ALOMRA
INTELLIGENCE

POLICY BRIEF

DOSSIER SPECIAL

MENACES DANS LE GOLFE DE GUINEE

Le Mercredi 27 Avril 2022

TABLE DES MATIÈRES

I. Introduction 2

II. Ressources du Golfe de Guinée 3 - 4

III. Ressources et conflits 5

IV. Conflits autour du partage des espaces maritimes 6

V. Terrorisme et piraterie en Haute mer 7

VI. Lutte contre la piraterie par la coopération maritime 8

VII. Présence internationale 9 - 10

VIII. Synthèse de sûreté maritime 11

IX. Domaines de sécurité et gouvernance maritime 12

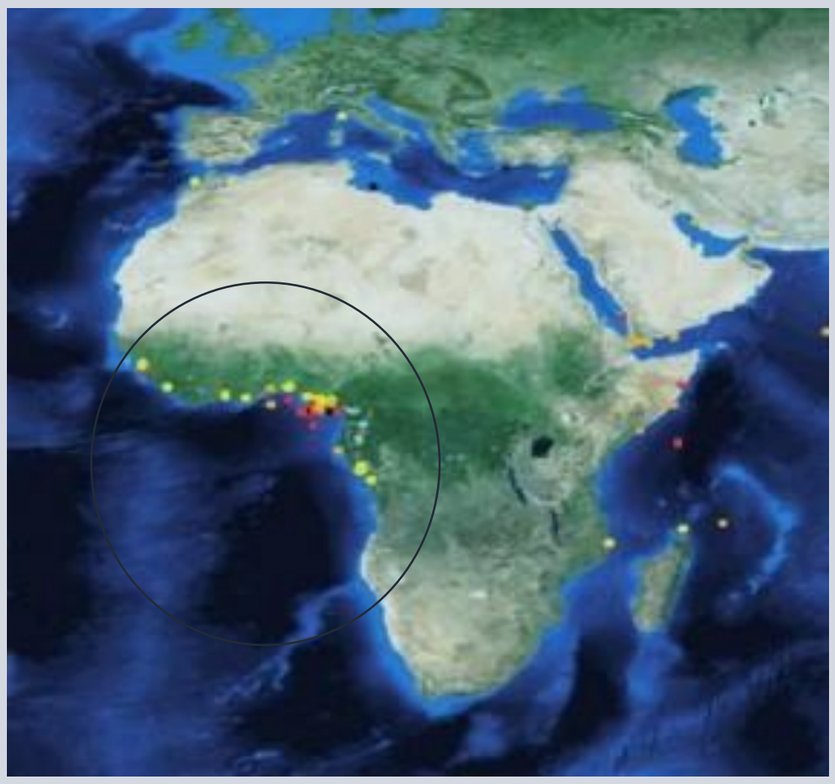
X. Conclusion 13

I. Introduction

Le golfe de Guinée est un grand rentrant décrit par la côte africaine à l'intérieur de la ligne cap des Palmes (Liberia)-cap Lopez (Gabon). Il s'agit d'une partie de l'océan Atlantique qui s'enfonce en coin vers le centre du continent africain.

Le golfe est situé à l'ouest de la partie centrale de l'Afrique et lui donne, un peu au nord de l'Équateur, une longue façade est-ouest balayée par les alizés, la côte de Guinée. Les définitions du golfe de Guinée varient selon les auteurs et les ouvrages. De cette façon, le golfe varie de 475 000 km2 à 2 350 000 km2.

Cette région inclut généralement treize pays : le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, Sao-Tomé-Et-Principe, le Libéria, la Côte d'ivoire, la République du Congo, la République démocratique du Congo et l'Angola. Il voit sa côte rassembler une multitude de métropoles et de villes moyennes qui concentrent 80% de l'activité économique des pays concernés : Libreville, Accra, Abidjan, Lomé, Douala, Lagos, Cotonou, Luanda.



II. Ressources du Golfe de Guinée

Le pétrole, première ressource du golfe de Guinée, fait de celui-ci la première région pétrolière d'Afrique, avec un des plus grands gisements sous-marins connus au monde (4,5 % des réserves mondiales de pétrole).

En 2012, cette réserve permet une production globale de 5 millions de barils par jour, exportée principalement vers les États-Unis, l'Europe, l'Inde, et la Chine.

