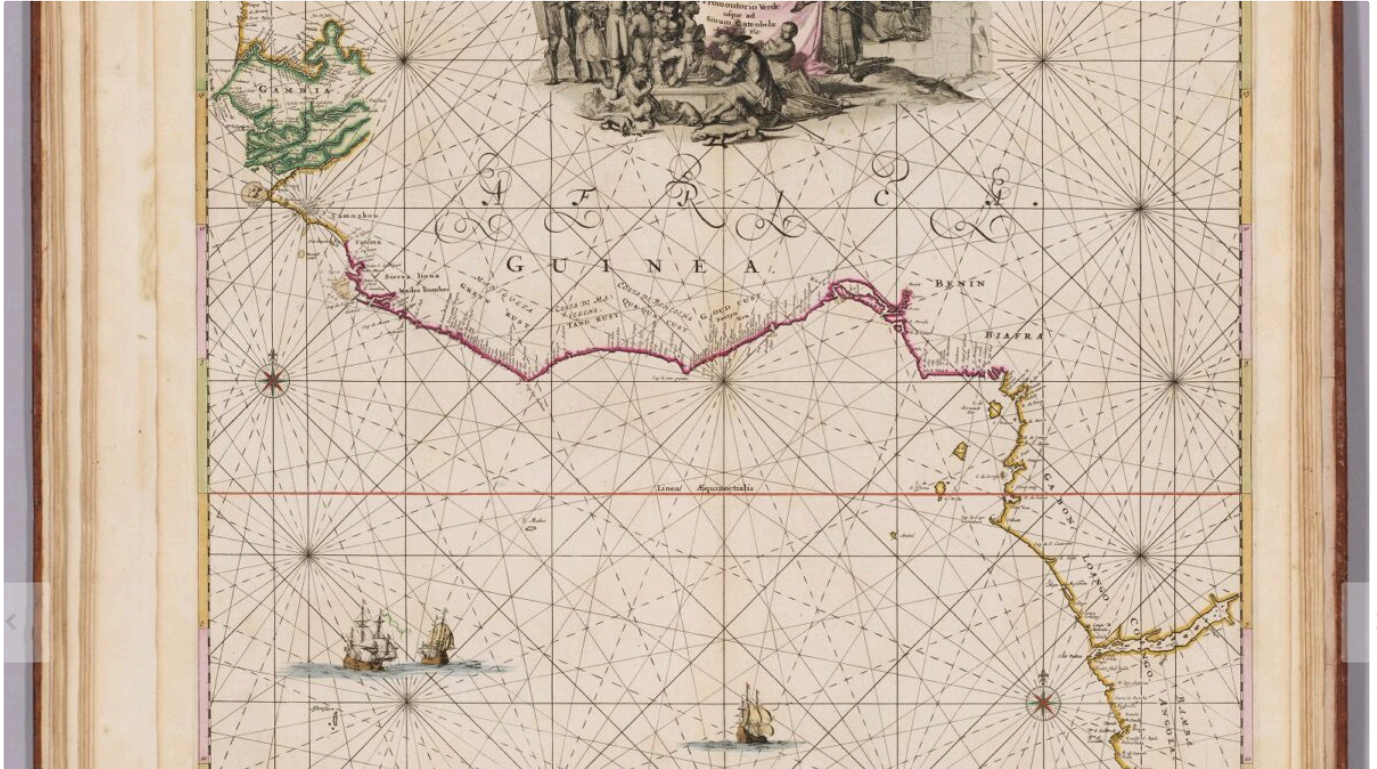


Sécurité maritime dans le golfe de Guinée : leçons, défis et application de la loi

Max Williams | 4 juillet 2024



Cet article est une traduction de l'article « [Gulf of Guinea Maritime Security : Lessons, Latency, and Law Enforcement](#) », publié sur War on the Rocks le 15 mai 2024.

Note de la rédaction de War on the Rocks : cet article fait partie d'une courte série consacrée à la géographie maritime et aux défis stratégiques dans des espaces maritimes spécifiques, allant de l'océan Arctique au golfe de Guinée en passant par la mer de Chine méridionale.

Le 1^{er} janvier 2024, des pirates nigériens [ont attaqué](#) le Hana 1, un petit chimiquier naviguant dans les eaux de la Guinée équatoriale, et ont enlevé neuf membres d'équipage. [Près de 1000](#) marins et ressortissants locaux ont été kidnappés contre rançon par des pirates nigériens au cours de la dernière décennie. Bien que les attaques aient diminué depuis le pic atteint en 2019, la menace n'a en aucun cas disparu.

