adf
AFRICA DEFENSE FORUM

ASSURER LA PROTECTION DU GOLFE

Les pays de l'Afrique de l'Ouest combattent la criminalité maritime

La pêche illicite menace les moyens d'existence

Mettre fin au vol de pétrole sur terre et en mer

RETROUVEZ-NOUS SUR INTERNET : ADF-MAGAZINE.COM

TABLE DES MATIÈRES

articles

8 **Golfe de Guinée : le commerce se heurte à la criminalité**
Une économie ouest-africaine en plein essor est confrontée à des menaces maritimes.

14 **Coopération d'une côte à l'autre**
Les pays du golfe de Guinée se réunissent au Ghana pour nouer des partenariats contre la criminalité maritime.

20 **Protéger les ressources offshore du Ghana contre la piraterie**
La découverte de pétrole entraîne la nécessité d'assurer la sécurité maritime.

24 **Les pirates sont à la recherche de points faibles**
Lorsqu'un coup d'arrêt est donné aux criminels dans les eaux d'un pays, ils transfèrent leurs activités dans un autre.

34 **Pétrole brut + criminalité = complexité**
Les pays du golfe de Guinée devront intervenir sur terre et en mer pour lutter contre le vol de pétrole.

40 **Les stocks s'épuisent**
La pêche illicite menace les sources de revenus et les économies tout le long du golfe de Guinée.

46 **La zone grise des eaux bleues**
Des experts juridiques appellent à combler les lacunes empêchant de poursuivre les pirates.

52 **La voie à suivre**
Un officier de la Marine nigériane définit les mesures clés nécessaires pour mettre fin à la piraterie.

40

rubriques

4 Point de vue

5 Perspective africaine

6 L'Afrique aujourd'hui

32 Battement du cœur de l'Afrique

56 Culture et sports

58 Point de vue mondial

60 Défense et sécurité

62 Chemins de l'espoir

64 Croissance et progrès

66 Image du passé

67 Où suis-je ?

***Africa Defense Forum* est à présent disponible en ligne.**

Veuillez nous rendre visite sur le site adf-magazine.com

QUARTIER-MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE LUIS R. CHAVEZ JR./ MARINE AMÉRICAINE

EN COUVERTURE : Des membres d'une équipe d'arraisonnement ghanéenne participent à Obangame Express 2015, un exercice multinational visant à renforcer la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée.

POINT DE VUE

Alors que l'Afrique connaît une croissance économique sans précédent, les pays côtiers espèrent récolter les fruits de ce que l'on appelle l'« économie bleue ». Les pays du golfe de Guinée tirent profit d'une intensification du trafic portuaire, du tourisme et du forage en mer. Plusieurs ports du golfe sont en train de réaliser des projets d'expansion pour accueillir de plus gros navires venant du monde entier.

Mais cette croissance n'est pas garantie. Elle doit être protégée des menaces qui tentent de la faire dévier de sa course. Le golfe est aujourd'hui en tête des régions où sévit la piraterie, avec une attaque par semaine en 2014, selon les chiffres du Bureau maritime international. Les vols de pétrole drainent les richesses de la région et coûtent au Nigeria seul six millions de dollars par jour.

Face à ces menaces, les armées ouest-africaines sont prêtes à riposter. Le Nigeria fait partie des pays qui investissent lourdement dans sa marine. Début 2015, le Nigeria a commandé quatre navires de guerre et projette d'en ajouter deux autres avant la fin de l'année. De même, le Ghana a lancé un système de surveillance électronique qui permet d'améliorer la vigilance dans le domaine maritime et est le siège du Centre d'échange d'informations sur le commerce maritime, un système de signalement bénévole qui localise le trafic des navires dans le golfe.

Au niveau de la coopération régionale, les efforts commencent à prendre forme. En 2013, plus de 20 pays ont signé le Code de conduite de Yaoundé. Cet accord historique fournit le cadre nécessaire pour l'échange d'informations, des patrouilles conjointes et la mise à jour des lois maritimes dans toute la région du golfe. Des exercices navals conjoints renforcent cette coopération en aidant à surmonter les différences de stratégie, de communication et de formation inhérentes à toutes les coalitions multinationales.

Les menaces sont réelles, mais la capacité de les contrecarrer l'est tout autant. Que ce soit sur terre ou sur mer, nous sommes tous conscients du fait que le partage de la prospérité commence par le partage de la sécurité.

Personnel de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique

Des marins ivoiriens sont sur le point d'accueillir un nouveau patrouilleur RPB 33 – le premier de trois navires achetés par la marine – dans un port d'Abidjan. Les armées de la région du golfe de Guinée renforcent leur capacité de sécurité maritime pour protéger l'« économie bleue » des menaces, y compris la piraterie, la contrebande et le détournement de pétrole. AFP/GETTY IMAGES

La sécurité dans le golfe de Guinée

Volume 8, 3e trimestre

L'ÉTAT MAJOR UNIFIÉ DES ÉTATS UNIS POUR L'AFRIQUE

POUR NOUS CONTACTER

U.S. AFRICA COMMAND
Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 U.S.A.
ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS
U.S. AFRICA COMMAND
ATTN: J3/AFRICA DEFENSE FORUM
GEB 3315, ZIMMER 53
PLIENINGER STRASSE 289
70567 STUTTGART
GERMANY

ADF est un magazine militaire professionnel trimestriel publié par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique qui permet au personnel militaire africain de bénéficier d'un cadre international propice aux échanges. Les opinions exprimées dans ce magazine ne reflètent pas nécessairement les principes ou points de vue de cette organisation ni d'aucune autre agence du gouvernement des États-Unis. Certains articles sont écrits par l'équipe d'*ADF*, tout autre contenu est noté avec la source d'origine. Le Secrétaire de la Défense a déterminé que la publication de ce magazine est nécessaire à la conduite des affaires publiques, conformément aux obligations légales du Département de la Défense.

La coopération est essentielle *dans le golfe de Guinée*

Mark Owen Woyongo,

Le ministre de l'Intérieur ghanéen s'est exprimé lors de la deuxième Conférence annuelle sur la surveillance côtière et maritime en Afrique, à Accra, au Ghana, le 17 mars 2015. Son discours a été résumé pour des besoins d'espace.

Ces derniers temps, la sécurité maritime occupe une place centrale dans la région du golfe de Guinée. En effet, la criminalité maritime y a pris des proportions alarmantes et constitue une énorme menace pour le commerce mondial.

Environ 90 pour cent du commerce mondial se fait par la mer. Avec nos ressources en pétrole et en gaz, nous fournissons de l'énergie à de nombreux pays. Beaucoup de pays dépendent fortement du domaine maritime pour leur économie et les inquiétudes concernant sa sécurité grandissent.

La collaboration internationale est, par conséquent, la meilleure marche à suivre. Toutefois, la collaboration internationale n'est pas la seule mesure nécessaire pour s'attaquer au problème. Il est aussi vital que les agences au sein des différents pays coordonnent leurs actions pour assurer une sécurité maritime efficace.

En conséquence, des stratégies et initiatives nationales, régionales et internationales sont envisagées, afin de trouver des solutions à cette menace croissante. L'approche traditionnelle d'une protection et sécurisation physique du domaine maritime a été décentralisée grâce aux nouvelles technologies. Il n'est plus nécessaire d'être physiquement présent pour déceler la criminalité maritime. Au Ghana, nous avons installé le Système d'information et de gestion du trafic des navires – VTMIS – le long de notre littoral et nous récoltons aujourd'hui les fruits de ce système. Les agences de sécurité ont grandement amélioré leur connaissance du domaine maritime et elles sont, aujourd'hui, en mesure de déceler les infractions en mer à partir d'un système de suivi depuis la côte.

À l'heure actuelle, les acteurs des industries maritimes sont en train d'investir massivement dans l'infrastructure, d'où le besoin de trouver des solutions de sécurité et de protection. Il se trouve que les organisations gouvernementales privilégient de plus en plus des solutions globales, qui proposent une intégration flexible des systèmes de sécurité individuels, tels que la surveillance, les armes et les systèmes de contrôle et de commande. Il faut aussi que les systèmes soient interopérables entre les agences et pays alliés.

Le Ghana a découvert du pétrole en 2007 et a commencé la production en décembre 2010, à partir du gisement pétrolier Jubilee, à 60 kilomètres au large de la côte. Deux autres gisements sont en cours de développement. Ces découvertes et les développements qui ont suivi ont entraîné un afflux d'installations offshore, y compris des plateformes de forage mobiles et l'unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO) Kwame Nkrumah.

La croissance du trafic, dans le domaine maritime du Ghana, est exponentielle. Face aux énormes investissements, il est impératif de prendre des mesures concrètes pour fournir une sécurité et une protection adéquates dans le domaine. Le gouvernement ghanéen reconnaît l'importance stratégique du domaine maritime et s'engage à équiper la Marine ghanéenne et d'autres agences de sécurité pertinentes pour qu'elles soient à même de sécuriser adéquatement cet environnement.

Des militaires et des agents de sécurité écoutent un exposant à la Conférence sur la surveillance côtière et maritime en Afrique à Accra, au Ghana, le 17 mars 2015. PERSONNEL D'*ADF*

De plus, le renforcement de la flotte de la Marine ghanéenne et la création de la police maritime font partie des nombreuses initiatives visant à réaliser l'objectif de sécuriser l'environnement maritime. En fait, la Marine ghanéenne a fait récemment l'actualité pour avoir arrêté huit pirates qui avaient détourné un pétrolier dans les eaux ghanéennes, et ce grâce à un système de suivi efficace et à des plateformes compétentes fournies, ces dernières années, par le gouvernement. Des projets d'acquisition de navires de patrouille offshore pour la marine, équipés de ponts d'atterrissage pour hélicoptères, qui lui permettront d'améliorer sa capacité de suivi et de riposte, sont bien avancés.