De l'ouest vers l'est, les pays exploitant de pétrole sont le Ghana, le Nigeria, la Guinée équatoriale, et le Gabon.

Les réserves en pétrole dans le golfe lui permettent d'augmenter sa production et engendrent des flux importants, notamment reliés à l'axe maritime proche du golfe, lui conférant la potentialité de devenir progressivement, malgré les conflits et les pirates, un nouveau centre de gravité énergétique et donc stratégique.

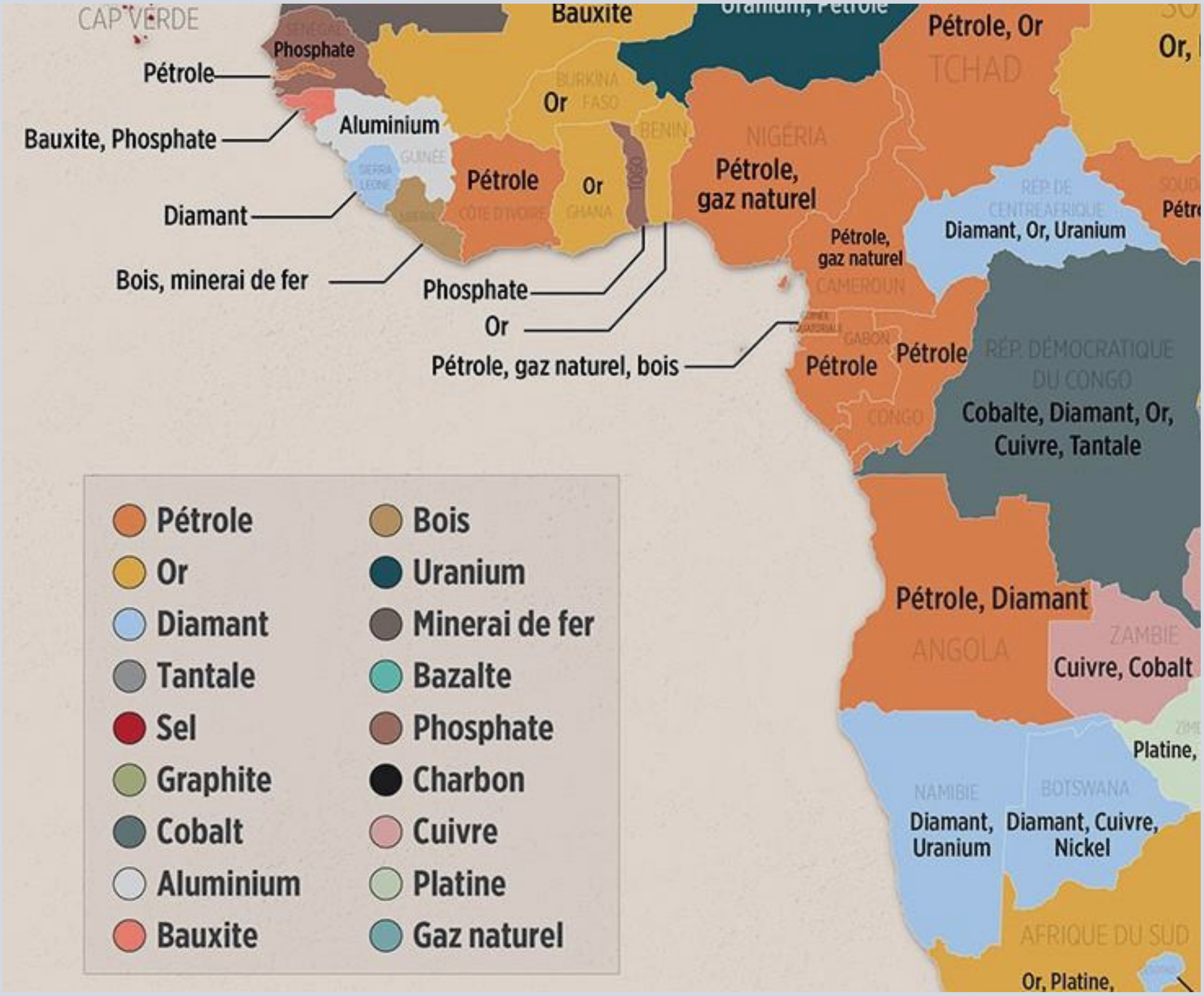
Le gaz est surtout exploité, par ordre d'importance, par le Nigeria, le Ghana et le Gabon. C'est une des ressources les plus présentes et les plus exploitées du golfe.

