

## **Piraterie et crimes organisés en mer enjeux sur les trafics portuaires dans le golfe de Guinée, Afrique de l'Ouest**

**N'GUESSAN ATSE ALEXIS BERNARD,**

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny Abidjan-Cocody.

E-mail : atsalex1@yahoo.fr

### **Résumé**

Les océans et les mers sont incontestablement le lieu privilégié pour le développement des échanges ; plus de 90 % du trafic mondial se font par voie maritime. Cette réalité n'est qu'un pan des conséquences des grandes découvertes qui ont marqué le début réel de la mondialisation depuis le XVIIe siècle. Les diverses cargaisons transportées, aussi bien en termes de valeur que de tonnage ont longtemps aiguisé l'appétit de ceux qui sont communément appelés les voleurs des mers ou pirates. Le golfe de Guinée se trouve confronté à ce phénomène qui prend de l'ampleur.

Le présent article dans sa réalisation a fait appel à la collecte de données à travers la presse écrite et des ouvrages dédiés à la question. Nous y avons adjoint des interviews semi-structurées avec des acteurs du milieu maritime et portuaire. Il s'agit d'une contribution pour mieux cerner cette réalité vivante qui a pris pied et affecte les domaines maritimes et portuaires du golfe de Guinée. Une revue de la situation montre que les attaques, les agressions et les vols ont une tendance à la hausse et se propagent au fil du temps dans ladite région. Aussi, les incidences sur les trafics des ports sont-elles réelles, quoiqu'on les minimise. Cette situation suscite la réaction des acteurs institutionnels car la piraterie maritime perturbe les activités économiques dans le golfe de Guinée.

**Mots clés** : mer, pirate, cargaison, région maritime, trafic

### **Abstract**

Oceans and seas are undoubtedly the suitable place for the development of trade; more than 90% of the traffic around the world are made by sea. This reality is just a part of the consequences of major discoveries that have marked the true beginning of globalization since the sixteenth century. The various cargoes carried, both in terms of value and tonnage have for a long time whetted the appetite of those who are commonly called seas robbers or pirates. The gulf of Guinea faced this phenomenon which is growing up.

This paper involves in its realization the collection of data through written press and dedicated works on the question. We have joined semi-structured interview with actors of the maritime and port areas. It is a contribution to have a better understanding concerning that living reality that came to birth and affect the maritime and port areas in gulf of Guinea. A review of the situation shows that the attacks, assaults and thefts increase and spread over time in that region. This raises the reaction of institutional actors as piracy disrupts economic activities in the Gulf of Guinea.

**Keywords** : sea, pirate, cargo, maritime region, traffic

## 1. Introduction

L'histoire de la marine associée à celle des grandes découvertes dans le monde est marquée par des faits multiples. De la naissance de la navigation aux récents développements en matière de construction navale, des techniques rudimentaires aux technologies de pointe en matière de navigation, de la mise en place du tissu des acteurs intervenants dans le milieu maritime et portuaire à la construction de véritables plateformes de négoce, il est question d'un environnement dynamique qui attire du monde et génère d'importantes ressources matérielles, immatérielles et financières.

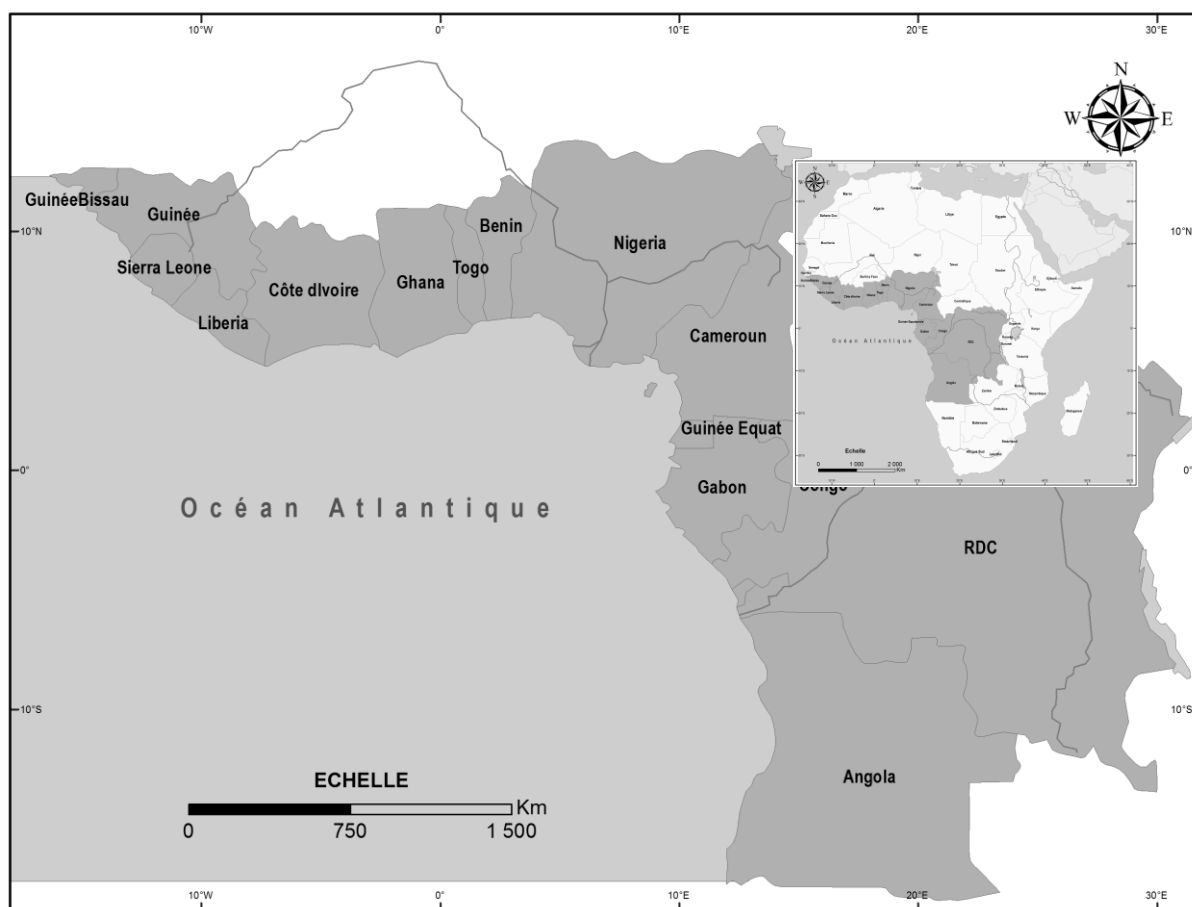
L'histoire de la conquête des mers et des terres à propos des pirates est palpitante, mettant en scène des personnages à l'allure belliqueuse, au langage dur et aux intentions axées sur les vols, pillages de richesses et détournements de navires ; ces personnages sont restés dans la mémoire collective.