LES TOURISTES OBSERVATEURS D'ÉTOILES AFFLUENT VERS L'ENDROIT LE PLUS SOMBRE DE L'AFRIQUE

AGENCE FRANCE-PRESSE

Le désert du Namib, sur la côte sud-ouest de l'Afrique, figure parmi les « réserves internationales de ciel étoilé » reculées attirant les observateurs d'étoiles en quête de safari céleste. De nombreux gîtes ont acquis des télescopes de recherche et ont recruté des astronomes résidant sur place pour tenter d'attirer les touristes.

« La plupart des gens viennent ici pour les autres activités, visiter les dunes ou la réserve naturelle où vous pouvez observer la faune et la flore. C'est une sorte de prime », explique Misha Vickas, anciennement guide dans un observatoire public à Sydney, en Australie, mais à présent résident au &Beyond Sossusvlei Desert Lodge.

Pendant la journée, les dunes et montagnes aux tons cuivrés, rouges et jaunes du Namib émettent une lueur aveuglante, tout à fait appropriée au plus vieux désert du monde. Mais dans le ciel nocturne, la lueur rougeoyante de Mars, les Nuées de Magellan — des galaxies naines à l'extérieur de la nôtre — et les nébuleuses gazeuses assorties, sont toutes visibles.

« Le ciel est particulièrement intéressant à regarder ici, parce que la Voie lactée, qui est la partie principale de notre galaxie, est habituellement très haut dans le ciel, ce qui signifie que la réfraction de la lumière est minimale », ajoute Misha Vickas. « Il y a beaucoup de choses à observer ».

En 2012, la réserve naturelle NamibRand Nature Preserve, une parcelle du Namib central de la taille de l'île Maurice, a été désignée première réserve de ciel étoilé de l'Afrique par l'International Dark-Sky Association des États-Unis. Parmi les sites semblables, on trouve Aoraki Mackenzie sur l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande, ainsi que la péninsule Iveragh sur la côte sud-ouest de l'Irlande. Hawaï et le Chili sont également des destinations de prédilection très réputées de l'astrotourisme.

Dans le ciel qui surplombe le Namib, Vénus et Jupiter brillent avec intensité. Le beau temps et l'atmosphère ultrasèche du Namib assurent des nuits claires et un air transparent jusqu'au fin fond de l'horizon. Sur presque la moitié de la Terre, les étoiles sont obscurcies par la pollution lumineuse produite par l'homme.

« La réserve NamibRand est située dans l'un des endroits accessibles les plus sombres qui restent sur la Terre », fait remarquer John Barentine de l'International Dark-Sky Association. « C'est ce qui se rapproche le plus de ce qu'était la planète il y a longtemps, avant l'invention et la prolifération des lumières artificielles ».

Une parcelle du désert central du Namib a été désignée « première réserve internationale de ciel étoilé » de l'Afrique.

MASSMO RELSIG

L'ACCORD ENTRE L'ÉGYPTE, L'ÉTHIOPIE ET LE SOUDAN

met un terme au différend à propos du Nil

AGENCE FRANCE-PRESSE

Trois dirigeants africains ont signé un accord préliminaire visant à mettre fin à un différend de longue date portant sur le partage des eaux du Nil et la construction du plus grand barrage hydroélectrique d'Afrique en Éthiopie.

Les dirigeants de l'Égypte, de l'Éthiopie et du Soudan ont signé l'accord à Khartoum, la capitale du Soudan.

L'Égypte s'est opposée à la construction du barrage de la « Grande Renaissance éthiopienne », affirmant qu'il aggraverait ses pénuries d'eau. L'Éthiopie fait valoir que le barrage lui fera bénéficier d'une part plus équitable des eaux du Nil.

En 2013, le Parlement éthiopien a ratifié un traité controversé visant à remplacer les accords de l'ère coloniale qui assuraient à l'Égypte et au Soudan la plus grande partie des eaux du Nil. Le président égyptien alors en exercice, Mohamed Morsi, avait dit qu'il ne permettrait pas que le barrage menace l'approvisionnement en eau de l'Égypte.

Le successeur de Mohamed Morsi, Abdel-Fattah al-Sissi, a signé l'accord avec le premier ministre éthiopien, Hailemariam Desalegn, et le président soudanais, Omar al-Bachir. Les trois responsables ont accueilli l'accord de « déclaration de principes » par des allocutions au Palais républicain de Khartoum.

D'après Reuters, Hailemariam Desalegn a affirmé vouloir donner l'assurance que le barrage « ne causerait aucun préjudice aux pays situés en aval ».

Abdel-Fattah al-Sissi a déclaré pour sa part que le projet demeurait une source d'inquiétude pour l'Égypte. « C'est parce que le Nil est l'unique source d'eau du pays, en réalité sa source de vie ».

L'Éthiopie veut remplacer un traité de 1929, rédigé par la Grande-Bretagne, qui accordait à l'Égypte un droit de veto sur tout projet concernant le Nil envisagé par les pays situés en amont. L'Éthiopie précise que le barrage, d'une valeur estimée à 4,7 milliards de dollars, fournirait à terme 6.000 mégawatts d'électricité. Apparemment, l'Égypte a été prise par surprise lorsque l'Éthiopie a commencé à détourner le Nil Bleu, un affluent du Nil, en 2013. L'Éthiopie affirme que le fleuve sera légèrement détourné, mais qu'il pourra ensuite suivre son cours naturel. Le Nil Bleu s'écoule vers le nord, rejoint le Nil Blanc au Soudan avant de continuer son cours vers l'Égypte et de se déverser dans la mer Méditerranée.

L'Éthiopie a reçu un ferme soutien de cinq autres pays du bassin du Nil : le Burundi, le Kenya, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda.

CI-DESSUS : le président égyptien Abdel-Fattah al-Sissi, à gauche, le président soudanais Omar al-Bachir, au centre, et le premier ministre éthiopien Hailemariam Desalegn célèbrent leur accord portant sur le projet de barrage de la Grande Renaissance éthiopienne, en mars 2015. AFP/GETTY IMAGES

CI-DESSOUS : des travailleurs construisent le barrage de la Grande Renaissance éthiopienne près de la frontière avec le Soudan, le 31 mars 2015. AFP/GETTY IMAGES

Un travailleur médical prend la température d'une jeune fille suspectée d'avoir contracté le virus Ebola, à Kenema, en Sierra Leone. AFP/GETTY IMAGES

La Sierra Leone administre des comprimés contre le paludisme à des millions de personnes, dans le cadre de sa lutte contre le virus Ebola

AGENCE FRANCE-PRESSE

La Sierra Leone a lancé une campagne en décembre 2014 pour protéger près de la moitié de sa population du paludisme, atténuant ainsi le fardeau pesant sur les cliniques à cause des personnes qui pensent à tort avoir contracté le virus Ebola.

Les symptômes précoces de ces deux maladies — fièvre, maux de tête et douleurs articulaires — sont tellement similaires que le paludisme peut facilement être mal diagnostiqué, ce qui se traduit par des renvois inutiles vers des unités de traitement d'Ebola.

Plus de 9.300 agents de santé locaux formés ont fait du porte-à-porte dans des districts où le risque d'Ebola est le plus élevé pour y administrer des comprimés antipaludiques à 2,5 millions de personnes, sur trois jours.

« Le paludisme est la première cause de mortalité en Sierra Leone, mais les patients qui ont pu être infectés ne cherchent pas à être soignés de peur d'être rejetés des centres de santé en tant que cas suspects du virus Ebola », a déclaré Roeland Monasch de l'UNICEF, qui a appuyé la campagne.

Samuel Juana Smith, du Programme national de contrôle du paludisme, explique que le parasite transmis par les moustiques est suspecté d'être à l'origine d'une proportion élevée des 60 pour cent des tests du virus Ebola qui s'avèrent négatifs. Il a ajouté que la plupart des personnes qui se rendent dans des unités de traitement d'Ebola ont en réalité contracté le paludisme.

Au 31 mars 2015, Ebola a fait plus de 10.000 victimes au Liberia, en Sierra Leone et en Guinée pendant la récente flambée épidémique, mais il a aussi été préjudiciable à des systèmes de santé déjà précaires.

Médecins Sans Frontières a déclaré en octobre 2014 qu'Ebola avait rendu pratiquement impossible l'obtention d'un traitement contre le paludisme à Monrovia, au Liberia, en raison de « l'effondrement du système de santé ». Cette organisation a ajouté qu'elle avait commencé à distribuer des comprimés antipaludiques à environ 300.000 personnes dans les quartiers les plus pauvres et les plus densément peuplés de la ville.

En raison de l'épidémie d'Ebola, le paludisme a été la principale cause de mortalité en Afrique de l'Ouest, avec 1,7 million de cas au Liberia en 2012, selon le ministère de la Santé. Parmi ces cas, 1.800 se sont avérés mortels.

Dans le Rapport mondial 2013 sur le paludisme, la Sierra Leone apparaît au cinquième taux de prévalence de la maladie, et il est précisé qu'il existe plus de 2 millions de cas suspectés dans le pays.

GOLFE *de* GUINÉE

LE COMMERCE SE HEURTE *À LA* CRIMINALITÉ

UNE ÉCONOMIE OUEST-AFRICAINE EN PLEIN ESSOR EST CONFRONTÉE À DES MENACES MARITIMES

PERSONNEL D'*ADF*

LE GOLFE DE GUINÉE se trouve à un moment critique de son histoire. Les promesses de la croissance économique et le danger de la criminalité maritime poussent la région dans des directions opposées. Et tel un navire assailli par une tempête, ce n'est qu'avec des marins expérimentés à la barre que l'on pourra aider la région à naviguer dans les eaux troubles.