À lui seul, le Nigeria a produit, en 2008, 35 milliards de m3 ; il exporte essentiellement sa production en Europe du Sud ainsi que dans le reste du golfe.

Le golfe de Guinée possède également des ressources halieutiques estimées à 1 055 000 tonnes de réserve de poisson, et avec une production aux alentours de 600 000 tonnes par an.

Le partage des espaces maritimes est inégal. Certains pays veulent étendre leur espace maritime, ce qui donne lieu à de nombreux conflits et désaccords : comme le sol marin est riche en ressources et notamment en hydrocarbures, des pays se disputent l'appropriation de certaines zones.

Ressources du Golfe de Guinée

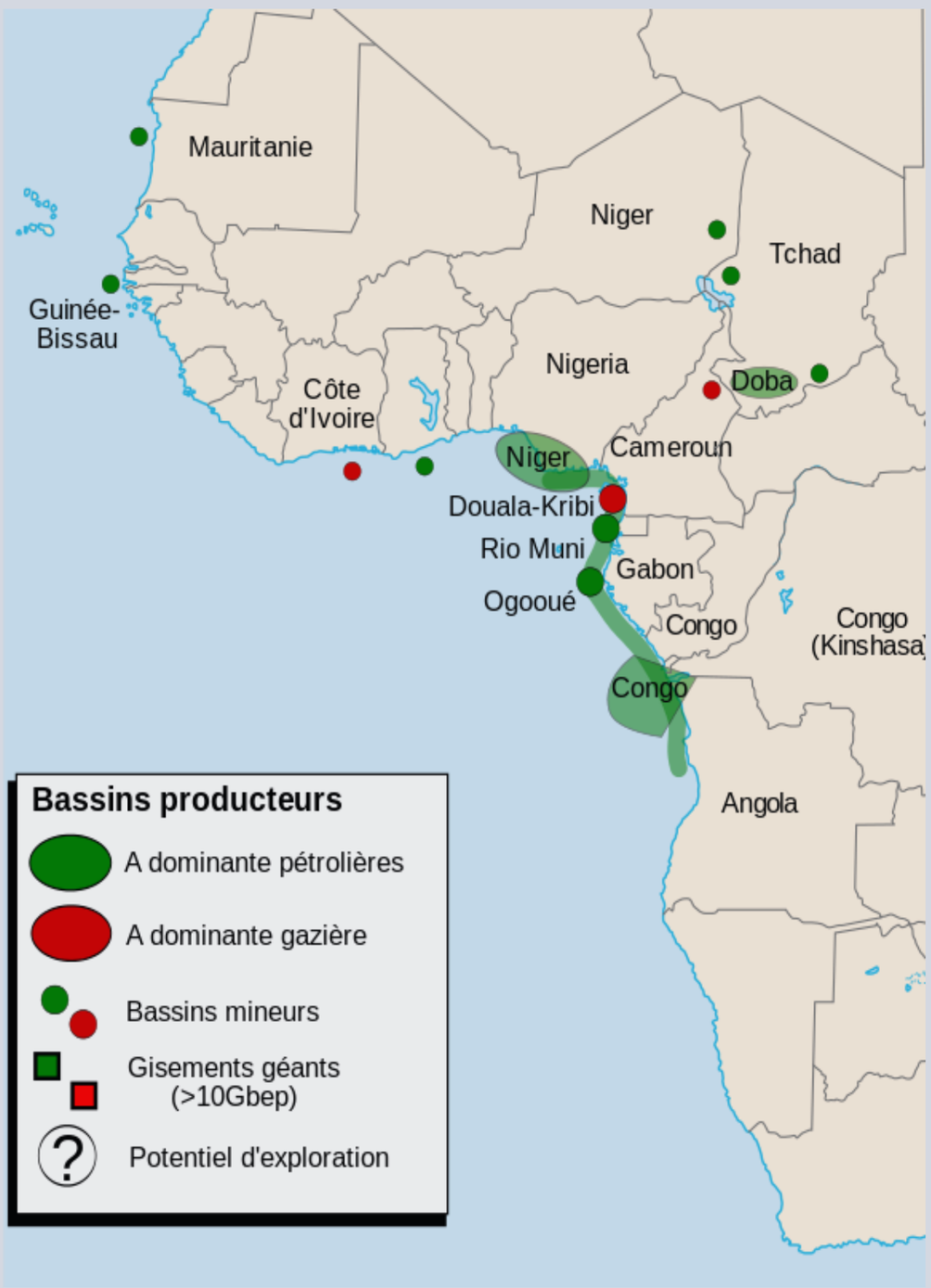


Source : AA 26 juillet 2017 – Les ressource naturelles de l'Afrique

III. Ressources et conflits

IV. Conflits autour du partage des espaces maritimes

Le partage des espaces maritimes est inégal. Certains pays veulent étendre leur espace maritime, ce qui donne lieu à de nombreux conflits et désaccords : comme le sol marin est riche en ressources et notamment en hydrocarbures, des pays se disputent l'appropriation de certaines zones.



Tous les pays du golfe de Guinée producteurs de pétrole veulent agrandir leur zone économique exclusive ce qui entraîne un chevauchement des revendications, d'où la nécessité d'accords entre les États du golfe de Guinée pour canaliser les conflits. De nombreux accords ont été effectivement conclus.

Le golfe de Guinée constitue en outre une des principales zones de risques. La présence d'hydrocarbures entraîne aussi de nombreuses attaques pirates en mer. Ces attaques concernent principalement les mers territoriales d'États producteurs de pétrole comme le Nigeria ou le Cameroun.

En raison d'une augmentation des échanges maritimes (en moyenne plus de 1500 navires – bateaux de pêche, tanker, cargos – passent dans le Golfe tous les jours), on peut observer une hausse significative des attaques pirates.

Les actes de piraterie sont souvent commis par des groupes nigérians, de mieux en mieux organisés. La piraterie maritime cause d'importantes pertes financières, avoisinant les 2 milliards de dollars chaque année. En 2020, un tiers des attaques de piraterie mondiale et plus de 95 % des enlèvements de marins enregistrés se sont produits dans cette région, ce qui en fait la zone maritime la plus dangereuse au monde.

