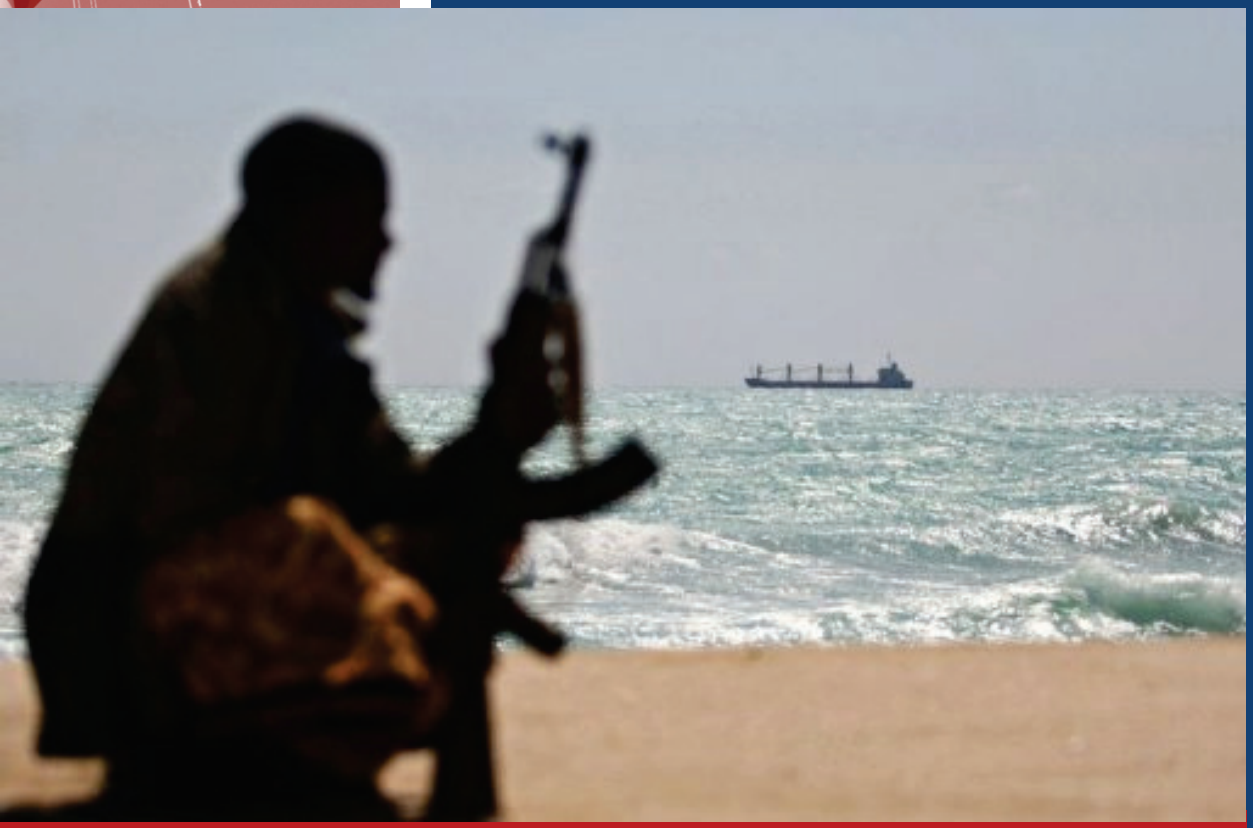
Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée



Centre d'Études Supérieures de la Marine

Alexis RIOLS

Université Paris 1 Panthéon Sorbonne
École Normale Supérieure Ulm

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Remerciements

Je tiens à remercier, pour leur accueil et leur soutien:

- l'ensemble du service du Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine (CESM) commandé par le Contre-amiral François de Lastic;
- et plus particulièrement tous les membres du Pôle Etudes, dirigé par M. Laurent Letot.

Je tiens à remercier, pour leur aide précieuse et leur disponibilité:

- le Général de corps d'armée Bruno Clément-Bollée, Commandant de la région Terre Sud-Ouest, rencontré à Bordeaux le 16 avril 2010;
- le Vice-Amiral Xavier Magne, de l'Etat-Major de la Marine, rencontré à Paris le 1er avril 2010;
- le Colonel Eric Fournier, de l'Etat-Major des Armées, rencontré à Paris le 30 mars 2010;
- le Capitaine de Frégate Philippe Bérenguer, du Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, rencontré à Paris le 7 avril 2010;
- M. Philippe Gelinet, Responsable sûreté Afrique subsharienne, Groupe Total, rencontré à Paris le 6 avril 2010;
- M. Etienne Liffran, Doctorant à Paris 8, rencontré à Paris le 8 avril 2010.

– Sommaire

LISTE DES ABRÉVIATIONS 3

INTRODUCTION 5

ELÉMENTS DE CONTEXTE RÉGIONAL 7

1. CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE 7
2. CONTEXTE HISTORIQUE ET POLITIQUE 9
3. CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL 11
4. CONTEXTE JURIDIQUE 16
5. CONTEXTE OPÉRATIONNEL 19

PARTIE 1 : LES ENJEUX POLITIQUES DANS LE DELTA DU NIGER 22

1. INTRODUCTION AU DELTA DU NIGER 22
2. LES REVENDICATIONS DES POPULATIONS DU DELTA 23
3. QUELLES STRUCTURES POUR CES REVENDICATIONS ? 26
4. LES MENACES ET LES CIBLES 31
5. LES ACTEURS INSTITUTIONNELS NIGÉRIANS 33

PARTIE 2 L'EXTENSION DES PROBLÉMATIQUES: DES RAISONS ÉCONOMIQUES ? 40

1. LE FONCTIONNEMENT DE LA PIRATERIE 40
2. LES COÛTS EN AMONT ET EN AVAL 43
3. LES PHÉNOMÈNES GÉOPOLITIQUES DE DÉSTABILISATION RÉGIONALE 49

PARTIE 3 : LA LUTTE ET LES MOYENS DE RÉSOLUTION DES QUESTIONS DE PIRATERIE58

1. LES ACTIONS NATIONALES LOCALES 58
2. LES SOLUTIONS SOUS-RÉGIONALES 64
3. LES ACTEURS EXTÉRIEURS 68

CONCLUSIONS 76

HYPOTHÈSE 1 : UN STATU QUO LOCAL, DES TENSIONS RÉGIONALES 76
HYPOTHÈSE 2: CONCURRENCE ET RIVALITÉS ENTRE LES GROUPES ARMÉS 81
HYPOTHÈSE 3 : QUEL RÔLE POUR LES ETATS NON AFRICAINS ? 83

BIBLIOGRAPHIE 86

Liste des abréviations

AFRICOM : African Command

APS: African Partnership Station

BIR: Brigade d'Intervention Rapide

BMI: Bureau Maritime International

CEDEAO: Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest

CEEAC: Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale

CIJ: Cour Internationale de Justice

CMB: Convention de Montego Bay

ENVR: Ecole Nationale à Vocation Régionale

FNDIC: Federated Niger Delta Ijaw Communities

GGFR: Global Gas Flaring Reduction

ISPS: International Ship and Port Facility Security Code

IYC: Ijaw Youth Council

JRC: Joint Revolutionnary Council

JTF: Joint Task Force

MEND: Mouvement pour l'Emancipation du Delta du Niger

MOSOP: Movement for the Survival of the Ogoni People

NDDC: Niger Delta Devolpment Commission

NDPVF: Niger Delta People's Volunteer Force

NN: Nigerian Navy

NNPC: Nigerian National Petroleum Corporation

OIF: Organisation Internationale de la Francophonie

OMI: Organisation Maritime Internationale

OPEP: Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole

PIB: Produit Intérieur Brut

PNUD: Programme des Nations Unies pour le Développement

SMP: Société Militaire Privée

SPDC: Shell Petroleum Development Company

SSP: Société de Sécurité Privée

UA: Union Africaine

UNCLOS: United Nations Convention on the Law Of the Sea

ZEE: Zone Economique Exclusive

Introduction

La côte Ouest de l'Afrique constitue un terrain d'étude moins usuel que la côte Est en matière de piraterie et de brigandage. Les deux cas sont très différents à plusieurs titres: modes opératoires, localisation des attaques, degré d'internationalisation, courbe d'intensité. Les pirates du golfe de Guinée opèrent directement depuis leurs côtes, sans stationnement en mer. Leurs attaques ont lieu en haute mer, mais surtout dans les eaux territoriales, et leurs activités s'étendent à terre, tant contre des acteurs privés étrangers, que contre des acteurs institutionnels locaux. Puisque les actes de piraterie se déroulent en haute mer, et concernent le trafic maritime, ces questions sont par nature régionales. Le trait s'accentue dès lors que des attaques se déportent au large d'autres pays, aggravant les menaces à l'encontre des Etats côtiers voisins. Enfin, les enjeux maritimes communs (pétrole, gaz,, pêche) des pays du golfe de Guinée renforcent la dimension régionale des problèmes de la piraterie et du brigandage, initialement limités au delta du Niger. La dimension internationale de la question s'explique par l'impact de la piraterie et du brigandage sur les acteurs privés étrangers. Ce sont ces derniers, et les Etats dont ils représentent les intérêts, qui s'impliquent dans le débat.

A l'Est comme à l'Ouest de l'Afrique, le point de départ de la piraterie a résidé en un seul pays: la Somalie à l'Est, et le Nigeria à l'Ouest. Les origines de la piraterie dans ces deux zones sont bien différentes, comme le sont l'évolution de leur ampleur, des menaces et des risques. Il est courant d'évaluer l'intensité de la piraterie dans une zone par le chiffrage des attaques dans cette même zone sur un an. Dans le cas du Nigeria où l'intensité des attaques est très variable, avec des périodes de cessez-le-feu puis de vague d'attaques soudaines, il est difficile d'interpréter les chiffres annuels quantifiant ces attaques. De plus, la classification des zones d'après le nombre d'attaques recensées n'est pas révélatrice de la nature des cibles et des menaces de piraterie constituant un environnement

d'insécurité propre à chaque zone.

La compréhension de la piraterie et le brigandage dans le golfe de Guinée est rendue complexe par l'interconnexion de plusieurs facteurs - économique, politique, social, et géographique – et ce à plusieurs échelles: locale, régionale, et internationale de par les acteurs impliqués directement ou indirectement. Il est difficile d'expliquer cette menace sécuritaire seulement par des volontés politiques ou un opportunisme économique. Il convient de corréler tous les déséquilibres locaux au Nigeria, qui reste le point d'ancrage de la piraterie dans le golfe, et dans la région: tensions diplomatiques, situation politique, position géographique, multiplicité des acteurs, et surtout la composante maritime.

L'étude de ces menaces doit inévitablement comprendre la considération de ces nombreuses échelles et de ces multiples déséquilibres. En premier lieu, le contexte régional du golfe de Guinée nécessite d'être détaillé. Ensuite, il nous faudra démontrer la régionalisation et l'internationalisation d'une question trouvant sa source au Nigeria dans la région du delta du Niger. Les réponses possibles face à ces menaces devront être perçues d'un point de vue opérationnel et d'un point de vue social. Car si ces questions sont devenues géopolitiques, il ne faut pas oublier leur origine: un contexte social extrêmement difficile dans le golfe de Guinée découlant de très fortes inégalités de développement.

Eléments de contexte régional

1. Contexte géographique

Plusieurs définitions géographiques du golfe de Guinée cohabitent. La vision élargie détermine la zone comme un espace maritime allant du Sénégal à l'Angola, alors qu'une vision plus restrictive délimite le golfe comme allant de la Côte d'Ivoire au Gabon. Le golfe de Guinée peut être subdivisé en deux parties: on parle alors de golfe du Bénin, du Ghana au delta du Niger, et de golfe du Biafra au Sud du premier cité. L'étude des problématiques liées à la piraterie et au brigandage impose d'elle-même l'adoption de la deuxième vision comme référence géographique. La polarisation de ces activités dans certains pays seulement, et très principalement au Nigeria, nous incite à focaliser notre attention sur ces pays et leur périphérie.

La vision restrictive inclut sept Etats côtiers (la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigeria, le Cameroun et le Gabon), un Etat insulo-continental (la Guinée Equatoriale) et un Etat insulaire (Sao Tomé et Principe). Sur ces neuf Etats, six ont leur capitale politique donnant sur le golfe, à savoir les villes d'Accra (Ghana), de Lomé (Togo), de Porto Novo (Bénin), de Libreville (Gabon), et de Malabo (Guinée Equatoriale). Par ailleurs, sept capitales économiques sur neuf sont tournées vers la mer: Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin), Lagos (Nigeria), Douala (Cameroun), et Bata (Guinée Equatoriale). En complément de ces capitales économiques à l'activité portuaire, il convient de mentionner trois autres ports importants: Warri et Port Harcourt au Nigeria, et Port-Gentil au Gabon[1]. Les Etats du golfe disposent cependant de façades maritimes aux dimensions variables, ce qui peut influer sur l'importance de la composante maritime pour

1 Joseph Vincent Ntuda Ebodé, « Francophonie et piraterie maritime dans le golfe de Guinée », Les Cahiers de la Revue Défense Nationale, hors-série janvier 2010, pp.24-36

l'Etat en question.

Tableau 1 : Ouverture maritime des Etats du golfe de Guinée[2]

	Superficie (km2)	Dont Superficie eaux territoriales (km2)	Façade maritime (milles nautiques)[3]
Côte d'Ivoire	322,462	4,460	278
Ghana	238,533	11,000	292
Bénin	112,622	2,000	65
Togo	56,785	2,400	30
Nigeria	923,768	13,000	459
Cameroun	475,440	2,730	217
Guinée Equatoriale	28,051	X	160 (partie continentale)
Gabon	267,667	10,000	480
Sao Tomé	964	X	113

2 CIA World Factbook 2010, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/
3 1 mille nautique = 1,852 km

Carte 1 : Le golfe de Guinée[4]

2. Contexte historique et politique

Le golfe de Guinée révèle de forts héritages militaires et culturels de la période de la colonisation. Les pays du golfe ont connu des puissances colonisatrices différentes, ce qui aboutit aujourd'hui à des influences multiples dans la zone. Certains pays ont connu deux puissances colonisatrices : le Cameroun, le Togo et la Guinée Equatoriale. Il semble plus pertinent de retenir seulement la dernière puissance colonisatrice en date, d'après les influences aujourd'hui constatées dans ces trois pays.

Concernant la France, cet héritage se manifeste à travers les accords de défense et de coopération signés entre la France et les Etats africains après 1960, ainsi que l'usage de la langue française dans plusieurs pays, dans un contexte régional

4 Maps of the world, « Gulf of Guinea », www.mapsof.net/static-maps/jpg/gulf-of-guinea-fr

d'hétérogénéité culturelle et linguistique. Le socle de la francophonie repose sur cinq pays où le français est la langue officielle: la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Gabon, et le Cameroun qui a aussi l'anglais pour langue officielle. En plus de ces cinq pays, l'Organisation Internationale de la Francophonie (OIF) comprend la Guinée Equatoriale et Sao Tomé et Principe comme membres à part entière, et le Ghana comme membre associé. Parmi les pays du golfe de Guinée, seul le Nigeria est extérieur à l'OIF. La zone n'en reste pas moins plurilinguistique puisqu'elle se compose de trois pays anglophones (Ghana, Nigeria, Cameroun), un pays lusophone (Sao Tomé et Principe), un pays hispanophone (Guinée Equatoriale), et donc cinq pays francophones. A ces langues héritées de la colonisation s'ajoutent les langues africaines locales, majoritairement parlées par les populations.

Dans le golfe, les accords de défense bilatéraux lient la France au Cameroun (depuis 1974), à la Côte d'Ivoire (depuis 1961), au Gabon (depuis 1960), et au Togo (depuis 1963). Hors de la zone, la France a également conclu des accords avec la République Centrafricaine, les Comores, Djibouti, et le Sénégal. La France dispose de quatre bases militaires au Sénégal, au Gabon, à Djibouti, et au Tchad, cette dernière ne faisant pas l'objet d'un accord de défense bilatéral. Le Livre blanc de défense 2008 prévoyait la révision de ces accords de défense, avec l'abrogation des mécanismes d'intervention éventuelle de la France dans les Etats africains. Le Togo (Mars 2009), le Cameroun (Mai 2009), et le Gabon (Février 2010) ont ainsi révisé ces accords, recentrés désormais sur la coopération militaire à travers des programmes de formation, ou encore de soutien aux organisations régionales. Hors zone, la base de Dakar devient une « plate-forme régionale de coopération », ce qui induit le maintien de la base de Libreville, comprenant un millier d'hommes, puisque le Livre blanc de 2008 annonçait la suppression de l'une des deux bases françaises sur le littoral occidental africain.

Les enjeux pétroliers dans le golfe de Guinée ont débuté avec les premières extractions au Nigeria par Shell en 1958, deux ans après la découverte de pétrole

dans la zone. Le Nigeria est ensuite devenu le premier producteur africain de pétrole et le seul pays d'Afrique subsaharienne membre de l'OPEP. Les secteurs pétrolier et gazier représentent près de 97% des exportations du Nigeria et presque 80% des ressources du gouvernement.

La guerre du Biafra (1957-1960) au Nigeria constitua le premier conflit post-colonial dans la zone, avec plusieurs composantes: ethnique, religieuse, et politique. Elle se déroula sur fond de l'activité pétrolière qui débutait alors. Le territoire du Biafra comprenait notamment le delta du Niger.

3. Contexte économique et social

Les Etats du golfe de Guinée présentent de fortes variations en terme de dimension géographique, mais aussi de poids économique. Le tableau suivant offre une vision d'ensemble des caractéristiques économiques de ces pays, avec leur population, leur PIB (Produit Intérieur Brut) par Parité de Pouvoir d'Achat (PPA) et par habitant, le nombre de personnes vivant sous le seuil de pauvreté, et la proportion du budget de défense. Il en ressort une certaine inégalité constatée entre les PIB par PPA et le nombre de personnes vivant avec moins de un dollar par jour au Nigeria. Ce dernier est le pays le plus peuplé du golfe, avec près de 150 millions d'habitants sur les 229,5 millions dans les neuf Etats. Il apparaît donc comme évident au vu de sa densité, mais aussi de son PIB, que le Nigeria est le géant de la zone. Sa population n'en reste pas moins extrêmement pauvre. Il est estimé qu'entre 50 et 90 millions de nigérians vivent sous le seuil de pauvreté (moins d'un dollar par jour), et 90% de la population nigériane (140 millions) vivrait avec moins de deux dollars par jour[5]. Le Nigeria est classé 159e sur 177 Etats d'après l'IDH du Programme des Nations Unies pour le Développement Des pays moins peuplés, le Gabon et la Guinée Equatoriale, disposent d'un PIB par habitant forcément plus important. Le manque d'information sur la population vivant sous le seuil de

5 Human Rights Watch, « The Human Rights impact for local government corruption and mismanagement in Rivers State, Nigeria », Volume 19 N°2, Janvier 2007, p.2

pauvreté ne permet pas de tirer des conclusions sur l'état social de ces pays.

Tableau 2 : Panorama économique et social des Etats du golfe de Guinée[6]

	Population (millions d'habitants)	Population vivant sous le seuil de pauvreté (%)	PIB par Parité de Pouvoir d'Achat (PPA) (millions de dollars)	PIB par habitant (dollars)	Budget de défense (% du PIB)
Côte d'Ivoire	20,6	42%	35,82	1 700	1,6%
Ghana	23,9	28,5%	36,570	1 500	0,8%
Bénin	8,8	37,4%	13,250	1 500	1,7%
Togo	6	32%	5,202	900	1,6%
Nigeria	149	70%	357,200	2 400	1,5%
Cameroun	18,9	48%	42,760	2 300	1,3%
Guinée Equatoriale	0,633	X	23,2	36 600	0,1%
Gabon	1,5	X	20,99	13 900	3,4%
Sao Tomé	0,212	54%	0,292	1 700	0,8%

Le commerce maritime correspond à 90% des échanges internationaux. Le golfe de Guinée en est un acteur géographique, en tant que point de départ de flux énergétiques (pétrole et gaz) vers l'Europe, les Etats-Unis, et la Chine. De l'autre côté de l'Afrique, le golfe d'Aden est une zone de passage, et non un point de départ, de flux maritimes importants depuis le Moyen-Orient et l'Asie et à destination de l'Europe pour l'essentiel. Les acteurs concernés ne sont donc pas les mêmes. Puisque les trafics maritimes de ces deux zones sont différents par nature, les menaces pirates qui les concernent divergent également. Les bateaux ciblés par les pirates somaliens peuvent être de nationalités, de points de départ, et de

6 CIA World Factbook 2010, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/

points d'arrivée multiples, du fait d'un espace maritime vaste et servant de zone de passage. Les cibles maritimes des groupes armés opérant dans le golfe de Guinée ne peuvent être que des acteurs endogènes, l'espace maritime du golfe n'étant pas une zone de transit, mais seulement une zone de départ de flux maritimes. Il en découle une internationalisation moindre des enjeux économiques. La présence de compagnies pétrolières américaines, française, britannique, ou encore italienne, assure cependant un caractère international aux problématiques sécuritaires dans le golfe de Guinée, au-delà des acteurs étatiques africains qui en sont riverains.