Tout d'abord, les bonnes nouvelles : Les économies de l'Afrique de l'Ouest sont en plein essor, et le golfe de Guinée fait partie intégrante de cette croissance. Il s'agit d'une voie maritime majeure pour le transport du pétrole à travers le monde. Le trafic de conteneurs est en hausse. Le climat tempéré et prévisible du golfe est idéal pour le commerce, la pêche et l'accostage. Il offre une voie de navigation relativement courte entre l'Afrique et l'Amérique du Sud. Et l'un des pays du golfe, le Nigeria, est la plus importante économie du continent.

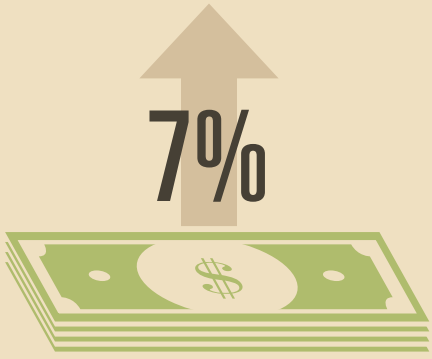
Mais il y a également des problèmes. Le golfe a le triste honneur d'enregistrer davantage d'attaques de pirates signalées que toute autre région du monde, éclipsant les attaques perpétrées par les pirates somaliens dans le golfe d'Aden. Dans un rapport paru en 2013, les vols commis par des pirates dans le golfe coûtent à la région entre 565 millions et 2 milliards de dollars chaque année.

Les attaques signalées ne sont peut-être que le sommet de l'iceberg. Le Bureau maritime international et Oceans Beyond Piracy indiquent qu'environ deux tiers des attaques de pirates au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest ne sont pas signalées. D'autre part, les enlèvements et les versements de rançons sont parfois tenus secrets. Globalement, OBP estime que les gouvernements et le secteur de la navigation marchande dépensent jusqu'à 983 millions de dollars pour combattre la piraterie maritime dans la région chaque année.

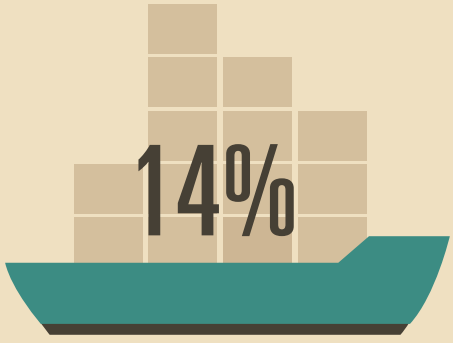
TRAFIC PORTUAIRE

Les économies africaines sont en croissance, et le golfe de Guinée est en position favorable pour être le point d'entrée du continent. Le produit intérieur brut des pays du golfe a augmenté à un taux moyen annuel de 7 pour cent entre 2012 et 2015. L'activité portuaire connaît une croissance encore plus élevée. Le trafic de conteneurs dans les ports de l'Afrique de l'Ouest s'est accru de 14 pour cent par an depuis 1995. Il s'agit de la plus forte croissance de toute région de l'Afrique subsaharienne, selon un article publié par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique.

Le commerce maritime devrait assurément poursuivre son expansion dans les prochaines années. Bolloré, le géant français du transport, élargit son terminal à Lomé, au Togo, et le port ghanéen de Tema entreprend une expansion de 1,5 milliard de dollars. Les deux projets devraient être achevés d'ici à 2017. D'autres expansions sont planifiées en Côte d'Ivoire, en République du Congo, au Nigeria et au Sénégal. D'ici à 2020, au total, neuf projets planifiés donneront aux ports ouest-africains la capacité d'accueillir environ 11,5 millions de conteneurs de transport supplémentaires, indique la société de conseil Drewry Shipping Consultants.

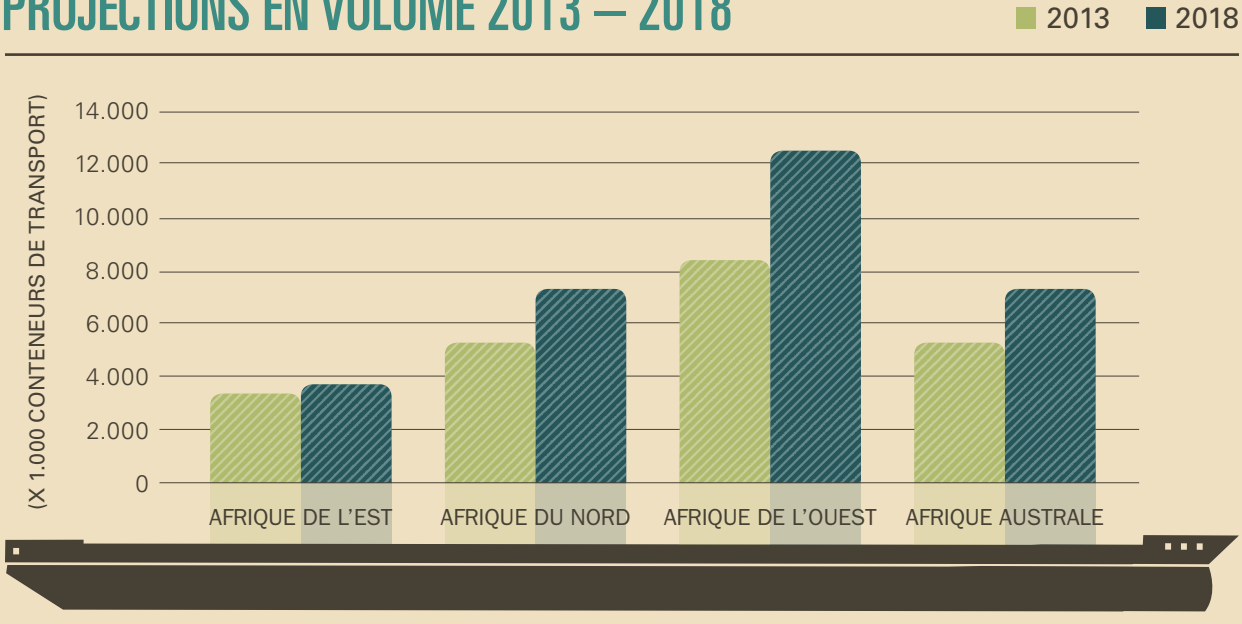


Le produit intérieur brut des pays du golfe a augmenté à un taux moyen annuel de 7 pour cent entre 2012 et 2015.



Le trafic de conteneurs dans les ports de l'Afrique de l'Ouest s'est accru de 14 pour cent par an depuis 1995.

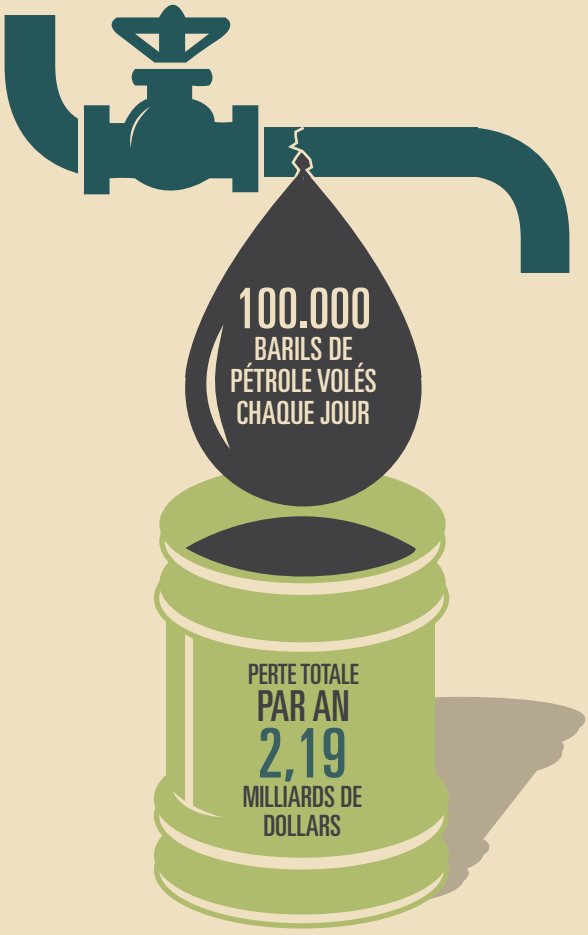
PROJECTIONS EN VOLUME 2013 – 2018



Source: Drewry

PÉTROLE

En Afrique de l'Ouest, le secteur pétrolier est en plein essor. La région représente environ un tiers des nouvelles découvertes de pétrole à l'échelle mondiale, avec les dernières découvertes de gisements pétroliers au large des côtes du Ghana, du Liberia et de la Sierra Leone. En tout, les réserves de pétrole au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest sont estimées à 3,2 milliards de barils, selon le U.S. Geological Survey. Toutefois, dans cette région on navigue en eau trouble. Le détournement illégal de pétrole a atteint les proportions d'une épidémie au Nigeria et ailleurs. Cette pratique dangereuse, qui souvent consiste pour les criminels à percer un pipeline et à collecter le pétrole dans un seau, provoque la perte d'environ 100.000 barils de pétrole par jour au Nigeria, un coût de près de 6 millions de dollars, selon la Marine nigériane. Certaines estimations arrivent à un total plus élevé. Le détournement illégal de pétrole provoque également des fuites qui polluent l'environnement et des explosions qui peuvent faire beaucoup de victimes.