Jusqu'à présent, les armées locales et étrangères ont répondu à la piraterie par des mesures terrestres et maritimes, mais celles-ci se sont avérées insuffisantes. Une solution à long terme devrait inclure de nouvelles stratégies économiques et politiques pour s'attaquer aux problèmes quotidiens auxquels les pays de la région sont confrontés, notamment le chômage, la pollution et la corruption. Pour une population en croissance rapide, il est essentiel de renforcer la représentation politique et les organisations de la société civile afin de diminuer les risques d'extrémisme et de criminalité violente. Une [approche par le bas \(bottom-up\) de la sécurité](#) permettrait à l'Occident de s'engager efficacement avec les pays d'Afrique de l'Ouest, tout en contrant la [désinformation de la Russie](#) et la [concurrence économique de la Chine](#).

Pétrole, agitation et piraterie

En 1956, Shell a commencé la production commerciale de pétrole dans le delta du Niger. Depuis lors, la pollution environnementale, la corruption et les politiques de division [du gouvernement nigérian](#) ont créé un terreau fertile pour les

conflits. Des agitations, des manifestations et des guerres civiles ont eu lieu dans la région dès les années 1960, conduisant à une insurrection armée dans les années 2000. Des groupes exigeaient alors une plus grande autonomie politique et une part des richesses pétrolières du pays. Les insurgés ont pris pour cible les infrastructures pétrolières, notamment la [plateforme pétrolière de Bonga](#), située à plus de 100 kilomètres au large des côtes. Des groupes comme le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger et la « *Bakassi Strike Force* » ont également enlevé des travailleurs et des cadres du secteur pétrolier, jusqu'à ce qu'ils soient [indemnisés](#) par un programme d'amnistie en 2009.

Le gouvernement nigérian a promis des programmes d'emploi et de formation, ainsi que des contrats lucratifs dans l'industrie pétrolière. Cependant, la corruption endémique au sein du système d'amnistie, combinée à un environnement sécuritaire précaire à travers le pays, a entravé la résolution des causes profondes du conflit. Par conséquent, l'exploitation des oléoducs et le raffinage illégal du pétrole brut, connu sous le nom de « *bunkering* », demeurent des problèmes majeurs dans le delta du Niger. Ces activités soutiennent un marché noir florissant tout en causant d'énormes dommages environnementaux, notamment lorsque les raffineries illégales explosent et [brûlent la brousse environnante](#). Les activités économiques légitimes telles que [l'agriculture](#) et [la pêche](#) ont été sévèrement impactées par la pollution, privant ainsi les habitants de la région d'opportunités légitimes et les poussant à se tourner vers des activités illégales. Le niveau de criminalité organisée reste élevé, avec des sectes et des gangs, connus sous le nom de « confréries », qui utilisent les profits du *bunkering* pour [acheter](#) des armes. Ces groupes recrutent également facilement parmi les jeunes migrants qui fuient [la pauvreté rurale](#) et qui se tournent vers les gangs pour assurer leur sécurité personnelle et financière.

Ces évolutions dans le delta du Niger ont influencé la façon dont la criminalité maritime s'est développée au large des côtes, en quatre phases distinctes. À l'origine, dans les années 1980, la criminalité maritime est devenue un problème au Nigeria et en Afrique de l'Ouest en général. Les attaques à main armée et les vols étaient principalement opportunistes, reflétant la prévalence de la criminalité à terre et la faiblesse des institutions chargées de la sécurité. Puis, à partir des années 2000, la criminalité maritime a pris une dimension terroriste avec l'émergence de groupes militants. Après l'amnistie de 2009, cependant, la motivation derrière la criminalité maritime est devenue principalement financière, même si les pirates continuaient de justifier leurs actions comme des protestations contre l'industrie pétrolière. Au cours de cette troisième période, des pétroliers naviguant au large des côtes étaient détournés et leur cargaison était transférée dans des navires plus petits. Bien que des enlèvements aient eu lieu, ce n'était pas l'objectif principal des pirates, et les autres types de navires marchands étaient rarement ciblés. Le ciblage de pétroliers montrait que la criminalité maritime reposait toujours sur le marché noir du pétrole en Afrique de l'Ouest, qui opérait dans l'ombre du marché pétrolier légitime. À partir de 2016, qui marque le début d'une quatrième phase, [les pirates ont](#) changé leur tactique en passant du détournement de pétroliers à l'enlèvement d'équipages en vue d'obtenir une rançon.

