 2012. <http://africa-info.org/societe/4622-afrique-gabon-cedeao-ceeac-cgg-unoca-unowa-omi-le-sommet-sur-la-securite-maritime-aura-lieu-au-cameroun-en2013.html>

mise en œuvre de la résolution 2039 du Conseil de sécurité des Nations unies, relative à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, a été organisée à Libreville⁴⁴. Les experts de la CEDEAO, de la CEEAC, de la CGG, du Bureau régional des Nations unies pour l'Afrique centrale (UNOCA) et du Bureau des Nations unies pour l'Afrique de l'Ouest (UNOWA) se sont consacrés à l'élaboration d'une feuille de route qui balisera le sommet régional sur la sécurité maritime en Afrique centrale et de l'Ouest prévu en 2013. Le 18 décembre 2012, une nouvelle réunion de la CEDEAO organisée à Abidjan, s'est tenue en présence des représentants de la CEEAC, du CGG, de l'OMAO, de l'OMI et des institutions des Nations unies. Elle a été précédée par la réunion des spécialistes de sécurité maritime de ces entités sous régionales. L'objectif de ces rencontres était d'adopter une stratégie régionale harmonisée de lutte contre la piraterie en mer en préparation du sommet des Chefs d'État prévu courant 2013 à Yaoundé⁴⁵.

2.3. La Commission du golfe de Guinée

Créée en 2001 à Libreville, la Commission du golfe de Guinée (CGG) est entrée en activité en mars 2007, avec l'installation de son secrétariat exécutif à Luanda. La CGG compte 8 États membres, dont 7 appartiennent à la sous-région de l'Afrique centrale (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe) et un seul État issu de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria). La Commission est chargée de faciliter les consultations régionales afin de prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de la délimitation des frontières maritimes et de l'exploitation économique et commerciale des ressources naturelles à l'intérieur des frontières nationales⁴⁶.

La création de la CGG répond ainsi au besoin d'un mécanisme permanent de consultation et de négociation pour gérer les menaces et les problèmes communs à la région notamment dans le domaine particulier de la sécurité maritime. L'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement ne s'étant pas réunie ces trois dernières années, les activités de la Commission se sont essentiellement limitées au fonctionnement au jour le jour de son secrétariat. La CGG apparaît cependant comme un trait d'union entre la CEDEAO et la CEEAC et pourrait faciliter l'harmonisation des politiques et des activités dans la région du golfe de Guinée. Ses acteurs sont favorables à un élargissement de sa composition en vue d'intégrer tous les pays riverains de la région du golfe⁴⁷.

2.4. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO)

L'OMAO se compose de 20 États côtiers de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale et 5 États sans littoral. Les États côtiers membres de l'Organisation sont : l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Mauritanie, le Nigéria, la République démocratique du Congo, Sao Tome-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo; et les États sans littoral sont : le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad.

44. *Ibidem*.

45. P. Krou, Sécurité et sûreté maritimes du Golfe de Guinée / 2e réunion du comité de pilotage préparatoire au sommet des chefs d'État et de Gouvernement : Vers la mise en place d'une stratégie commune des États africains. Abidjan.net, 19 décembre 2012. <http://news.abidjan.net/h/447132.html>

46. <http://www.ggcn-rcgg.org/spip.php?article58>

47. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 15.

L'OMAOOC a été créée en vue d'assurer un service de transports maritimes efficace pour les pays de la sous-région, de promouvoir la sécurité et de lutter contre la pollution⁴⁸.

L'organe suprême de décision de l'Organisation est l'Assemblée générale des ministres des transports des États membres, qui se réunit en session ordinaire tous les deux ans et en session extraordinaire selon l'agenda. L'OMAOOC a initié plusieurs programmes pour renforcer la coopération dans le secteur de la marine marchande et les capacités de la police maritime et pour la protection de l'environnement. L'OMAOOC préconise de mettre en réseau les garde-côtes des États membres pour coordonner l'exercice de police dans ses eaux maritimes dans le cadre de la lutte contre la piraterie qui prend de l'ampleur. Chaque État est appelé à mettre en place une garde côte mieux équipée placée sous l'autorité du ministère des Transports. L'OMAOOC entend également mettre en œuvre la Banque maritime régionale pour le développement en vue d'un soutien financier aux projets et programmes nationaux et régionaux de transport maritime et de transit⁴⁹.

2.5. Les acteurs extrarégionaux

Selon les conclusions de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie en golfe de Guinée, la majorité des interlocuteurs régionaux se montrent attachés à la recherche de « solutions africaines aux problèmes africains », l'appropriation de l'enjeu de la sécurité maritime par les acteurs locaux, rejetant implicitement toute substitution de réponses externes aux initiatives des organisations régionales⁵⁰.