Source: Marine nigériane

PÊCHE ILLÉGALE

POUR CHAQUE PRISE **DE 14 POISSONS**

4 SONT VOLÉS

COÛT TOTAL *de* LA PÊCHE ILLÉGALE **350 MILLIONS** DE DOLLARS PAR AN

La pêche est vitale pour les économies de nombreux pays de l'Afrique de l'Ouest. Au Sénégal, de 25 à 30 pour cent des exportations du pays proviennent des pêcheries. Au Ghana, environ 7 pour cent de la population active est directement employée par le secteur de la pêche, d'après un rapport de l'Union européenne (UE). Pour de nombreuses personnes, c'est un mode de vie qui est resté pratiquement identique depuis des siècles. Pirogues, filets et voiles confectionnés à la main sont toujours largement utilisés. Toutefois, ce mode de vie est menacé. De gros chalutiers étrangers sans permis adéquats ramassent de grandes quantités de poissons dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest. Selon l'UE, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans le golfe de Guinée coûte aux États côtiers 350 millions de dollars par an. On estime que le nombre total de prises dans cette région est de 40 pour cent supérieur à ce qui est légalement déclaré. Non seulement cette pratique épuise une ressource naturelle précieuse, mais elle coûte également des emplois et aggrave le ressentiment des pêcheurs des communautés côtières. Dans d'autres parties du monde, les pêcheurs au chômage se sont tournés vers la piraterie comme moyen de joindre les deux bouts.

Source: EU

FLOTTES DE LA MARINE/DES GARDE-CÔTES

En réponse aux menaces émergentes et en reconnaissance de l'importance du commerce dans le golfe, de nombreux pays côtiers renforcent leurs marines et leurs garde-côtes. Historiquement, la sécurité maritime était considérée, au regard de son financement et de la perception de son importance, comme secondaire par rapport à d'autres besoins en matière de sécurité en Afrique. Ce n'est plus le cas. La nouvelle situation a été mise en évidence en février 2015 lors de la mise en service par la Marine nigériane de quatre nouveaux navires de guerre, le plus grand nombre de navires jamais mis en service en même temps. L'Angola entreprend une expansion rapide de sa marine afin de protéger ses ressources pétrolières offshore.

Et pourtant, nombre des marines et gardes-côtes des pays du golfe de Guinée sont sous-équipés pour les patrouilles et les poursuites de grande ampleur, ce qui laisse les ports vulnérables. Bien que neuf des pays du golfe projettent d'acquérir davantage de patrouilleurs, et des plus gros, ces plans sont souvent à des échéances de plusieurs années.

L'AFRIQUE DE L'OUEST RENFORCE SES MARINES ET SES GARDE-CÔTES

À mesure que la menace de la piraterie s'intensifie dans le golfe de Guinée, les pays de l'Afrique de l'Ouest renforcent leurs flottes.

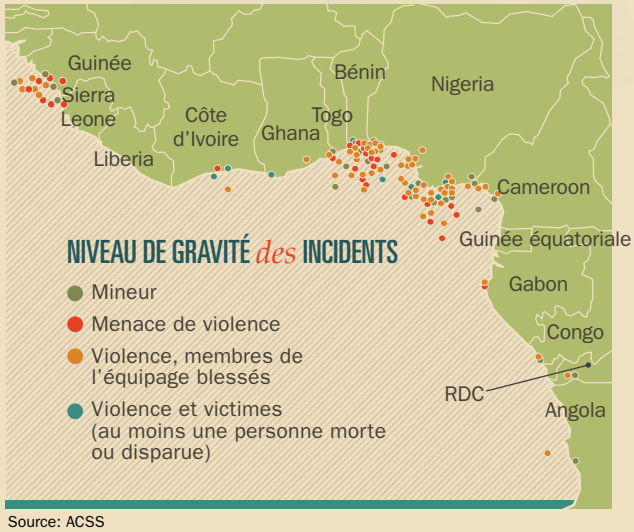
Pays	Littoral en kilomètres	Frégates	Corvettes	Gros patrouilleurs	Petits patrouilleurs	Péniches de débarquement	Aéronefs de patrouille	Acquisitions de grosses embarcations en 15 ans	Acquisitions de petites embarcations en 10 ans
Bénin	121			7					7
Cap-Vert	1,000			2	3		1	2	4
Côte d'Ivoire	520				3				
Gambie	80				10				
Ghana	540			8	9		1	6	4
Guinée	320				4				3
Guinée-Bissau	350				2				
Liberia	670				2				2
Nigeria	850	2	2	10	15		4	7	25
Sénégal	530			3	8	3	1		9
Sierra Leone	400				4				4
Togo	56				4				2

Source: IHS Jane's, 2013

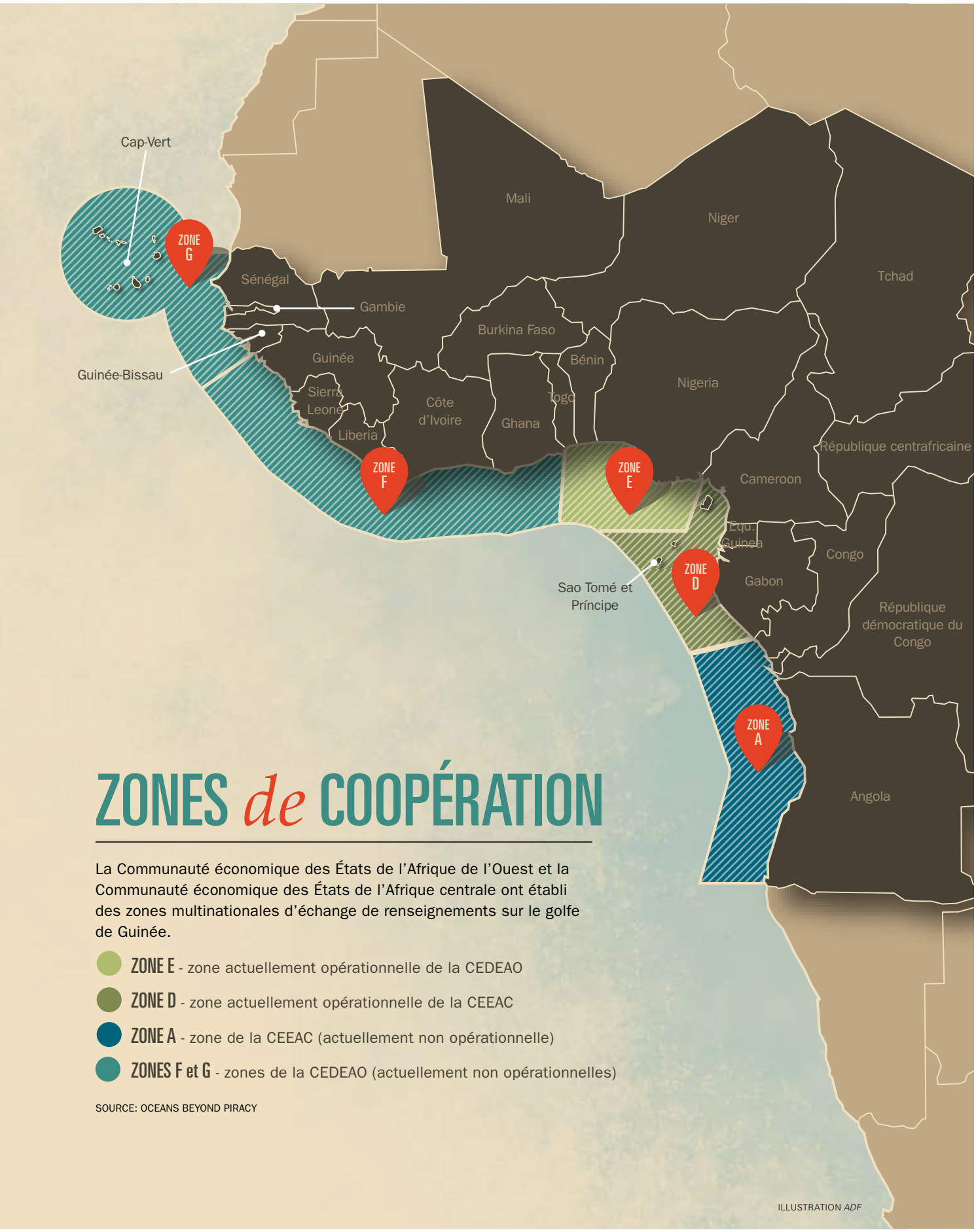
ENLÈVEMENTS/DÉTOURNEMENTS

En 2012, le golfe de Guinée a dépassé la côte de la Somalie pour devenir la région du monde subissant le plus grand nombre d'attaques de pirates. En 2014, 1.035 marins ont subi des attaques et 170 ont été détenus ou ont été pris en otages. La plupart des attaques de pirates en 2014 se sont davantage produites en haute mer, dans les eaux internationales, ce qui indique que des réseaux plus élaborés de pirates sont à l'œuvre. Plus de la moitié des attaques impliquaient des armes. Parmi ceux qui sont soupçonnés de se livrer à la piraterie, on trouve des gangs nigérians, des « initiés » au sein de l'industrie pétrolière, des agents de sécurité corrompus et des réseaux criminels organisés constitués en Europe de l'Est et en Asie. Les actes de piraterie dans le golfe représentent 19 pour cent de tous les actes criminels maritimes enregistrés dans le monde.

Les entreprises de la marine marchande du monde entier en ont pris conscience. Les assureurs ont désigné les eaux territoriales du Nigeria, du Togo et du Bénin comme une « zone de risque de guerre », ce qui renchérit le coût des assurances.



Source: ACSS



ZONES *de* COOPÉRATION

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale ont établi des zones multinationales d'échange de renseignements sur le golfe de Guinée.