Aujourd'hui, l'actualité fait cas d'une « résurrection » des pirates avec des récits similaires à ceux rapportés il y a des siècles : abordage silencieux et en cachette des navires à bord de canaux rapides, prise en otage des équipages, vols, pillages, demande de fortes rançons et parfois même massacre du personnel naviguant. Les régions les plus touchées sont l'Asie du Sud-est (Indonésie, Malaisie) la corne de l'Afrique (Somalie), la façade Atlantique de l'Afrique (golfe de Guinée), pour ne citer que ces quelques pays.

Selon le rapport annuel du Bureau Maritime International (BMI) pour l'année 2012, les indicateurs relatifs à la piraterie traduisent un recul de près d'un tiers des attaques : 297 navires, contre 439 en 2011. C'est la région de la corne de l'Afrique qui enregistre la baisse la plus spectaculaire : 75 navires ont été attaqués en 2012 alors que ce chiffre s'élevait à 237 l'année précédente. Le nombre de bateaux pris en otage a été divisé par deux (14 en 2012 contre 28 en 2011). La situation s'améliore au nord de l'océan Indien, mais elle demeure préoccupante en Afrique de l'Ouest. Le golfe de Guinée a enregistré 58 incidents en 2012, 10 navires et 207 marins ayant été pris en otage dans des circonstances particulièrement violentes. Le Nigeria représente près de la moitié de ces attaques (27 contre 10 en 2011), alors que les attaques se multiplient au large de la Côte d'Ivoire (3 attaques en moins de 5 mois), ou encore du Togo : les attaques se déplacent de l'ouest vers l'est.

Cette situation est préoccupante pour les autorités des différents États, et particulièrement pour les autorités portuaires, dans la mesure où les enjeux sur les trafics sont de taille : détournement des navires, perte de crédibilité des ports, baisse des trafics, etc. La zone qui retient notre intérêt est le golfe de Guinée. Plusieurs découpages sont faits de ladite zone suivants les besoins. Notre approche du golfe de Guinée s'inscrit dans une vision qui englobe l'espace géographique allant de la Guinée Bissau à l'Angola (figure 1).

Figure 1 : Le golfe de Guinée



Source : ArcGis 10, Eudeline 2012

Pour réaliser ce travail, nous avons eu recours à une méthode qui se résume à la collecte des données par diverses techniques et à leur traitement.

## 2. Outils et méthodes

La rédaction de cet article a fait recours à plusieurs sources de données.

- *Les données secondaires* ont été pour l'essentiel collectées dans la presse nationale et internationale, touchant les réalités de la piraterie et des crimes en mer dans le monde et les autres pays de l'Afrique de l'Ouest. Cela s'est fait directement à partir des articles publiés sur les sites internet de ces organes de presse. Nous avons aussi consulté des ouvrages et des mémoires spécialisés sur la question.

- Outil internet : il nous a permis de faire un tour d'horizon sur le sujet, permettant ainsi de recueillir diverses informations. Les sites de l'ISEMAR et MERETMARINE par exemple ont fourni des informations très intéressantes sur la question de la piraterie.

- *Les données primaires* sont issues des entretiens avec les acteurs portuaires et maritimes : chargeurs, représentants d'armateurs, responsables de l'administration portuaire, responsables des affaires maritimes et portuaires. Nous avons aussi interrogé des acteurs clés de structures maritimes régionales telles que l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui nous ont aussi fourni des informations très importantes dans la réalisation de

ce travail. Les données récoltées ont été pour certaines traduites en carte (3) à partir du logiciel Arc Gis 10, dans le souci de rendre plus expressif les résultats des recherches.

### 3. Résultats

Les résultats ont permis de camper le phénomène au plan international et dans le contexte de l'Afrique de l'ouest.

#### 3.1. La piraterie et les crimes en mer dans le monde

La piraterie est « l'acte de brigandage d'individus s'emparant par la violence et à main armée d'un bâtiment et de sa cargaison pour leur propre compte et dans un but de lucre » selon RODIERES. La convention des Nations Unies définit comme piraterie tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

- contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ;
- contre un navire ou aéronef, de personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

La piraterie est aussi 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 un aéronef pirate, d'une part, tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes précités ou commis dans l'intention de les faciliter, d'autre part.