Au titre de l'activité en mer, le domaine de l'offshore représente de grands enjeux économiques. L'exemple français démontre que l'industrie parapétrolière et paragazière offshore pèse 9,1 milliards d'euros de Chiffre d'affaires en 2008, pour 28 000 emplois. Cette industrie représentait 5,2 milliards en 2001, et 6,1 milliards en 2005. L'industrie onshore reste majoritaire (22 milliards d'euros en 2008, 10 milliards en 2001)[7], mais la forte croissance du secteur depuis le début des années 2000 est proportionnellement presque la même entre le onshore et le offshore en France. Cela prouve l'importance renouvelée de cette industrie, dont font partie des entreprises comme Technip (ingénierie, services et constructions offshore), Bouygues offshore (réalisations de plates-formes, de systèmes flottants de production et de pipelines), et encore Bourbon (services maritimes offshore). L'attention octroyée au secteur offshore ne se limite pas à la France, puisque le Président des Etats-Unis Barack Obama s'est avancé en mars 2010 dans ce sens. Il annonça alors l'ouverture de nouvelles zones maritimes à l'exploitation (pétrolière et gazière) au large de l'Alaska, du golfe du Mexique, et de la côte allant de la Virginie à la Floride[8]. Cette déclaration reste emprunte d'une portée politique forte, car le débat sur le forage maritime est très vif aux Etats-Unis, et cette mesure va plutôt dans le sens des opposants au Président Obama, très favorables au

7 Le Cluster Maritime Français, « Poids Economique et social de la France Maritime », 2009-2010, p.14
8 Pierre-Yves Dugua, « Pétrole: Obama veut forer en mer », www.lefigaro.fr, 31 mars 2010

forage. Cela n'en reste pas moins une preuve de l'importance et de l'actualité du secteur offshore dans l'économie. Des enjeux environnementaux restent toutefois à corréler avec ces activités. Dans le delta du Niger, des fuites ont pu être observées avec des préjudices sur la faune et la flore aquatique. Mais surtout, l'explosion d'une plate-forme dans le golfe du Mexique en avril 2010 du groupe BP a entraîné de graves pollutions[9]. Cet événement rappelle les mesures sécuritaires nécessaires au forage en mer. Il s'agira de suivre d'éventuelles évolutions de la politique américaine sur cette question après cet incident.

Le pétrole et le gaz sont donc les deux ressources naturelles dont l'exploitation confère au golfe de Guinée cette dimension géostratégique. Le Nigeria est le principal producteur du continent, première place qu'il se partage avec l'Angola, au gré des baisses de production du fait des activités des groupes armés. D'autres Etats du golfe ont été des producteurs importants ou de moyenne envergure, mais sont désormais en déclin (Cameroun, Côte d'Ivoire). La Guinée Equatoriale est le deuxième producteur de la zone à l'étude, et promet beaucoup. Le Ghana vient de débuter réellement sa production, et il est donc encore trop tôt pour savoir quelles sont ses réserves. Cette nouvelle activité a aussitôt réveillé les convoitises du voisin ivoirien dans le processus de délimitation de la frontière maritime. Le Gabon demeure un producteur important, stable, avec des champs matures. Nous avons manqué d'informations pour recenser la part d'offshore dans ces données.

Le golfe de Guinée dispose seulement de 4,5% des réserves mondiales en pétrole, dont les deux tiers pour le Nigeria. Les destinataires du pétrole de ce golfe sont: les Etats-Unis (1,8 million barils/jour), l'Europe (1 million bj), la Chine (850 000 bj), et l'Inde (330 000 bj)[10].

La production gazière est également dominée par le Nigeria. Surtout, ses réserves sont immenses, et les seules réellement consistantes dans la région.

---

9 Le Monde, « Etats-Unis: une plate-forme pétrolière coule après avoir explosé », www.lemonde.fr, 22 avril 2O1O

10 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2010, Paris, Editions Technip, pp.58

Tableau 3 : Production pétrolière et gazière dans le golfe de Guinée (chiffres 2008)[11]

	Production pétrolière (barils/jour)	Réserves de pétrole (milliers de bj)	Production gazière (millions m3/an)	Réserves de gaz naturel (millions m3)
Nigeria	2 169 000	36 220 000	33 820	5 215 000
Guinée Equatoriale	359 000	1 100 000	6 600	36 810
Gabon	247 800	2 000 000	90	28 320
Cameroun	81 720	200 000	20	135 100
Côte d'Ivoire	60 000	100 000	1,3	?
Ghana	120 000 (2010)[12]	? (à définir)	X	X

Les contrats pétroliers sont semblables dans presque tous les pays producteurs. Le contrat de partage de production s'est répandu dans les années 90, et il signifie que l'Etat commercialise directement une partie de la production, dont il garde les bénéfices. Cette part varie de 50 à 80%. Auparavant, le contrat de concession était en vigueur, octroyant l'usufruit de la production entière aux compagnies pétrolières qui étaient propriétaires des champs d'exploitation pour un certain nombre d'années, en échange du paiement d'impôts et de royalties[13]. Avec le contrat de partage de production, les pays producteurs sont encore plus dépendants des fluctuations du prix du baril. En 2008, ce dernier est par exemple passé de 147 dollars en juillet à 100 dollars en décembre[14], avec de graves conséquences pour le Nigeria.

11 CIA World Factbook 2010, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/
12 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2010, Paris, Editions Technip, pp.58
13 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009
14 Ibid.

4. Contexte juridique

Il est indispensable de considérer le droit maritime concernant la piraterie et les frontières maritimes. La délimitation des eaux territoriales et des Zones Economiques Exclusives est source de débats et tensions dans le golfe de Guinée.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer traite spécifiquement de la piraterie dans les articles de 100 à 107. La Convention définit précisément la piraterie dans son article 101:

« *On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants:*
a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) *tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.* »

L'article 100 détermine au préalable l'obligation pour les Etats de coopérer à la répression de la piraterie en haute mer « *ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Cette mention récurrente est primordiale, car la piraterie ne concerne pas seulement la haute mer. Les articles 110 et 111 fixent les conditions du droit de visite et du droit de poursuite de navires ou d'aéronefs jugés comme potentiellement pirates. L'article 111 permet notamment la poursuite de

navires depuis les eaux territoriales jusqu'en haute mer sous plusieurs conditions: la poursuite doit être continue, après un signal visuel ou auditif donnant l'ordre au navire de stopper, et elle doit s'arrêter si le navire rentre dans les eaux territoriales de l'Etat de son pavillon, ou de celles d'un autre Etat. La question du droit de poursuite est au coeur des problématiques dans le golfe de Guinée. Sachant qu'il est impossible de poursuivre une embarcation rentrant dans les eaux territoriales en provenance de la haute mer, il s'agit de rappeler que la poursuite ne peut non plus s'opérer depuis les eaux territoriales d'un pays jusque dans les eaux du pays voisin. Ce point s'illustre parfaitement avec le Cameroun et le Nigeria, qui ne disposent d'aucune facilité juridique pour poursuivre des embarcations de pirates supposés d'une zone à l'autre. Enfin, alors que la piraterie ne s'exerce qu'en haute mer, les activités dites de piraterie prenant place entre la côte et la démarcation des 12 milles sont appelées « brigandage maritime ».

La Convention de Montego Bay a ainsi fixé la délimitation maximum des eaux territoriales à 12 milles nautiques de la côte (en basse mer), et a créé la Zone Economique Exclusive, limitée à 200 milles (Article 57). Auparavant, la Convention de Genève de 1958 avait introduit les concepts de mer territoriale, de haute mer, et de plateau continental[15]. La haute mer devrait donc commencer à partir de ces 200 milles, mais la ZEE n'est pas une zone de juridiction de l'Etat côtier en tant que telle. L'Etat peut y assurer les activités suivantes: l'exploitation et la gestion des ressources naturelles, la protection et la préservation du milieu marin, etc (Article 56). La haute mer commence donc à compter des 12 milles nautiques délimitant les eaux territoriales, bien que la zone des 24 milles nautiques puisse être un espace de contrôle douanier et policier, sans toutefois aucune juridiction de l'Etat.

Tout les Etats ne disposent pas de ZEE. Il leur faut en faire la demande, d'après les règles tacites de Montego Bay, c'est à dire d'équidistance et de prolongement des côtes terrestres sur la mer. De nombreux cas sont sources de conflits, du fait du

15 John Gibson, « Maritime security and international law in Africa », African Security Review, Vol. 18-3, Septembre 2009, pp. 60-70

contexte géographique. Dans le golfe de Guinée, le premier exemple est clair: le golfe réalise presque un angle droit au niveau du Cameroun, qui se retrouve du même coup en retrait avec des frontières maritimes difficiles à définir. Elles ne peuvent être calculées dans le prolongement total des frontières terrestres. La présence d'îles ou d'archipels complique de nombreuses situations. L'île de Bioko, sous souveraineté équato-guinéenne, est ainsi située à 32 kilomètres des côtes camerounaises. Cette position prive le Cameroun de ZEE, et assure à la Guinée Equatoriale un arc allant de l'île de Bioko à sa partie continentale, plus au sud[16]. A cette zone s'ajoute un large espace autour de l'île d'Annobon, située au large du Gabon[17]. La question de l'archipel de Sao Tomé a également soulevé débats avec le Nigeria concernant la délimitation de la ZEE. Enfin, les délimitations à venir des ZEE du Bénin, du Togo, et du Ghana devraient se faire pacifiquement, et d'après les règles instaurées par la CMB.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) s'est emparée de la question de la vulnérabilité des navires face aux actes terroristes. Après un premier « Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships » en novembre 2001, l'OMI adopta en décembre 2002 le « International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) ». Ce code classifie les menaces pour les navires et les installations portuaires, en indiquant l'adéquation de certaines mesures face à ces menaces. Cela porte sur les aspects techniques (équipements) et la gestion (plans de sécurité, formation des officiers) des navires et des ports. Trois niveaux sont prévus par ISPS: Niveau de sécurité 1 (normal), Niveau de sécurité 2 (haut risque pour un incident du à la sécurité), et Niveau de sécurité 3 (risque probable ou imminent)[18]. Le code prévoit aussi des contrôles des navires et des équipages, un développement des moyens

16 Jean Rieucau, « Bioko (Guinée Equatoriale): un espace insulaire stratégique au centre du golfe de Guinée », Les Cahiers d'Outre-Mer, avril-septembre 2004

17 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2010, Paris, Editions Technip, pp.54-55

18 John Gibson, « Maritime security and international law in Africa », African Security Review, Vol. 18-3, Septembre 2009, pp. 60-70

de communication et des procédures de détresse préformatées en cas de menaces[19].

La Convention de Rome complète le contexte juridique dans lequel s'effectuent des opérations navales. La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA) a été conclue le 10 mars 1988, avec des protocoles additionnels en 2005. Elle traite du terrorisme et de la lutte contre la prolifération. En effet, la Convention de Rome ne fait pas la distinction entre pirates et terroristes. L'intérêt des Etats-Unis pour cette Convention réside dans l'absence de la notion d'action de l'Etat en mer; la marine américaine ne peut donc pas mener des opérations maritimes à finalité juridique, telle que le mentionne la Convention de Montego Bay. Cela a pour conséquences directes des possibilités d'intervention à terre, et l'utilisation de sociétés privées. L'Etat intervenant dispose donc d'une grande marge de manoeuvre avec cette Convention, qui est incompatible (donc erronée?) avec la CMB. La France la juge comme une base juridique complémentaire sans pour autant la considérer comme la référence concernant la lutte contre la piraterie[20].

5. Contexte opérationnel

Les groupes armés agissent en mer, par des activités de piraterie ou de brigandage, mais leur champ d'actions se déplace aussi à terre. En effet, il est à l'évidence plus facile d'agir à terre qu'en mer, quels que soient les objectifs politiques ou économiques poursuivis. Après les premiers événements recensés à terre, les acteurs privés ont opéré une forte sécurisation de leurs installations

19 Christian Ménard, « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, Mai 2009, p.35

20 Christian Ménard, « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, Mai 2009, p.35

terrestres, poussant les groupes à agir en mer[21]. L'acquisition de compétences maritimes s'est révélée indispensable pour les groupes armés[22]. Les pirates constituent donc un arc de menaces de la terre à la haute mer. Le groupe du MEND (Mouvement pour l'Emancipation du Delta du Niger) a déjà agi jusqu'à cent kilomètres des côtes, en attaquant la plate-forme de Bonga de l'entreprise Shell en 2008. A l'inverse, ce même groupe comme de nombreux autres pratiquent le détournement de pétrole depuis les oléoducs, les kidnappings, ou encore le simple sabotage d'installations à terre. Le 15 mars 2010, un double attentat à la voiture piégée a été revendiquée par le MEND, en marge d'une phase de négociations entre des militants « pacifistes » et les autorités locales à Warri, à proximité du delta du Niger. Cet événement démontre le radicalisme de certaines factions des groupes armés, et donc les dissensions avec d'autres courants plus disposés au dialogue avec le gouvernement.

Alors que la piraterie du golfe d'Aden se situe en haute mer, et s'éloigne même de plus en plus des côtes, dans une zone toujours plus vaste, la piraterie et le brigandage dans le golfe de Guinée prennent place dans un espace géographique plus restreint. Il s'agit donc également de brigandage, ce qui implique la position souveraine d'un Etat sur ses eaux territoriales. Les possibilités de réponses ne sont donc plus les mêmes dès qu'il est question d'actions dans la zone des douze milles nautiques. Contrairement au golfe d'Aden, les acteurs extérieurs ne peuvent envisager de mesures de coercition, ou seulement dans les eaux internationales, ce qui en limite automatiquement la portée pour le golfe de Guinée. Cette absence de réponse directe possible participe dans une certaine mesure à la plus grande confidentialité médiatique autour de la piraterie sur les côtes d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale[23].

21 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010
22 Christian Ménard, « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, Mai 2009, p.35
23 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010

Les attaques en mer visent les plates-formes pétrolières, les bateaux « supply » d'approvisionnement, ou encore des bateaux de pêcheurs. Les pirates sont solidement armés (cf Partie 1) et opèrent grâce à des « speed boats » rapides et adaptés aux courtes distances. Certaines embarcations peuvent entreprendre de plus longs déplacements, comme pour le cas de Bonga, mais ce mode opératoire reste rare et difficile à mettre en oeuvre. Les groupes armés ne disposent d'aucun relais en mer permettant un ravitaillement en essence, ni bateau-mère ni base avancée sur une île quelconque. Dès lors, toutes les opérations sont dirigées depuis la côte, et exigent un retour à terre peu de temps après. Ces attaques-éclair rendent compliquée la localisation des « speed boats », d'autant qu'ils interviennent de nuit dans la plupart des cas. Les bases des groupes sont donc situées sur la côte, disséminées par camps de moins d'un millier d'hommes dans la mangrove du delta du Niger. La zone est hostile, même pour les pirates, mais ce milieu naturel assure également une protection face aux forces armées conventionnelles.

La violence de la piraterie dans le golfe de Guinée est plus marquée que dans le golfe d'Aden. Il convient pour s'en rendre compte de s'intéresser à l'ensemble des attaques des groupes, en mer comme à terre. Ainsi, la violence des groupes armés apparaît nettement plus forte. Les kidnappings se soldent toutefois rarement par des assassinats, sauf les captures de soldats des forces spéciales nigérianes qui s'ensuivent généralement d'exécutions. La violence des groupes s'inscrit dans le radicalisme des mouvements aux origines politiques, dans l'instauration et le maintien d'un climat de terreur favorisant les craintes des sociétés pétrolières, et dans l'affirmation du manque de souveraineté de l'Etat (Nigeria) dans les zones où cette violence s'exerce.

Partie 1 : Les enjeux politiques dans le delta du Niger

La dimension historique amène à considérer la région du delta du Niger pour identifier le contexte politique et social à l'origine de la piraterie dans le golfe de Guinée. Le développement contemporain de cette activité dans la zone reproduit le schéma observé dans le delta ces dernières années, où les actions se déroulent pour une extrême majorité. Le delta du Niger est ainsi à ce jour la zone la plus sensible du golfe pour la piraterie. La constitution progressive dans le delta d'une opposition politique à l'Etat central nigérian, au sujet de l'activité pétrolière, a été le moteur initial d'une piraterie aux motivations aujourd'hui devenues multiples.

1. Introduction au delta du Niger

Le delta du Niger est une région côtière de 75 000 km2 au Sud-Est du Nigeria. La zone regroupe neuf Etats[24], pour 185 gouvernements locaux, et près de trente millions d'habitants. La population se compose de plus de quarante groupes ethniques parlant 250 dialectes environ. Les activités principales sont la pêche et l'élevage[25]. Le delta constitue la troisième plus grande mangrove au monde, et cette géomorphologie de la zone revêt une importance primordiale pour les groupes pirates, dont les bases sont difficilement accessibles.

Les principales ethnies nigérianes vivant dans le Sud-Est du pays sont les Ibos, qui représentent 18% de la population totale, soit 27 millions de personnes environ, et les Ijaws, 10% de la population nationale, soit 15 millions de nigérians, principalement situés sur la partie littorale du delta. A l'échelle nationale, on retrouve les Haoussas (plus de 40 millions) vivant essentiellement dans le Nord, et

24 L'Etat nigérian étant un Etat fédéral, on parle aussi « d'Etat » pour les régions.
25 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.

les Yorubas (plus de 30 millions) vivant dans le Sud-Ouest[26].

Le delta du Niger peut donc être considéré comme une entité supra-régionale même si elle n'a pas de « cohérence géographique »[27], car elle regroupe neuf Etats: Rivers, Delta, Bayelsa, Abia, Akwa Ibom, Cross River, Edo, Imo, et Ondo. Faisant suite à la volonté présidentielle de traiter le cas du delta, un ministère lui est dédié depuis septembre 2008.

2. Les revendications des populations du delta

Les motifs de tension entre les populations du delta et l'Etat central sur les questions pétrolières ont considérablement évolués depuis lors. Dans la période post-indépendance, le système de redistribution des revenus prévoyait un reversement de 50% des recettes par l'Etat central à chaque Etat décentralisé producteur de pétrole. Ce pourcentage a décru avec les années pour se fixer à 3% en 1976. Le taux de 1999, rehaussé à 13%[28], est actuellement celui en vigueur, cristallisant les mécontentements et les revendications locales. La faiblesse de la redistribution des revenus du pétrole pour les Etats du delta s'est rapidement posée comme le principal sujet sensible, la très forte pauvreté ne faisant qu'aggraver les tensions sur cette question. De plus, le fédéralisme du Nigeria a entraîné la création de nouveaux échelons institutionnels, favorisant le développement de la corruption déjà présente à différents étages nationaux et régionaux, et aboutissant à une redistribution réelle des revenus encore plus faible pour la population.

L'opposition politique des mouvements récents repose avant tout sur la contestation du « Land Use Act », promulgué en 1978 et affirmant la souveraineté de l'Etat sur les ressources minières et foncières. L'expropriation de populations

26 CIA World Factbook 2010.
27 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009
28 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

vivant sur un territoire possédant des ressources naturelles était entre autres permise. Cette loi vint dans un contexte postérieur à la guerre du Biafra (1967-1970), pour prévenir toute nouvelle revendication sécessionniste comme le fut à l'époque la proclamation d'indépendance des Ibos. Nous ne reviendrons pas sur les dimensions ethniques et religieuses de ce conflit. Il convient de souligner le renforcement du fédéralisme après 1970, et de cette loi de 1978 instituant un nouveau droit foncier, fortement critiqué depuis.

Les enjeux environnementaux sont devenus l'un des motifs principaux de contestation dans le delta. Le coût écologique de l'activité pétrolifère a longtemps été difficile à évaluer, mais fut mis en avant par les nouveaux mouvements des années 90. Selon le PNUD, près de 60% des habitants du delta dépendent d'activités d'exploitation de la terre, de la mer, ou des eaux du delta (élevage, agriculture, pêche). Cela démontre l'aspect vital de ces enjeux pour la population, au-delà de la seule, mais importante, considération écologique. En prenant en compte toutes les causes possibles de pollution onshore et offshores, il semblerait qu'entre 9 et 13 millions de barils de pétrole auraient été déversés ces cinquante dernières années. La comparaison aisée, et souvent reprise, est celle d'une marée noire annuelle depuis cinquante ans de l'équivalent de la capacité d'un Exxon Valdez[29]. L'Etat nigérian a récemment paru vouloir durcir sa position, en menaçant la compagnie ExxonMobil de sanctions, sans les détailler, suite à plusieurs fuites répétées de pétrole brut depuis l'une de ses plates-formes[30].

