

### LES PIRATES DU GOLFE DE GUINEE

**Le 3 février, le tanker luxembourgeois *Gascogne* est capturé dans le golfe de Guinée. Cette prise dans les eaux africaines est symptomatique d'une insécurité en pleine expansion dans la région. Familiers du siphonage de brut et du trafic d'hydrocarbures, les pirates d'Afrique de l'Ouest ont un mode opératoire bien différent de leurs homologues somaliens. La menace n'en demeure pas moins grande tant la stabilité du golfe de Guinée impacte notre économie et notre sécurité.**

#### LE GOLFE DE GUINEE, ELDORADO SOUS TENSION

Espace maritime s'étendant de la Côte d'Ivoire au Gabon, le golfe de Guinée est un *hub* de flux commerciaux en provenance ou en direction de l'Europe, des États-Unis et de l'Asie. Artère majeure des échanges d'hydrocarbures et de gaz, il jouxte tous les grands pays producteurs de l'Afrique de l'Ouest. En 2011, 24,3% des approvisionnements pétroliers français provenaient de la région, ainsi que l'uranium nigérien nécessaire au fonctionnement de nos centrales nucléaires. La sécurité maritime du golfe est donc essentielle pour garantir la libre circulation des matières et des ressources nécessaires à notre économie.

Or, depuis plusieurs années, la région est minée par des actes de pirateries en constante augmentation. En octobre 2012, le Bureau Maritime International a tiré la sonnette d'alarme sur cette menace qui n'est déjà plus un épiphénomène. Au total, de 2003 à 2013, plus de 427 attaques ont été commises dans ces eaux.

Malgré ces atteintes à la stabilité régionale, le golfe de Guinée demeure un point de départ des flux. Cette position géostratégique influence fortement le développement d'une menace singulière, au croisement de la piraterie et du brigandage. En conséquence, la nature, les méthodes et les revendications des pirates en Afrique de l'Ouest divergent radicalement de celles des pirates somaliens.

#### DU BRUT ET DES HOMMES

Aujourd'hui, les régions instables du Nigéria abritent la majorité des pirates du golfe de Guinée malgré les efforts réalisés pour enrayer le phénomène. Des mouvements politiques comme le MEND (Mouvement d'émancipation du détroit du Niger) ont su utiliser la manne financière issue des captures pour financer leur rébellion. Par la suite, poussés par la misère, profitant de la faiblesse des régimes ou mus par l'appât du gain, des individus issus des populations locales des États riverains (Bénin, Cameroun, enclave de Cabinda, Côte d'Ivoire) se sont progressivement agrégés en équipage de pirates, voire en organisations criminelles aux activités diverses (trafic de stupéfiants, brigandage, contrebande).



Contrairement aux Somaliens qui pratiquent la rançon d'otages, les pirates de l'Afrique de l'Ouest préfèrent siphonner le brut pour le remettre en circulation sur le marché noir. Les bâtiments pris pour cibles sont détournés et leur équipage capturé pendant les jours nécessaires à l'opération avant d'être relâchés dans les eaux du golfe. Ces attaques sont brutales et les pirates n'hésitent pas à faire appel à de l'armement sophistiqué ainsi qu'à des vedettes rapides qu'ils utilisent pour réaliser des attaques éclair depuis la terre. Ils peuvent également avoir recours à des bateaux de pêche pour effectuer une attaque surprise en haute mer, sur des navires ou des plates-formes pétrolières. La découverte de nouveaux gisements d'hydrocarbures offshore accentuera probablement le nombre d'attaques qui s'effectuent d'ores et déjà de plus en plus loin des terres.

#### LE TEMPS DE L'ACTION ?

La piraterie a longtemps été négligée dans le golfe de Guinée. La radicalisation des attaques impose désormais d'y renforcer les initiatives de coopération pour endiguer cette dérive et éradiquer le phénomène. Cela nécessite une approche globale pour agir à terre et en mer afin d'améliorer la gouvernance et les outils de sécurité des pays riverains. Cette approche suppose des stratégies d'actions dans le long terme. Dans ce domaine, la France joue déjà un rôle important grâce à la mission *Corymbe* qui contribue à l'information des marines locales et à la formation des équipages africains. Cette coopération opérationnelle est complémentaire de la coopération structurelle organisée par le Quai d'Orsay. Mais l'étendue de la problématique offre également à l'Union européenne une excellente opportunité d'agir ensemble au bénéfice de tous les Etats membres qui, pour beaucoup d'entre eux, ont des intérêts dans la région.