Ainsi, l'hypothèse d'un recours aux navires de guerre étrangers, à l'instar des opérations navales internationales menées au large des côtes somaliennes, suscite la méfiance et constituerait une ingérence aux yeux des pays de la région. Bien qu'il existe des collaborations entre certains pays de la sous-région et les marines française et américaine, dans le cadre de coopérations spécifiques avec ces puissances maritimes, ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de militaires dans des compétences telles que le matelotage, la recherche et le sauvetage, la répression, la préparation médicale, gestion de l'environnement et de l'entretien des bateaux de petite taille⁵¹.

Si les acteurs extrarégionaux ont vocation à contribuer au renforcement des capacités des organisations régionales, la mise en œuvre des initiatives de lutte devraient relever, selon les représentants de la sous-région, de la seule responsabilité de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée⁵².

Les États de la sous-région considèrent par contre l'ONU, en tant qu'organe neutre chargé du maintien de la paix et de la sécurité internationales, comme l'instance idéale pour jouer un rôle de facilitation et de coordination notamment dans la mobilisation de l'aide internationale destinée à appuyer les efforts des acteurs régionaux pour lutter contre la menace que représente la piraterie dans le golfe de Guinée⁵³.

48. Site interne de l'organisation : <http://www.omaoc.org/FR/projets.php>

49. *Ibidem*.

50. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 16.

51. Africa Partnership station. <http://www.c6f.navy.mil/about%20us.html> ; Luntumbue Michel, Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, *op. cit.*, p. 9.

52. *Ibidem*.

53. *Ibidem*.

Il semble essentiel aux acteurs locaux de répondre aux besoins recensés en apportant un financement suffisant. Les dispositions déjà prises, à la CEEAC notamment, en vue de déployer une force navale commune, d'intégrer les activités de surveillance maritime, et d'améliorer la collecte de l'information, pourraient buter sur l'insuffisance d'équipements et l'absence d'un système de financement à long terme visant à renforcer la sécurité maritime.

Nombre d'États membres de la CEDEAO et de la CEEAC doivent encore prendre des mesures pour ériger en infraction les actes de piraterie et mettre en place des institutions judiciaires chargées de ces questions et assurer la formation du personnel chargé de la sécurité maritime. La CEDEAO doit se doter d'un centre commun de coordination, sur le modèle du CRESMAC établi à Pointe-Noire, afin notamment d'améliorer sa capacité à collecter et diffuser des données sur la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest, etc.

La sous-région est encore dépourvue d'un système de surveillance collective, comme par exemple un réseau de radars couvrant les côtes, pour assurer une surveillance maritime optimale dans l'ensemble de la région du golfe de Guinée. Un nombre limité d'États ont commencé à se doter de tels radars, notamment dans le cadre de programmes de coopération militaire bilatérale avec la France et les États-Unis⁵⁴.

La France a mis en place un fonds de solidarité prioritaire dans le cadre de son projet d'« Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée »(ASECMAR) ciblant le Bénin, le Togo et le Ghana. Ce projet d'un coût de 800 000 euros, s'étale sur trois ans avec comme objectif de renforcer les moyens des forces de sécurité du Bénin, Togo et Ghana pour leur permettre d'assurer leur sécurité maritime⁵⁵.

La Direction de la Coopération, de sécurité et défense (DCSD) du ministère français des Affaires étrangères a collaboré avec la Guinée équatoriale à la création d'une école de sécurité maritime de Bata, mise en place en août 2010⁵⁶. Le Bénin a bénéficié d'un financement de la Chine pour l'achat d'un navire tandis que les États Unis lui ont accordé 300 000 de dollars pour l'élaboration d'une stratégie nationale de renforcement de sécurité maritime⁵⁷.

Outre les initiatives bilatérales déjà mentionnées, la Commission de l'UE prévoit, dans le cadre de son programme « Routes maritimes critiques », un projet d'appui aux pays de la sous-région intitulé Expert Support Facility. Une mission d'évaluation prévue au dernier trimestre 2011, ciblant notamment 5 pays de la sous-région (Ghana, Nigeria, Guinée équatoriale, Cameroun et Congo Brazzaville) devait identifier des besoins en vue de proposer des projets concrets dans le domaine de la formation maritime, du partage d'information et de la coordination régionale. Ces projets portent sur un budget de 4 millions EUR sur deux ans⁵⁸.