Relativement à la situation en Afrique de l'Ouest, dans la réalité, selon CHRIS TRELAWNY, directeur adjoint de la Division de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI), les activités pratiquées dans les eaux ouest-africaines ne sont pas vraiment de la piraterie telle que définie par les conventions internationales. « La piraterie est définie comme étant pratiquée "dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État", soit au-delà de 12 miles marins de la côte. En deçà de ces 12 miles, il s'agit de vols à main armée à l'encontre des navires. C'est la juridiction qui fait la différence. En vertu du droit international, la piraterie est un crime et les États ont l'obligation d'intervenir. En deçà de 12 miles, cela relève de la compétence de l'État côtier ».

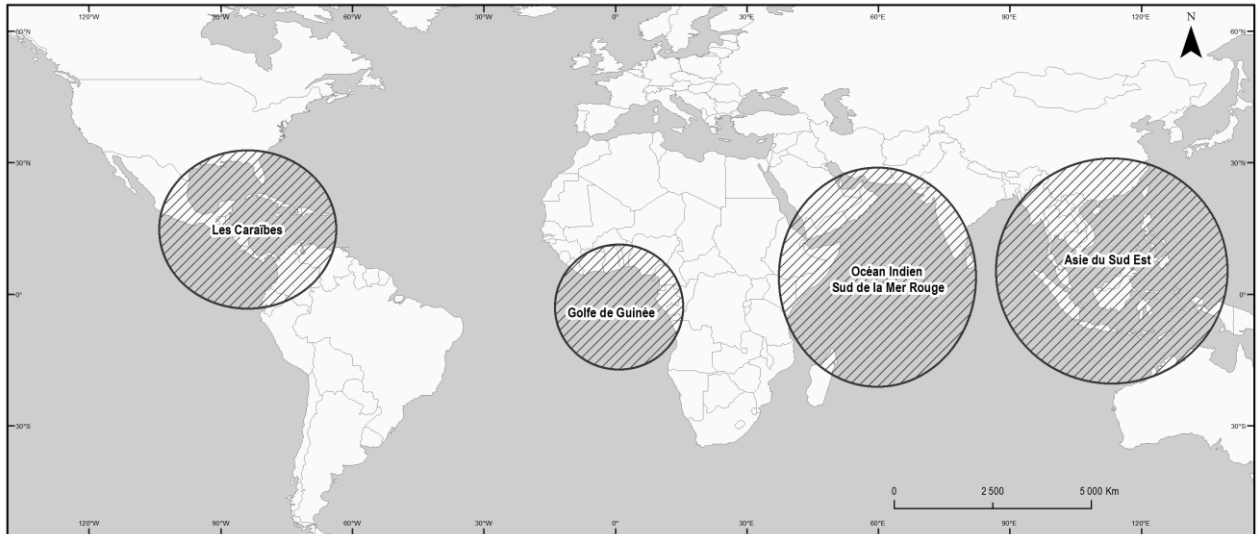
Ces différentes positions tenues mettent en lumière la réalité des faits de piraterie et de crimes en mer. Elles donnent de comprendre les positions des institutions internationales et des États quant aux interventions et actions face à la question de la piraterie.

#### 3.2. Géographie des foyers d'attaque

La géographie des foyers d'attaques des pirates est fonction de certains facteurs tels que la dense circulation des transports maritimes, l'absence de patrouilles effectuant des contrôles, la géographie des sites qui crée un environnement favorable aux pirates en les protégeant et en rendant vulnérables leurs victimes.

Les pirates ont étendu leur zone d'action (figure 2). Aujourd'hui, la « zone à haut risque », telle que définit par le Bureau maritime international (BMI) couvre 45 millions de km<sup>2</sup>. Elle est située au carrefour de routes maritimes vitales pour l'approvisionnement de l'Europe en ressources énergétiques et en marchandises, qui enregistrent un trafic de 25000 navires par an.

Figure 2 : les zones d'attaque des pirates dans le monde



Source : Arc Gis 10, Heudeline, 2012

À l'échelle de la planète, le sous-continent asiatique détient le record des actes de piraterie avec l'Indonésie. Deux faits majeurs donnent de comprendre cette position. D'abord, la proximité du port de Singapour qui assure 90 % des trafics de transbordement régional de marchandises ; ensuite le détroit de Malacca long de 800 km qui est devenu depuis l'émergence des économies asiatiques, le couloir maritime le plus fréquenté de la planète avec plus de 600 navires marchands par jour.

Le golfe persique est aussi une région sérieusement concernée par les attaques des pirates. Cette région dispose à elle seule d'environ deux tiers des réserves planétaires de pétrole et un tiers de celles de gaz. L'augmentation de la consommation énergétique des pays tels que la Chine va incontestablement accroître le trafic de navires entre cette zone et les pays de la zone asiatique.

### 3.3. Situation en Afrique de l'Ouest

Sur la côte ouest-africaine, les pirates sont actifs du Sénégal en Angola, en passant par les côtes de Sierra Leone et du Libéria. Si les techniques utilisées sont diverses, elles restent tout de même relativement primaires. Les pirates qui sévissent dans cette région sont particulièrement violents et le risque est qu'ils étendent leur zone d'opération du Nigéria, là où ils sont actuellement les plus actifs, vers le Bénin et la Côte d'Ivoire. Les gangs les plus violents opèrent sur les côtes nigérianes. Parmi les pays les plus exposés, on compte aussi le Cameroun, le Gabon et le Ghana.

Les attaques des pirates en Afrique de l'Ouest ne sont pas récentes. Plus prononcées au large du Nigéria, elles se sont répandues dans toute la sous-région depuis plus d'une décennie. Cette situation d'attaques généralisées des navires est à mettre au compte du développement du marché parallèle des hydrocarbures, appelé communément marché noir. En clair, l'existence de ces "marchés à carburant" où les produits pétroliers volés sont écoulés, justifie

en partie la montée en puissance des actes de piraterie. Au total, entre 2008 et 2012, ce sont 261 attaques qui ont été enregistrées sur 15 pays (tableau 1).