V. Terrorisme et piraterie en Haute mer

Au cours des dernières années, plusieurs pays du golfe de Guinée, voisin du Sahel, ont subi des incidents liés aux activités terroristes.

Une situation qui confirme, selon les Nations unies, « la réalité du déplacement des actes de terrorisme du Sahel vers les pays côtiers ».

Au mois de juillet 2021, le chef du Bureau des Nations unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel (UNOWAS) a interpellé les Nations unies sur le risque d'une « jonction » entre les défis sécuritaires créés par le terrorisme dans le Liptako-Gourma (région frontalière entre le Burkina Faso, le Mali et le Niger) et dans le bassin du Lac Tchad, et la criminalité le long des côtes du golfe de Guinée.

Le Bénin et le Togo ont essuyé, à la fin de l'année 2021, des attaques terroristes depuis leurs frontières communes avec le Burkina Faso, ce qui a constitué la principale menace quant à un éventuel transfert des groupes armés de leurs activités, depuis la région du Sahel, au climat sec, vers les pays du Golfe de Guinée qui ont un climat humide et des forêts denses.

Aux menaces de la piraterie et du terrorisme s'ajoutent les trafics illicites (d'armes, d'êtres humains et de drogues).

La sécurité maritime est capitale pour le transport et donc pour le commerce régional et international du Golfe de Guinée.

VI. Lutte contre la piraterie par la coopération maritime

Elle constitue une source de préoccupation majeure non seulement pour les pays de la région, mais également pour la communauté internationale.

On note qu'au niveau du golfe de Guinée, la coopération régionale est rendue complexe par les tensions entres Etas riverains.

C'est pourquoi les pays de la sous-région et la communauté internationale se mobilisent pour développer une stratégie régionale afin de mieux lutter contre la piraterie, le terrorisme et les activités illégales dans le golfe de Guinée en améliorant la coopération maritime et le partage d'informations.

En 2010, alors que tous les regards étaient tournés vers le large de la Somalie, le Bénin a tiré la sonnette d'alarme en demandant l'appui de la communauté internationale contre la multiplication des actes de piraterie et de brigandage autour du delta du Niger qui étouffait petit à petit le trafic commercial.