- **ZONE E** - zone actuellement opérationnelle de la CEDEAO
- **ZONE D** - zone actuellement opérationnelle de la CEEAC
- **ZONE A** - zone de la CEEAC (actuellement non opérationnelle)
- **ZONES F et G** - zones de la CEDEAO (actuellement non opérationnelles)

SOURCE: OCEANS BEYOND PIRACY

ILLUSTRATION *ADF*

COOPÉRATION D'UNE CÔTE À L'AUTRE

Des marins ghanéens grimpent à bord du FGS Brandenburg, de la Marine allemande, au cours d'un scénario de traite d'êtres humains lors de l'Exercice Obangame Express, le 22 mars 2015.
QUARTIER-MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE LUIS R. CHAVEZ JR./ MARINE AMÉRICAINE

LES PAYS DU GOLFE DE GUINÉE SE RÉUNISSENT AU GHANA POUR NOUER DES PARTENARIATS CONTRE LA CRIMINALITÉ MARITIME

PERSONNEL D'*ADF*

Un pétrolier avec à son bord neuf membres d'équipage naviguait dans le golfe de Guinée au large des côtes du Nigeria en janvier 2015. Rapidement, le navire est devenu victime d'une menace régionale commune.

Près de Warri, au Nigeria, huit pirates lourdement armés sont montés à l'abordage du navire, qui faisait route vers un port du Togo, et en ont pris le contrôle. Le MT Mariam a poursuivi sa route vers la côte ouest-africaine. La plus grande partie de ce parcours est enveloppée de mystère.

À un moment, les pirates doivent avoir rapproché le Mariam pour l'immobiliser parallèlement à un autre navire contrôlé par des complices. Les deux équipages ont collaboré pour vider le Mariam des 1.500 tonnes de pétrole brut qu'il transportait. D'après Reuters, les forces du Bénin, du Ghana, du Nigeria et du Togo sont parties à la recherche du navire transportant la cargaison volée.

Alors que le navire traversait les eaux territoriales du Togo avant d'entrer dans le domaine maritime du Ghana, quelque chose de très simple — mais d'une importance cruciale — s'est produit : le chef d'état-major de la Marine togolaise a pris le téléphone et a appelé son homologue au Ghana, le contre-amiral Geoffrey Biekro.

Le contre-amiral Biekro a assuré son collègue qu'il s'occuperait de cette affaire. Le GNS Blika, commandé par le capitaine de corvette Michael Duvor, a été dépêché vers le navire détourné à 26 milles nautiques au sud-ouest de la ville portuaire ghanéenne de Tema, d'après le quotidien ghanéen *Daily Graphic*. Là, la Marine ghanéenne a arraisonné le navire sans faire de blessés du côté des membres de l'équipage, des criminels ou des marins. La Marine a récupéré quatre fusils d'assaut AK-47, 300 munitions, un fusil à pompe, 18 téléphones portables, près de 1.500 dollars et trois radios VHF portatives.

Le contre-amiral Geoffrey Biekro, chef d'état-major de la Marine ghanéenne

PERSONNEL D'*ADF*

Seulement deux mois auparavant, le contre-amiral Biekro avait fait appareiller deux navires de la Marine ghanéenne vers le Togo et le Bénin, avec une fanfare de la marine jouant à bord. À chaque escale, le contre-amiral Biekro et ses homologues des marines locales se sont entretenus de formations communes, de visites d'échange et d'échanges d'informations et de renseignements. Les commandants ont signé des communiqués communs consolidant leurs engagements.

« Très bientôt nous commencerons des manœuvres conjointes en mer, et nous nous sommes également entretenus du droit de poursuite immédiate dans les zones territoriales ou zones économiques exclusives des autres pays, qui sera approuvé par nos gouvernements respectifs », a expliqué le contre-amiral Biekro à *ADF*. « Lors de ces discussions, l'engagement et l'enthousiasme de mes homologues ont clairement montré que nous sommes en bonne voie de remporter un grand succès ».

LA PUISSANCE DES PARTENARIATS

La zone maritime de l'Afrique de l'Ouest est vaste, le littoral s'étendant de l'Angola au Sénégal. Il comprend le golfe de Guinée, qui se trouve au croisement d'une grande diversité d'activités commerciales et criminelles, parfois avec des conséquences violentes. De nombreuses marines ouest-africaines sont limitées dans leur capacité de patrouiller efficacement dans leurs eaux territoriales et leurs zones économiques exclusives, qui s'étendent jusqu'à 200 milles nautiques du littoral.

Cette zone, avec le nombre de navires qui y transitent, est trop importante pour que l'un ou l'autre des pays riverains puisse la prendre en charge seul. En raison de leur nombre — ils sont 17 en tout — les pays doivent respecter la souveraineté de leurs voisins en mer. Les partenariats bilatéraux et multilatéraux sont la seule manière de lutter contre les pirates, les voleurs de pétrole et les opérations de pêche illégale.

Les ouvertures de la Marine ghanéenne à l'égard du Togo et du Bénin en novembre 2014, ainsi que la visite du contre-amiral Biekro à son homologue de Côte d'Ivoire en février 2015, en vue de renforcer la coopération et l'échange d'informations, témoignent des possibilités.

« Les criminels tirent parti de nos frontières maritimes internationales mal définies afin de commettre des délits dans un pays et de se rendre immédiatement dans d'autres pays pour échapper aux arrestations », observe le contre-amiral Biekro.

Accra, au Ghana, est devenue une plaque tournante de la coopération maritime en mars 2015 avec deux événements majeurs. Tout d'abord, la Conférence sur la surveillance maritime et côtière en Afrique (CAMSA) a réuni des officiers supérieurs de marine, des experts internationaux en sécurité maritime et des fournisseurs afin d'examiner les meilleures pratiques et les technologies disponibles en vue de protéger le domaine maritime.

Quelques jours plus tard, l'Exercice Obangame Express 2015, un exercice naval multinational, a commencé dans le golfe de Guinée.

UN EXERCICE S'APPUYANT SUR LE RASSEMBLEMENT

« Obangame » vient du fang, une langue du sud du

QUARTIER-MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE LUIS R. CHAVEZ JR./ MARINE AMÉRICAINE

Un membre d'une équipe béninoise d'arraisonnement monte à l'abordage du FGS Brandenburg de la Marine allemande, au cours d'un scénario de simulation de trafic de stupéfiants, dans le cadre de l'Exercice Obangame Express, le 25 mars 2015.

QUARTIER-MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE LUIS R. CHAVEZ JR./ MARINE AMÉRICAINE

Une équipe ivoirienne d'arraisonnement s'approche du FGS Brandenburg au cours d'un scénario de pêche illégale le 21 mars, dans le cadre de l'Exercice Obangame Express 2015.

Cameroun et d'autres régions de l'Afrique centrale. Ce terme signifie « rassemblement », un nom bien choisi pour cet événement se déroulant dans le golfe de Guinée. L'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique parraine cet exercice annuel, qui a réuni 23 pays : l'Angola, la Belgique, le Bénin, le Brésil, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, le Danemark, la Guinée équatoriale, la France, le Gabon, l'Allemagne, le Ghana, le Nigeria, la Norvège, le Portugal, la République du Congo, Sao Tomé et Príncipe, l'Espagne, le Togo, la Turquie, le Royaume-Uni et les États-Unis.

L'exercice avait de nombreux objectifs et s'est déroulé sur plusieurs niveaux. Sa finalité était d'aider les pays africains à mettre en œuvre le Code de conduite de Yaoundé, signé au Cameroun en juin 2013 par plus de 20 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. À travers cet exercice, ces nations conviennent de coopérer autour de la sécurité maritime en échangeant et en communiquant les informations, en interdisant le passage de navires soupçonnés d'activités illégales, en appréhendant et en poursuivant en justice les criminels, et aussi en prenant en charge et en rapatriant les marins soumis à des activités illégales.

Obangame Express a testé et renforcé ces capacités de plusieurs manières. Quatre scénarios majeurs se sont déroulés en mer, à l'aide de gros navires des États-Unis, du Brésil et de pays européens. Deux des scénarios comprenaient le détournement d'un pétrolier. L'un de ces scénarios reproduisait une situation de contrebande d'armes, et l'autre une situation de pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

Ces scénarios se sont déroulés dans les eaux du golfe, de l'Angola au Ghana, avec la participation de huit gros navires. Le personnel travaillant dans les Centres d'opérations maritimes (COM) nationaux suivait les navires dès qu'ils se déplaçaient le long des côtes. Les scénarios ont testé les aptitudes individuelles des pays à effectuer ce suivi, tout en répondant aux intrants provenant d'un groupe de contrôle de l'exercice multinational stationné au Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix (KAIPTC) à Accra.

Lieutenant de vaisseau Michael Asiamah, Marine ghanéenne

PERSONNEL D'*ADF*

À mesure que les navires quittaient les eaux d'un pays et entraient dans celles d'un autre pays, le COM du premier pays transférait le suivi du navire à l'autre pays. Cela a permis de tester l'aptitude d'un pays à communiquer efficacement avec les pays voisins en matière de menaces maritimes.

Les pays participants ont utilisé les gros navires pour des exercices d'arraisonnement et de perquisitions et saisies, afin d'améliorer leur aptitude à appréhender les navires ou bateaux détournés se livrant à des activités illégales dans leurs eaux.

CONFIRMER LES POINTS FORTS, METTRE EN ÉVIDENCE LES POINTS FAIBLES

L'objet d'un exercice tel qu'Obangame Express est d'aider les pays à se rendre compte des améliorations qui sont nécessaires pour assurer une collaboration multinationale efficace. Le lieutenant de vaisseau Michael Asiamah, officier chargé du COM au quartier général de la Marine ghanéenne, a affirmé qu'il avait, tout comme ses subordonnés, tiré des enseignements de leur participation.