**Tableau 1 : Attaques des pirates dans le golfe de Guinée entre 2008 et 2012**

	2008	2009	2010	2011	2012	<b>Total</b>
Guinée Bissau	-	1	-	-	-	<b>1</b>
Guinée	-	5	6	5	3	<b>35</b>
Sierra Leone	-	-	-	1	1	<b>2</b>
Libéria	1	-	1	-	-	<b>2</b>
Côte d'Ivoire	3	2	4	1	5	<b>15</b>
Ghana	7	3	-	2	2	<b>14</b>
Togo	1	2	-	6	15	<b>24</b>
Bénin	-	1	-	20	2	<b>24</b>
Nigeria	40	29	19	10	27	<b>125</b>
Cameroun	2	3	5	-	1	<b>11</b>
Guinée Équatoriale	1	-	-	-	-	<b>1</b>
Gabon	-	-	-	-	-	-
Congo	1	-	1	3	4	<b>9</b>
République D. Congo	1	2	3	4	2	<b>12</b>
Angola	2	-	-	1	-	<b>3</b>
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>48</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>62</b>	<b>261</b>

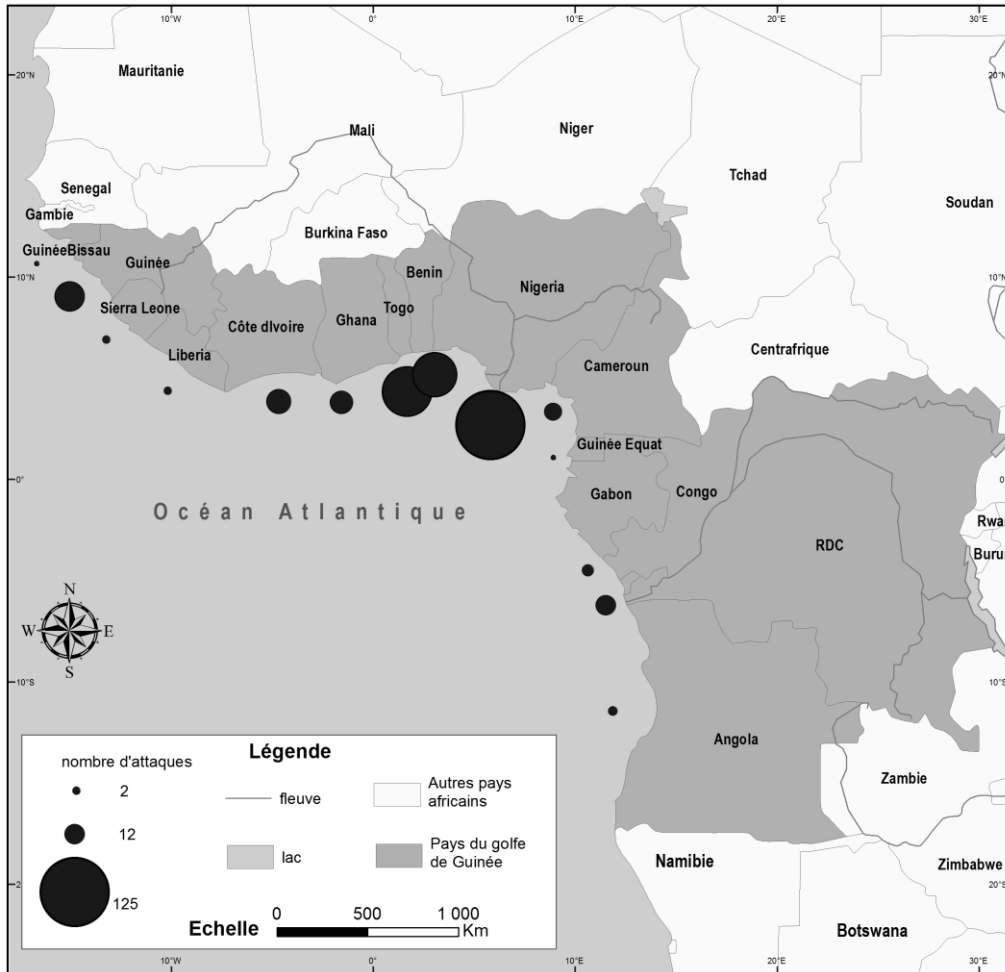
**Source: IMB Piracy and Armed Robbery against ships Report- Annual Report janv-déc. 2012/2011; International Chamber of commerce**

Suivant le tableau 1, le Nigéria est le pays le plus touché par les actes de piraterie avec 125 cas. Viennent ensuite la Guinée (35 cas), le Togo et le Bénin avec respectivement 24 attaques chacun. Les autres pays totalisent des attaques inférieures à 20 : Côte d'Ivoire (15), Ghana (14), la République Démocratique du Congo (12), le Cameroun (11), l'Angola (3), Libéria et Sierra Leone (2) et enfin la Guinée Bissau, la Guinée Équatoriale (1).

L'état des attaques révèle des réalités qu'il importe de mentionner. Deux facteurs clés justifient les attaques : les richesses de la région et le faible niveau d'équipement des États côtiers dans la lutte contre le phénomène. On peut y adjoindre le développement de réseaux mafieux autour de la drogue, des armes et d'autres trafics illicites. Cette situation rend la zone de plus en plus vulnérable et perturbe fortement son économie, surtout celle liée à la mer.