Face au vide sécuritaire et au développement rapide de la criminalité maritime transnationale, risquant à terme de menacer la stabilité de l'ensemble de la zone, l'ONU a adopté, en 2011 et en 2012, deux résolutions appelant à la coopération et au renforcement des capacités de surveillance, d'intervention et de répression des États du golfe de Guinée.

VII. Présence internationale

GOLFE DE GUINÉE - UNE SÉCURISATION CONCERTÉE

Présence internationale

Au niveau de l'Union européenne (UE), la lutte contre la piraterie maritime est l'un des champs d'action dans cette région de l'Afrique, au vu de la montée croissante de l'activité de piraterie.

En 1990, la Marine nationale française a déployé la Mission Corymbe, un dispositif naval visant à assurer la présence permanente d'un bâtiment, au moins, dans le golfe de Guinée et au large des côtes d'Afrique de l'Ouest.

Le Centre interrégional de coordination (CIC) sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée a été fondé en 2016 au Cameroun.

En mars 2021, les USA, le Royaume -Uni, la France, l'Italie et le Nigeria ont organisé des exercices militaires conjoints.

En octobre de la même année, un dispositif de présence maritime coordonnée, réunissant la France et l'Italie a été installé pour la première fois dans le golfe.

On note qu'au cours des derniers mois, les eaux du golfe de Guinée sont inhabituellement calmes.

Les alertes de la cellule franco-britannique MDAT-GoG (Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea) se font plus rares et les rapports d'incidents diffusés par les sociétés spécialisées en sécurité maritime ont pratiquement disparu.

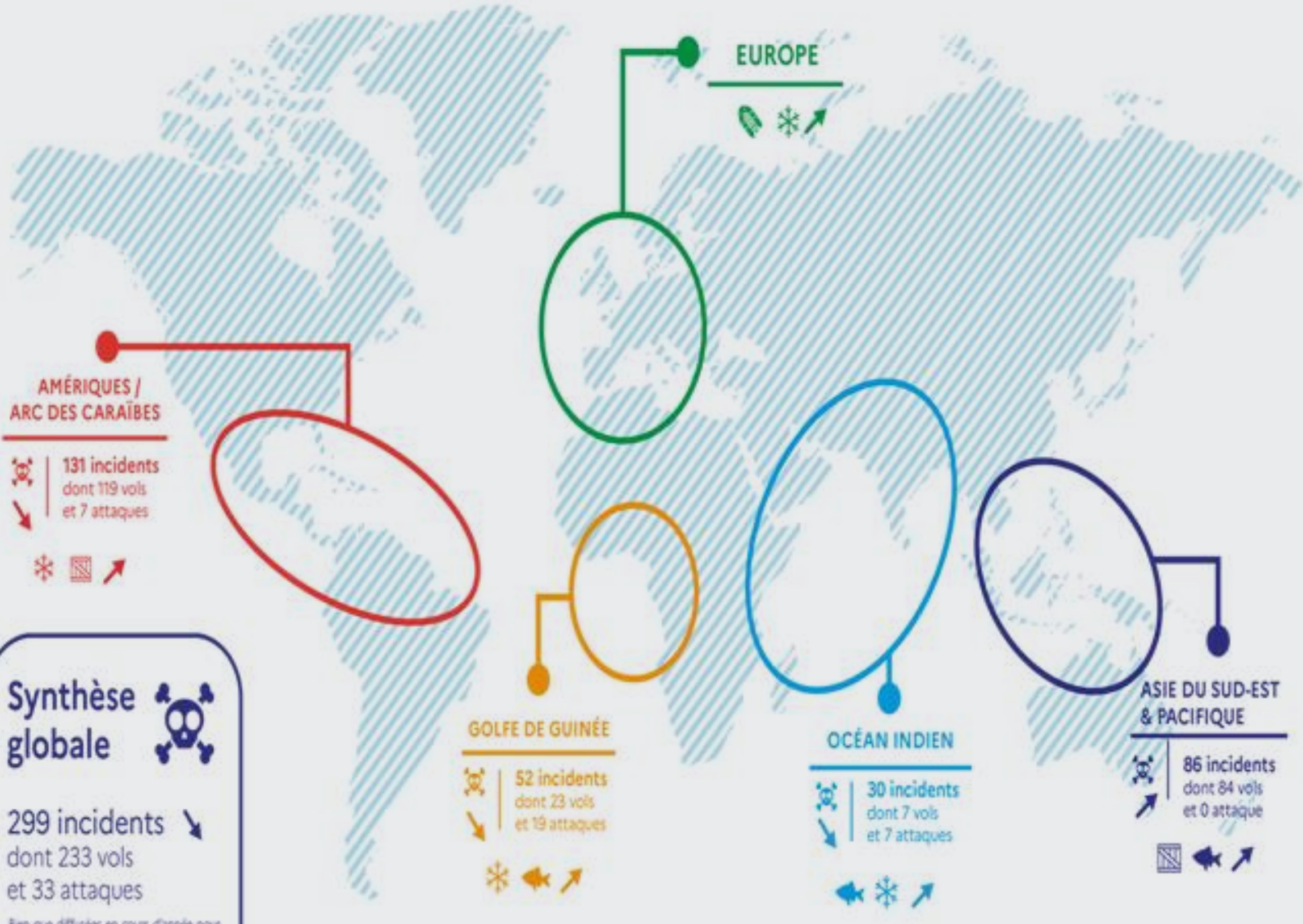
En janvier 2022, le rapport annuel du Mica Center de Brest (qui abrite le MDAT-GoG) pointait le nombre « exceptionnellement bas » d'événements survenus dans la zone en 2021, avec 52 événements (dont 19 attaques) concernant le golfe de Guinée, contre 115 en 2020.