Le lieutenant de vaisseau Asiamah a indiqué que ses subordonnés ont été en mesure de communiquer efficacement avec d'autres pays, en particulier le Togo et la Côte d'Ivoire. Toutefois, l'exercice a attiré l'attention sur la barrière linguistique. « Il a mis en évidence le fait que

LES NAVIRES MARCHANDS SONT DES YEUX SUPPLÉMENTAIRES RIVÉS SUR LE GOLFE DE GUINÉE

RÉCIT ET PHOTO PAR LE PERSONNEL D'*ADF*

Depuis un petit bâtiment blanc sur le campus de l'Université maritime régionale près de Tema, au Ghana, quelques personnes surveillent une zone maritime qui s'étend de la frontière nord de la Mauritanie jusqu'à la frontière sud de l'Angola.

Le Centre de partage des informations sur le commerce maritime (MTISC) du golfe de Guinée est un service gratuit financé par des intérêts privés et publics, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), Interpol, le Forum maritime international des compagnies pétrolières, ainsi que des pays du groupe d'experts du G7 des amis du golfe de Guinée. Les contrôleurs, qui travaillent en groupes de deux ou trois, sont généralement issus des marines et des industries régionales.

Le système est simple. Les navires envoient par courriel un rapport de position initial lorsqu'ils pénètrent dans une zone de signalement volontaire (VRA). Après cela, les navires sont censés envoyer des rapports de position quotidiens tant qu'ils naviguent à l'intérieur d'une VRA. Ils envoient un rapport de position final lorsqu'ils quittent cette zone. Les navires peuvent signaler une activité suspecte à tout moment.

Les contrôleurs du MTISC répondent à tous les rapports, qui contiennent des identifiants de base tels que le nom du navire, son pavillon, son indicatif radio, son numéro OMI, sa position, son cap, sa vitesse, sa cargaison et les coordonnées de son équipage.

« Nous ne nous contentons pas de recevoir les rapports, d'y répondre et de les traiter. Nous prenons le message en charge ; nous analysons les rapports diligemment », affirme Dehcorti Karmo, un contrôleur originaire du Liberia. « Lorsque nous recevons ces informations, nous obtenons des renseignements de base fournis par les navires. Ils nous signalent tout ce qu'ils voient. »

Ensuite, les contrôleurs communiquent les informations cruciales relatives à la VRA avec les navires qui sont à proximité, afin que ceux-ci puissent éviter les zones potentiellement dangereuses. Le personnel du centre relaie également les informations relatives à des menaces présumées aux autorités régionales et nationales.

Imaginons qu'un navire marchand faisant route dans la VRA située au large des côtes du Nigeria observe ce qui semble être un transfert suspect entre navires. Ceci pourrait signifier que des criminels sont en train de transborder du pétrole à partir d'un navire détourné. Le navire marchand peut le signaler au centre, où des contrôleurs sont présents 24 heures sur 24. À son tour, le MTISC transmet ces informations aux navires marchands passant à proximité et signale l'incident aux autorités nigérianes et aux centres d'opérations maritimes régionaux pour un complément d'enquête. Le centre a également participé à des scénarios dans le cadre de l'Exercice Obangame Express 2015.

Dehcorti Karmo, à gauche, un contrôleur du Liberia, et le lieutenant Ankrah Ahmed de la Marine ghanéenne surveillent les données arrivant au Centre de partage des informations sur le commerce maritime du golfe de Guinée.

Tout navire marchand se trouvant dans la VRA peut communiquer des informations au MTISC : des bateaux de pêche commerciale, des navires de l'industrie pétrolière, des barges, même des yachts. Les navires ne sont pas obligés d'envoyer un rapport de position lorsqu'ils pénètrent dans une VRA. Toutefois, s'ils ne le font pas, le centre ne sera pas en mesure de les informer des menaces potentielles. Les avantages sont donc clairs.

Les contreparties pour les marines régionales et les autorités de sécurité maritime sont également précieuses. Les contrôleurs du MTISC estiment qu'ils reçoivent entre 250 et 300 messages chaque jour. Cela représente pour les navires marchands des centaines d'occasions d'aider à surveiller le golfe de Guinée.

Parmi ces courriels, il est difficile de déterminer combien d'entre eux peuvent inclure des signalements d'activités suspectes. Parfois les équipages peuvent choisir d'appeler le centre directement, ou lui envoyer un courriel, plutôt que de remplir un autre formulaire. Parfois, les centres maritimes nationaux informent les MTISC des problèmes.

« Les autres centres sont prêts à communiquer avec nous parce que les navires sont prêts à communiquer avec nous. Nous avons une liaison directe avec les navires », indique le lieutenant de vaisseau Ankrah Ahmed de la Marine ghanéenne. « Ils n'ont pas d'accès direct aux navires. Aussi, quelles que soient les informations qu'ils souhaiteraient probablement communiquer, il vaut mieux passer par nous, car nous les transmettons directement aux navires. »

Des forces nigérianes procèdent à une séance d'entraînement à l'inspection, à l'arraisonnement, à la perquisition et à la saisie à bord du bateau rapide USNS Spearhead au cours de l'Exercice Obangame Express 2015, le 20 mars. QUARTIER-MAÎTRE DE 2ÈME CLASSE KENAN O'CONNOR/MARINE AMÉRICAINE

l'utilisation du français comme deuxième langue améliorerait les choses et nous serait bénéfique, nos pays voisins parlant français, a-t-il observé. Je pense qu'en ce qui concerne la barrière linguistique — au moins pour ceux d'entre nous qui appartiennent au COM, à divers COM — il serait raisonnable que nous ayons des connaissances de base du français. »

À l'avenir, il faudra relever des défis semblables, mais déjà une certaine forme de collaboration efficace est à l'œuvre dans le golfe de Guinée.

« OPÉRATION PROSPÉRITÉ »

En 2011, les eaux au large de l'Afrique de l'Est — et plus particulièrement dans le golfe d'Aden — étaient encore le point focal mondial pour la piraterie. Toutefois, en septembre de cette année-là, les incidents dans le golfe de Guinée ont atteint un tel niveau que le président béninois Thomas Boni Yayi a contacté son homologue nigérian pour solliciter l'aide du pays en vue de patrouiller dans les eaux situées au large de ses côtes adjacentes.

L'accord qui en a résulté a été à l'origine de l' « Opération Prospérité ». Joana Ama Osei-Tutu, associée de recherche au KAIPTC, explique que dans le cadre de l'Opération Prospérité, « la Marine nigériane fournit les navires et l'essentiel de la logistique et des ressources humaines pour l'opération, tandis que la Marine béninoise ouvre ses eaux aux patrouilles des navires de la Marine nigériane. Le Bénin accueille également le quartier général de l'Opération Prospérité à Cotonou ».

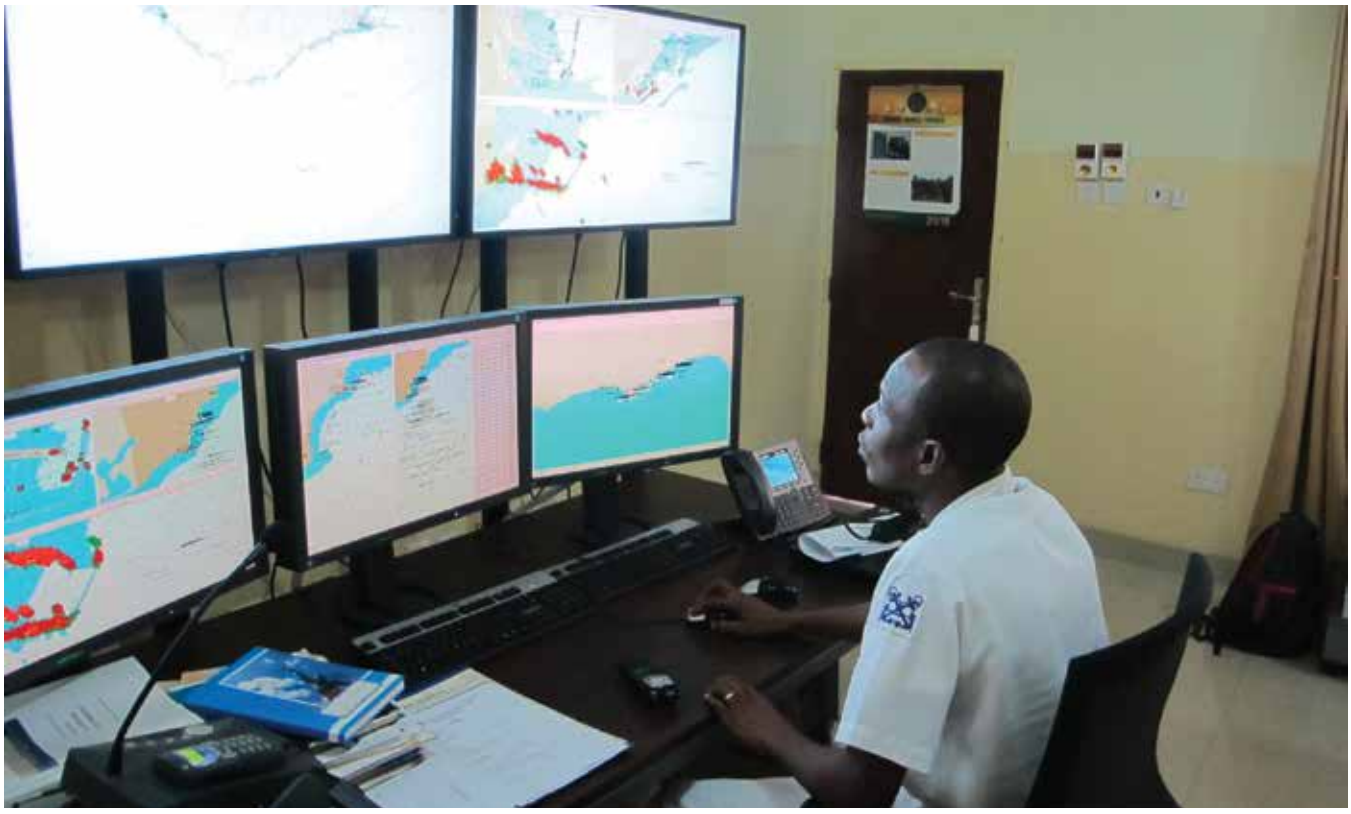
L'Opération Prospérité assure le passage des navires en toute sécurité, une protection contre l'exploitation des ressources, et contribue à empêcher que les attaques dans les eaux du Bénin ne débordent dans le domaine maritime du Nigeria, poursuit Joana Osei-Tutu.