Le golfe de Guinée renferme d'importants gisements de pétrole et de gaz exploités en offshore par des sociétés étrangères : TotalFinaElf, EXXON Mobil, Shell, BP, Chevron Texaco, Agip, qui disposent de permis à durée variable. Les plaques tournantes de ces exploitations vont du Nigéria à l'Angola. Les nombreuses attaques au Nigéria sont le plus souvent attribuées aux groupes locaux armés tels que le MEND dans le delta du Niger, qui réclament des retombées de la manne pétrolière pour les populations. La situation au Bénin peut être élucidée par la proximité avec le Nigéria. Au reste, tout le golfe de Guinée est secoué par ce phénomène qui affecte au quotidien la quiétude économique des États (figure 3).

**Figure 3 : État des attaques des pirates par pays de 2008 à 2012**



Source : ArcMap 10, IBM annual report 2012

### 3.4. Trafics portuaires et piraterie

La question de la piraterie met en présence des "prédateurs" en quête de "proie". Les bandes armées qui sévissent aussi bien en mer que dans les ports sont attirés par des biens divers. La préférence tourne autour des produits de valeur transportés par les navires, sinon des biens divers et même des otages échangés contre des rançons.

#### 3.4.1. Les trafics visés

L'analyse des actes posés par les pirates en mer donne de connaître leurs motivations. Les actions attentées ont pour but de s'emparer des navires et de toute ou une partie de leurs cargaisons. Le trafic le plus convoité est le pétrole, dont il existe un marché noir très lucratif en Afrique de l'Ouest. Dans la plupart des cas de piraterie, les navires sont détournés et vidés de leur cargaison puis relâchés. C'est l'exemple du Tanker « Orfeas » transportant 32 000 tonnes de combustible, ancré dans le port d'Abidjan qui a subitement levé l'ancre dans la nuit du vendredi 5 au samedi 6 octobre 2012, sans ordre ni explication. Un autre exemple, c'est celui du premier navire pirate dans l'histoire de la Côte d'Ivoire, un pétrolier battant pavillon panaméen qui s'apprêtait à décharger 5 000 tonnes de Jet A1 (pétrole lampant) au poste

pétrolier « Petroci soutes ». Le navire a été par la suite localisé dans les eaux au large du Ghana voisin de la Côte d'Ivoire à l'Est, délesté de sa cargaison.

À côté du pétrole, il existe les crimes organisés et la contrebande autour de la drogue (cocaïne), des armes et même des êtres humains dont la sous-région est une plaque tournante. Les pirates s'intéressent aussi aux biens à bord du navire. Dans la plupart des cas, ce sont les effets personnels des membres de l'équipage, le contenu du coffre-fort contenant de quoi payer le personnel naviguant et les frais de port.

### **3.4.2. L'organisation et les modes opératoires**

Les pirates et autres malfaiteurs des mers opèrent en groupuscules par des attaques surprise. Ces individus appartiennent le plus souvent à des gangs internationaux affiliés à des mafias dirigées par des hommes d'affaire puissants. On en compte qui sont rattachés aux groupes terroristes. Ils interviennent en mer, en provenance de leurs bases situées sur la terre ferme, utilisant des embarcations de petite taille et rapide appelées skiff. Ils font aussi usage de pirogue à moteur. Ces petites embarcations sont le plus souvent associées à des navires-mères qui se chargent de les couvrir. Ils sont passés maître dans l'art du camouflage en maquillant leurs embarcations afin de ne pas être reconnus. Ainsi, les bateaux pirates sont "transformés" en bateaux de pêche ou de transport pour échapper aux opérations d'inspection effectuées par les marines nationales, dans les zones où elles sont actives.

Si la prise d'otage est le procédé classique des bandes armées somaliennes, en Afrique de l'Ouest en général, c'est le raid qui a la faveur des pirates. Les bandes armées abordent les navires selon la technique du « Hit and Run ». S'approchant en général la nuit (entre 1h et 3 h du matin) de navires se trouvant au mouillage, les pirates avancent sans bruit jusqu'au navire, montent à l'abordage et en prennent possession. En 20, voire 40 minutes, l'opération est terminée. Ils pillent tout objet de valeur à bord du bateau sans oublier de terroriser l'équipage. Les pirates se dotent d'armes de guerre : AK 47, lance-roquettes, armes de poing, etc.

### **3.4.3. Les incidences**

La piraterie et son corollaire de crimes en mer sont à l'origine de conséquences très graves pour les acteurs intervenant dans le transport et le commerce maritimes. De ce fait, tous les acteurs qui animent ces différentes chaînes économiques souffrent de cette situation. Des armateurs aux commerçants à terre en passant par les chargeurs, les assureurs, les transporteurs, les transitaires, les consignataires, etc. ; en somme, tous les acteurs du milieu maritime et portuaire. Les conséquences sont multiples et s'observent à divers niveaux.

**-Au plan économique.** Le coût de la piraterie est estimé à 7 milliards de dollars en 2011, soit 3465 milliards de FCFA. Il est supporté in fine par les consommateurs. Ce coût intègre plusieurs éléments que sont entre autres la surconsommation de carburant pour les navires, les manques à gagner relatifs aux immobilisations des navires, les primes versées aux équipages pour effectuer les voyages, le montant des assurances, etc.

L'économie sous régionale dans le golfe de Guinée et au-delà, n'est pas en marge de la réalité économique exprimée ci-dessus. Elle se trouve confrontée à une difficulté majeure et bien réelle quant à la question de la piraterie maritime. L'on sait que ces pays riverains de l'océan



Atlantique ont leur commerce extérieur tourné vers la mer. Ainsi, plus de 80 % des échanges de ces pays empruntent la voie maritime. L'économie régionale est donc en passe de connaître une "asphyxie", vue les attaques répétées des navires, vecteurs des échanges, par les pirates.