Les incidents de pollution pétrolière correspondent majoritairement à deux types d'événements: le « torchage » et le « bunkering ». Appelé aussi « gas flaring », le « torchage » consiste à brûler le gaz extrait simultanément que le pétrole, afin de ne garder que le pétrole brut. Le torchage du gaz est pourtant interdit au Nigeria depuis 1984 (vote du « *Associated Gas Re-injection Act* » en 1979 »)[31], mais la date

29 Amnesty International, « Nigeria : Petroleum, pollution and poverty in the Niger Delta », Juin 2009, Londres.
30 Jeune Afrique, « Lagos avertit ExxonMobil », n°2580, 20-26 juin 2010, p.72
31 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte,

limite pour l'interdiction définitive de cette pratique est toujours repoussée, alors que les compagnies réclament davantage de temps pour accentuer les efforts qu'elles ont apparemment déjà réalisés. L'autre cause majeure contribuant à la pollution dans le delta est la pratique du « bunkering » par les groupes armés. Cette activité peut être entreprise à deux fins souvent liées : le sabotage et le détournement. D'après Shell, cela représenterait entre 53 et 85% des fuites de pétrole recensées[32]. Dans le premier cas, les groupes armés sabotent des pipelines pour nuire et faire pression sur les compagnies pétrolières. Dans le deuxième cas, des groupes font exploser des pipelines pour détourner le pétrole brut qui y transite, et le revendent ou l'utilisent ensuite d'après un processus que nous détaillerons ultérieurement. Il est à noter que le détournement de pétrole est aussi le fait d'hommes agissant hors de tout groupe armé[33]. Parmi les autres causes de pollution, il convient de retenir la construction d'infrastructures, comme les pipelines ou les routes, et ses conséquences (déforestation, passage des oléoducs dans des eaux à usage domestique), et le dragage de rivières pour faciliter la navigation, qui entraîne une hausse de la toxicité de ces eaux, parfois à usage domestique direct ou indirect (pêche)[34].

Chaque compagnie a adopté une approche particulière par rapport à ses questions. Le groupe Total communique sur ses efforts pour « *minimiser le brûlage des gaz associés* »[35], à travers ses programmes communs avec la NNPC[36], ou dans la mise en oeuvre de ses projets actuels, sur le champ offshore d'Amenam/Kpono notamment[37]. Il aurait déjà réduit de 30% ses émissions de gaz à effet de serre au Nigeria entre 1990 et 2005 par tonne de pétrole brut[38]. En ayant rejoint le *Global Gas Flaring Reduction* (GGFR) de la Banque Mondiale (partenariat public-privé

3ème trimestre 2009

[32] Tanguy Berthemet, « Au Nigeria, une catastrophe écologique passée sous silence », Lefigaro.fr, 16 juin 2010

33 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

34 Amnesty International, « Nigeria : Petroleum, pollution and poverty in the Niger Delta », Juin 2009, Londres.

35 Total, « Environnement et société 2008 », p.12

36 Total, « Total en 2008 », p.44

37 Total Nigeria, « Gas monetization, a new phase for Nigeria », p.16

38 Total Nigeria, « Gas monetization, a new phase for Nigeria », p.16

lancé en 2001), le groupe Total s'est engagé à réduire de moitié le brûlage du gaz entre 2005 et 2012[39].Total annonce également qu'il sera le premier groupe pétrolier implanté au Nigeria à arrêter complètement le brûlage du gaz. Le torchage serait estimé à 70 millions de mètres cubes par jour, d'après l'actuel président nigérian, et ferait perdre de 2 à 3 milliards de dollars par an au pays du fait du gaspillage de ce gaz[40]. Il pourrait ainsi être réinjecté dans les réservoirs, liquéfié, impliquant l'acheminement du gaz jusqu'à l'usine de liquéfaction, et donc également la présence de cette usine, ou enfin servir à l'approvisionnement des industries à proximité avec le gaz comme combustible[41].

3. Quelles structures pour ces revendications ?

- la dimension historique

La première trace d'une contestation de l'Etat central dans le delta du Niger relève presque de l'anecdote. En 1966, un ancien officier de police du delta, Isaac Jasper Adaka Boro, recruta quarante hommes pour mener une rébellion dont le but était de parvenir à la libération du delta du Niger. Baptisé la « Niger Delta Volunteer Force », le groupe attaqua un poste de police, procéda à des kidnappings d'officiers, et détruisit plusieurs oléoducs. Après une déclaration d'indépendance de la « République du delta du Niger », l'arrestation et la condamnation de ces hommes pour trahison eurent lieu après douze jours. Cet événement semble dénué de toute corrélation directe avec les actions récentes dans le delta. Néanmoins, il est à constater une similitude des modes opératoires (kidnapping, sabotage d'oléoducs) dans les deux périodes, et que l'industrie pétrolière était déjà une cible, bien que ce dernier point soit difficile à interpréter

39 Total, « Environnement et société 2008 », p. 38
40 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009
41 Total, « Environnement et société 2008 », p. 38

dans le contexte des années 60[42].

La résistance contre l'Etat reprit en 1990, de manière forte mais pacifique. La voie choisie par Ken Saro-Wiwa fut alors de lutter sur le terrain environnemental et humain, sans oublier la question de la redistribution des revenus. Cet activiste de l'ethnie Ogoni, fonda le Mouvement pour la Survie du Peuple Ogoni (MOSOP)[43]. Cette approche fut relativement novatrice et permit au mouvement d'atteindre une forte médiatisation à l'échelle mondiale. Son attraction locale fut également très forte grâce à son aspect pacifique, et au dépassement du caractère uni-ethnique que son nom aurait pu laissé supposer. Plusieurs ethnies participèrent ainsi à une grande manifestation rassemblant 300 000 personnes le 4 Janvier 1993, en continuation de la « Ogoni Bill of Rights » publiée en décembre 1990, et recensant les revendications des populations du delta. Il est ensuite difficile d'identifier les tenants et les aboutissants des émeutes de 1994, au cours desquelles des leaders pro-gouvernementaux furent tués. A la suite de ces événements, la junte du Général Abacha arrêta la direction du MOSOP, et réprima durement les nouvelles manifestations[44]. L'implication apparente de la compagnie anglo-néerlandaise Shell dans l'exécution de Saro-Wiwa et de plusieurs autres activistes a été préjudiciable au groupe pétrolier par la suite[45].

En 1998, de jeunes militants de l'ethnie Ijaw formulèrent la « Kaima Declaration », réclamant la souveraineté de leur peuple sur toutes les terres et ressources naturelles se trouvant sur le territoire Ijaw, et dénonçant les lois qui régissaient le système présent. Les actions de ces militants introduisirent la lutte armée et violente: destruction d'installations pétrolières, voitures piégées, kidnappings

42 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.
43 « Movement for the Survival of the Ogoni People »
44 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.
45 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

(politiciens, expatriés), assassinats de personnels militaires et de sécurité[46]. Le pacifisme du MOSOP avait su attirer les sympathies locales et l'attention internationale, alors que l'action violente faisant suite à la « Kaima Declaration » suscita de nombreuses réserves et oppositions.

Les mouvements créés dans les années 2000 se sont davantage inspirés de la déclaration de Kaima que du pacifisme du MOSOP. La plus grande communauté étant celle de l'ethnie Ijaw, cette filiation semble logique, et de nombreux groupes s'en firent prévaloir : Movement for the Survival of the Ijaw Ethnic in the Niger Delta (MOSIEND), Ijaw Youth Council (IYC), Federated Niger Delta Ijaw Communities (FNDIC), Izon Task Force[47]. L'action armée de ces groupes s'accentua avec la création du « Movement for the Emancipation of the Niger Delta » (MEND) en 2006. Le MEND constitue en 2010 le principal groupe opérant à terre et en mer, dont le but avoué est le contrôle toute la richesse pétrolière du delta, et par extension le départ des sociétés pétrolières. Avec des structures et une hiérarchie qualifiées de souples voire d'absentes, le MEND fonctionne comme une nébuleuse dont se prévalent plusieurs groupes divers. Le professionnalisme des hommes du MEND est très souvent souligné, en opposition avec l'amateurisme des pirates somaliens. Leur équipement perfectionné (armes à feu, bazooka, bateaux ultra-rapides appelés « speed boats »), leur préparation physique apparente d'après les photos et vidéos diffusées, leurs compétences maritimes, leur connaissance des systèmes des installations pétrolières, en sont des preuves évidentes[48].

- le contexte opérationnel et médiatique

L'attaque réussie par la Joint Task Force (JTF), force spéciale interarmées du Nigeria, sur un camp du MEND en mai 2009 a permis la divulgation de nombreuses

46 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.
47 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009
48 Ibid.

informations sur le type de camps et d'équipements des groupes armés. Le « Camp 5 » a donc été pris par 2 000 hommes de la JTF, soutenus par deux bombardiers et quinze vedettes armées. Le chef du camp, surnommé « *Tompolo* », avait sous ses ordres deux adjoints, appelés « *Boy Loaf* » et « *Soboma George* ». C'est une information importante car beaucoup croient le MEND sans hiérarchie clairement établie à un niveau d'ensemble. Alors qu'au niveau des camps, l'organigramme est davantage explicite. Le « Camp 5 » serait l'un des camps les plus actifs, et aurait compté jusqu'à un millier de combattants, sans critère d'appartenance ethnique bien qu'il y ait une majorité d'Ijaws. Il semblerait que des leaders d'autres groupes que le MEND se cachaient dans ce camp, comme Ateke Tom, le leader du Niger Delta Vigilante Movement. Les activités du « Camp 5 » sont celles des groupes armés du delta: bunkering de pipelines, revente du pétrole brut détourné, vol d'armes, kidnappings, mais aussi tortures et meurtres de détracteurs, de soldats, de policiers, et d'agents secrets ayant tenté d'infiltrer les groupes militants. Selon un porte-parole de la JTF, l'armement des militants du camp était très important: mitrailleuses, mitraillettes, fusils d'assaut (AR-15, AK-47), lance-roquettes, gilets pare-balles, un hélicoptère, de la dynamite, et une vedette armée construite dans le camp. Ces armes proviennent de vols de policiers ou de soldats tués lors d'affrontements, mais sont surtout issues de trafics dans lesquels elles sont utilisées comme monnaie d'échange contre le pétrole brut détourné. Des moyens de communication de haute qualité et de haute portée auraient aussi été en leur possession. L'attaque du « Camp 5 » était programmée en parallèle de plusieurs autres dans les Etats de Rivers, Bayelsa, Cross River, Edo, Ondo, et Akwa Ibom. Il y aurait environ 90 camps de militants du même type sur l'ensemble de la zone du delta[49].

La succession de cessez-le-feu, de négociations, et de reprises des activités pirates et criminelles peut prêter à confusion. Il est certain que plusieurs courants cohabitent au sein des groupes armés, avec des militants uniquement politiques,

49 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47

et des activistes radicalement tournés vers les actions armées. Il est même question d'oppositions internes entre ces deux mouvements, les activistes ayant lourdement critiqué les militants ayant déposé les armes dans le cadre du programme d'amnistie à l'été 2009[50]. Le militantisme hétéroclite du delta du Niger rend peu lisible la notion de hiérarchie. Le charismatique Henry Okah, leader officiel du MEND, demeure la seule figure mise en avant, et a été libéré grâce au programme d'amnistie. Les critiques verbales entre les différents courants se transforment en menaces et en promesses d'actions violentes sur le terrain de l'opposition entre les groupes armés et l'armée nigériane. Le Général Sarkin Yaki-Bello commande la Joint Task Force, et avait déclaré à l'été 2009: « *we will deal with any militant that will remain after the period of the amnesty expires. If they want to test the will of the Nigerian army, let them wait till then and see what would happen. The Nigerian army is capable of smashing any militant group or external agressor. These criminals should not test our will* »[51]. Ces menaces furent suivies d'actes dont la portée ne réduisit pas sensiblement la rébellion du delta. Dans l'autre camp, le même ton est employé par Henry Okah: « *des milliers de rebelles attendent dans les criques. Par les voyous qui se sont inscrits dans le programme d'amnistie pour toucher 65 000 nairas par mois. Le combat va reprendre, et il sera dur, très dur* »[52].

Les oppositions entre les divers groupes militants débutèrent en 2004 entre le Niger Delta Vigilante (NDV) et le Niger Delta People's Volunteer Force (NDPVF) lorsque le gouvernement déclara « ennemi du gouvernement » le leader du deuxième groupe cité[53]. Après plusieurs combats, les deux groupes avaient ensuite recentré leurs attaques sur les compagnies pétrolières. Plus récemment les oppositions entre groupes semblent moindres, mais certaines factions du MEND sont parfois actives envers d'autres groupes. Les hommes du « Camp 5 » cité précédemment

50 Jean-Philippe Rémy, « Une nouvelle « guerre du pétrole » menace le Nigeria », Le Monde, 1er avril 2010, p.6
51 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47
52 Jean-Philippe Rémy, « Une nouvelle « guerre du pétrole » menace le Nigeria », Le Monde, 1er avril 2010, p.6
53 Catherine Yang, « Less blood for oil, Nigeria's fragile amnesty », Harvard International Review winter 2010

assaillaient les groupes de petite importance empiétant sur leur zone, en leur volant leur matériel et en tuant les hommes. A l'inverse, les groupes ou les factions s'allient parfois pour des opérations d'ampleur[54]. D'un point de vue idéologique, le MEND et le Ijaw Youth Council (IYC) s'opposent régulièrement quant à la radicalisation et la violence dont font preuve les groupes[55]. Au sein même du MEND, ces oppositions émergent autour de la faction de Henry Okah[56]. Enfin, le renouvellement de certains leaders serait actuellement à l'origine d'une fragmentation et d'une désunion du militantisme dans le delta, qui serait amenée à s'accentuer dans un avenir proche[57].

Le militantisme dans le delta du Niger fut initié par des motivations politiques. L'idéologie politique est aujourd'hui toujours prépondérante, mais est désormais davantage employée afin de légitimer les actions violentes des militants[58]. Des kidnappings à but politique sont toujours réalisés, des actions de dégradation des installations pétrolières ont très fréquemment lieu sans contrepartie financière, mais l'ensemble de la criminalité demeure majoritairement orienté à des fins seulement économiques.

4. Les menaces et les cibles

La première compagnie pétrolière ciblée par les groupes armés fut Shell, du fait de son implication présumée dans l'exécution de Ken Saro-Wiwa, le leader du MOSOP. Depuis la généralisation des actions violentes, toutes les compagnies pétrolières furent touchées à différents niveaux de gravité. Dans l'ensemble, Shell et les compagnies américaines connurent plus d'attaques et de kidnappings que

54 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47
55 International Crisis Group, « Nigeria: seizing the moment in the Niger delta », Africa Briefing n°60, 30 avril 2009, Abuja/Dakar/Bruxelles
56 Matthew Skinner, « Delta Blues. Nigeria's freelance oil militants », Jane's Intelligence Review, mars 2008, pp 26-29
57 Matthew Skinner, « Delta Blues. Nigeria's freelance oil militants », Jane's Intelligence Review, mars 2008, pp 26-29
58 Ibid

la française Total et l'italienne ENI. Cependant, cette dernière subit la première attaque marquant la création du MEND, à savoir l'assassinat d'une dizaine d'employés basés à terre. Le 15 mars 2010, Total a été pour la première fois la cible de menaces médiatisées par le MEND, suivies peu après par l'enlèvement d'un personnel nigérian. Il est facile de corréler les deux événements, mais la menace reste présente même si aucune déclaration n'est formulée, et les déclarations de ce type peuvent être perçues comme incluses dans le jeu d'ensemble entre les acteurs[59]. Les groupes comme le MEND agissent aussi en représailles des actions étatiques, comme après la proposition de coopération dans la lutte contre l'insurrection du delta du Niger par Gordon Brown en juillet 2008[60], ou celle de Franco Frattini, ministre des Affaires Etrangères italien, en février 2009, d'offrir des bateaux et de mettre en place des programmes de formation[61].

Il convient de relever que les cibles des kidnappings ne sont pas uniquement des expatriés, ni des employés locaux des compagnies pétrolières. De nombreux nigérians deviennent des cibles potentielles dès que leur niveau de vie peut permettre le paiement d'une rançon. Cela est en partie dû à la surprotection des expatriés à terre. Comme les compagnies pétrolières ne peuvent garantir les mêmes standards de sécurité aux employés locaux vivant chez eux en dehors de la sécurisation de leur travail, ces derniers deviennent alors des cibles plus faciles[62]. De même, les bateaux de pêche de moyenne ou grande importance sont eux aussi des cibles des groupes armés, car leurs revenus, leur activité, voire les bateaux, peuvent constituer des ressources pour ces groupes. Parallèlement, les groupes armés opèrent dans la mangrove du delta du Niger et en mer, à différentes distances, et ont en conséquence besoin de savoir-faire maritime. Le seul groupe de la population du delta possédant ce savoir-faire n'est autre que

59 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010
60 Matthew Skinner, « Delta force. Nigerian militant group's aims remain blurred », Jane's Intelligence Review, mai 2009, pp. 20-24.
61 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009
62 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010

celui des pêcheurs. Ainsi, les groupes comme le MEND sont amenés à recruter des pêcheurs pour la navigation. Les plus susceptibles d'accepter ce travail dangereux mais bien payé sont les pêcheurs à l'activité de petite envergure, à l'inverse des pêcheurs à l'activité plus importante préférant garder leur emploi initial. Ces derniers deviennent de ce fait des cibles potentielles pour les groupes. Ces interactions dénotent la prédation de la société nigériane sur elle-même[63].

5. Les acteurs institutionnels nigérians

Carte 2 : Le Nigeria[64]

– les structures, leurs fonctionnements, leurs relations

63 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010
64 University of Texas, « Nigeria: linguistic groups », http://www.lib.utexas.edu/maps/africa.html

Le fédéralisme nigérian instauré par la Constitution de 1999 induit la présence de plusieurs échelons institutionnels. Les régions, appelées « Etats », disposent d'un poids politique très important et sont impliquées dans les contestations de plusieurs manières. Les gouvernements locaux constituent l'échelon du dessous, avec une moyenne de vingt gouvernements locaux pour un Etat dans le delta du Niger. Les Etats nigérians sont au nombre de 36, pour 774 gouvernements locaux. Les Etats sont les destinataires de la redistribution des recettes pétrolières, et en demandent la hausse à ce titre. Leurs budgets sont toutefois déjà importants, comme l'Etat de Rivers, région à l'activité pétrolière intense, avec 1,3 milliard de dollars pour budget en 2006, soit plus que le PIB de certains pays d'Afrique de l'Ouest. Par ailleurs, les budgets des gouvernements locaux ont été multipliés par quatre depuis 1999, fait combiné du fédéralisme et de la hausse des prix du pétrole[65].

Les interrogations sur la bonne gouvernance des institutions locales nigérianes sont nombreuses. Les présomptions de détournement de fonds et de corruption sont très fortes, voire avérées, comme le relaye Human Rights Watch au sujet de dix millions de dollars budgétisés par l'Etat de Rivers en 2006 pour des « cadeaux » et « souvenirs » sans destinataires précis, l'achat de nouvelles voitures en grande quantité pour le bureau du gouverneur, et d'un jet privé[66]. D'après le chef de la Commission des crimes économiques et financiers, 31 gouverneurs d'Etats sur les 36 en poste en 2006 pourraient être poursuivis pour corruption. La Banque Mondiale reconnaît la possible insuffisance des ressources financières des gouvernements locaux, mais souligne avant tout l'existence de problèmes significatifs de gouvernance et de comptabilité[67].

Les gouverneurs des Etats ont un rôle partagé: ils font souvent office d'intermédiaires dans les processus de négociations entre les groupes armés et le

65 Human Rights Watch, « The Human Rights impact for local government corruption and mismanagement in Rivers State, Nigeria », Volume 19 N°2, Janvier 2007, p.2
66 Ibid, p.18
67 Banque Mondiale, « Health, nutrition and population country status report », p.47

pouvoir central, ils soutiennent certaines revendications de ces groupes (hausse de la redistribution, taxe sur la pollution), mais représentent le pouvoir nigérian. Leur positionnement est donc difficilement lisible, d'autant plus que de nombreux soupçons de collusion avec les groupes armés sont présents, à travers leur possible soutien aux militants du delta par de l'armement, ou de l'aide stratégique[68]. Des interrogations demeurent également concernant les motifs de périodes de cessez-le-feu, dont se prévalent les gouverneurs locaux, entraînant des soupçons « d'achats » de ces périodes auprès des pirates, afin de stabiliser la situation et de crédibiliser leur action politique.

La collusion entre les autorités locales et les groupes trouve écho à travers l'exemple du « Camp 5 »[69] du MEND, dont le « *General Officer Commanding* » (GOC), surnommé « *Tompolo* », a pour frère le président du gouvernement local de « *Warri Southwest* ». Il apparaîtrait que les hommes du renseignement du MEND ont des informateurs dans les bureaux des gouvernements locaux, ainsi que dans la police, l'armée, les secteurs pétroliers et maritimes[70]. Cette collusion est encore plus explicite à travers l'exemple de jeunes militants embauchés comme gardes de sécurité par les candidats durant les campagnes électorales, et qui retournent ensuite à leurs activités courantes de piraterie et de criminalité[71][72]. Au même moment, ces hommes politiques paieraient les groupes locaux pour qu'ils diminuent ou cessent leurs attaques le temps de l'élection, apportant la preuve de l'efficacité du pouvoir en place[73]. Certains groupes sont ensuite accusés d'être débauchés par le gouvernement ou les pouvoirs locaux, comme le Ijaw Youth Council (IYC) a pu être dénoncé[74]. La corruption est répandue jusque dans

68 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.
69 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, Août 2009, pp. 44-47
70 Ibid.
71 Matthew Skinner, « Delta Blues. Nigeria's freelance oil militants », Jane's Intelligence Review, mars 2008, pp 26-29
72 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010
73 Ibid.
74 International Crisis Group, « Nigeria: seizing the moment in the Niger delta », Africa Briefing n°60, 30 avril 2009, Abuja/Dakar/Bruxelles

l'armée, au sein de la Joint Task Force (JTF) comme de la *Nigerian Navy* (NN), dont des officiers furent impliqués dans du détournement de pétrole en 2008[75]. Il a aussi été constaté que des attaques de pirates coïncidaient avec le retrait des navires de la marine de la zone en question, donnant de lourds soupçons quant à la présence d'informateurs dans la *Nigerian Navy*.