Lorsque les criminels « s'en donnent à cœur joie dans les eaux d'un pays », comme ils l'ont souvent fait près de la côte du Nigeria, il leur est nécessaire de fuir vers un territoire maritime d'un autre pays pour éviter d'être capturés, affirme Joana Osei-Tutu à *ADF*. Au début, les voleurs de pétrole se livraient au détournement et au transbordement du pétrole dans les eaux du Nigeria. « Mais lorsque le Nigeria a commencé à fermer ces anses et à colmater ces brèches, il leur fallait un endroit où se rendre pour continuer leurs affaires. Alors ils levaient l'ancre et quittaient le Nigeria pour mettre le cap sur le prochain endroit le plus sûr … qui est le Bénin ».

L'Opération Prospérité, qui devait à l'origine durer six mois, a été prolongée. Joana Osei-Tutu estime qu'elle représente un modèle de coopération efficace.

LES ZONES RENDENT LES PARTENARIATS POSSIBLES

Alors que les experts en sécurité navale et maritime se préparaient pour la CAMSA et Obangame Express au Ghana, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a inauguré le centre de coordination maritime multinational de Cotonou, au Bénin, destiné à la Zone appelée Pilote E. La zone comprend le Bénin, le Niger, le Nigeria et le Togo. D'après une analyse de l'Institut d'études de sécurité, le centre coordonnera les activités conjointes, notamment les patrouilles, l'échange



Un officier de marine ghanéen surveille le domaine maritime à partir du centre d'opérations maritimes au quartier général de la Marine ghanéenne à Accra au cours de l'Exercice Obangame Express 2015. PERSONNEL D'*ADF*

d'informations, la formation et les exercices.

La Zone Pilote E fait partie de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (cf. page 13) et découle du sommet de Yaoundé de juin 2013, qui a produit le Code de conduite. Deux autres zones ont été établies entre les pays de la CEDEAO : la Zone F comprenant le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone et la Zone G comprenant le Cap-Vert, la Gambie, la Guinée-Bissau, le Mali et le Sénégal. Ni la Zone F ni la Zone G n'est opérationnelle, mais le Ghana et d'autres observeront les opérations dans la Zone E.

La Communauté économique des États de l'Afrique centrale a établi les Zones A et D. La Zone A comprend l'Angola, le Burundi, la République démocratique du Congo et la République du Congo. La Zone D, qui a été la première zone à devenir opérationnelle, comprend le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et Sao Tomé et Príncipe. Son centre régional se trouve à Douala, au Cameroun. Le contre-amiral Hervé Nambo Ndouany, chef d'état-major spécial affecté auprès du président du Gabon, a indiqué à *ADF* que la coopération dans la Zone D avait été « très fructueuse » et que les pays de cette zone avaient partagé leurs expériences avec la CEDEAO.

ÉCHANGER LES INFORMATIONS, À L'EXTÉRIEUR ET À L'INTÉRIEUR

L'échange d'informations et le partage des ressources entre les pays voisins peuvent accroître la capacité de combattre la piraterie et d'autres formes de criminalité maritime. D'après Joana Osei-Tutu, pour faciliter cela, il faut que les dirigeants des divers pays établissent des relations personnelles les uns avec les autres. Cette approche permet aux responsables d'échanger des informations et de prendre des mesures, plutôt que de devoir attendre que ses informations remontent vers la chaîne de commandement ou en redescendent, ce qui peut prendre du temps et être inefficace.

Lorsque le MT Mariam a mis le cap vers les eaux ghanéennes, le chef d'état-major de la Marine togolaise a appelé le contre-amiral Biekro. Ce dernier a fait en sorte qu'un navire soit dépêché pour intercepter le Mariam et arrêter les bandits se trouvant à bord. « Alors j'ai appelé mon homologue [pour lui dire] que le navire avait été arraisonné, et qu'il devrait envoyer son personnel afin que soient menées diverses enquêtes, explique le contre-amiral Biekro. Et cela a été fait ».

Toutefois, ce n'est qu'une partie d'un puzzle complexe. Chaque pays dispose de divers services en plus des marines nationales : les services de l'immigration, les douanes, la police maritime, les autorités portuaires, les services de répression du trafic de drogue et les garde-côtes. Tous ces services devront également être disposés à partager leurs informations entre eux.

« Nous ne sommes pas aux Jeux olympiques, rappelle Joana Osei-Tutu. Il n'y a pas de médaille d'or si c'est la marine qui les attrape et non pas la police maritime. Il n'y a pas de médaille non plus si ce sont les garde-côtes qui les arrêtent et non pas les services de police. Il n'y a pas de récompense pour celui qui y est arrivé en premier. » ❑

Des membres d'une équipe d'arraisonnement ghanéenne sont sur le point d'aborder un navire pendant l'Exercice Obangame Express 2015, un exercice multinational visant à renforcer la sûreté et la sécurité dans le golfe de Guinée.

QUARTIER-MAÎTRE DE 1ÈRE CLASSE LUIS R. CHAVEZ JR./MARINE AMÉRICAINE

PROTÉGER LES

RESSOURCES OFFSHORE DU GHANA

CONTRE LA PIRATERIE

LA DÉCOUVERTE DE PÉTROLE ENTRAÎNE LA NÉCESSITÉ D'ASSURER LA SÉCURITÉ MARITIME

MUTARU MUMUNI MUQTHAR

Mutaru Mumuni Muqthar est directeur exécutif du Centre de l'Afrique de l'Ouest pour la lutte contre l'extrémisme, une organisation indépendante de la société civile pour la recherche antiterroriste. Il possède une maîtrise de terrorisme international, criminalité mondiale et sécurité internationale de l'université de Coventry, au Royaume-Uni, et une licence d'administration des affaires de l'université d'Ashesi, au Ghana.

Alors que la piraterie dans la Corne de l'Afrique est en régression, l'accent se déplace vers le golfe de Guinée, une côte qui s'étend sur 2.500 kilomètres du Cap Lopez, au Gabon, au sud, au Cap des Trois Pointes à l'ouest du Ghana, au nord. En 2007, le Ghana a découvert environ 5 milliards de barils de réserves de pétrole, avec pour corollaire les problèmes de sécurité liés à la piraterie, au terrorisme, à la contrebande et aux litiges relatifs au plateau continental avec les pays voisins. Dans aucun autre domaine la menace n'a été plus inquiétante que dans la piraterie maritime. Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), en 2012 et 2013, les actes de piraterie rapportés pour le golfe de Guinée ont dépassé ceux enregistrés dans la Corne de l'Afrique.

L'essor d'un marché noir de carburant en Afrique de l'Ouest rend ces eaux attrayantes pour les pirates. Le pétrole est le principal produit des échanges économiques transporté principalement par la mer dans la région de l'Afrique de l'Ouest. Plus de 90 pour cent de tout le transport de cargaisons se fait par la mer et le commerce est organisé de telle manière qu'il permet largement au marché noir de prospérer.

La vulnérabilité du Ghana ne fait aucun doute. Comme l'explique David Asante-Apeatu, commissaire de la police maritime : « La totalité du Ghana est exposée à la piraterie, et c'est d'autant plus vrai depuis la découverte de pétrole ». Selon James Agalga, vice-ministre ghanéen de l'Intérieur, la piraterie maritime est une menace imminente, mais elle n'est pas l'apanage du Ghana. En fait, il y a eu deux actes de piraterie liés au Ghana en 2014. Ces pirates sont principalement originaires du Nigeria, un petit nombre d'entre eux vient du Bénin et du Togo. Selon l'ONUDC, les victimes de piraterie au large de la côte béninoise ont signalé que des pirates anglophones

et francophones travaillaient ensemble, ce qui prouve l'existence d'un réseau criminel transfrontière. Selon l'ONUDC, le Nigeria a enregistré 57 des 73 incidents rapportés en 2013. Il n'est pas difficile de s'imaginer que la prochaine cible sera le Ghana.

James Agalga en est parfaitement conscient, mais il affirme que les eaux du Ghana sont devenues extrêmement dangereuses pour les pirates, compte tenu de l'état de préparation du pays. « Après le rééquipement de la marine et de l'armée, la principale étape suivante sera de donner la priorité à la collaboration inter-agences et de renforcer l'échange d'informations, a-t-il précisé. Ce qui importe, à l'heure actuelle, c'est d'accroître la capacité de surveillance à la fois des eaux territoriales et des eaux internationales par des équipes de patrouille conjointes avec des pays voisins, quand et où cela est possible ».