L'ambassadeur des États-Unis en Côte d'Ivoire, PHILIPPE CARTER III a estimé les pertes au titre des pirateries et vols à main armée, selon le rapport de la Banque Mondiale, à quelque 2 milliards de dollars US, soit 1 000 milliards de FCFA en 2011 en Afrique de l'Ouest. Cette situation menace les échanges commerciaux dans la région car elle touche le secteur des hydrocarbures raffinés et autres marchandises de valeur, cibles privilégiées des voleurs. Le montant des vols et pillages est estimé entre 34 et 101 millions de dollars, soit de 25 à 75 millions d'euros par le BMI. L'insécurité sous-jacente à la piraterie met en mal l'activité des investisseurs dans les secteurs maritimes, ce qui justifie en partie la limitation des investissements.

**-Au niveau des ports de la sous-région.** Les charges additionnels et les déficits sont de mise. On peut citer par exemple les paiements de rançons exigées par les pirates pour la libération des otages et des navires. Il s'agit de fortes sommes d'argent généralement en dollar US, que les propriétaires ou les armateurs doivent verser au risque de perdre les équipages et les navires.

On assiste également à la livraison tardive ou même à la perte des cargaisons, avec leur corollaire de plaintes et poursuites de la part des clients. En effet, les attaques des pirates occasionnent des décalages horaires à l'entrée et à la sortie des navires dans les ports. Une fois que l'alerte aux pirates est donnée, les équipages des autres navires non attaqués en approche dans la zone où a lieu l'attaque, sont en alerte. En pareille situation, l'armateur peut décider soit de dérouter le navire vers une autre destination ou attendre que la situation se normalise, avant que le navire ne poursuive son chemin. Ces situations allongent les délais d'acheminement de plusieurs jours, voire des semaines. Les charges additionnelles pour les opérateurs portuaires et maritimes se déclinent en frais d'acquisition de systèmes de protection, de sécurité et de sûreté, l'augmentation des primes d'assurance à l'image de la « war risk » en cas de conflit armé dans les pays où se trouvent des ports.

Au titre des primes d'assurances touchant le domaine maritime, la situation mérite un regard plus approfondi. Lesdites primes d'assurance sont difficiles à évaluer, dans la mesure où il existe plusieurs marchés avec leur propre appréciation du risque. Par ailleurs, les éventuelles surprimes applicables ne font pas l'objet de publications officielles pour des raisons de concurrence. Elles varient en fonction de l'appréciation du risque proprement dit ainsi qu'en fonction de la situation particulière de chaque armateur. Ainsi, les polices françaises d'assurance pour lesquelles les attaques de piraterie entrent dans le cadre du risque normal, diffèrent des polices britanniques, selon lesquelles la piraterie est assimilée à un risque de guerre.

Ces quelques facteurs mis en commun, on constate que la réalité est difficile pour les ports. Certains ports de la sous-région ont vu leurs trafics réduits, avec la diminution des flux migratoires de marchandises dans l'espace maritime. Par conséquent, les redevances liées aux navires et aux autres prestations diminuent, compte tenu des perturbations des activités

occasionnées par les actes de piraterie. Il faut ajouter à cela la mauvaise réputation du golfe de Guinée auprès des acteurs du commerce maritime mondiale. En effet, selon le rapport du Bureau Maritime International du 18 juin 2013, le golfe de Guinée a dépassé en 2012 les côtes est-africaines en nombre d'attaques : 966 marins y ont subi des attaques, contre 851 aux larges des côtes somaliennes, considérées comme la zone la plus dangereuse jusque-là.

**-Au plan humain.** Globalement, les attaques réalisées avec violence se traduisent souvent par l'assassinat de tout ou une partie de l'équipage. Ainsi, on assiste à des prises d'otages qui tournent souvent au drame. Si ce n'est pas le cas, les détentions se font dans des conditions brutales et éprouvantes ; elles peuvent durer de quelques jours à plusieurs semaines, voire des mois. Cette situation n'est pas sans effets sur le personnel naviguant qui voyage parfois la peur au ventre. Les équipages subissent le stress permanent lié aux attaques des pirates. Tous les risques liés aux voyages à effectuer ont généré des craintes que les marins expriment clairement aux armateurs avant de prendre la mer. Ces derniers n'y sont pas étrangers. Cette situation a généré une prime de voyage versée aux marins en plus de leur paye habituelle. Cette prime s'élève par exemple à 3500 dollars par voyage pour l'armateur CMA CGM, troisième au plan mondial.

**-Au plan de la sécurité et de la sûreté.** Face à la piraterie, les ports subissent des revers. Chaque acte de piraterie qui a lieu dans les environs d'un port ou dans les eaux côtières d'un Etat possédant des ports, éloigne les navires de ce dernier. Les attaques tant redoutées par les navires les amènent par conséquent à éviter les zones jugées à risque. Les ports ne sont donc plus sûrs et voient leurs trafics décroître. Les autorités portuaires sont obligées de prendre des mesures d'urgence pour pallier cette situation afin de maintenir leur niveau de trafic et rassurer les clients du port quant à sa fréquentation. Cela nécessite des investissements conséquents en vue de répondre aux normes de sécurité et de sûreté exigées par le code ISPS.

Pour rappel, le code ISPS (International Ship and Port Security/ Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires) est un code international qui a vu le jour suite aux attentats du World Trade Center aux États-Unis le 11 septembre 2001. Initié par les acteurs du monde maritime, il vise à prendre des dispositions pour éviter que des actes terroristes ne se déroulent sur les navires et dans les ports. Dans le cadre du code ISPS, un plan de sûreté existe, lequel plan est mis en application dans les différents ports ouest-africains. Ce plan qui est confidentiel suppose toutes les mesures de sûreté que l'on doit avoir au quotidien. Trois niveaux de sûreté sont identifiés : le niveau 1 concerne les mesures à prendre lorsque l'activité au port est normale ; le niveau 2 est en rapport avec les mesures à adopter en cas de risque ; le niveau 3 est mis en application en cas de risque imminent.