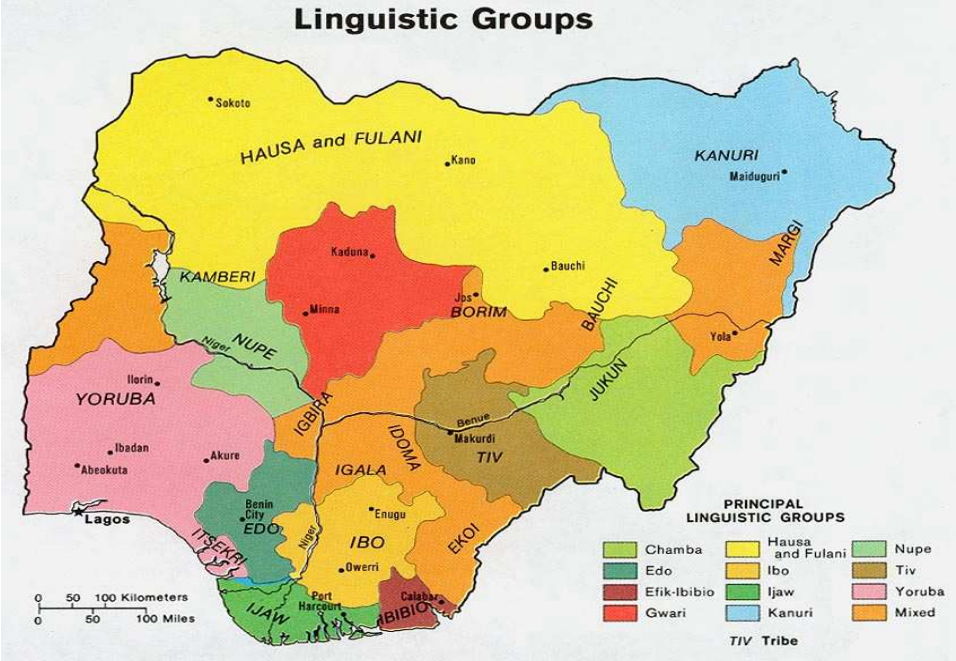
Les Etats nigérians font preuve de désaccords importants et évidents dès que la question de la redistribution des revenus du pétrole est abordée. Ces revenus ne reviennent que pour 13% aux régions productrices, car ils sont aussi redistribués aux Etats du Nord, dont les activités (cacao, arachide, huile de palme) ne sont pas aussi rémunératrices. La « Reform Conference 2005 » a ainsi vu une opposition entre la délégation du delta et les autres délégations, d'autant plus que les représentants du delta souhaitait revenir au taux de redistribution de 50%. Cela démontre le jeu des équilibres au Nigeria, entre le Nord et le Sud, entre le pouvoir central et les pouvoirs fédéraux[76]. Il est à noter que ces délégations sont imprégnées par des différences ethniques, puisque ceux du delta sont Ijaws, et les autres représentants sont pour l'essentiel Yorubas (Sud-Ouest), ou Haoussas/Fulanis (Nord)[77].

75 Mrityunjoy Mazumdar, « Chasing the dream: Nigerian Navy plays catch-up as president seeks top 20 spot », Jane's Navy International, octobre 2009, p.10

76 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010

77 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.

Carte 3 : La répartition ethnique au Nigeria[78]



Les autorités nigérianes n'ont jusqu'à maintenant pas su réellement interpréter les contestations du delta, tout comme les actions des groupes armés. Alors qu'il est souvent question d'insurrection pour évoquer l'ensemble des activités, terme employé par les organes officiels, le mot « terrorisme » revient fréquemment pour désigner la nature des actions. La Commission des Crimes Financiers et Economiques a proposé une définition très large du terrorisme en parallèle de sa « Prevention for Terrorism Bill », qui spécifie le droit de réponse que se réserve le pouvoir central en répression d'actions jugées terroristes. D'après la définition de la Commission, la majorité des militants du delta serait alors des terroristes potentiels, et donc susceptibles de poursuites par l'Etat. Cette proposition de loi suscite la polémique chez les élus du delta qui s'y opposent. Le Sénat nigérian ne l'a par ailleurs toujours pas adoptée[79].

78 University of Texas, « Nigeria: linguistic groups », http://www.lib.utexas.edu/maps/africa.html

79 Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, Juin 2009.

– De Umaru Yar'Adua à Goodluck Jonathan

Les mesures proposées par l'ancien président Yar'Adua sont à mettre en perspective avec ces données. Elles représentent une démarche volontaire à l'endroit des contestataires du delta, mais leur efficacité potentielle est directement liée à la résolution des questions de bonne gouvernance. Le président Yar'Adua évoquait la possible mise en place d'une taxe sur la pollution, et d'une hausse de redistribution des revenus. Cette dernière proposition est restée lettre morte depuis le départ forcé pour maladie de Yar'Adua. Cela constituait une avancée notable, à corréler avec l'assurance d'une meilleure gestion de ses ressources financières aux niveaux régional et local.

Bien que les questions environnementales soient prépondérantes dans le débat, l'application d'une taxe sur la pollution apparaît difficile à mettre en place autrement que par une taxe sur l'activité des compagnies pétrolières. Il est impossible de connaître les responsabilités respectives de chaque compagnie, ni l'impact qu'a la pratique du bunkering sur la pollution dans le delta. Les groupes pétroliers dénoncent le bunkering comme étant la principale cause de pollution, et sont évidemment peu enclins à payer une nouvelle taxe, plaidant la reconnaissance de leurs efforts et investissements[80].

La politique de l'amnistie, initiée par Yar'Adua à l'été 2009, proposait aux militants des groupes armés de rendre les armes contre une amnistie, à laquelle s'ajoutait une aide financière du gouvernement. Dans un premier temps, un peu moins de 15 000 militants auraient rendu leurs armes, mais d'autres chiffres font état de 20 000 inscrits pour seulement 6 à 8 000 démobilisés réels[81]. Devant la faiblesse de l'aide financière comparée aux « rémunérations » reçues au sein des groupes

80 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010
81 Jean-Philippe Rémy, « Une nouvelle « guerre du pétrole » menace le Nigeria », Le Monde, 1er avril 2010, p.6

armés, beaucoup les auraient alors reprises[82]. Cela se conjugue à la rupture de la trêve instaurée par Yar'Adua et sa politique de l'amnistie, décidée par les groupes devant l'absence d'avancées, notamment au sujet du sommet du delta du Niger promis depuis longtemps par le gouvernement. Ce dernier s'est vu encore reporté, suite à la complexité de la situation à la tête de l'Etat à partir novembre 2009. Le président Yar'Adua a été éloigné du pouvoir pour cause de soucis de santé, laissant pendant plusieurs mois un Etat sans leader. Devant le caractère irréversible apparent de sa santé, la question de sa succession a rythmé la vie politique nigériane, et réveillé de fortes tensions. Finalement, le Dr. Goodluck Jonathan est le nouveau président nigérian, et le premier originaire du delta puisqu'il est de l'ethnie Ijaw. Son officialisation s'est déroulée en parallèle de l'annonce du décès d'Umaru Yar'Adua, début mai 2010. La première mesure de Goodluck Jonathan fut de dissoudre puis de recomposer le gouvernement nigérian. Il apparaît néanmoins que ni son origine ethnique ni le changement d'interlocuteur ne constituent de réels motifs d'espoirs supplémentaires. Il a néanmoins lancé une réforme du secteur énergétique, dont il est trop tôt pour en connaître les détails et les aboutissants.

Les mesures voulues ou réalisées par le président Yar'Adua allaient dans un sens souhaitable, bien que non suffisantes. Si elles ne sont pas suivies de nouvelles propositions contraignantes, le pas qui a été effectué pourrait s'annuler[83]. La première cible connue n'est autre que l'appareil institutionnel lui-même, ses problèmes de gouvernance, les détournements d'argent dans un système parasité qui doit être apuré[84]. Il est difficile d'être catégorique, mais il apparaît que Yar'Adua avait réussi à susciter des espoirs dans les deux camps, bien que les actes eurent tardé ou tardent encore. Avec son décès, la société nigériane se retrouve dans une situation d'absence totale de leadership.

82 Catherine Yang, « Less blood for oil, Nigeria's fragile amnesty », Harvard International Review winter 2010
83 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010
84 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010

Partie 2 L'extension des problématiques: des raisons économiques ?

Aux questions politiques initiales, ayant provoqué les débuts du militantisme dans le delta du Niger, se sont greffés des enjeux économiques de grande importance. Des activités criminelles à but de profit financier se déroulent à terre, ayant toujours l'industrie pétrolière pour cible, et permettent de financer des opérations en mer, qu'elles soient à but économique, ou simplement politique. La multiplication des actions des groupes pirates à terre et en mer a précipité une hausse des contraintes et des coûts pour le secteur privé (groupes pétroliers, secteur maritime), le secteur public (manque à gagner gouvernemental, coûts des programmes), mais aussi pour les populations (contraintes sur l'activité halieutique). Pour s'interroger sur les possibilités d'extension régionale de la piraterie et du brigandage, il convient de prendre en compte les phénomènes géopolitiques de déstabilisation du golfe de Guinée. Les tensions frontalières, maritimes ou terrestres, y sont très fortes, et souvent directement corrélées aux spéculations concernant des champs pétroliers offshore. Il est cependant difficilement concevable de voir une extension des activités criminelles à l'échelle régionale à l'identique des événements au Nigeria. Il s'agit donc de préciser dans quel cadre, et sous quel format la piraterie et le brigandage pourraient devenir des maux réellement régionaux.

1. Le fonctionnement de la piraterie

- le bunkering

Les groupes pirates agissent en mer et à terre, à travers des dégradations d'installations, des prises d'otages, et des voitures piégées. Ces actes peuvent être perçus comme ayant une portée politique, puisqu'ils sont des moyens de pression, mais certains ont également une portée économique, comme les prises d'otages.

L'autre grande activité économique des groupes est le détournement de pétrole, appelé « bunkering ». En sabotant des oléoducs, les hommes en détournent le pétrole brut qui y transite, pour le raffiner illégalement et de le revendre sur le marché noir nigérian.

Le bunkering est essentiellement actif au Nigeria, mais la contrebande organisée se destine aussi au Cameroun et au Bénin; et les raffineries ghanéennes et ivoiriennes peuvent utiliser du brut illégal nigérian. Le perçage des pipelines est favorisé par la présence de 4 000 kilomètres d'oléoducs dans le delta du Niger, pouvant même passer à travers des villes. Mal entretenus, ces oléoducs ne résistent pas aux tentatives des pilleurs, d'autant que les compagnies pétrolières ne peuvent organiser la surveillance d'un aussi grand réseau. La main d'oeuvre utilisée par les groupes est jeune et pauvre. Le bunkering est une activité très dangereuse, près de 2 000 tués sont recensés depuis 1998[85]. Elle l'est d'autant plus lorsqu'elle est exercée dans l'environnement urbain.

Une fois le pétrole brut détourné, il s'agit pour les pilleurs de le raffiner afin de le revendre. Un même groupe peut réaliser l'ensemble de ces opérations, mais beaucoup de pilleurs plus « isolés » revendent directement leur pétrole brut à d'autres groupes qui le raffinent. Un montage logistique se constitue alors. Le raffinage est une opération rendue complexe par les faibles capacités des raffineries nigérianes, qui ne couvriraient qu'un tiers des besoins du pays, ce qui oblige le Nigeria à raffiner à l'étranger le pétrole pour sa consommation nationale. L'essence reste à un prix abordable (65 nairas, soit 0,44 dollar) du fait des subventions gouvernementales, bien que cela soit plus cher que son statut de pays producteur ne pourrait le supposer. En comparaison, le pétrole de contrebande serait au minimum trois fois moins cher, et donc bien plus compétitif[86].

85 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

86 Ibid

Le détournement a aussi lieu par l'appropriation de cargaisons de pétrole, avec l'aide de fonctionnaires, ou d'anciens militaires. Cette activité aurait apparemment atteint plusieurs centaines de milliers de barils par jour fin 2008, mais il reste difficile de la quantifier à cause de sa variabilité. Il est à noter que les anciens gradés de l'armée nigériane impliqués dans ces trafics sont rarement poursuivis ou arrêtés.

Le bunkering peut aussi être perçu comme un moyen de pression, et donc un outil politique. Mais derrière ces ambitions se cachent avant tout des enjeux économiques, et le fonctionnement d'un système commercial parallèle. Le caractère politique de cette activité peut donc apparaître comme secondaire.

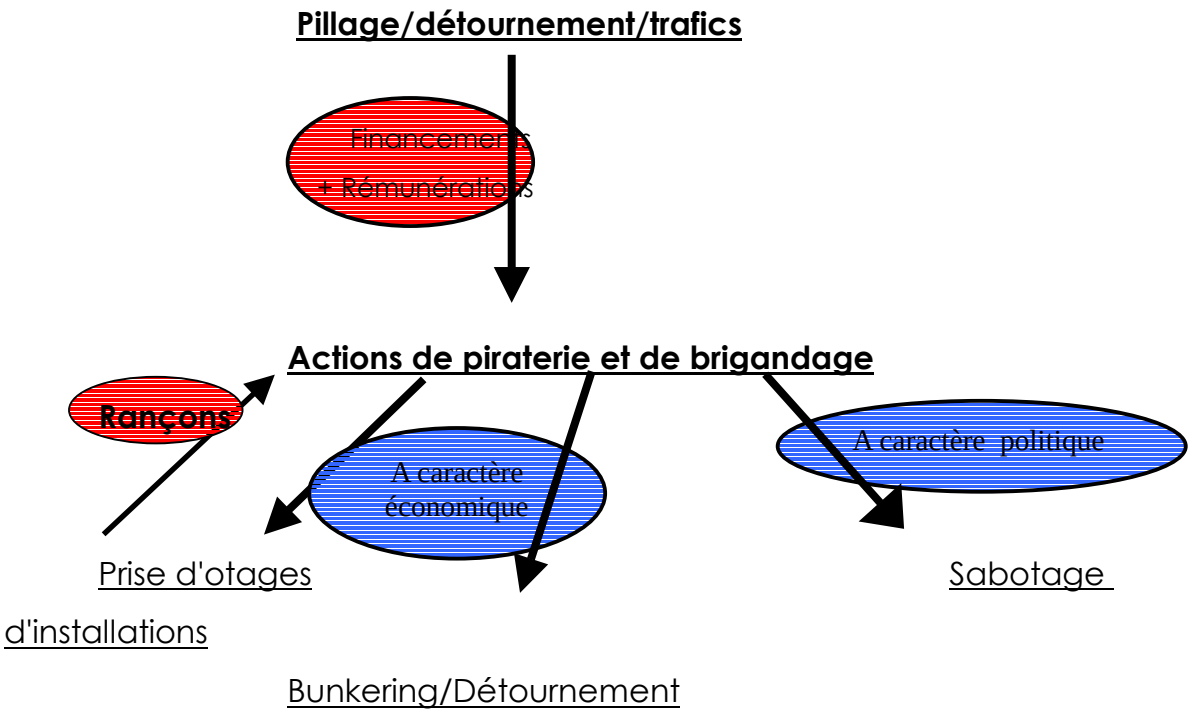
– Utilisation des recettes pour les activités de piraterie

Les réseaux de pillage, de raffinage, et de revente aboutissent à la présence de systèmes mafieux, dont les activités sont trans-frontalières puisque le pétrole peut être raffiné et vendu à l'étranger. Le Nord du Cameroun est ainsi dépendant à 67% du pétrole illégal détourné au Nigeria[87]. Tous ces réseaux ne sont pas ou n'alimentent pas les groupes armés responsables d'actes de piraterie et de brigandage. Néanmoins, les liens sont effectifs entre les groupes armés de la côte et une partie des opérations de détournements.

Avec ces activités, les groupes s'autofinancent comme ils le font également grâce aux rançons versées lors des prises d'otages. Ces ressources leur permettent de financer les coûts inhérents à leurs actions (achat de matériels dont armes, essence), et à se rémunérer.

87 Ibid

Schéma: Le fonctionnement de la piraterie



2. Les coûts en amont et en aval

– pour les groupes pétroliers

La piraterie envers des bateaux est plus forte en Somalie que dans le golfe de Guinée, où les seules attaques de navires ont lieu envers des « *supply* », les bateaux de soutien logistique (ravitaillement de biens, transport de personnels). La majorité des attaques en mer à l'Ouest de l'Afrique se dirigent à l'encontre des plates-formes offshores. Les groupes pétroliers ont oeuvré pour la protection de ces plates-formes, engendrant des coûts difficiles à évaluer. Ces protections consistent en des radars, alarmes, des grilles barrant les accès, et des zones

sanctuarisées pour le personnel sur la plate-forme[88].

A l'inverse, peu de protections sont embarquées sur les navires de commerce, bien que cela soit régulièrement recommandé par le Bureau Maritime International (BMI). Outre l'absence d'armes sur les navires, prévue par le droit maritime, les équipements de dissuasion se font rares (clôtures électrifiées) car chers et peu pratiques et les équipages ont singulièrement diminué en nombre depuis les années 60, pouvant être inférieurs en nombre aux assaillants[89]. Il est de plus assez aisé de monter à bord d'un bateau pour des assaillants, que ce soit à quai ou au mouillage.

L'absence de mise en place de ces protections amène à s'interroger sur la réelle prise en compte de l'industrie maritime de ces protections. Si les décideurs n'estiment pas ces protections embarquées efficaces, il est logique qu'ils n'engagent aucun coût dans ce sens. A l'inverse, la question peut se poser de la considération de l'industrie maritime pour la piraterie. Les activités de piraterie ont à l'évidence un impact économique pour les armateurs et les groupes directement ciblés (pétrole), mais les coûts nécessaires à une protection de tous les navires et installations sont peut-être jugés trop importants pour être mis en oeuvre par rapport aux risques encourus. Cette hypothèse est soulevée par une constatation dans le golfe d'Aden: alors que les frais d'engagement du contingent suédois dans la zone en 2009 (152 personnes, 2 corvettes, et un navire de soutien durant quatre mois) étaient supposées de 36,5 millions de dollars, le total des rançons payées pour l'année 2008 s'élèverait à un peu moins de 40 millions de dollars[90].

Il convient de rappeler les coûts d'assurances provoqués par la piraterie à l'Est et à

88 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010

89 Stefan Eklof Amirell, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie en Nigeria et en Somalie », Politique Africaine n°116, décembre 2009, pp. 97-118

90 Ibid

l'Ouest de l'Afrique, les pertes inhérentes à l'immobilisation d'un bateau de commerce lors d'une prise d'otages, les coûts de protection (Sociétés de Sécurité Privées et Sociétés Militaires Privées[91]), et le manque à gagner direct par des activités adjacentes (détournement de pétrole au Nigeria). Aucune preuve n'étaye ce propos, mais le paiement des rançons par les entreprises du secteur privé s'ajoute à ces coûts. Dans ce sens, l'extorsion de fonds semble être pratiquée par les groupes, c'est à dire que les compagnies pétrolières et d'autres acteurs paient pour leur tranquillité[92]. Alors que la piraterie et le brigandage pourraient être définis comme des épiphénomènes économiques directs, les possibles conséquences financières indirectes et à terme modèrent ou renient cette approche.

La présence des groupes pétroliers dans des zones de très forte pauvreté les dirige vers une aide financière aux communautés locales. Cela est d'autant plus fort et primordial dans le delta du Niger, où les populations locales dénoncent cette présence, et la combattent pour des raisons multiples. Le groupe Shell affirme par exemple avoir dépensé 32 millions de dollars en soutien aux communautés locales du delta en 2005[93]. Il est difficile de considérer ces coûts comme uniquement consécutifs aux activités de piraterie et de brigandage. Ils sont à relier à l'activité pétrolière en elle-même, mais participent malgré cela aux coûts d'ensemble dans la région pour les compagnies.

- pour l'Etat

Les structures administratives nigérianes chargées de la question du delta engendrent des coûts importants pour le pouvoir central. L'ancien président Olusegun Obasanjo avait créé la Niger Delta Development Commission (NDDC)

91 Sujet élargi en Partie 3

92 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47

93 Human Rights Watch, « The Human Rights impact for local government corruption and mismanagement in Rivers State, Nigeria », Volume 19 N°2, Janvier 2007, p.21

en 2000, dont le rôle était de financer des projets à but économique dans le delta. Le budget de la NDDC pour 2009 a été de 314 millions de dollars, et ne cesse de décroître de plusieurs dizaines de millions de dollars sur ces dernières années. En septembre 2008, l'ex-président Yar'Adua a initié la création d'un ministère traitant des questions du delta (infrastructures, emploi des jeunes). Le manque de moyens et de politique claire semble porter préjudice à l'action du ministère, les mêmes maux étant observés à la NDDC. Un éphémère mais multipartite *Niger Delta Technical Committee* avait été créé fin 2008. Ce dernier préconisait le passage à 25% de la redistribution des revenus, entre autres. Aucune de ses recommandations n'ont été mises en place par le gouvernement. Le programme d'amnistie voulu par Yar'Adua à l'été 2009 constituait en une aide gouvernementale pour les militants déposant les armes. L'aide prévue était de 320 euros, soit 65 000 nairas par personne. Le budget total débloqué pour ce programme était de 320 millions d'euros, soit 65 milliards de nairas.[94]

A ces coûts s'ajoutent les frais de constitution des forces spéciales, la Joint Task Force (JTF), de lutte contre les groupes armés dans le delta. Cette information n'est pas accessible dans le détail, mais il est évident que le budget dévolu est conséquent.