En février 2016, le détournement du MT Maximus au large de la Côte d'Ivoire a été suivi d'une coordination et d'un partage d'information réussis entre les pays voisins, permettant à la marine nigériane d'intercepter le navire au sud de Lagos. Cette série d'événements a illustré l'émergence de la phase actuelle de la criminalité maritime. Sous l'effet des efforts anti-corruption du président Muhammadu Buhari, les élites [ne pouvaient plus sponsoriser](#) à grande échelle les opérations de vol de pétrole à partir de pétroliers détournés. De plus, la coordination des forces navales voisines a montré que les relations entre les institutions politiques et militaires des pays de la région s'étaient renforcées. Ainsi, le *modus operandi* des pirates a évolué pour refléter cette nouvelle réalité du marché. En choisissant d'enlever des équipages, les pirates ont identifié des cibles plus faciles à dissimuler et à transporter. Ce type de crime requiert moins de compétences et moins d'investissements financiers.

Sécurité en mer

Face à la croissance des risques de piraterie et de criminalité maritime en Afrique de l'Ouest, les forces de l'ordre et le secteur maritime ont dû réagir. L'une des priorités était d'améliorer la connaissance du domaine maritime et le partage d'informations à l'échelle régionale. Le Nigeria a lancé le projet « *Deep Blue* » d'un montant de 195 millions de dollars, comprenant des systèmes de commandement et de contrôle, des systèmes de renseignement, ainsi que plus de 100 [navires de guerre, plateformes aériennes et drones](#). D'autres pays disposant de budgets plus modestes, tels que le [Togo](#) et [le Ghana](#), ont acquis ou reçu des navires de guerre. La [plateforme YARIS \(Yaounde Architecture Regional Information System\), soutenue par l'Union Européenne](#), a facilité le partage d'informations entre les pays du golfe de Guinée et a joué un rôle crucial dans la récupération du MT Maximus. Cependant, comme pour toutes les marines, le coût de l'entretien de flottes plus importantes représente un défi pour les marines d'Afrique de l'Ouest. Ce défi est exacerbé par des problèmes locaux tels que [la corruption](#) et les [conditions économiques instables](#), rendant la tâche encore plus difficile.

Les marines des pays extérieurs à l'Afrique de l'Ouest ont également été confrontées à des défis. Plusieurs pays européens ont déployé [des ressources navales](#) dans le cadre [d'engagements à long terme](#) dans la région, mais ils doivent faire face à des

questions de souveraineté et à des accusations de néocolonialisme. En 2022, la frégate italienne ITS [Luigi Rizzo](#) a été saluée pour avoir repoussé une attaque de pirates contre le vraquier MV Arch Gabriel. En revanche, en novembre 2021, au large des côtes du Nigeria, la frégate danoise HDMS [Esbern Snare](#) a confronté un skiff pirate, provoquant la mort de cinq pirates et l'arrestation de quatre autres. Malheureusement, aucune procédure judiciaire ne permettait de remettre les pirates aux autorités nigérianes à partir de la frégate danoise. La marine danoise a alors abandonné trois des pirates à la dérive dans un canot pneumatique, tandis que le Nigérian blessé restant a été emmené au Danemark pour y être jugé, où il a été reconnu coupable mais n'a pas été condamné. Le Nigeria a envisagé [de poursuivre](#) les forces danoises pour leurs actions contre des ressortissants nigériens. Cette affaire illustre le défi que représente le maintien de l'ordre dans les eaux extracôtières, tant pour les gouvernements locaux qui souhaitent préserver leur souveraineté sans toujours en avoir les moyens, que pour les gouvernements étrangers qui cherchent à sécuriser les voies maritimes pour le commerce, souvent sans le soutien politique local nécessaire.

En conséquence, les compagnies maritimes se retrouvent prises en étau entre la géographie et les réalités politiques, devant assumer elles-mêmes la responsabilité de la sécurité de leurs navires. Une partie des coûts supportés par les États pour sécuriser leurs navires est directement répercutée sur le secteur maritime à travers la création de structures commerciales permettant de recourir aux [moyens navals de l'État pour assurer la sécurité des navires individuels](#). Cette approche varie selon les législations nationales, mais elle implique généralement le déploiement de personnel militaire à bord des navires, parfois par le biais de sociétés privées de sécurité maritime, ainsi que l'utilisation de navires de sécurité privés accompagnés de détachements de personnel militaire. Il peut également arriver qu'un navire de guerre soit déployé pour escorter les navires marchands jusqu'aux ports.