Les ports du golfe de Guinée, depuis l'avènement de ce concept ont mis tout en œuvre pour obtenir la certification ISPS, vitale pour la survie de leurs activités. Des inspections sont menées régulièrement par les services habilités en vue de garantir l'effectivité des mesures de sécurité et de sûreté. Aussi, des patrouilles conjointes de forces régulières (police, gendarmerie, marine nationale, etc.) et des sociétés spécialisées dans le gardiennage, assurent le dispositif de sécurisation et de sûreté des ports et des opérations qui y ont cours.

## 4. Discussion

### 4.1. Un souci majeur grandissant pour les ports ouest-africains

Aujourd'hui, la piraterie est un phénomène évident ; elle se vit au quotidien dans le milieu maritime et portuaire. Tous les acteurs du milieu, qu'ils soient du personnel sédentaire ou navigant, prestataires de service ou clients, sont concernés par la question.

Cette préoccupation d'ordre mondial inquiète de plus en plus les ports ouest-africains. Voici qu'une région maritime jadis "hors" du champ d'action, donc sans difficultés majeures pour les opérateurs maritimes, revêt subitement de l'intérêt pour les pirates. Les prises d'otages avec demande de rançon dans les riches zones pétrolières du Nigeria, les attaques récentes de navires pétroliers aux larges des côtes ivoiriennes et même au-delà, le montrent clairement.

Ces inquiétudes vont même au-delà des autorités portuaires et touchent les premiers dirigeants des États. C'est le cas du président YAYI BONI du Bénin, interpellant l'Organisation des Nations Unies sur la question de la piraterie qui menace l'économie de son pays. Cette réalité est d'autant plus inquiétante que les formes d'intervention dans la lutte sont diverses et nécessitent des stratégies et moyens multiples. Par exemple, la forme de piraterie rencontrée en Afrique de l'Est n'est pas la même que celle qui sévit en Afrique de l'Ouest. Il va s'en dire que les moyens déployés dans la lutte ne sont pas les mêmes, suivant la zone en présence. Pendant que la première zone citée bénéficie de l'opération navale "Atalante", la seconde en est encore au stade de réflexion. Hormis quelques escales de navires de guerre étrangers tels que le HSV2 Swift de la marine américaine en septembre 2012 au Togo, les actions concrètes sur le terrain tardent. Ce qui laisse le temps aux pirates de continuer à sévir sans être inquiétés.

### 4.2. Quels moyens de dissuasion et de lutte ?

La piraterie maritime met en présence des individus organisés en bandes armées qui attaquent des navires. La menace étant sérieuse avec de profondes incidences, chaque État à son niveau tente de pallier le problème. Cependant, force est de constater l'échec à ce niveau. La faiblesse des forces navales en Afrique de l'Ouest donne de comprendre pourquoi le phénomène y prospère.

Ces forces sont en effet sous-équipées et leurs méthodes ne sont pas vraiment adaptées à la lutte contre la piraterie. Les engins en usage sont généralement des zodiacs, des vedettes de seconde main, en mauvais état, parfois non opérationnelles et inadaptées aux interventions en haute mer. Les quelques bâtiments de guerre aux mains des marins sont vétustes et ont besoin de réparations constantes.

En face, les pirates disposent de moyens sophistiqués et d'engins rapides, généralement des flying boat de type Yamaha équipés de deux moteurs de 75 CV. Ces derniers ont des stratégies d'approche et d'attaque qui leur réussissent quasi régulièrement. On assiste donc à un déséquilibre dans le rapport des forces à l'avantage des pirates.

Il faut regretter aussi le déficit au niveau des moyens de communication utilisés dans la lutte. Le système d'alarme et de communication à la disposition des forces navales est généralement

constitué de radio à haute fréquence VHF (Very High Frequency). La surveillance opérée à partir des systèmes de radar AIS (Automatic Identification System) dans le cadre du code ISPS pour les ports, ne prouve pas toujours son efficacité dans le traitement de la piraterie maritime.

Il convient d'ajouter à cela le manque de coordination véritable entre les unités d'intervention lorsqu'un cas de piraterie est signalé, et la lenteur dans les interventions s'il y a lieu. La voie de développement économique des États ouest-africains passant impérativement par la mer, il serait avantageux que des dispositions idoines soient prises. Les États gagneraient à asseoir une véritable politique commune de lutte contre la piraterie. Cette politique trouverait son efficacité dans la dotation en équipements de pointe de dernière génération pour les forces navales (frégates, patrouilleurs, vedettes, etc.), la mise sur pied d'un centre sous régional de lutte contre la piraterie, l'imposition aux navires fréquentant les ports de la région de prendre à bord des agents de sécurité privé, le démantèlement des bases des réseaux mafieux de piraterie à terre, des sanctions exemplaires aux pirates capturés, etc.

#### **4.3. Une coalition d'envergure pour une lutte efficace**

Au vu de ce qui précède, l'une des alternatives qui s'imposent face à la piraterie montante dans le golfe de Guinée est la mise en place d'une force navale sous-régionale. Cette force réunirait les unités navales des États du golfe de Guinée. Elle procéderait à des patrouilles, aux fins de protéger les côtes et les navires de passage dans les ports de la région. Cette force pourrait être appuyée par les marines militaires des pays développés tels que les États-Unis, La France, la Grande-Bretagne qui sont fortement impliquées dans l'opération dénommée "Atalante".