VIII. Synthèse de sûreté maritime

SYNTHÈSE DE SÛRETÉ MARITIME

L'année 2021 est marquée par une baisse notable du nombre global d'actes de piraterie et de brigandage. Cette diminution est particulièrement marquée dans le golfe de Guinée.

Cependant, chaque zone fait face à une recrudescence d'autres facteurs d'insécurité maritime tels que les trafics de drogue, les phénomènes migratoires et la pêche illicite.



Source : Bilan annuel 2021 du MICA Center

IX. Domaines de sécurité et de gouvernance maritime

PRINCIPAUX RÉSULTATS PAR DOMAINE :

Ce rapport se focalise sur neuf domaines qui présentent chacun une différente facette de la sécurité et de la gouvernance maritimes. L'analyse de tous ces domaines nous permet de mieux comprendre comment ils sont liés et leur impact sur la sécurité maritime de toute la région.

L'ÉCONOMIE BLEUE

Les filières de l'économie bleue comme **LA PÊCHE, LES HYDROCARBURES EN MER, LE TRANSPORT ET LA NAVIGATION MARITIMES** ainsi que le tourisme côtier apportent une impulsion au développement économique durable.

Toutefois, les pratiques de pêche non viables, les dommages environnementaux et la présence des acteurs non étatiques violents constituent une sérieuse menace à la réalisation du projet de la région sur l'économie bleue durable.

LE COMMERCE ILLICITE

Compte tenu de la porosité des frontières maritimes, le commerce illicite des marchandises autorisées comme le carburant, le poisson, le riz et le tabac permet aux riverains et aux populations des zones enclavées de subvenir à leurs besoins.

La région du Golfe de Guinée est **À LA FOIS UN POINT DE TRANSIT MAIS AUSSI UNE SOURCE DU TRAFIC ILLICITE DES STUPÉFIANTS**, des écailles de pangolins, de l'ivoire et du commerce illicite du bois de rose en voie de disparition. Si ce commerce continue sans répit, ces espèces menacées d'extinction risquent de disparaître.

L'ÉTAT DE DROIT

La corruption observée dans les ports entrave le transport maritime, principal moteur du développement de l'économie bleue.

L'EXCLUSION ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE MARGINALISE LES POPULATIONS RIVERAINES qui se sentent lésées et obligées de mener des activités maritimes illicites pour survivre. Le manque de procédures judiciaires compétentes et la faiblesse de l'état de droit compromettent les succès enregistrés grâce à l'amélioration de la coopération et du contrôle maritimes.