Enfin, le Nigeria a perdu en 2008 jusqu'à 500 000 barils par jour du fait du bunkering et du vandalisme, alors que la production était de 2 millions bj[95]. L'impact de ces activités est donc extrêmement fort, surtout que le contrat de partage, en vigueur au Nigeria, prévoit les revenus pour l'Etat comme un pourcentage du pétrole vendu. Si la production est amputée d'un quart par le bunkering et le vandalisme, le manque à gagner pour l'Etat nigérian devient très important.

- pour les populations

94 Jean-Philippe Rémy, « Une nouvelle « guerre du pétrole » menace le Nigeria », Le Monde, 1er avril 2010, p.6
95 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

Le président de l'Association nigériane des propriétaires de chalutiers (Nigerian Trawler Owners Association), Margaret Orakwusi, avançait en décembre 2008 le chiffre de 293 attaques contre des chalutiers depuis 2004[96]. Sur la même période, le Bureau Maritime International (BMI) en recensait pour sa part 177[97]. Ces attaques se concluent par des morts et des enlèvements, des naufrages de bateaux de pêche, des vols de matériel et d'argent, voire de bateaux.

La pêche est le second poste d'exportation du Nigeria, ce qui est à relativiser, le pétrole et le gaz constituant 97% de ses exportations, mais la piraterie a toutefois entraîné près de 600 millions de dollars de pertes jusqu'à aujourd'hui[98] sur la pêche nigériane. L'impact reste très important, puisque 50 000 emplois seraient menacés dans le secteur. En mars 2008, 170 chalutiers étaient bloqués à terre face au refus des pêcheurs de prendre la mer.[99] Les conséquences nationales s'accentuent sur le prix du poisson, qui double ou quadruple, le rendant inabordable financièrement pour une grande partie de la population.

Les populations locales subissent également la piraterie et le brigandage, en même temps que d'autres en profitent localement. La prédation de la société nigériane sur elle-même se matérialise si l'on met en exergue les conséquences pour les pêcheurs en sachant que les pirates en recrutent régulièrement pour la navigation. Par ailleurs, les pêcheurs plus aisés constituant des cibles ne sont pas les seuls visés, car tout nigérian du delta ayant une situation relativement confortable, ou employé par un groupe pétrolier, devient immédiatement une cible des groupes armés. Il faut ajouter à cela l'extrême pauvreté de la population du delta du Niger. La conjugaison de ces menaces et de cette situation sociale

96 Stefan Eklof Amirell, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie en Nigeria et en Somalie », Politique Africaine n°116, décembre 2009, pp. 97-118

97 Donna Nincic, « Maritime piracy in Africa: the humanitarian dimension », African Security Review, Vol. 18-3, pp. 2-16, Septembre 2009

98 Ibid

99 Ibid.

confère à la zone du delta une instabilité sécuritaire, économique et sociale très accentuée.

Face à cette pauvreté, la piraterie et le brigandage deviennent des activités rémunératrices à la portée de tous. La tentation de s'engager dans cette voie pourrait être exponentielle. Elle l'a déjà été pour de nombreux hommes, dont les motifs n'ont souvent rien de politique, comme le mentionne un habitant-militant: « *I do everything to help myself and live fine* »[100]. Cela peut être résumé d'une autre manière: « *For the militants and local communities, there is much to gain and little to lose* »[101].

Les menaces pour l'activité halieutique sont également à prendre en compte pour les pays voisins, comme sur la péninsule de Bakassi, concentration de pêcheurs, mais aussi pour le Bénin, le Togo, et surtout le Ghana, où la pêche est une activité très importante. La Marine ghanéenne s'investit beaucoup dans la surveillance de la Zone Economique Exclusive et plus particulièrement des zones de pêche du pays[102]. Cela ne signifie pas une quelconque crainte des autorités ghanéennes, mais relève de la sécurisation d'une activité maritime économiquement primordiale pour le pays, en prenant en compte les menaces potentielles à l'échelle régionale.

Alors que les populations pratiquant la pêche et l'agriculture sont affectées par les compagnies pétrolières d'un côté (pollution, expropriation possible), et par les groupes armés de l'autre (vols, meurtres), elles restent fidèles à ces derniers. Malgré les efforts faits par les groupes pétroliers à travers la construction d'infrastructures ou le financement d'ONG locales, les mêmes actions, produites par les leaders du

100 Arild Nodland, « Guns, oil, and « cake ». Maritime security in the Gulf of Guinea », Naval war college Newport papers n°35, Ch. 12, pp. 191-206

101 Matthew Skinner, « Delta Blues. Nigeria's freelance oil militants », Jane's Intelligence Review, mars 2008, pp 26-29

102 Commodore Stephen Saunders RN, « Jane's Fighting Ships 2009-2010 » 112th edition. IHS Global Limited 2009, Couldson, Surrey

delta, marquent beaucoup plus les esprits. L'ancien leader du « Camp 5 », *Tompolo*, avait fait construire des écoles, développé les réseaux d'eau et d'électricité. Les résultats de cette accointance sont: un recrutement facile pour les groupes, un soutien passif (désinformation auprès des autorités), ou un soutien opérationnel plus fort (infiltration et renseignement depuis les structures des autres acteurs)[103].

3. Les phénomènes géopolitiques de déstabilisation régionale

– Contentieux frontaliers maritimes et terrestres.

Bakassi

La presqu'île de Bakassi est une zone frontalière, entre le Nigeria et le Cameroun, de 1 000 km2 environ, dans le prolongement de la péninsule de Calabar. La problématique fut longtemps de savoir quel pays des deux cités devait exercer sa souveraineté sur la presqu'île. Le Nigeria occupa longtemps le territoire, jusqu'à ce qu'un conflit s'ensuive à partir de 1994. Le Cameroun saisit alors la Cour Internationale de Justice de La Haye, après avoir déjà saisi le Conseil de Sécurité et l'Organisation de l'Unité Africaine. En 1999, la Guinée Equatoriale intervient dans le différend auprès de la CIJ pour assurer la protection de ses droits et de ses frontières. Après plusieurs violations du Nigeria, la CIJ rend son verdict en faveur du Cameroun le 10 octobre 2002. De nouveaux affrontements suivirent le rejet de ce verdict par le Nigeria. Un accord final est trouvé, prévoyant la rétrocession progressive sur deux ans de Bakassi au Cameroun, du 14 août 2006 au 14 août 2008[104].

103 Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47

104 Joseph Vincent Ntuda Ebode, « Géopolitique. Le Cameroun et le Nigeria enterrent la hache de guerre à

La péninsule de Bakassi est aujourd'hui sous souveraineté camerounaise, alors que l'essentiel de sa population est constituée de pêcheurs nigérians, du fait de zones de pêches prolifiques au large de la péninsule. Les enjeux étaient donc déjà maritimes. En effet, la question de la souveraineté de Bakassi est reliée à la question de la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigeria. Les réelles motivations du conflit entre les deux pays se posent là. En 2003, la Banque Mondiale révéla par une étude que d'importants champs offshores de pétrole étaient présents au large de la péninsule de Bakassi, avec un potentiel gazier de 300 000 millions de m3 environ[105]. Les richesses énergétiques et halieutiques de la péninsule s'accompagnent donc d'une présence nigériane extrêmement majoritaire (90% de nigérians sur 230 000 habitants), ce qui complique l'exercice de la souveraineté camerounaise sur le terrain.

Parallèlement aux troubles précédant la rétrocession de la presqu'île, des actions de piraterie et de brigandage ont débuté, sous la forme de prises d'otages, d'attaques de bateaux transfrontaliers de transport de biens et de personnes[106]. Le groupe le plus connu opérant dans la zone se nomme les « Bakassi Freedom Fighters », mais il n'est pas à exclure que des groupes comme le MEND puissent agir dans la zone. Le littoral de Bakassi est composé de mangrove, tout comme le delta du Niger, facilitant ainsi l'installation de bases pour les groupes.

Les enjeux géostratégiques de la péninsule lui confèrent un contexte proche de celui du delta du Niger, avec en supplément une dimension trans-étatique. L'exploration du pétrole dans la zone n'ayant pas encore commencé, l'instabilité actuelle peut donc être perçue comme un signe annonciateur de futures accentuations de ces activités de piraterie et de brigandage, dès que

---

Bakassi: et après ? », Diplomatie n°35, novembre – décembre 2008, pp. 65-72

105 Ibid

106 Lefigaro.fr, « Cameroun/Bakassi: 2 marins libérés », 1er avril 2010, http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2010/04/01/97001-201000401FILWWW00591-camerounbakassi-2-marins-liberes.php

l'intensification des activités pétrolières aura été décidée. Il est difficile d'établir les causes actuelles du démarrage du brigandage dans la zone, qui peuvent émaner de l'annonce de la présence de pétrole, comme de la décision de rétrocession de la péninsule au Cameroun. La proximité des dates, et la complexité d'ensemble des problématiques liées à Bakassi ne permettent pas d'élucider pleinement cette question.

Sao Tomé et Principe

La découverte de pétrole dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de Sao Tomé et Principe en 1997 a déclenché d'âpres tensions entre l'Etat insulaire et ses vis-à-vis continentaux que sont le Nigeria et le Gabon, et aussi avec son voisin insulo-continental, la Guinée Equatoriale. La Cour Internationale de Justice (CIJ) a délimité la ZEE de Sao Tomé, alors que le Nigeria a obtenu un traité bilatéral (21 février 2001[107]) avec l'Etat insulaire définissant une zone de développement conjoint où les réserves de pétrole seraient d'1 milliard de barils environ[108]. Ces négociations ont abouti à un partage des bénéfices, à savoir 60% pour le Nigeria et 40% pour Sao Tomé. Sur l'ensemble de la ZEE du pays, les réserves seraient de onze milliards de barils brut. Des soupçons se posent alors sur les contrats signés entre l'Etat et les compagnies pétrolières, américaines pour l'essentiel. Ils seraient en défaveur flagrant de Sao Tomé, et contribueraient par ailleurs à l'enrichissement des élites politiques locales[109]. Les annonces des réserves du pays ont aiguisé l'intérêt de nombreux pays (Etats-Unis, Brésil, Chine), et de leurs groupes pétroliers, dont la puissance diplomatique et économique est beaucoup plus forte que celle du petit Etat propulsé du jour au lendemain au coeur de grands enjeux géostratégiques. Les questions de bonne gouvernance et de prédation extérieure constituent les défis majeurs de Sao Tomé et Principe.

107 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2008, Paris, Editions Technip, pp.54-55

108 Michael Pauron, « Pétrole: les frontières de la discorde », Jeune Afrique, 29 mars 2010

109 Jean-Christophe Servat, « Fièvre pétrolière à Sao Tomé et Principe », Le Monde diplomatique, Octobre 2006

La Guinée Equatoriale

La rétrocession de Bakassi au Cameroun a fait ressurgir des interrogations sur la frontière maritime entre la Guinée Equatoriale et le Cameroun. Ces incertitudes sont toujours actives, avec l'absence d'accord sur cette délimitation. Les dernières négociations en date du mois de février 2010 à Malabo n'ont pas abouti. De futures négociations sont déjà prévues à Yaoundé dans le courant de l'année 2010, montrant ainsi la volonté partagée de résoudre cette question[110]. « *L'extrême éparpillement spatial de la composante insulaire de la Guinée Equatoriale*[111] », seul Etat insulo-continental du golfe, rend la situation très complexe, dont la proximité de l'île de Bioko, où se trouve la capitale Malabo, avec le littoral camerounais. Le contentieux avec le Cameroun n'est pas le seul pour la Guinée Equatoriale, qui est opposée au Gabon de par la présence d'une île équato-guinéenne, l'île d'Annobon, au large du dernier nommé. Une convention signée en 1900 entre l'Espagne et la France suscite diverses interprétations des deux parties. Malgré une avancée en 2004[112], et la proposition d'une zone de développement conjoint, aucun accord final n'a abouti et le Gabon et la Guinée Equatoriale ont sais la CIJ. Les ZEE sont normalement fixées par des limites d'équidistance virtuelle, tel que le précise l'article 15 de Montego Bay[113]. Les îles de la Guinée Equatoriale posent d'importants problèmes, et nécessitent donc des accords bilatéraux entre les pays, ou des arbitrages de la CIJ sur le principe de proportionnalité[114]. L'Etat insulo-continental a ainsi conclu des accords avec le Nigeria (23 septembre 2000), et Sao Tomé et Principe (26 juin 1999)[115]. Malgré sa

110 Marine-marchande.com, « Pas d'accord sur la frontière maritime Guinée Equatoriale - Cameroun », 27 février 2010

111 Jean Rieucau, « Bioko (Guinée Equatoriale): un espace insulaire stratégique au centre du golfe de Guinée », Les Cahiers d'Outre-Mer, avril-septembre 2004

112 Airault, Ballong et all. , « Les frontières de la discorde », Jeune Afrique n°2567, 21-27 mars 2010, p.83

113 Roitman et Roso, « Guinée Equatoriale: être « offhsore » pour rester « national », Politique Africaine n°81, mars 2001, Paris, pp. 121-142

114 Roitman et Roso, « Guinée Equatoriale: être « offhsore » pour rester « national », Politique Africaine n°81, mars 2001, Paris, pp. 121-142

115 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2008, Paris, Editions

petite superficie, la Guinée Equatoriale dispose d'une Zone Economique Exclusive extrêmement étendue, privant le Gabon, mais surtout le Cameroun, d'espaces maritimes plus conséquents.

– Les opportunités opérationnelles d'extension de la piraterie

Il n'est possible d'envisager une extension des activités de piraterie que dans la perspective d'une piraterie et d'un brigandage à but économique. Les activités criminelles constatées jusqu'alors dans le golfe de Guinée ne sont certes pas dénuées de caractère politique. Même lorsque le but d'une action armée est principalement de réaliser du profit (kidnapping, détournement de pétrole), une motivation politique s'en dégage aussi, de par le simple fait de s'attaquer aux groupes pétroliers, ou aux autorités dans la majorité des cas. La localisation des cibles pétrolières ne concerne pas le seul Nigeria, mais les revendications politiques s'y concentrent. Ainsi, aucune contestation des populations locales n'est venue émailler l'activité pétrolifère en Guinée Equatoriale, au Gabon, à Sao Tomé, ou encore au Cameroun. Dans ce dernier pays, le cas de la presqu'île de Bakassi peut toutefois être catégorisé comme un conflit à tendance politique pour plusieurs raisons détaillées précédemment.

Un développement des activités de piraterie et de brigandage dans la zone ne peut alors porter que sur une motivation économique calquée sur les actions recensées au Nigeria, en leur retirant leur caractère politique. Les observations font plutôt référence à des actes de brigandage, voire de la criminalité à terre par des hommes venus de la mer. Ce mode opératoire a pu être observé à Bata (située sur la partie continentale de la Guinée Equatoriale) en 2007[116], et à Limbé (Cameroun) en septembre 2008[117], avec des pirates fortement armés débarquant

Technip, pp.54-55

116 Frédéric Lejeal, « Les pirates et le « coffre-fort » », Jeune Afrique, 23 février 2009

117 Ministère Français des Affaires Etrangères, « Conseil aux voyageurs : Cameroun », http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseil-aux-voyageurs_909/pays_12191/cameroun_12221/index.html

de vedettes rapides à l'aube pour dévaliser des banques, et repartir par la mer. Une autre tentative similaire s'est déroulée en octobre 2008 à Kribi (Cameroun) et s'est conclue par l'arrestation des assaillants, qui se sont révélés être camerounais, et ayant déjà opérés à Limbé. Ce groupe aurait eu également des liens avec ces groupes nigérians, mais surtout avec des militaires camerounais qui leur auraient fourni des armes[118].

En février 2009, un autre cas du même type a été recensé à Malabo, en Guinée Equatoriale. Une quarantaine d'hommes venus de la mer sur des vedettes avaient attaqué le palais présidentiel, alors qu'il était de notoriété publique que le président ne s'y trouvait pas, et qu'une information avait circulé quelques jours auparavant dans les médias sur un récent vol dans le palais présidentiel pour un montant très élevé, équivalent à 6 millions d'euros[119]. Les intentions apparentes du groupe armé n'étaient donc pas de renverser le président, mais semblent plutôt à but crapuleux. Le MEND réfuta son rôle dans cette attaque. Pourtant, plusieurs assaillants arrêtés étaient de nationalité nigériane, et certains détenaient sur eux des *nairas*, la monnaie nigériane. Aucun lien ne peut être établi, mais il convient de relever l'implication récurrente directe ou indirecte d'acteurs nigérians dans les actions criminelles et de brigandage dans le golfe de Guinée, même hors Nigeria.

Les actions récentes à Bakassi, voire ce qui a été recensé en Guinée Equatoriale, sont des opérations ayant eu pour point de départ le Nigeria ou la péninsule camerounaise de Bakassi. Il faut alors s'interroger sur le champ d'action possible des groupes armés du delta du Niger et de Bakassi. Puisque l'on constate l'absence de « bateaux – mères » comme en Somalie pour ravitailler les « speed boats » opérant lors des attaques, il est difficile d'imaginer les capacités concrètes de ces groupes d'agir à répétition si loin de leurs bases. Ces bases sont pour eux primordiales, car aucun autre littoral que la zone du delta du Niger et de Bakassi

118 Ernest Sumelong, « Cameroun: 'Limbe Pirates' captured in another bank robbery' », The Postnewsline.com, 24 octobre 2008

119 Frédéric Lejeal, « Les pirates et le « coffre-fort » », Jeune Afrique, 23 février 2009

ne leur est hospitalier. Bien sûr, on peut postuler sur des refuges possibles sur les îles de la Guinée Equatoriale, mais il se pose alors les questions de ravitaillement en essence, en nourriture, en eau, sans parler de l'exercice de la souveraineté sur ces îles par le pays en question. Il n'existe aujourd'hui aucune trace d'un réseau constitué permettant aux groupes pirates de circuler avec des refuges multiples dans le golfe de Guinée. Il convient ensuite de s'attarder sur les compétences maritimes permettant ces attaques. Il a été souligné le recrutement de pêcheurs par les groupes, pour la conduite des opérations en mer, qu'il s'agisse de brigandage ou de piraterie. La pêche est une activité importante dans la zone, et le nombre de pêcheurs l'est donc en conséquence. Mais il n'y a pas de certitudes que le nombre de personnes possédant les capacités maritimes nécessaires soit suffisant pour anticiper une extension d'envergure des activités.

Malgré ces limites, un modèle de piraterie et de brigandage peut être amené à se répandre, tel un « business model » comme cela est observé en Somalie. Cependant, les activités nigérianes et camerounaises ne semblent pas faire preuve d'une organisation d'ensemble dans leurs modes opératoires, à l'inverse de la Somalie. Il s'agit davantage de poussées de violence, dont les cibles sont clairement établies mais pas dans une planification globale[120]. Les menaces des groupes semblent indiquer l'inverse, puisqu'ils annoncent dans les médias quelles seront leurs futures cibles. Du fait de l'opacité entourant les activités des groupes, il est également difficile d'affirmer l'absence d'une planification d'ensemble réfléchie. Néanmoins, la mise en place des opérations dans le golfe de Guinée est plus éparse et instinctive qu'en Somalie, où des « bateaux – mères » servent de bases maritimes, où il s'agit de garder des bateaux pris en otage. Le golfe de Guinée, malgré la polarisation des actions de piraterie et de brigandage au large du delta du Niger, ne dispose pas d'une répartition des forces aisée à déterminer. Les groupes sont multiples, s'affrontent parfois, et font preuve de plus en plus de désunion face au pouvoir central. Le contexte somalien ne fait pas non plus l'objet

120 Entretien avec le Vice-Amiral Xavier Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

une hiérarchie ou un organigramme clair, mais les mécanismes de la piraterie y sont plus facilement lisibles qu'au Nigeria.

Il est donc question de la présence d'un système mafieux au Nigeria. Son extension à d'autres pays est avérée par certains cas isolés, dont la fréquence pourrait s'accélérer à l'avenir face à l'accentuation des tensions sociales dans ces pays. Par ailleurs, le rayon d'action des groupes nigérians a confirmé l'existence de menaces sur les pays voisins. La géomorphologie des littoraux ne permet pas forcément la constitution de bases pour les groupes, mais surtout la question de la souveraineté des pays voisins sur leur littoral se pose aussi pour le développement d'une activité de piraterie depuis leurs côtes. Dans ce sens, les autres pays du golfe de Guinée sont pour l'essentiel souverains sur l'intégralité de leur territoire, dans des contextes de relative stabilité politique. Cette souveraineté des Etats ne permet pas aux groupes de s'implanter pour renouveler fréquemment des attaques, faute de bases à proximité où ils pourraient garder leurs otages par exemple. La dimension géographique explique que les actions de criminalité à terre par des hommes débarquant de vedettes se font rares.
Certains Etats du golfe de Guinée ont récemment pu être perturbés par des mouvements de contestations sociales et politiques, comme le Cameroun. De plus, certains disposent d'échéances politiques incertaines très prochainement, comme le Bénin, la Côte d'Ivoire, ou toujours le Cameroun. Toutefois, ces évènements n'ont pas remis en cause la stabilité politique de ces Etats. Hormis le Nigeria et la péninsule camerounaise de Bakassi, aucun autre Etat n'apparaît menacé par de fortes contestations portant sur sa stabilité ou sa souveraineté. En cas de contrôle du pouvoir par l'ordre en place, et de contrôle sur les côtes, même avec des forces maritimes défaillantes, l'émergence de nouveaux périmètres de piraterie est rendue difficilement envisageable.