Cette opération militaire qui est menée par l'Union Européenne depuis le 8 décembre 2008 vise à contribuer à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de brigandage au large des côtes de la Somalie. Ses objectifs se déclinent suivants trois points : fournir une protection aux navires affrétés par le Programme Alimentaire Mondial (PAM) ; protéger les navires marchands ; et recourir aux moyens nécessaires, y compris à l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où ceux-ci s'exercent.

Ce modèle d'opération militaire peut être répété dans le golfe de Guinée. Toutefois, le constat premier qui se dégage est que la zone couverte par l'opération revêt une importance plus que stratégique pour le commerce international empruntant le canal de Suez et la méditerranée. Quand on sait que le golfe de Guinée est pratiquement en marge du commerce maritime mondial, on peut aisément s'interroger sur l'avènement d'une telle organisation pour contrer la piraterie. Mieux, les intérêts des puissances mondiales ne sont pas réellement mis en cause dans cette partie du monde. Les actes de piraterie enregistrés sont des enlèvements sur les plateformes pétrolières dans le delta du Niger avec exigence de paiement de rançon, des détournements de navires vidés de tout ou partie de leur cargaison (navires pétroliers).

Pour autant, des raisons de se mettre ensemble pour contrer la piraterie existent. L'exemple de coopération récente entre le Bénin et le Nigéria face au phénomène de la piraterie est édifiant. Les deux États ont choisi de s'unir, de fusionner leurs forces navales en 2011. Cette initiative

est à étendre aux autres nations de la sous-région pour une action dissuasive, préventive et réactive plus efficace. Par ailleurs, la coopération militaire développée avec les puissances occidentales devrait plus s'accroître sur la question. Des exercices militaires conjoints réunissant les forces navales des différentes parties devraient être multipliés et intensifiés en vue de permettre une meilleure efficacité des troupes sur le terrain.

## Conclusion

La piraterie maritime dans le golfe de Guinée est une réalité avérée. L'actualité quotidienne en fait cas dans les différents pays. Des cas de détournements aux attaques violentes qui se soldent de diverses manières, cette triste réalité marque la vie économique de la sous-région. Ces pays qui s'appuient pour une grande partie sur la mer pour leurs échanges avec l'extérieur subissent les revers de ce phénomène.

Les ports connaissent des fortunes diverses. Avec les attaques, si ce ne sont pas les navires qui sont détournés et les cargaisons pillées, ce sont les marins qui sont pris à parti et malmenés. Ces situations ont des répercussions diverses qui sont entre autres le déroutage et le reroutage des navires, l'augmentation des taux d'assurance et de fret, la baisse des divers trafics, le manque à gagner pour les ports et les opérateurs liés au milieu portuaire et maritime, les perturbations dans l'acheminement du fret, etc.

Bien que le problème soit cerné, et malgré la volonté d'y parer dans les meilleurs délais, on constate une faible action sur le terrain. En dehors de quelques actes isolés de certains États qui s'avèrent insuffisants, il n'existe pas d'actions concertées à l'échelle régionale et même internationale. Même si c'est le cas, elles en sont encore au stade de réflexion pour diverses raisons. Toutefois, eu égard à ce qui se passe dans le golfe d'Aden et aux larges des côtes somaliennes en matière de lutte contre la piraterie, la situation peut connaître une amélioration. Cela requiert des actions concertées et une implication effective des autorités, des acteurs du milieu maritime et portuaire et des partenaires extérieurs au développement.

## Références bibliographiques

- ANTOINE S. C. (2009). *La piraterie maritime au début du XXIème siècle. Panorama, modes opératoires et solutions*. Mémoire de troisième cycle, départ. de recherche sur les menaces criminelles contemporaines ; Institut de criminologie, Univ. Paris II Panthéon-Assas, 136 p.
- BÉATRICE G. (2009). *Pillage et piraterie* ; in Hérodote, revue de géographie et de géopolitique, n°134.
- ÉDOUARD B.-M, FREDERIC L. et EMMANUEL T. (2012). Terrorisme et piraterie ; des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises. *L'Harmattan*, 163 p.
- CHAMBRE DE C. I. et BUREAU M. I. (2010). *Piracy and armed robbery against ships ; Annual report*. 1 January-31 December 2009, January 2010.
- CENTRE D'ACTUALITÉ DE L'ONU (2012). « L'ONU met en garde contre la menace de piraterie dans le golfe de Guinée » ; 27 février 2012.

EUDELINES H. (2012). Contenir la piraterie. Des réponses complexes face à une menace persistante ; *Focus stratégique n°40*, 79p.

EUDELINES H. (2010). « Le terrorisme maritime, une nouvelle forme de guerre », *Outre-mer n°25/26*, juin 2010, p 83-100.

GROUPE AREION (2012). Géopolitique des mers et des océans. Revue *DIPLOMATIE*, août-septembre 2012, 96 p.

NATHALIE B. (2009). *La piraterie maritime moderne*. Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne III, Centre de Droit Maritime et des Transports, 132 p.

OMOAC (2012). *Afrique Maritime*, trimestriel de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, n°001, 48 p.

#### **Quelques références WEB**

<http://www.isemar.com>

<http://www.meretmarine.com>

<http://maliactu.net/securite-dans-le-golfe-de-guinee-enjeu-crucial-pour-le-petrole/>

<http://www.rfi.fr/afrique/20130620-golfe-guinee-actes-piraterie-forte-hausse>.

<http://www.rfi.fr/afrique/20130626-golfe-guinee-dote-organe-regional-lutte-piraterie-cameroun>.