LE BIEN-ÊTRE DES POPULATIONS RIVERAINES

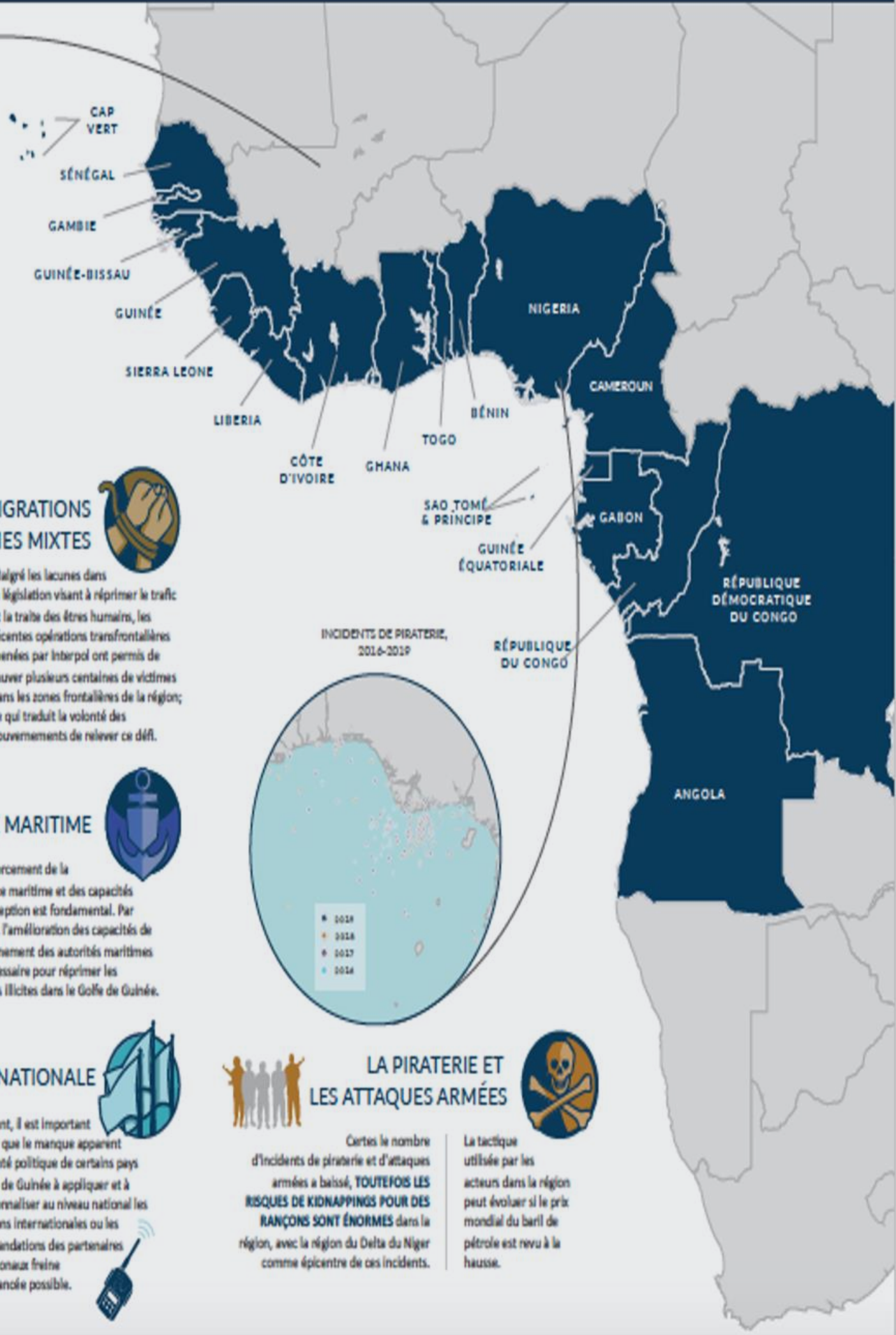
Les conséquences en matière de sécurité sont évidentes lorsque les gouvernements privilégient la croissance économique au détriment de la protection de l'environnement et du bien-être des populations riveraines.

LA PAUVRETÉ DES RIVERAINS CONSTITUE LE PRINCIPAL LEVIER DE L'ACTIVITÉ MARITIME ILLICITE; raison pour laquelle les efforts du gouvernement visant à faire respecter les lois maritimes doivent être en symbiose avec le développement inclusif et équilibré de ces riverains pour briser le cycle.

LA PÊCHE

La lutte contre la pollution marine et **L'ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DE GESTION CONTRAIGNANT POUR LA PÊCHE EST NÉCESSAIRE** à la durabilité à long terme des activités halieutiques dans la région.