L'industrie du transport maritime a tardé à percevoir la menace. Les opérateurs de cargaisons sèches ont persisté à penser que seuls les pétroliers étaient menacés, alors que le nombre d'attaques contre les vraquiers et les navires de cargaison sèche augmentait inexorablement. Le secteur de l'assurance a identifié une nouvelle zone « [à haut risque](#) » et a introduit de nouvelles [directives en matière de sécurité](#) pour le golfe de Guinée. Toutefois, l'efficacité de ces directives repose sur le respect des règles par l'équipage des navires. Les marins ne sont pas des professionnels de la sécurité (et ne devraient pas l'être), ce qui signifie que les recommandations en matière de sécurité sont souvent ignorées ou [mal appliquées](#) : les portes sont sécurisées mais les fenêtres ne le sont pas, des barbelés sont installés mais ils sont rouillés et peuvent donc être facilement arrachés, une citadelle (une pièce sécurisée) est construite mais la porte ne ferme pas à clé...

Heureusement, cette situation commence à évoluer avec la professionnalisation croissante de la sécurité au sein de l'industrie du transport maritime. Certaines grandes compagnies maritimes disposent désormais d'équipes internes spécialisées en matière de sécurité. [De plus en plus, il est](#) reconnu que certaines structures de sécurité, comme le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, sont [obsolètes et inadaptées](#) aux défis modernes posés par la piraterie, le trafic de drogue et les groupes armés non-étatiques.

La persistance de la piraterie

Le nombre d'attaques de pirates a considérablement diminué au cours des deux dernières années, vraisemblablement en raison du renforcement des capacités navales locales et de l'amélioration de la sécurité à bord des navires. Cependant, cette tendance est-elle durable ? Le récent [détournement du MV Ruen en décembre 2023](#) au large de la Somalie a pris l'industrie du transport maritime par surprise, ce qui a montré que, si les causes profondes ne sont pas traitées, la piraterie peut revenir rapidement lorsque la situation sécuritaire change et que l'attention des forces de l'ordre se porte ailleurs.

Au Nigeria, un [certain nombre de questions](#) doivent être résolues afin de prévenir une résurgence de la piraterie. Tout d'abord, il existe un risque d'effondrement de l'État et d'une crise de gouvernance chronique. L'économie nigérienne dépend largement des revenus pétroliers et tant qu'il en sera ainsi, les fluctuations du marché pétrolier, la transition vers d'autres sources d'énergie ou une gestion intérieure déficiente peuvent toutes conduire à des crises de gouvernance. Deuxièmement, les habitants du delta du Niger continuent de se sentir exploités par le gouvernement nigérian et les compagnies pétrolières étrangères. Alors que la région continue de subir de fréquentes marées noires, cela conduit de nombreux habitants à considérer les activités violentes comme légitimes. Enfin, [les marchés pétroliers illégaux](#), ainsi que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée en Afrique de l'Ouest, contribuent à un « [enracinement de la criminalité](#) » qui pourrait se réorienter vers la piraterie.

La pêche illicite représente un défi majeur pour les décideurs politiques et les forces de l'ordre dans le golfe de Guinée. Elle met à rude épreuve les capacités d'application de la loi, créant un vide propice au développement d'autres [activités illégales](#). En outre, les flottes de pêche étrangères opérant dans la région ont des impacts directs et néfastes sur la sécurité humaine des

communautés côtières. Au Ghana, une pratique connue sous le nom de « [saiko](#) » ravage les stocks de poissons et perturbe les marchés de pêche locaux : [des chalutiers chinois](#) sous pavillon ghanéen utilisent des filets illégaux pour capturer des poissons plus petits normalement réservés à la pêche artisanale, qu'ils revendent ensuite aux pêcheurs locaux. Par ailleurs, le gouvernement sierra-léonais a autorisé la [vente](#) d'une partie de la forêt tropicale côtière à la Chine pour la construction d'un port de pêche industriel. Cette décision intervient malgré les [rapports](#) faisant état de la surpêche des chalutiers chinois dans les eaux nationales et de leur impact sur les réserves marines protégées.