L'instabilité générale du golfe de Guinée et de son environnement proche résulte alors de la superposition de divers déséquilibres: les attaques pétrolières à terre et

en mer (Nigeria, Cameroun, Guinée Equatoriale), les conflits territoriaux inter-étatiques (Bakassi, frontières maritimes), des conflits locaux (Côte d'Ivoire)[121], auxquels il convient d'ajouter la mention des menaces terroristes dans la bande sahélienne, et au Nigeria depuis les événements de la fin 2009.

121 François Vreÿ, « Bad order at sea: from the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea », African Security Review, Vol. 18-3, pp. 17-30, Septembre 2009

Partie 3 : La lutte et les moyens de résolution des questions de piraterie

Les Etats côtiers du golfe de Guinée disposent de moyens de lutte face aux activités de piraterie et de brigandage dans le golfe de Guinée. Leurs capacités navales sont les moyens principaux à étudier, auxquelles se joignent les forces spéciales créés par deux pays de la zone (Nigeria, Cameroun). L'insuffisance, ou le manque de résultats, des actions entreprises jusqu'alors par les Etats pousse à s'intéresser à d'autres cadres institutionnels pouvant permettre des opérations efficaces de lutte en mer. Dès que ce cadre devient inter-étatique, les actions ne peuvent se dérouler qu'au-delà des 12 milles nautiques, en haute mer. La construction sous-régionale de l'Afrique a abouti à la constitution de plusieurs organisations sous-régionales, telles que la CEEAC (Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale) et la CEDEAO (Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest) qui nous intéressent ici. Les solutions africaines sont crédibles et demeurent la priorité de toutes les parties. Les acteurs non – africains ayant des intérêts dans la zone sont automatiquement impliqués dans les questions de lutte contre la piraterie. La France, les Etats-Unis, et autres, s'investissent d'ores et déjà dans des projets de coopération bilatérale, couplés à une attention accrue face aux fluctuations de la situation sécuritaire. Leur accompagnement, déjà réalisé ou envisagé, des solutions africaines est à étudier en détail. Enfin, il est pertinent de faire état de la présence de Sociétés de Sécurité Privées (SSP) dans le golfe de Guinée, dont il faudra tenter de préciser les actions ainsi que le rôle potentiel et attendu.

1. Les actions nationales locales

- les capacités navales

Le golfe de Guinée est un théâtre maritime où les activités de piraterie et de brigandage se sont intensifiées ces dernières années. Les attaques des groupes

armés sont nombreuses dans les eaux territoriales, et courantes au-delà des douze milles nautiques. Certaines plateformes des groupes pétroliers sont ainsi situées à 100 milles des côtes, sachant que les groupes ont prouvé leur possibilité d'intervention à cette distance. Les capacités navales des Etats du golfe doivent donc être multiples: surveillance des côtes, capacité de poursuites en mer de pirates, et une certaine autonomie pour patrouiller jusqu'aux plus lointaines plateformes. Cela s'adresse en premier lieu aux Etats les plus concernés (Nigeria avant tout, Cameroun et Guinée Equatoriale ensuite), mais il convient d'y joindre les autres Etats pour prévenir d'une éventuelle extension régionale de ces activités, et d'anticiper les capacités de ces Etats à cette encontre.

Tableau 4 : Les capacités navales des Etats du golfe de Guinée

Etats	*Personnels + Moyenne âge Flotte*	*Patrouilleurs hauturiers 500 t. < 1 500 t.*	*Patrouilleurs côtiers 200 t. < 500 t.*	*Vedettes 50 t. < 200 t.*	*Embarcations < 50 t.*
Côte d'Ivoire	950 h. (75 off.) Flotte: 38 ans		- 1 PB type PR 48 (250 t)	- 2 amphibie (150 t) - 1 Patra class (147,5 t) - 2 remorqueurs (105 t) - 1 amphibie (85 t)	- 5 vedettes (Rodman et Surf)
Ghana	2 100 h. (150 off) Flotte: 41 ans	- 2 ex-baliseurs (1 025 t)	- 2 Lürssen PB 57 (389 t) - 2 Lürssen PB 45 (269 t)		- 1 Inshore (41,25 t)
Togo	250 h. Flotte: 35 ans			- 2 vedettes type Esterel (80 t)	
Bénin	220 h. (30 off.) Flotte: ?			- 2 fabrication chinoise 27 m. (80 t)	

Nigeria	8 000 h. (650 off.) Flotte: 37 ans	- 1 corvette MK 9 (850 t) - 4 baliseurs (1 034 t) - 2 chasseurs de mines (540 t)	- 1 Lürssen 57 (444 t) - 2 Lürssen 57 (444 t) - 3 Combattante III B (430 t) - 2 remorqueurs (310 t)	- 1 Argundu (90 t)	- 15 vedettes (Defender)
Cameroun	1 250 h. Flotte: 30 ans		- 1 PCL type PR 48 (308 t) - 1 PB type PR 48 (250 t)	- 2 amphibie (135 t) - 1 PB (96 t) - 2 vedettes Rodman (63 t)	- 4 vedettes Rodman (12,5 t)
Guinée Equatoriale	120 h. Flotte: 45 ans			- 1 Daphne class (170 t)	- 2 Zhuk class (39 t) - 1 ved. Lantana (33t) - 2 ved. Kalkan
Gabon	600 h. (65 off.) Flotte: 25 ans	- 1 LSM type Champlain (1 336 t)	- 2 P 400 class (446 t)	- 1 Patra class (160 t)	- 6 vedettes (Rodman)
Sao Tomé	X Flotte: ?				- 1 vedette Protecto

122123124

Navires opérationnels Navires douteux ou non opérationnels

Il convient d'ajouter à ce tableau deux navires nigérians: une Frégate type Meko 360 H1 (3 400 tonnes) et un bateau amphibie (1 860 tonnes). Ces vaisseaux disposent d'un tonnage supérieur à ceux retenus pour composer les catégories du tableau. Dans la perspective d'opérations proches des côtes dans le golfe de Guinée, les navires au tonnage de plus de 1 500 tonnes nous ont ainsi paru sortant du cadre opérationnel possible. Afin de calculer la moyenne d'âge, nous avons

122 Commodore Stephen Saunders RN, « Jane's Fighting Ships 2009-2010 » 112th edition. IHS Global Limited 2009, Couldson, Surrey

123 Bernard Prézelin, « Flottes de combat 2008 », Editions Maritimes, 2008

124 Bernard Prézelin, « Flottes de combat 2006 », Editions Maritimes, 2006

retenu l'année de lancement, si elle était disponible, et le cas échéant l'année de mise en service, avec certains cas où le manque d'informations était total. L'ancienneté générale des flottes du golfe n'est pas faussée par ce manque alternatif d'informations. Le calcul s'est effectué en ne prenant en compte que les trois premières catégories, et en laissant de côté la catégorie inférieure à 50 tonnes.

Le panorama proposé par ce tableau démontre de manière assez fidèle les capacités des Etats du golfe en mer. La flotte nigériane est la plus nombreuse, mais cela est relatif si l'on prend en compte la taille et la puissance de cet Etat par rapport à ses voisins, d'autant plus que certains de ses navires semblent non opérationnels. Le Ghana et le Gabon disposent de marines relativement complémentaires et en bon état malgré un faible nombre, et un âge ancien pour le Ghana. L'ancienneté des flottes est un fait commun à tous ces Etats dans des proportions variables. Certaines flottes sont également en mauvais état de fonctionnement, comme la marine ivoirienne, ou plusieurs navires nigérians.

Des patrouilleurs côtiers se destinent à la surveillance des côtes et des eaux territoriales, alors que les patrouilleurs hauturiers peuvent agir dans la Zone Economique Exclusive à proximité des installations offshore. Les patrouilleurs inférieurs à 200 tonnes sont des unités de renfort possible dans la surveillance des côtes. Les vedettes et embarcations rapides détiennent une capacité d'action intéressante dans la mangrove du delta du Niger ou de la péninsule de Bakassi. L'intensification récente des menaces maritimes doit être mise en parallèle avec l'ancienneté de ces marines, et la difficulté pour ces Etats de mettre en place rapidement des plans de renforcement des capacités navales.

Les critiques reviennent fréquemment chez les acteurs occidentaux au sujet des capacités navales des Etats du golfe du Guinée. Ces critiques sont toutefois partagées par les Etats eux-mêmes qui analysent souvent avec pragmatisme leurs

manques et leurs besoins. Lors du « Seapower for Africa Symposium » de Cape Town, en mars 2009, les représentants nigérians et ghanéens ont reconnu le manque de savoir maritime, le besoin en renforcement des capacités, tout en restant attachés à leur souveraineté, et en dénonçant les remises en cause possibles de cette dernière[125].

– le cas de la *Nigerian Navy* (*NN*)

Les capacités navales nigérianes paraissent limitées d'après les propos tenus par l'ancien Chef d'Etat-Major de la Marine nigériane en 2006, qui restent d'actualité: « *we have ships that, if they were young, would have been just superb but the youngest of the ships we have is about 23,24 years old and some of the more active ones are probably closer to 30* [126]». Le Vice-Amiral Ganiyu Adekeye aboutit à la conclusion: « *Now we are faced with problems closer to home: policing of the coast, protection of assets offshore.We don't have an adequate number of ships or types of ship to do that job* [127]».

La situation est amenée à changer. Le plan « Vision 20: 2020 » vise à faire du Nigeria un des vingt pays au PIB le plus fort. La Marine nigériane fait l'objet d'objectifs volontaires dans le cadre de ce plan de développement global comme l'a souligné le Chief of the Naval Staff Annual Conference (CONSAC) en septembre 2009 dans l'Etat d'Akwa Ibom, dans la zone du delta du Niger : « *enhancing Nigerian Navy operations toward realisation of Vision 20: 2020* »[128]. L'ancien président Yar'Adua commentait alors : « *we need a navy with the capacity and capability to contribute to the long-term economic aspirations and*

125 François Vreÿ, « Bad order at sea: from the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea », African Security Review, Vol. 18-3, pp. 17-30, Septembre 2009

126 Segun Adeyemi, « Vice Adm Ganiyu Adekeye, Chief of the Naval staff of Nigeria », Jane's Navy International, juillet/août 2009, p.34

127 Ibid.

128 Mrityunjoy Mazumdar, « Chasing the dream: Nigerian Navy plays catch-up as president seeks top 20 spot », Jane's Navy International, octobre 2009, p.10

the overall development of the nation »[129]. Le Vice-Amiral Ishaya Ibrahim, Chef d'Etat-Major de la Marine nigériane, a révélé les achats de matériels que le plan prévoit: 59 nouveaux vaisseaux, dont une force sous-marine, et 42 hélicoptères. Les ambitions sont donc extrêmement fortes et nouvelles par rapport à la situation actuelle. Cela s'accompagne d'autres objectifs notables: une collaboration accrue entre la *Nigerian Navy (NN)* et les groupes énergétiques, la mise en place d'un agenda régional sur la sécurité dans le golfe de Guinée, et la définition du rôle des Etats-Unis et de l'*Africa Command (AFRICOM)*[130]. Le renouvellement et le développement de sa Marine démontrent bien le degré élevé d'incorporation du fait maritime dans son plan à l'horizon 2020. Le Nigeria a de très nombreux intérêts en mer, des ports de premier ordre en Afrique de l'Ouest (Lagos, Port Harcourt). Cette appropriation des enjeux maritimes est très encourageante alors qu'ils étaient plutôt ignorés ou laissés de côté jusqu'alors. Il faut néanmoins demeurer prudent quant à la réalisation immédiate de ces projets, du fait de l'instabilité gouvernementale récemment observée et des élections présidentielles prévues en 2011. De plus, les capacités de financement du gouvernement semblent complexes, ou limitées par rapport aux acquisitions prévues. Le budget annuel de la *Nigerian Navy* est de 279 millions de dollars, soit 20% du budget de défense[131]. Enfin, il s'agira pour la Marine nigériane de se doter d'un capital humain plus conséquent, car des besoins en personnel compétent se poseront rapidement en cas d'une telle augmentation de la flotte.

– les forces spéciales

La Joint Task Force (JTF) nigériane est une force spéciale interarmes, rassemblant l'armée de terre, la police, la gendarmerie, l'armée de l'air et la Marine. Créer une force spéciale ne constitue d'ordinaire pas une priorité alors que les corps d'armée

129 Ibid.
130 Ibid.
131 Ibid.

traditionnels apparaissent déjà comme déficients[132]. La JTF fut initiée en 2006 pour lutter contre les activités criminelles dans le delta, et la piraterie et le brigandage en mer. Son action a souvent été jugée insuffisante voire inefficace. En premier lieu, cette force est critiquée pour la violence de ses hommes, la corruption et la collusion de certains avec les groupes. La JTF subit régulièrement des pertes humaines face aux pirates, à qui elle en inflige aussi. Le rapport de forces semble davantage s'annuler que pencher en faveur de l'un ou de l'autre. Pourtant, la JTF devrait disposer de moyens supérieurs à ceux des groupes. Elle est commandée par le Général Sarkin Yaki-Bello, de l'armée de terre nigériane.

La Brigade d'Intervention Rapide (BIR) constitue la force spéciale camerounaise aux objectifs identiques que le JTF, sur le territoire et l'espace maritime camerounais. La péninsule de Bakassi se compose de mangrove, à l'image du delta du Niger, rendant obligatoire la combinaison d'une intervention terrestre avec une intervention maritime. La BIR s'est récemment dotée de nouveaux matériels dans ces deux domaines (motos, zodiacs). Elle est commandée par un ancien militaire israélien dépêché par le Président Paul Biya pour engager cette lutte contre les militants et pirates camerounais. La base du BIR se situe près de Limbé, dans la crique de « Man of War »[133].

2. Les solutions sous-régionales

– La zone Delta de la CEEAC

Le 6 mai 2009, quatre Etats du golfe de Guinée (Cameroun, Gabon, Guinée Equatoriale, et Sao Tomé) et membres de la CEEAC ont conclu un accord visant à leur participation commune dans une opération maritime nommée « zone D », dans le cadre de l'organisation sous-régionale. La « zone D » délimite la zone d'action de cette opération, qui forme un triangle allant de Bakassi à Sao Tomé,

132 Entretien avec le Général Bruno Clément-Bollée le 16 avril 2010 à Bordeaux
133 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010

puis finissant au milieu du littoral gabonais. La « zone B » de la CEEAC descend ensuite jusqu'à la frontière angolaise (au large de la moitié sud du Gabon, du Congo Brazzaville, de la RDC et du Cabinda), et la « zone A » porte sur le littoral angolais[134]. Le but de cette initiative est de lutter contre le crime organisé dans le golfe de Guinée, et surtout contre les actes de piraterie et de brigandage. Ce projet s'inscrit totalement dans le concept « d'africanisation » des opérations de sécurité sur le continent africain. L'appropriation africaine de ces opérations est une revendication des différents acteurs de la « zone D ». L'axe sous-régional a été choisi par les Etats du fait de la multiplicité de la localisation des menaces, et de la perspective d'une plus grande efficacité de la lutte avec davantage de moyens physiques. Sous un autre angle, il est possible de dire que les moyens de chaque pays impliqué ici ne seraient pas suffisants en choisissant la voie nationale et non multilatérale. Le Gabon et Sao Tomé n'ont jusqu'alors été victimes d'aucune activité de piraterie ou de brigandage recensée. Leur collaboration relève d'une anticipation des menaces, mais peut être aussi perçue comme un soutien aux pays voisins directement touchés par ces phénomènes.

Les opérations prévues consistent en une collaboration des navires de garde-côtes des quatre Etats, assistés d'avions de patrouilles maritimes leur communiquant des informations. Les moyens concrètement mis en oeuvre ne sont pas connus. D'après le tableau des flottes au début de cette partie 3, les quatre pays en question disposent de moyens complémentaires. Le Gabon est le seul à posséder un patrouilleur de type hauturier, au tonnage de 1 336 tonnes, alors qu'il détient également un patrouilleur de 446 tonnes, contre 308 tonnes pour le principal navire camerounais opérationnel. Les marines équato-guinéenne et gabonaise disposent de patrouilleurs de 170 et 160 tonnes, proches du tonnage des patrouilleurs côtiers. Le Sao Tomé ne peut demeurer que peu impliqué de par la faiblesse de ses capacités. A l'inverse, la dimension de son espace maritime est

[134] CEEAC, « Rôle des organisations régionales dans le maintien de la paix », http://www.operationspaix.net/IMG/pdf/CEEAC-Gen_GARCIA_Presentation_Forum_de_Yaoude.pdf, novembre 2009

très important, et il est donc intéressant qu'il participe à la « zone D » à ce titre. Les quatre pays ont donc cinq navires apparemment en bon état et répondant aux exigences opérationnelles. Ces moyens apparaissent comme suffisants pour mener une opération presque permanente en mer, mais les moyens déployés ne peuvent alors être au maximum que de deux navires. Nous pouvons prendre comme référence la mission Corymbe, qui dispose de quatre navires pour en avoir un continuellement en mer[135]. Cela reste faible par rapport à la zone concernée. Par ailleurs, les moyens de patrouilles maritimes aériennes sont inconnus. Malgré les encouragements suscités par ce projet, il convient d'en rappeler les limites, et d'étudier certaines solutions permettant d'en accroître les moyens physiques et techniques.

Seuls quatre des pays de la CEEAC sont à l'origine et impliqués dans cette initiative. Il s'agit alors de s'interroger sur le réel caractère sous-régional de ce projet. Cela s'apparente probablement plus à une initiative multilatérale à un échelon local qu'à une mise en place sous-régionale, d'après l'usage africain de ce terme[136]. Il convient toutefois de souligner l'avancée notable et concluante que représente la « zone D » dans le paysage maritime du golfe de Guinée. C'est une preuve de la capacité des Etats africains du littoral atlantique à collaborer sur la mer dans un cadre institutionnel.

L'exercice conjoint des pays de la CEEAC en juin 2010 en est une preuve supplémentaire. « Kwanza 2010 » s'inscrit dans la perspective de la montée en puissance de la Force multinationale d'Afrique Centrale[137]. Cet exercice a eu lieu en Angola avec des manœuvres permettant de renforcer la capacité de lutte des pays contre la piraterie maritime, mais aussi contre la criminalité transfrontalière, le grand banditisme et les actes de déstabilisation démocratiques.

---

135 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

136 Entretien avec le Général Bruno Clément-Bollée le 16 avril 2010 à Bordeaux

137 Marcel Lutete, « Accélération de la mise en place de la Force multinationale d'Afrique Centrale », http://www.lepotentiel.com/afficher_article.php?id_edition=&id_article=94486, 8 avril 2010

– L'impasse de la CEDEAO

L'initiative de la CEEAC n'a pas trouvé d'écho chez l'organisation voisine de la CEDEAO. C'est dans ce voisinage que réside une partie du problème. La frontière virtuelle entre les deux organisations sous-régionales est la frontière entre le Cameroun et le Nigeria, soit les deux Etats les plus touchés par la piraterie et le brigandage. L'absence de participation conjointe de ces deux pays à la même organisation sous-régionale est un handicap indéniable. Hormis au niveau continental, par le biais de l'Union Africaine (UA), les deux pays ne peuvent s'accorder que par voie bilatérale, accord déjà rendu complexe par leurs tensions issues du cas de la péninsule de Bakassi.

D'autre part, si la CEEAC a entrepris le projet de « zone D », la CEDEAO reste aux prémices des discours et propositions à ce sujet. Le Nigeria est le moteur et le décideur de l'organisation. Ainsi, la volonté nigériane d'une solution sous-régionale semble très faible pour plusieurs raisons. Il est difficilement concevable que le Nigeria agrée d'un transfert de souveraineté sur ses eaux à ses pays voisins, sous peine d'une baisse de sa légitimité de leadership au sein de la CEDEAO. Au premier abord, le Nigeria ne solliciterait d'ailleurs pas l'aide de ses voisins, dans quel cadre que ce soit, pour la même question de leadership régional[138]. Enfin, il semble impensable de voir le Nigeria laisser d'autres pays interférer dans ses organismes intérieurs, et juger de leur efficacité.