Les pays du Golfe de Guinée, de concert avec les acteurs régionaux, ont répondu à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée par plusieurs initiatives conjointes. Certes ces pays autorisent la pêche de certaines espèces halieutiques, cependant la surexploitation des ressources halieutiques, plus particulièrement en Afrique de l'Ouest, menace gravement les écosystèmes marins locaux.



LES MIGRATIONS MARITIMES MIXTES

LES DÉPLACEMENTS DES POPULATIONS DANS LA RÉGION SONT PLUS SYSTÉMATIQUES QUE LES FLUX MIGRATOIRES VERS D'AUTRES PARTIES DU GLOBE étant donné que les migrants sont souvent à la recherche des opportunités économiques dans des pays producteurs de pétrole de la région.

Malgré les lacunes dans la législation visant à réprimer le trafic et la traite des êtres humains, les récentes opérations transfrontalières menées par Interpol ont permis de sauver plusieurs centaines de victimes dans les zones frontalières de la région; ce qui traduit la volonté des gouvernements de relever ce défi.

LE CONTRÔLE MARITIME

Généralement, les faibles allocations budgétaires de la région **PRIVILÉGIENT LA SÉCURITÉ TERRESTRE AU DÉTRIMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME,** c'est pourquoi les garde-côtes et les marines sont moins bien équipées.

Le renforcement de la présence maritime et des capacités d'interception est fondamental. Par ailleurs, l'amélioration des capacités de renseignement des autorités maritimes est nécessaire pour réprimer les activités illicites dans le Golfe de Guinée.

LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

LE CODE DE CONDUITE RÉGIONAL DE YAOUNDÉ S'EST AVÉRÉ TRÈS PROMETTEUR EN CE QUI CONCERNE LE RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION ET DE LA SÉCURITÉ dans le Golfe de Guinée. En effet, il a donné lieu à la création d'une structure permanente de coopération régionale.

Cependant, il est important de noter que le manque apparent de volonté politique de certains pays du Golfe de Guinée à appliquer et à institutionnaliser au niveau national les résolutions internationales ou les recommandations des partenaires internationaux freine toute avancée possible.

LA PIRATERIE ET LES ATTAQUES ARMÉES

Certes le nombre d'incidents de piraterie et d'attaques armées a baissé, **TOUTEFOIS LES RISQUES DE KIDNAPPINGS POUR DES RANÇONS SONT ÉNORMES** dans la région, avec la région du Delta du Niger comme épicentre de ces incidents.

La tactique utilisée par les acteurs dans la région peut évoluer si le prix mondial du baril de pétrole est revu à la hausse.

[Source: StableSeas report] Le rapport Stable Seas : Golfe de Guinée explore les liens entre les thèmes de la gouvernance maritime et les défis de sécurité, en s'appuyant sur des entretiens menés avec des experts et des praticiens dans sept pays de la région. L'insécurité maritime menace la stabilité des communautés côtières ainsi que de leurs voisins de l'hinterland et met en danger le développement durable de la région.

X. Conclusion

Le nombre d'enlèvements a, lui, été diminué par deux, passant de 142 en 2020, à 71, en 2021.

Cette évolution s'explique par un faisceau de facteurs locaux, régionaux et internationaux : meilleure application des « Best Management Practices West Africa » par les équipages, mobilisation de bâtiments militaires hauturiers, montée en puissance des marines locales, meilleure sécurisation des ports et mouillages, ou encore volontarisme de certains gouvernements qui ont mis en place des législations anti-piraterie.

On mentionne en particulier les efforts menés par le Nigeria depuis un an pour lutter contre les groupes de pirates qui ont pour base arrière les méandres du delta du Niger.

Enfin, on rappelle la présence accrue des marines étrangères, qui viennent renforcer celle de la France, active depuis 30 ans dans la zone à travers l'opération Corymbe.

Le golfe de Guinée est une zone importante pour la biodiversité. Il est surtout une région richement pétrolifère. Les eaux du golfe de Guinée abritent de nombreuses ressources : pétrole, gaz, ressources halieutiques.

ALOMRA
INTELLIGENCE

FILIALE D'ALOMRA GROUP INTERNATIONAL

48, rue Ifrane , ClL - 20200 Casablanca - Maroc

Tél : +212 522 366 479 / +212 522 362 882

publication@alomragroup.com

www.alomragroup.com