L'influence croissante de la Chine

Bien que la pêche illicite ne soit pas uniquement imputable à la Chine (les flottes de pêche européennes ont également [fait l'objet](#) de critiques), ces développements mettent en lumière l'ampleur de la présence économique de la Chine dans la région. Les investissements de Pékin dans les ports civils renforcent ce constat. La Chine possède des [parts](#) dans plusieurs ports stratégiques de la région, notamment celui de Lagos et le nouveau port de Lekki au Nigeria. Elle détient également 50% du terminal à conteneurs de Lomé, le port naturel le plus profond du golfe de Guinée, qui assure des [liaisons de transport](#) essentielles vers les pays de l'intérieur du Sahel.

Cette forte présence économique, ainsi que l'implication de la Chine dans l'exploitation minière terrestre, a suscité des craintes en Occident quant aux intentions stratégiques et militaires de Pékin. Des rapports ont indiqué que la Chine envisageait de construire des bases navales en [Guinée équatoriale en 2021](#) et [au Gabon en 2023](#). Bien qu'aucune de ces bases n'ait encore été construite, ces rapports ont aggravé [les inquiétudes](#) occidentales. Toutefois, ces préoccupations pourraient être exagérées. Contrairement à Djibouti, où la base chinoise est stratégiquement située entre le Moyen-Orient et l'Afrique, le golfe de Guinée n'est pas un point de passage stratégique. La Chine a mené des visites navales diplomatiques dans des pays du golfe de Guinée, notamment au Nigeria en [juillet 2023](#), mais la plupart des marines européennes, ainsi que celles des États-Unis, de l'Inde, du Brésil et même de la Russie, ont également effectué de telles visites. De plus, la Chine n'a pas organisé d'exercices militaires en Afrique de l'Ouest. L'exercice annuel [Obangame Express](#), coordonné par le commandement américain pour l'Afrique, rassemble presque toutes les marines d'Afrique de l'Ouest pour des formations aux opérations de sécurité maritime. La Chine, malgré son poids économique dans la région, n'a pas encore atteint le niveau d'engagement diplomatique ou militaire nécessaire pour organiser de tels exercices.

Bien entendu, la Chine pourrait potentiellement atteindre ce niveau dans un avenir proche. [Les exercices militaires conjoints menés](#) en 2023 avec l'Afrique du Sud et la Russie montrent que la présence navale de la Chine peut désormais couvrir le continent d'est en ouest. En outre, la récente vague de coups d'État en Afrique de l'Ouest a installé au pouvoir de nouveaux gouvernements non-démocratiques qui pourraient chercher [le soutien de la Chine](#) pour consolider leurs régimes.

Si les gouvernements occidentaux peuvent démontrer que la prospérité économique peut être garantie à la fois par la démocratie et par des [investissements économiques](#) continus, et que les défis du « [pic pétrolier](#) » et [du changement climatique](#) peuvent être relevés, alors les liens entre les pays africains et l'Occident resteront solides. Cependant, si l'Occident recule et permet aux économies dépendantes des combustibles fossiles [de se rapprocher](#) de régimes autoritaires tout en abandonnant les initiatives vertes émergentes, il s'agira non seulement d'un échec stratégique, diplomatique et militaire, mais cela aura également des conséquences à long terme sur [le réchauffement climatique](#).

Impliquer la population locale, pas seulement les dirigeants et les forces de l'ordre

Actuellement, la plupart des gouvernements côtiers de la région [renforcent leurs capacités navales](#). Cependant, pour lutter efficacement contre la criminalité maritime, ils devraient également engager les communautés côtières en tant que parties prenantes, plutôt que de les percevoir uniquement comme faisant partie de la menace. Au Nigeria, l'assainissement de l'environnement représente un moyen clé d'établir la confiance avec les communautés du delta du Niger. Un partage plus équitable des bénéfices tirés de l'extraction du pétrole et du gaz dans les zones habitées par ces communautés serait également bénéfique, et il existe [des exemples concrets](#) en la matière dans d'autres pays. Le développement des infrastructures portuaires peut améliorer l'économie dans son ensemble, bien que [les expériences d'autres pays africains](#) montrent qu'une approche prudente est nécessaire pour éviter de créer de nouveaux problèmes. Par exemple, le développement du port de Kribi au Cameroun a eu un impact sur les zones de pêche locales, tandis que le projet du port de Lamu au Kenya a entraîné une augmentation de la pollution environnementale.

Les gouvernements occidentaux ont un rôle crucial à jouer en soutenant les réformes dans les secteurs de la [sécurité et de la justice](#), tout en veillant à ce que les droits humains soient respectés dans le cadre du développement économique. Cependant,

