



## Fiche 4.10

Le golfe de Guinée face à la piraterie



# Le golfe de Guinée face à la piraterie

Les richesses pétrolières du golfe de Guinée ont transformé la région en un véritable repère pour pirates. Le nombre d'attaques contre des bateaux transportant du brut s'est multiplié ces dernières années, alimentant l'insécurité dans des pays qui attendent pourtant beaucoup de la manne énergétique pour leur développement.

**S**i la piraterie en Afrique est généralement associée à la côte nord-est du continent, le golfe de Guinée, sur les rives occidentales, est devenu progressivement une zone active pour cette pratique (cf. carte). Elle concentrait ainsi entre 2013 et 2015 le plus grand nombre d'attaques de pirates du continent : alors que dix étaient enregistrées en Somalie, le Nigeria en recensait 63, le Togo neuf, la Côte d'Ivoire huit, selon les dernières données du Bureau maritime international (BMI), diffusées en janvier 2016 (1).

Le nombre d'attaques enregistrées dans la région a augmenté à partir de 2006, principalement au Nigeria, d'où sont originaires la majorité des pirates. Actifs dans le trafic de pétrole, ils ont pénétré dans des zones maritimes jusqu'alors peu investies par les États côtiers. Cette situation a créé un déficit de gouvernance, laissant en suspens des conflits locaux (comme la péninsule de Bakassi entre le Cameroun et le Nigeria), et un terrain favorable au développement de la piraterie tant en haute mer que sur les littoraux (2).

Avec la découverte de substantielles réserves pétrolières et gazières dans les eaux du golfe à partir des années 2000, l'importance géostratégique de la région a cependant changé. L'Union européenne (UE) importait ainsi 13% de son pétrole et 6% de son gaz du golfe de Guinée en 2012. Alors que les exportations d'hydrocarbures rapportent d'importantes devises aux États producteurs, les attaques se sont intensifiées et ont ciblé les tankers pétroliers et gaziers. L'impact économique direct de la piraterie en Afrique de l'Ouest est ainsi estimé entre 674 millions et 939 millions de dollars de pertes en 2012, selon le BMI et la One Earth Future Foundation. Les compagnies doivent assumer des coûts de plus en plus élevés pour travailler dans la région (assurance, dépenses militaires, etc.).

La lutte contre ce phénomène est d'abord passée par des accords militaires bilatéraux avec la France ou les États-Unis. En janvier 2013, l'UE a lancé le programme « Routes maritimes critiques du golfe de Guinée », pour sécuriser le transport. Toutefois, le problème reste une coopération

régionale qui a tardé à se mettre en place : c'est ainsi qu'en 2011, les attaques recensées au Bénin proviennent d'un déplacement des pirates après une période d'intensification des patrouilles dans les eaux nigérianes. Aussi, différentes organisations supranationales du continent (3) ont-elles créé, en septembre 2014, le Centre interrégional de coordination pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Mais la question de la piraterie dans cette région rappelle le problème des disparités sociales qui se sont creusées depuis le démarrage de l'exploitation pétrolière. Ainsi, en 2010, 82,2% des Nigériens vivaient avec moins de 2 dollars par jour, alors que le pays est le premier producteur de pétrole du continent et le douzième mondial avec 2,36 millions de barils par jour en 2014. ●

**N. RESSLER**

## NOTES

- (1) Bureau maritime international, « Piracy and Armed Robbery Against Ships », janvier 2016.
- (2) International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : La nouvelle zone à haut risque*, Rapport Afrique n° 195, 12 décembre 2012.
- (3) Il s'agit de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États d'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée.