Du point de vue des autres pays de la CEDEAO, l'inquiétude d'une extension de la piraterie pourrait les amener à vouloir s'investir dans la lutte contre ce phénomène, à l'image de la CEEAC et de la « zone D ». La thèse principale consiste à croire l'inverse, à savoir que ces pays se sentent majoritairement en dehors des problèmes de piraterie et de brigandage. Parmi les Etats de la CEDEAO, il faut

138 Entretien avec Etienne Liffran (Paris 8), le 8 avril 2010 à Paris

d'abord retenir les Etats côtiers, puis ceux du golfe de Guinée, comme étant potentiellement menacés. Parmi ces derniers, certains pays n'oseraient pas émettre de propositions d'aide au Nigeria, comme le Bénin et le Togo, qui sont trop dépendants économiquement du Nigeria pour prendre le risque de le froisser. Enfin, le problème n'étant que nigérian pour l'instant dans la zone CEDEAO, il est difficile de mobiliser les synergies régionales pour lutter contre une menace encore lointaine pour beaucoup.

3. Les acteurs extérieurs

– La France dans la zone.

La présence française sur les côtes atlantiques africaines se matérialise depuis 1990 par la mission Corymbe. Cette mission a pour rôle de soutenir toute opération de protection des ressortissants ou des intérêts français dans la zone. Corymbe a agi en 2003, en facilitant l'évacuation de plus de 500 ressortissants français et étrangers, et dans le cadre de l'opération Licorne, avec l'acheminement de forces, l'activité logistique (carburant, vivres), et les évacuations sanitaires. La mission Corymbe a aussi assuré des programmes de formation dans les pays côtiers. Face aux menaces maritimes et terrestres dans le golfe de Guinée étudiées ici, Corymbe ne peut constituer qu'une opération de soutien à d'autres interventions de la France dans la zone, et peut être perçue comme le maximum opérationnel que la France pourrait entreprendre en mer dans la région[139].

La base de Libreville au Gabon constitue l'ancrage militaire régional de la France, à laquelle s'ajoutent Djibouti, le Tchad, et la Réunion sur le continent africain. Ce positionnement est désormais le seul sur le littoral atlantique africain, avec la fermeture de la base de Dakar. Par ailleurs, les relations politiques entre la France et les Etats africains se sont complexifiées. Dans l'ensemble, il est fait état d'un

139 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010

désengagement politique apparent de Paris en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. La modification des accords de défense en est une preuve. Cette nouvelle approche rend alors difficile l'investissement français dans les problématiques sécuritaires évoquées ici. La voie de la coopération est largement exploitée depuis plusieurs années, et devrait être perpétuée. Dans le cas de la lutte contre la piraterie et le brigandage, le renforcement des capacités maritimes des Etats du golfe de Guinée a déjà été mentionné. En parallèle, des programmes de coopération militaire suivent leurs cours dans la zone, dans le même but de renforcement et de soutien. Les Forces Françaises au Gabon (FFG) de la base de Libreville ont ainsi réalisé un exercice conjoint avec l'armée gabonaise de lutte contre la piraterie en décembre 2009[140].

Lors de la visite du Premier Ministre François Fillon en mai 2008, une proposition d'audit a été faite de la marine nigériane, acceptée par le Président Yar'Adua. La mise en place de ce projet n'a toujours pas eu lieu. Une interprétation vise à dire qu'il a été malhabile de proposer un audit d'un organe régalien tel que la Marine, alors qu'il s'agit d'une puissance continentale, ou proclamée comme telle[141]. Ce projet restant lettre morte, il est difficile d'envisager l'aboutissement d'autres programmes de coopération tant que celui-ci ne sera pas officiellement enterré. Pourtant, de nombreuses opportunités de coopération semblent se présenter. Le programme d'équipement de la *Nigerian Navy* risque de rencontrer des obstacles financiers importants, mais aussi de formation de personnels. La France pourrait avoir un rôle à jouer dans ce sens. La coopération militaire française a ainsi créé quinze Ecoles Nationales à Vocation Régionale (ENVR) en Afrique, avec le soutien de partenaires. La première ENVR a été ouverte en 1997, et ce sont depuis 10 700 stagiaires africains et européens qui ont été formés dans ces écoles. Dans ce sens, un projet de création d'un centre d'instruction maritime en Guinée Equatoriale est à l'étude. Il pourrait compléter le réseau des ENVR, et participer à la formation

140 Etat-major des Armées, « Gabon : exercice M'Bira 09 », http://www.defense.gouv.fr/ema/, 8 décembre 2009

141 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010

dans le domaine de la sécurité maritime pour les pays du golfe de Guinée[142]. Les objectifs de développement de la Marine nigériane, comme des autres Marines de la zone, répondent à ce besoin de formation.

Il est régulièrement question de la défense des intérêts américains dans le golfe de Guinée, pour lesquels les Etats-Unis seraient prêts à intervenir. Les intérêts français dans la zone se résument essentiellement avec le groupe Total, premier acteur pétrolier en Afrique. Dans le golfe, Total n'a jamais constitué une cible de premier ordre. La diversification des approvisionnements français, comme de l'activité de Total, ont de plus participé à l'absence de menaces économiques vitales consécutives à la piraterie dans la zone. La situation n'étant pas suffisamment dégradée pour porter atteinte aux intérêts de Total et aux intérêts français, aucune condition d'action ou d'intervention de la Marine française n'a pu être évoquée ou programmée. Dans une perspective d'avenir plus incertain, les connexions dont nous faisons ici mention pourraient être amenées à s'affirmer. Il n'est pas illusoire d'anticiper des relations accrues entre la Marine française et le groupe Total, qui rassemble de nombreux intérêts énergétiques français, en cas de détérioration grave de la situation.

– Les Etats-Unis

Les volontés américaines d'accroître l'approvisionnement énergétique en provenance de l'Afrique visent de fait à augmenter l'exploitation du golfe de Guinée. Les compagnies pétrolières américaines y sont nombreuses (Chevron, Exxon), et sont directement menacées par les activités criminelles et pirates.

Dans son processus de rétablissement de ses relations internationales en 1999, à la fin de la dictature militaire, le Nigeria avait fait l'acquisition de plusieurs bateaux

142 Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, « Les Ecoles Nationales à Vocation Régionale en Afrique subsaharienne. Le soutien de la France aux efforts multilatéraux », Cellule communication de la DCSD, octobre 2009

américains, des vedettes pour l'essentiel (type Defender class)[143]. Tous les pays du golfe de Guinée ont fait l'acquisition de matériels semblables de différentes provenances pour constituer leur Marine (Etats-Unis, France, Chine). Au Nigeria, la relation avec les Etats-Unis semble privilégiée et voulue par les autorités, avec une réelle confiance dans le renforcement des capacités nigérianes par les actions américaines[144].

La croissance des intérêts énergétiques américains en Afrique s'est effectuée dans le contexte post-11 septembre, avec l'objectif d'un rééquilibrage géographique de l'origine des ressources naturelles nécessaires aux Etats-Unis. L'Afrique devrait représenter 25% des approvisionnements en pétrole des Etats-Unis à l'horizon 2015, contre 15% en 2010 (golfe de Guinée, Angola[145], Soudan, Maghreb). La création de l'African Command (AFRICOM), en fonctionnement le 1er octobre 2008, s'est inscrite dans cette voie. Le commandement américain pour le continent africain est cependant localisé en Allemagne, et non en Afrique, faute de pays disposé à accueillir l'AFRICOM sur son sol. Malgré l'intérêt apparent de coopération du Nigeria, par exemple, avec les Etats-Unis, les autorités nigérianes n'accepteraient pas l'engagement total politique et les risques de répercussions terroristes supposés par un tel accord. Par ailleurs, les Etats-Unis auraient construit une station radar à Sao Tomé, sans faire aboutir le projet de base maritime en parallèle[146].

La coopération américaine dans le golfe de Guinée s'illustre avant tout par l'African Partnership Station (APS), initié en 2006, et dont la première mission eut lieu en novembre 2007 avec l'USS Fort McHenry. L'APS est un projet de formation de personnels militaires des marines d'Afrique Centrale et d'Afrique de l'Ouest. Ses

143 Mrityunjoy Mazumdar, « Chasing the dream: Nigerian Navy plays catch-up as president seeks top 20 spot », Jane's Navy International, octobre 2009, p.10

144 Segun Adeyemi, « Vice Adm Ganiyu Adekeye, Chief of the Naval staff of Nigeria », Jane's Navy International, juillet/août 2009, p.34

145 Certaines interprétations géographiques incluent l'Angola dans le golfe de Guinée. Comme précisé au début de l'étude dans les « Eléments de contexte », nous l'en excluons.

146 Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2010, Paris, Editions Technip, pp.58

missions consistent en des séjours de plusieurs semaines dans des ports successifs du littoral atlantique africain, durant lesquels ont lieu les programmes de formation. L'USS Nashville est le navire actuellement engagé dans la zone[147]. L'APS n'a aucune mission de sécurité, il s'agit seulement de formation. Au même titre que Corymbe, l'APS ne peut contribuer à la sécurisation de certaines zones du golfe de Guinée[148]. L'African Partnership Station a été lancé suite à une proposition individuelle, et n'intégrait pas les plans de politique extérieure. Les premières missions connurent quelques difficultés de financement[149].

Les possibilités d'interventions américaines en cas de détérioration de la situation sont à corréler avec les enjeux énergétiques des Etats-Unis dans le golfe de Guinée, les plus forts dans la zone pour un pays étranger. L'existence de ces possibilités provient des capacités américaines, et des mesures de coercition déjà prises dans d'autres pays dans un passé récent. Ces intérêts énergétiques sont forts mais restent en-dessous du niveau de dépendance totale, et donc ne créent pas de situation d'urgence. Les liens militaires tissés par les Etats-Unis dans le golfe servent à maintenir le dialogue et à favoriser une influence américaine sur le long terme. Auquel cas il est difficile d'anticiper une intervention navale américaine[150], sauf dans le cas peu probable de dégradation grave et soudaine du contexte sécuritaire, avec menaces directes pour les intérêts économiques et humains américains.

– Autres acteurs nationaux: UK, Israël, Chine, Italie.

La présence de groupes pétroliers de plusieurs autres nationalités impliquent indirectement d'autres acteurs nationaux: le Royaume-Uni et les Pays-Bas (Shell),

147 African Partnership Station, « About APS », http://www.africapartnershipstation.com
148 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010
149 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010
150 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

l'Italie (ENI, Agip). L'accroissement de la dépendance chinoise dans l'énergie du golfe de Guinée (40 millions de tonnes en 2009 contre 28 millions en 2005), l'action de sa coopération bilatérale, la coopération militaire israélienne (Cameroun...), sont autant de facteurs qui intègrent de nouveaux acteurs à un niveau secondaire. Ces Etats restent pour l'instant moindres en terme d'influence et d'action que les Etats-Unis et la France. Néanmoins, la prise de poids en cours de la Chine risque de bouleverser l'état des lieux à court terme. Tout d'abord, la China National Oil Offshore Corporation (CNOOC) cherche à racheter des parts d'un joint-venture détenu par ExxonMobil et l'Etat nigérian. Ce rachat devrait s'effectuer par le biais de la société nigériane Sunrise, qui représente les intérêts de la CNOOC[151]. De plus, l'entreprise d'Etat chinoise, la CSCEC, a signé en mai 2010 un accord avec la NNPC (Nigerian National Petroleum Corporation) pour la construction de trois raffineries. Elles devraient être localisées à Lagos, à Bayelsa et à Kogi, pour une production proche de 750 000 barils par jour[152]. Il faut rappeler que les quatre raffineries nigérianes ne sont exploitées qu'à 40% de leur capacité. La Chine devient ainsi le premier acteur à se saisir de cette question. La prise d'importance de la Chine dans la région va s'accroître fortement à court terme. Ses actions afin de défendre ses intérêts seront à suivre.

Sans volonté d'omettre ces autres acteurs, dont la Chine, il a semblé prioritaire de traiter la France et les Etats-Unis. A court terme, la Chine sera probablement un acteur tout aussi présent.

– Les SSP/SMP

Le débat entourant les Sociétés de Sécurité Privées (SSP) et les Sociétés Militaires Privées (SMP) est très fort quant à leur légitimité et leurs conditions d'engagement dans le cadre d'opérations terrestres ou maritimes. En mer, la présence de SSP/SMP est régie par le droit du pavillon, soit de la nationalité du navire. Au large

151 Michael Pauron, « Pékin fait monter les enchères au Nigeria », Jeune Afrique n°2580, 20-26 juin 2010, p.70

152 BBC Afrique, « La Chine va construire trois raffineries de pétrole au Nigeria », bbcafrique.com, 7 juillet 2010

de la Somalie, des dérives ont eu lieu, avec des pirates tués par des agents de ces sociétés. Ces incidents ont été tus, mais leur reproduction est possible à l'avenir. La juridiction encadrant ces actes reste à définir et à appliquer.

La position française demeure l'opposition au recours aux SMP. Elle dénonce la contradiction entre les intérêts économiques de ces sociétés, découlant de l'insécurité, et leur rôle de sécurisation d'installations ou de théâtres d'opérations[153]. Du fait de cette opposition, les acteurs français privés et publics ne font pas appel aux SMP dans le golfe de Guinée. Le groupe Total en premier lieu déroge à cette pratique beaucoup plus répandue chez les autres compagnies. Le pétrolier français bénéficie alors de la protection de militaires nigérians évoluant dans l'environnement des activités du groupe, sans qu'il n'y ait cependant de lien contractuel[154].

Les groupes Shell et Chevron ont entretenu des rapports avec l'armée nigériane encore plus poussés, puisque l'un comme l'autre auraient employé ouvertement des militaires en exercice pour la protection de plates-formes. Cela a été le cas sur la plate-forme de Parabe (Chevron) en mai 1998, où des troupes de marine nigérianes réprimèrent des protestations d'employés en faisant deux morts. Dans les années 90, Shell aurait embauché des policiers nigérians dans les ports de Warri et de Port Harcourt pour assurer la surveillance de ses installations[155]. Il est difficile de savoir si ce mode de protection est toujours maintenu actuellement. Ce mode consiste en une SMP déguisée.

Les SSP/SMP n'en sont pas moins bien présentes dans le golfe, et surtout au Nigeria. Le pétrolier américain Chevron travaille avec une SSP britannique, Mars Omega, qui domine le secteur dans le pays avec deux autres sociétés de la même

153 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010
154 Entretien avec Philippe Gelinet, Responsable Sûreté Afrique Subsaharienne Total. 6 avril 2010
155 Marc-Antoine Pérouse de Montclos, « Pétrole et sécurité privée au Nigeria: un complexe multiforme à l'épreuve du « syndrome de Monaco » », Cultures et conflits, Eté 2004

nationalité: Control Risks et ArmorGroup[156]. Aucune SSP n'est à ce jour investie dans la sécurisation d'installations publiques, mais des propositions ont déjà été faites en ce sens par les sociétés américaines Kroll Security International et Military Professional ressources Incorporated (MPRI)[157]. Elles pourraient être renouvelées à l'avenir comme moyen de substitution aux insuffisances des forces nigérianes pour la sécurisation de certaines zones ou installations.

Il est à relever la présence de SSP nigérianes. L'une d'entre elles aurait fait l'acquisition de deux patrouilleurs de 90 tonnes, le « Seal » et le « Seagull », appartenant auparavant à la marine nigériane[158]. Ils seraient du même modèle que le « Argundu » encore en activité. Le « Seagull » aurait d'ailleurs été capturé par le MEND récemment.

156 Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

157 Ibid.

158 Commodore Stephen Saunders RN, « Jane's Fighting Ships 2009-2010 » 112th edition. IHS Global Limited 2009, Couldson, Surrey

Conclusions

D'après les faits développés dans les trois parties précédentes, nous souhaitons émettre plusieurs hypothèses à différentes échelles ayant une dimension prospective concernant la situation sécuritaire dans le golfe de Guinée. A court ou à moyen terme, ces propositions visent à définir le rôle potentiel à venir de chacun des acteurs, locaux comme internationaux.

Hypothèse 1 : Un statu quo local, des tensions régionales

La situation dans le golfe de Guinée relève déjà d'un *statu quo*[159]. L'absence d'évolution notable depuis plusieurs années étaye cette hypothèse, qui devrait se prolonger à court terme. Tous les acteurs concernés par la piraterie et le brigandage dans le golfe se retrouvent actuellement dans une situation inconfortable, voire critique, mais qui reste surmontable pour chacun dans leur cadre d'exercice.

Les Etats côtiers, et surtout le Nigeria, doivent faire face à la présence des ces groupes armés déstabilisateurs sur mer, mais aussi sur terre. Malgré des moyens parfois limités, les Etats disposent indéniablement de capacités de réponse plus fortes que celles qu'ils emploient aujourd'hui. Pour plusieurs raisons, il leur est difficile de les mettre en oeuvre. La corruption de personnels publics nigérians (armée, autorités locales) ou leur collusion avec les groupes rend inefficace une partie des actions déjà entreprises dans le pays. Le gouvernement ne voit pas d'intérêt à accepter une aide étrangère sur son territoire qui dévoilerait les dérives de son appareil institutionnel. En dessous du sommet de l'Etat, le blocage de projets de coopération s'opère également au niveau des autorités locales pour les mêmes raisons. L'opacité générale au Nigeria n'entraîne aucune lisibilité possible depuis

159 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

l'extérieur. Les liens mafieux entre les pirates, les militants, les autorités locales, les anciens militaires, et d'autres, constituent une nébuleuse dont l'éradication semble aussi nécessaire que délicate à réaliser. Aucun organe nigérian existant ne semble en mesure de contrer les pratiques et les relations privilégiées entre les acteurs du delta du Niger, dès lors que la force spéciale (JTF) est elle aussi touchée par la corruption, et infiltrée par des informateurs des groupes.

Une autre interprétation vise à considérer que le Nigeria dispose de plusieurs fronts intérieurs à gérer. Le Nigeria repose sur des équilibres entre les régions (Nord-Sud, pouvoir central – pouvoir local, répartition des revenus). Les affrontements récurrents dans le centre du pays (Etat du Plateau), souvent apparentés à des conflits ethnico - religieux – peut-être sont-ils davantage motivés par des questions foncières – sont considérés comme un phénomène déstabilisateur de premier plan par l'Etat nigérian. Les interventions de l'armée dans ces zones en cas de détérioration démontrent la capacité de réponse immédiate du pouvoir central face à une situation de crise. Les volontés de l'Etat peuvent ainsi être suivies d'actes concrets. Il faut dès lors s'interroger sur les priorités de l'Etat nigérian, voire constater que le delta du Niger n'est pas en tête de liste des cas à résoudre[160]. Il est vrai que des actions ont été entreprises ces dernières années: création du Ministère du delta, programme d'amnistie, projets de hausse de redistribution des revenus, mise en place d'une force spéciale opérationnelle (JTF). L'insuffisance de résultats comme l'absence d'opérations ou de projets d'envergure témoignent de l'érosion de l'espoir de voir l'Etat nigérian s'engager dans la résolution de la crise multiple du delta du Niger. Il n'est pas seulement question de contrer militairement les groupes armés, mais aussi d'apporter des solutions alternatives aux populations locales pour résorber la pauvreté sociale et humaine dans le delta, qui constitue sans nul doute le terreau de la propagation régionale de l'insurrection.

Les autres Etats du golfe de Guinée font face à une situation bien différente du

160 Entretien avec Etienne Liffran (Paris 8), 8 avril 2010

Nigeria. Le Cameroun et la Guinée Equatoriale sont touchés par la piraterie et le brigandage dans une moindre mesure, alors que les Etats restants ne le sont que très peu voire pas du tout. Leur prise en compte dans cette étude s'expliquait par la dimension régionale des enjeux liés à ces activités, et des problématiques localisées en haute mer. Ces Etats disposent en conséquence d'une certaine méfiance vis-à-vis de la piraterie dans la zone, si l'on considère l'initiative de la CEEAC. Il leur faut par ailleurs conserver une attitude diplomatique avec le Nigeria, leader régional, à qui ils ne peuvent proposer de coopération bilatérale ou multilatérale (via la CEDEAO), et contre qui ils ne peuvent s'insurger concernant la gestion de la crise dans le delta du Niger.

Les compagnies pétrolières subissent des pertes économiques conséquentes du fait de l'ensemble des activités des groupes armés: bunkering, sabotage d'installations, kidnappings. Néanmoins, leurs activités restent viables comme le confirme le maintien de leur présence. Diverses mesures ont été prises pour assurer cette présence: analyse de risques, sécurisation des installations terrestres et maritimes. Les sociétés n'en restent pas moins des cibles que les groupes parviennent fréquemment à atteindre. La possibilité que les sociétés participent au système mafieux de ces groupes est régulièrement évoquée, soit le paiement de leur tranquillité relative. Les compagnies pétrolières demeurent présentes et actives dans le golfe de Guinée malgré ces menaces sécuritaires très fortes, contre lesquelles elles tâchent de se prémunir avec des contacts étatiques, et un recours aux SSP/SMP dans certains cas. Leur analyse de risques en vient à anticiper une possible détérioration de la situation. Elle confirme également les tensions présentes et la capacité des compagnies à surmonter leur intensité actuelle.

La stratégie des groupes armés est doublement dictée par une volonté rémunératrice et un militantisme politique. Sans planification d'ensemble de leurs actions, les groupes armés savent le positionnement qu'ils doivent adopter. Un trop grand nombre d'opérations de piraterie et de brigandage en mer, et d'activités

criminelles à terre (kidnapping, sabotage oléoducs), entraîneraient le dépassement des « limites de l'acceptable » aujourd'hui respectées afin de ne pas tuer la poule aux oeufs d'or[161]. La situation actuelle revient à considérer les pertes pour les Etats comme pour les compagnies pétrolières, en précisant qu'elles n'empêchent pas le déroulement des activités d'exploration et de production, bien qu'elles l'affectent. Pour les groupes, il s'agit alors de ne pas dépasser cet état de fait au-delà duquel les acteurs étatiques et privés pourraient mettre en oeuvre des mesures de coercition proportionnelles pour sauvegarder leurs activités.