Ces financements épars et limités ne semblent pas à l'évidence des gages de durabilité et de continuité des activités visant à l'amélioration de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Selon certaines pistes suggérées par les acteurs locaux, des financements alternatifs pourraient aussi être mobilisés, via les contributions versées par les principaux acteurs du secteur maritime ou des taxes prélevées sur les activités commerciales maritimes.

54. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 17.

55. Partenaires sécurité défense n° 267, automne 2011, p. 27.

56. Partenaires sécurité défense n° 267, automne 2011, p. 28.

57. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 7.

58. Partenaires sécurité défense n° 267, automne 2011, p. 21.

Les sociétés privées, en particulier les sociétés d'extraction du pétrole et du gaz, pourraient également être encouragées à subventionner ou à amortir les coûts liés à la sécurité maritime en payant des taxes ou des droits de licence plus élevés, pour alimenter un fonds commun destiné à la sécurité maritime. Ces fonds pourraient servir à l'achat de matériels de sécurité maritime et à leur entretien, au recrutement de personnel formé ou à la mise en œuvre de programmes de renforcement des capacités à l'intention des organisations maritimes concernées⁵⁹.

3. Conclusions

En dépit de la volonté des États de la région de faire face à la menace croissante qui pèse sur la sécurité maritime dans leurs eaux côtières, leurs capacités nationales et régionales restent dans l'ensemble limitées. Une aide importante de la communauté internationale reste indispensable pour qu'une stratégie régionale de lutte puisse prendre effet. L'ONU est appelée à jouer un rôle essentiel dans la mobilisation et la coordination du soutien international aux efforts déployés par les pays de la région.

Bien que certains États aient élaboré et mis en place un dispositif relativement complet de lutte contre la piraterie, la portée et l'efficacité des mesures prises restent limités dans la mesure où elles ne couvrent pas l'ensemble de la région du golfe de Guinée. De même que les patrouilles maritimes organisées conjointement par le Nigéria et le Bénin constituent un modèle de coopération entre États dans la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, elles restent pour l'essentiel une solution temporaire. Une stratégie à long terme suppose immanquablement une coordination à l'échelle de tous les États riverains, seule en mesure de limiter la mobilité des pirates et d'empêcher qu'ils ne trouvent refuge dans les zones non couvertes par des dispositifs efficaces de surveillance.

De plus pour être viable et durable, une stratégie régionale de lutte contre la piraterie devrait à l'évidence prendre en compte les causes profondes à l'origine de ce phénomène, qui s'enracine dans les disparités de revenu importantes au sein des sociétés de la sous-région, et leur corollaire, le problème de la corruption, la circulation non contrôlée d'armes illicites, et le chômage élevé chez les jeunes.

Pour nombre d'observateurs de la sous-région, au-delà de la lutte contre la piraterie, la stratégie intégrée de sécurité maritime devrait, pour être efficace, englober les politiques visant à combattre les menaces posées par d'autres formes de criminalité transnationale organisée, tels que le trafic de drogues, la pêche illicite, le déversement illégal de déchets toxiques, le trafic d'armes et le trafic de migrants ou la traite des personnes⁶⁰.

Enfin, des sources alternatives de financement pourraient être mobilisées auprès de sociétés privées, en particulier les sociétés d'extraction du pétrole et du gaz, qui seraient encouragées à subventionner ou à amortir les coûts liés à la sécurité maritime en payant des taxes ou des droits de licence plus élevés, pour alimenter un fonds commun destiné à la sécurité maritime.

59. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 17.

60. Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, p. 17.

Sources

Freedom C. Onuoha, *Piracy and maritime security in the Gulf Of Guinea*. *Maritime security.Asia*, 18 juin 2012. <http://maritimesecurity.asia/free-2/piracy-2/piracy-and-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012.

<http://www.irinnews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D%C3%A9finir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9e>

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

Luntumbue Michel, *Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte*. Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre 2012.

Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011).

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2012/45&referer=http://www.un.org/News/fr-press/docs/2012/CS10558.doc.htm&Lang=F

Résolution 2018 (2011) du Conseil de sécurité du 31 octobre 2011.

[http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018\(2011\)](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018(2011))

Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité du 29 février 2012.

[http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039\(2012\)](http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039(2012))

* * *



Avec le soutien de

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères

Direction de la coopération
au développement

Michel Luntumbue est chargé de recherche au GRIP dans l'axe « Paix et conflits en Afrique » et auteur de différentes notes d'analyse sur les questions de développement, des relations Nord-Sud, les dynamiques des mouvements sociaux dans les pays du Sud (Amérique Latine et Afrique subsaharienne). Ses travaux au GRIP portent sur l'amélioration de la sécurité humaine, la prévention des conflits et le renforcement de l'État de droit dans les pays d'Afrique centrale et occidentale.

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