Chacun des acteurs parvient à maintenir ses intérêts malgré les pertes économiques et humaines. La situation d'ensemble reste ainsi en deçà d'un seuil de conscience collective[162]; ce qui assure une médiatisation limitée aux différentes échelles, et pérennise l'état actuel. Des initiatives futures, sporadiques ou généralisées, pourraient faire franchir ce seuil, provoquant une prise de conscience générale accrue, et donc des mesures correspondantes. Il n'est pas dans l'intérêt des groupes d'emprunter cette voie, sachant qu'ils sont les seuls à pouvoir entraîner cette escalade. Le *statu quo* actuel devrait donc perdurer à court terme. Si aucun élément conjoncturel ne perturbe le rapport de forces, il est difficile de voir une évolution de la situation pour les prochaines années.

Les menaces régionales géopolitiques sont réelles: différents frontaliers, propagation d'activités criminelles par des groupes. Cette incertitude pourrait être couplée avec une volonté d'étendre la zone des attaques de piraterie et de brigandage. Presque tous les pays du golfe sont producteurs de pétrole, à différents niveaux. Alors que l'industrie pétrolière est visée au Nigeria, elle ne l'a pas encore été dans les autres pays. Le modèle d'extension de la piraterie consisterait plus en un phénomène d'insécurité et d'activités criminelles, pouvant toucher l'activité pétrolière. Cette dernière a été la cible première dans le delta du Niger. Elle est donc à l'origine de la piraterie et du brigandage dans la zone, alors que

161 Entretien avec le Colonel Eric Fournier, Etat-Major des Armées, 30 mars 2010
162 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

l'on peut s'interroger sur la place actuelle de ces motivations initiales. Au niveau régional, il est difficile de croire à des revendications politiques visant les compagnies pétrolières. Les cibles seraient alors forcément choisies pour des considérations économiques, ce qui n'exclut pas ces mêmes compagnies. La pauvreté dans la zone pourrait aussi encourager cette extension, sur le modèle de nigérians devenus pirates afin d'améliorer leur niveau de vie.

L'ensemble de ces facteurs reste cependant insuffisant pour croire à une réelle extension d'envergure dans le golfe, avec un climat similaire à celui du delta du Niger. Même si les motivations des populations s'avéraient fortes, bien qu'elles ne soient aujourd'hui pas réunies, il convient de s'arrêter sur les capacités des Etats côtiers à empêcher ce phénomène. Le Nigeria souffre d'un déficit de souveraineté sur la région du delta, la péninsule de Bakassi est une zone rendue très instable, et la Guinée Equatoriale est un Etat morcelé mais conscient des menaces de piraterie qui le concerne (adhésion à la zone D de la CEEAC). Au regard de la situation politique des autres pays du golfe de Guinée, aucun Etat ne semble en déficience de contrôle sur ses côtes, et aucune zone n'est géographiquement adaptée à un hébergement de groupes pirates comme peuvent l'être le delta du Niger ou Bakassi. L'Etat ivoirien n'a toujours pas trouvé d'issue politique, et peut être encore considéré comme instable, mais il dispose d'une forte souveraineté sur ses zones côtières, d'autant plus que le pouvoir en place (contrôlant le sud du pays) ne laisserait pas se créer une instabilité sur les côtes. Enfin, il convient de rappeler que la piraterie d'envergure existant au Nigeria a été favorisée par la présence de plateformes offshore, et de flux maritimes importants. La multiplication des cibles entraîne des difficultés de sécurisation, et donc une hausse des menaces. Ces installations sur mer et ces flux maritimes demeurent nettement inférieurs dans les autres pays du golfe de Guinée. Bien que ces cibles existent, elles deviennent alors plus faciles à sécuriser, et moins « rémunératrices » pour de potentiels groupes armés. En parallèle, les activités criminelles à terre sont rendues complexes par l'existence d'Etats en place,

souverains sur leur territoire entier.

Les tensions régionales risquent de perdurer (Bakassi, ZEE). Seulement, il n'apparaît pas une zone ou un Etat qui rassemble des facteurs favorables à une apparition ou une extension de la piraterie dans le golfe de Guinée, même si certains faits isolés pourront toujours être répertoriés (attaques de banques, vols), et même si des contestations politiques et sociales peuvent encore être à craindre dans certains Etats.

Hypothèse 2: Concurrence et rivalités entre les groupes armés

Alors qu'il nous est permis de penser qu'il n'y aura pas d'extension régionale d'envergure de la piraterie, les groupes font donc face à un « marché » limité. Leur zone d'actions se trouve cloisonnée par des contraintes géographiques. Certaines attaques ont eu lieu très au large, mais leur renouvellement et un agrandissement de la zone de ces attaques exigeraient un nouvel appareil opérationnel comme en Somalie (bateaux – mères). La piraterie et le brigandage dans le golfe de Guinée n'apparaissent pas adaptés pour ce type d'opérations à distance, avec des bateaux en permanence en mer dans une zone assez restreinte.

Des affrontements entre des groupes armés ont déjà eu lieu par le passé. Cela a pu être provoqué par des différents politiques dans les relations avec le pouvoir central, ou par concurrence. C'est ce phénomène de concurrence qui pourrait être amené à s'accentuer. Du fait de la limitation de la zone et des cibles, les groupes armés s'en prennent parfois aux mêmes structures, ou évoluent dans le même espace géographique. Cette proximité peut être source d'alliances pour de grandes opérations, mais aussi de rivalités au quotidien. La quantité de groupes armés connus est à peu près restée stable, mais une recrudescence d'initiatives individuelles ou de groupes inconnus a eu lieu. L'attrait des activités de

piraterie et de brigandage est donc de plus en plus fort pour les populations locales du delta du Niger vivant dans la pauvreté et un environnement dégradé, et dont les ressources de pêche et d'agriculture sont touchées par la production pétrolière. Cette attraction est accrue du fait de la puissance des groupes, qui tiennent tête militairement aux armées en place, et qui n'ont pas fait l'objet d'une volonté suffisamment affirmée d'éradication. Le programme d'amnistie semblait avoir fait diminuer le nombre de militants actifs, mais beaucoup reprennent les armes devant l'insuffisance du programme à terme.

Les conditions sont adéquates pour une hausse du recrutement dans les groupes ou de kidnappings et bunkering individuels. Les affrontements passés furent souvent déclenchés pour des questions de suprématie, notamment par certaines factions du MEND contre des groupes de faible importance. Cette attitude peut être perçue comme une volonté d'affirmation ou de maintien du leadership, mais aussi comme la poursuite de l'intérêt du non dépassement du seuil de conscience collective. Les groupes savent instaurer un climat d'insécurité intense, sans franchir un seuil au-delà duquel les autres acteurs verraient leurs activités irréalisables. Avec une multiplication des groupes, il est à craindre une hausse conjuguée des actions criminelles, menaçant le franchissement de ce seuil. Certains groupes importants comme le MEND n'y ont pas intérêt pour sauvegarder leur activité. Parallèlement au leadership et au seuil maximum d'insécurité, la troisième raison de ces affrontements pourrait être d'explication économique. Dans un marché restreint, la loi de l'offre et de la demande définit la concurrence entre les demandeurs. Ici, l'offre étant limitée et la demande s'accroissant, il est à supposer que les demandeurs soient amenés à s'opposer davantage à l'avenir.

Hypothèse 3 : Quel rôle pour les Etats non africains ?

Nous avons pu voir que de nombreux pays étrangers disposent d'intérêts très forts dans le golfe de Guinée. Les Etats-Unis et la France sont les principaux, puisque les Etats-Unis prévoient d'atteindre le niveau de 25% d'approvisionnements pétroliers depuis l'Afrique, dont le golfe, d'ici 2015, alors que la France y extrait et importe 6 à 7% de son pétrole nécessaire. Pour la France, la multiplicité des zones d'approvisionnement dans le monde ne la met pas gravement en danger dans le golfe de Guinée si la situation venait à se détériorer. Pour les Etats-Unis en revanche, la défense de ses intérêts implique une attention très forte et une capacité de réponse à l'étude. Ces deux pays sont les plus actifs en terme de coopération militaire dans la zone. L'African Partenrship Station (APS) est très médiatisée, alors que Corymbe et les ENVR (Ecole Nationale à Vocation Régionale) sont les preuves de la présence française. Les volontés de coopération des deux pays sont réelles pour assister les Etats côtiers dans leur gestion de la crise sécuritaire. Ces volontés s'inscrivent dans un contexte politique renouvelé dans les relations entre les Etats africains et les pays occidentaux. Il s'agit donc de renforcer les capacités de ces Etats dans leur intérêt, que les pays occidentaux souhaitent aussi faire coïncider avec leurs intérêts dans la zone.

Plusieurs initiatives sont restées lettres mortes, comme l'audit de la marine nigériane par la France. La coopération bilatérale maritime est difficile à instituer avec le Nigeria, puissance régionale et continentale en apparence peu disposée à recevoir une aide extérieure. Le programme très ambitieux de restructuration et de développement de la marine nigériane pourrait être une voie à suivre en matière de coopération bilatérale. Le Nigeria va faire face à des difficultés pour mener à bien ce programme: de financement, d'opérabilité, et de formation. Il est apparent que le Nigeria nécessite des aides extérieures, qui peuvent être multiples devant la force des objectifs avancés. La France serait un partenaire privilégié pour la mise en oeuvre de ce programme. Sur la question de la formation

notamment, la création d'une ENVR à vocation maritime en Guinée Equatoriale pourrait apporter d'importantes compétences à la marine nigériane, avec une proximité géographique. Ces perspectives ne se réaliseront toutefois qu'en cas de volonté avouée du Nigeria de s'ouvrir à de nouveaux partenaires.

La coopération bilatérale française peut s'axer sur le renforcement des capacités maritimes de certains Etats côtiers. Le Gabon et le Ghana disposent de marines en état bien qu'anciennes, mais d'autres pays comme le Bénin et le Togo, mais surtout le Cameroun et la Côte d'Ivoire, pourraient avoir recours à des programmes de coopération navale pour réhabiliter ou restructurer leurs forces. Un renforcement des capacités des Etats voisins du Nigeria pourrait également favoriser les volontés nigérianes de coopération[163].

Les organismes sous-régionaux offrent un autre cadre de coopération prometteur. La CEDEAO, dont fait partie le Nigeria, s'avère être dans une impasse pour des raisons évoquées en Partie 3. Même si le Nigeria adoptait une position favorable à la coopération, il semble illusoire d'anticiper une action sous-régionale plutôt que des programmes bilatéraux avec un partenaire extérieur choisi. La CEEAC constitue un cadre davantage avancé et volontaire pour des opérations de lutte contre la piraterie. Dans ce sens, un soutien opérationnel pourrait être apporté à l'initiative de la zone D, à travers la base française de Libreville au Gabon, ou la future ENVR maritime en Guinée Equatoriale, deux pays impliqués dans la zone D. Cette initiative demeure la première solution sous-régionale mise en avant, et, malgré ses limites, il convient aux pays occidentaux de l'encourager, si possible par la voie de la coopération.

L'arrivée de la Chine comme acteur de premier rang est en train de s'effectuer et risque de modifier la donne. Quelle stratégie la Chine va-t-elle développer ? Les récentes tentatives de rachat de joint-venture pétrolières, la volonté de construire

163 Entretien avec le Vice-Amiral Magne, Etat-Major de la Marine, 1er avril 2010

des raffineries au Nigeria ne sont que des premiers actes. Si cette présence s'accentue, et tout le laisse supposer, la Chine ne devrait pas rester inopérante face aux menaces de piraterie et de brigandage. Quelle coopération la Chine peut-elle mettre en place ? Ses actions de coopération seront à étudier, notamment les contrats de construction d'infrastructures en échange de matières premières ou de ressources énergétiques. Surtout, les marines des Etats du golfe de Guinée consistent parfois en d'anciens navires chinois. Les opportunités et les réalisations de la coopération militaire chinoise dans la zone seront donc à suivre, car cette dernière devrait être active, en corrélation avec les intérêts économiques chinois.

Bibliographie

Rapports officiels:

André Dulait, « Rapport n°369. Sénat. Projet de loi relatif à la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer », Commission des affaires étrangères, de la défense, et des forces armées, 30 mars 2010

CIA World Factbook 2010, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/

Le Cluster Maritime Français, « Poids Economique et social de la France Maritime », 2009-2010

Etat-Major des Armées, « Gabon : exercice M'Bira 09 », http://www.defense.gouv.fr/ema/forces_interarmees/forces_de_presence/gabon/08_12_09_gabon_exercice_m_bira_09, 8 décembre 2009

Actes du colloque : « Economie de la mer. Les 5ème assises de l'économie maritime et du littoral », 1er et 2 décembre 2009

Ministère des Affaires Etrangères et Européennes, « Les Ecoles Nationales à Vocation Régionale en Afrique subsaharienne. Le soutien de la France aux efforts multilatéraux », Cellule communication de la DCSD, octobre 2009

Christian Ménard, « Rapport d'information n° 1670: Pour une réponse globale à la piraterie maritime », Assemblée Nationale, Commission de la Défense, Mai 2009, p.35

Banque Mondiale, « Nigeria: Health, nutrition and population country status

report »

Ministère Français des Affaires Etrangères, « Conseil aux voyageurs : Cameroun », http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseil-aux-voyageurs_909/pays_12191/cameroun_12221/index.html

African Partnership Station, « About APS », http://www.africapartnershipstation.com

Rapports Entreprises privées:

Total, « Environnement et société 2008 », p.12

Total, « Total en 2008 », p.44

Total Nigeria, « Gas monetization, a new phase for Nigeria », p.16

Rapports Organisations internationales et ONGs:

Programme des Nations Unies pour le Développement, « Human development report Nigeria 2008-2009. Achieving growth with equity », novembre 2009

CEEAC, « Rôle des organisations régionales dans le maintien de la paix », http://www.operationspaix.net/IMG/pdf/CEEAC-Gen_GARCIA_Presentation_Forum_de_Yaoude.pdf, novembre 2009

Amnesty International, « Nigeria : Petroleum, pollution and poverty in the Niger Delta », Juin 2009, Londres

International Crisis Group, « Nigeria: seizing the moment in the Niger delta », Africa

Briefing n°60, 30 avril 2009, Abuja/Dakar/Bruxelles

International Crisis Group, « Nigeria: Ogoni land after Shell », Africa Briefin n°54, septembre 2008, Dakar/Abuja/Brussels

International Crisis Group, « Nigeria, ending unrest the Niger Delta », Africa report n°135, décembre 2007

International Crisis Group, « Failed elections, failing state? », Africa report n°126, mai 2007

Human Rights Watch, « The Human Rights impact for local government corruption and mismanagement in Rivers State, Nigeria », Volume 19 N°2, Janvier 2007, p.2

International Crisis Group, « Nigeria's faltering federal experiment », Africa report n°119, octobre 2006

Programme des Nations Unies pour le Développement, « Niger Delta Human Development Report », 2006

Ouvrages spécialisés:

Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2010, Paris, Editions Technip, pp.58

Commodore Stephen Saunders RN, « Jane's Fighting Ships 2009-2010 » 112th edition. IHS Global Limited 2009, Couldson, Surrey

Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », 2008, Paris, Editions Technip, pp.54-55

Bernard Prézelin, « Flottes de combat 2008 », Editions Maritimes, 2008

Bernard Prézelin, « Flottes de combat 2006 », Editions Maritimes, 2006

Articles académiques:

Catherine Yang, « Less blood for oil, Nigeria's fragile amnesty », Harvard International Review winter 2010

Arild Nodland, « Guns, oil, and « cake ». Maritime security in the Gulf of Guinea », Naval war college Newport papers n°35, Ch. 12, pp. 191-206, janvier 2010

Dimieari Von Kemedi, « Fuelling the violence. Non-state armed actors (Milita, Cults, and Gangs) in the Niger Delta », Institute of International Studies, University of Berkeley (California), 2006

Jeremy Ginifer et Olawale Ismail, « Armed violence and poverty in Nigeria », Centre for International Cooperation and Security, Department of Peace Studies, University of Bradford, mars 2005

University of Texas, « Nigeria: linguistic groups », http://www.lib.utexas.edu/maps/africa.html

Articles presse spécialisée:

Marine-marchande.com, « Pas d'accord sur la frontière maritime Guinée Equatoriale - Cameroun », 27 février 2010

Joseph Vincent Ntuda Ebodé, « Francophonie et piraterie maritime dans le golfe de Guinée », Les Cahiers de la Revue Défense Nationale, hors-série janvier 2010, pp.24-36

Stefan Eklof Amirell, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie en Nigeria et en Somalie », Politique Africaine n°116, décembre 2009, pp. 97-118

Mrityunjoy Mazumdar, « Chasing the dream: Nigerian Navy plays catch-up as president seeks top 20 spot », Jane's Navy International, octobre 2009, p.10

François Vreÿ, « Bad order at sea: from the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea », African Security Review, Vol. 18-3, pp. 17-30, Septembre 2009

Donna Nincic, « Maritime piracy in Africa: the humanitarian dimension », African Security Review, Vol. 18-3, pp. 2-16, Septembre 2009

John Gibson, « Maritime security and international law in Africa », African Security Review, Vol. 18-3, Septembre 2009, pp. 60-70

Ankar Smith, « Hornets' nest. Camp 5: Nigeria's strongest militant base », Jane's Intelligence Review, août 2009, pp. 44-47

Segun Adeyemi, « Vice Adm Ganiyu Adekeye, Chief of the Naval staff of Nigeria », Jane's Navy International, juillet/août 2009, p.34

Benjamin Augé, « Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger », Hérodote n°134, pp. 151-174, La découverte, 3ème trimestre 2009

Isaac Terwase Sampson, « Niger Delta militancy and the challenge of criminalising terrorism in Africa », African Security Review, Vol. 18-2, pp. 28-41, juin 2009

Matthew Skinner, « Delta force. Nigerian militant group's aims remain blurred », Jane's Intelligence Review, mai 2009, pp. 20-24.

Honoré Le Leuch, « Le pétrole et le gaz naturel en Afrique: une part croissante dans l'approvisionnement énergétique », Géostratégiques n°25, Académie de Géopolitique de Paris, 2009, pp.27-41

Joseph Vincent Ntuda Ebode, « Géopolitique. Le Cameroun et le Nigeria enterrent la hache de guerre à Bakassi: et après ? », Diplomatie n°35, novembre – décembre 2008, pp. 65-72

Matthew Skinner, « Delta Blues. Nigeria's freelance oil militants », Jane's Intelligence Review, mars 2008, pp 26-29

Jennifer M. Hazen et Jonas Horner, « Small arms, armed violence, and insecurity in Nigeria: the Niger Delta in perspective », Small Arms Survey, Occasional Paper 20, décembre 2007

Marc-Antoine Pérouse de Montclos, « Pétrole et sécurité privée au Nigeria: un complexe multiforme à l'épreuve du « syndrome de Monaco » », Cultures et conflits, Eté 2004

Jean Rieucau, « Bioko (Guinée Equatoriale): un espace insulaire stratégique au

centre du golfe de Guinée », Les Cahiers d'Outre-Mer, avril-septembre 2004

Roitman et Roso, « Guinée Equatoriale: être « offhsore » pour rester « national », Politique Africaine n°81, mars 2001, Paris, pp. 121-142

Articles presse diverse:

BBC Afrique.com, « La Chine va construire trois raffineries de pétrole au Nigeria », 7 juillet 2010

BBC Afrique.com, « Nécrologie : le président Umaru Yar'Adua », 6 mai 2010

Le Monde, « Etats-Unis: une plate-forme pétrolière coule après avoir explosé », www.lemonde.fr, 22 avril 2010

Marcel Lutete, « Accélération de la mise en place de la Force multinationale d'Afrique Centrale », http://www.lepotentiel.com/afficher_article.php?id_edition=&id_article=94486, 8 avril 2010

Jean-Philippe Rémy, « Une nouvelle « guerre du pétrole » menace le Nigeria », Le Monde, 1er avril 2010, p.6

Lefigaro.fr, « Cameroun/Bakassi: 2 marins libérés », 1er avril 2010, http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2010/04/01/97001-201000401FILWWW00591-camerounbakassi-2-marins-liberes.php

Michael Pauron, « Pétrole: les frontières de la discorde », Jeune Afrique, 29 mars 2010

Pierre-Yves Dugua, « Pétrole: Obama veut forer en mer », www.lefigaro.fr, 31 mars 2010

Frédéric Lejeal, « Les pirates et le « coffre-fort » », Jeune Afrique, 23 février 2009

Ernest Sumelong, « Cameroun: 'Limbe Pirates' captured in another bank robbery' », The Postnewsline.com, 24 octobre 2008

Jean-Christophe Servat, « Fièvre pétrolière à Sao Tomé et Principe », Le Monde diplomatique, Octobre 2006

Maps of the world, « Gulf of Guinea », www.mapsof.net/static-maps/jpg/gulf-of-guinea-fr