Le Ghana est naturellement mis sous pression pour éviter les situations que connaissent les autres pays d'Afrique de l'Ouest. Mais, selon les autorités, le Ghana est bien loin de rencontrer les mêmes problèmes que ceux auxquels le Nigeria a fait face. L'argument le plus souvent avancé est qu'il y a des différences majeures entre les deux domaines. Bien que les voleurs de pétrole réalisent annuellement un bénéfice brut d'environ 1 milliard de dollars, il y a moins de possibilités de percer des pipelines pour siphonner le pétrole au Ghana parce que la majorité du pétrole se trouve en mer. Joana Ama Osei-Tutu du Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix, au Ghana, explique les différences fondamentales : « Le Ghana a une côte plus dégagée, il n'y a pas d'anses, il y a une bonne visibilité et elle est sûre », a-t-elle précisé, citant le fait que le littoral du Nigeria est ponctué de nombreux points d'accès par des voies d'eau pouvant être utilisées par les pirates et les trafiquants.

PRÉPARATION ET CAPACITÉ

Selon James Agalga, le Ghana ne compte pas seulement sur la bienveillance de pays partenaires. L'Autorité maritime du Ghana (GMA) a lancé un Système d'information et de gestion du trafic des navires (VTMIS). Ce système intégré est destiné à la surveillance électronique permanente de l'espace maritime du Ghana et dispose de capteurs à distance pour détecter et identifier les bateaux et navires en haute mer. Il possède des tours de communication équipées de radars maritimes, de systèmes d'identification automatiques et de systèmes de télévision en circuit fermé pour surveiller les navires et les activités à bord à une très grande distance.

Le projet se compose de huit sites de capteurs à distance à Tema, Winneba, Keta, Axim, Big Ada, Half Assini, Takoradi et Cape Coast, ainsi que de trois stations de base à Keta Krachi, Yeji et Anum. Le Centre de contrôle national se trouve à l'état-major de la GMA à Accra. Les navires sont équipés d'un système d'identification automatique des navires et embarcations opérant sur le lac Volta, ainsi que d'une fonction d'identification et de suivi des navires à grande distance et de capteurs météorologiques. Le VTMIS, déployé par la société finlandaise ELTEL Networks Corp., peut suivre des navires dans un rayon de 1.000 milles nautiques.

Néanmoins, beaucoup de problèmes subsistent. Le VTMIS à lui seul est insuffisant pour éliminer la menace de piraterie. La capacité de déjouer les attaques est aussi importante que celle de les déceler, sinon plus. Bien que les

L'essor d'un marché noir de carburant en Afrique de l'Ouest rend ces eaux attrayantes pour les pirates. Le pétrole est le principal produit des échanges économiques transporté principalement par la mer dans la région de l'Afrique de l'Ouest.

Le GNS Blika, au premier plan, participe à un exercice d'arraisonnement pendant l'Exercice Obangame Express. Les petites embarcations navales ghanéennes ne peuvent pas patrouiller loin de la côte.
AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS AU GHANA

SOLDAT SPÉCIALISTE RAUL PACHECO/ARMÉE AMÉRICAINE

NAVIELEKTRO

SOLDAT SPÉCIALISTE RAUL PACHECO/ARMÉE AMÉRICAINE

À GAUCHE : une équipe de la Marine ghanéenne participe à un exercice d'arraisonnement pendant l'Exercice Obangame Express, en mars 2015. • Le président ghanéen John Dramani Mahama et des responsables de la sécurité assistent à la mise en service du système d'information de gestion du trafic des navires en 2014. • Une équipe d'arraisonnement de la Marine ghanéenne monte à bord du FGS Brandenburg, de la Marine allemande, au cours d'une simulation de trafic d'armes, dans le cadre de l'Exercice Obangame Express.

plateformes flottantes d'extraction, de stockage et de déchargement se trouvent à environ 200 milles nautiques, les petites embarcations du Ghana sont incapables de s'éloigner au-delà de 100 milles nautiques de la côte. De plus grandes embarcations sont nécessaires pour fournir une couverture adéquate afin de maîtriser ou de combattre les pirates. « Nous avons besoin de logistique pour couvrir nos eaux territoriales ; nous avons besoin de patrouilleurs pour surveiller nos eaux », a affirmé David Asante-Apeatu.

On croit discerner une certaine friction entre les agences impliquées dans le secteur. Selon Joana Ama Osei-Tutu, le dispositif sécuritaire se caractérise par un morcellement d'agences, telles que la police maritime, la GMA, la Marine, et l'Autorité portuaire. Elles travaillent toutes pour des ministères et instances différents, ce qui entraîne une duplication des tâches et risque de gâcher la bonne volonté nécessaire pour contrecarrer la piraterie. Toutefois, David Asante-Apeatu estime que : « Nous sommes capables de mener des patrouilles conjointes, et de nous porter mutuellement assistance de manière adéquate : la police maritime, la Marine, l'Autorité maritime. La relation entre les agences de sécurité est plutôt cordiale ».

IMPLICATIONS POUR LE COMMERCE MARITIME AVEC LE GHANA

La piraterie a des conséquences économiques majeures. Elle accroît le niveau de risques et amène les compagnies d'assurances à augmenter leurs tarifs. Une montée de la piraterie au large des côtes du Ghana aurait un effet non négligeable sur les tarifs d'assurances internationaux pour les importateurs et les exportateurs et augmenterait le coût du commerce dans les ports du pays. L'ONUDC observe qu'au Bénin, à la suite d'une recrudescence des attaques en 2011, les experts des assurances ont placé les eaux territoriales du Bénin au même niveau de risque que celles du Nigeria. Cela a fait considérablement augmenter le coût du transport de marchandises vers le Bénin. L'augmentation des coûts d'importation fait diminuer les recettes, augmenter le coût de la vie et entraîne une baisse de compétitivité des importations.

CONCLUSION

Le Ghana peut éviter de subir le même sort. Pour stabiliser et sécuriser les eaux territoriales, il faudra établir une structure sécuritaire globale et délibérée qui implique la Marine, la police maritime, la GMA, l'Armée, le ministère de l'Intérieur et d'autres instances similaires. Le renforcement des capacités des forces de sécurité pour accroître les patrouilles et la surveillance constituera un important moyen de dissuasion.

Les sociétés exploitant des navires devront posséder un plan directeur de sécurité prévoyant des mesures défensives embarquées, une présence obligatoire d'équipes de sécurité armées à bord des navires, un système de localisation utilisant les technologies modernes et des dispositifs de surveillance tels que le VTMIS. La discipline au sein des forces et la volonté d'éliminer la corruption sont essentielles pour apporter la sécurité et l'ordre dans le secteur.

Enfin, il y a une corrélation entre les problèmes économiques et sociaux à terre et le taux de criminalité en mer. Le pays doit s'attaquer aux problèmes économiques et sociaux sous-jacents susceptibles d'engendrer des menaces sécuritaires. Parmi les pêcheurs artisanaux, les agriculteurs et les jeunes, certains pourraient être séduits par des pirates étrangers et par l'appât du gain et se livrer à la contrebande. Des recruteurs pourraient exploiter le mécontentement local contre les autorités en persuadant les jeunes de se livrer à la piraterie, au pillage en mer, ou aux deux. Une vision à long terme nécessiterait que le Ghana mette en place une Autorité de développement côtier pour surveiller la sécurité et le développement de la vie et des ressources côtières. ❑

Un membre de l'unité anti-piraterie de la Marine béninoise à l'intérieur d'un patrouilleur le long de la côte.

CORBIS

LES PIRATES

sont à la recherche de points faibles

LORSQU'UN COUP D'ARRÊT EST DONNÉ AUX CRIMINELS DANS LES EAUX D'UN PAYS, ILS TRANSFÈRENT LEURS ACTIVITÉS DANS UN AUTRE

PERSONNEL D'*ADF*

Les pirates du golfe de Guinée ne paraissent pas forcément impressionnants. Bien qu'ils soient durs et musclés, les pirates capturés sont souvent habillés comme des mendiants — nu-pieds et vêtus de vêtements élimés paraissant faits pour des hommes de plus petite taille. Ils semblent être le genre de voleurs qui feraient main basse sur des portables ou de l'argent, mais guère plus.

Les apparences peuvent être trompeuses.

En janvier 2014, des pirates ont volé un remorqueur pour l'utiliser comme vaisseau mère et ont entrepris un périple de plusieurs jours pour s'emparer du Kerala, un pétrolier grec battant pavillon libérien, au large de l'Angola. Bien qu'il y eût 30 navires dans les environs, ils ont mis le cap directement sur le Kerala, qu'ils ont pris à l'abordage avant de désactiver ses systèmes de communication et d'identification. Ils ont aussi recouvert de peinture les marquages du navire, selon un rapport de l'U.S. Naval Institute.

Les pirates ont mis le cap au nord, parcourant 1.300 milles nautiques en un peu plus d'une semaine. Ils se sont tout d'abord arrêtés au large des côtes de la République démocratique du Congo, où ils ont transbordé du fioul dans un autre navire. Ils se sont ensuite dirigés vers le Nigeria pour deux autres transbordements entre navires. Après avoir vendu près de 15 millions de litres de gazole, ils ont abandonné le navire au large du Nigeria.

Un tel acte criminel n'a pas pu être accompli au hasard. Il a nécessité une planification, des informations privilégiées et une organisation. Les pirates qui ont ciblé le navire connaissaient sa cargaison, son emplacement et son itinéraire — tout autant de détails fournis par quelqu'un travaillant dans l'industrie pétrolière ou dans l'administration. Les acheteurs devaient être également au courant du plan. Comme le Naval Institute l'a observé, si les pirates ont vendu le carburant à seulement la moitié de sa valeur marchande, ils ont tout de même empoché environ cinq millions de dollars.

Parmi ceux qui sont soupçonnés de se livrer à la piraterie, on trouve des gangs nigérians, des « initiés » au sein de l'industrie pétrolière, des agents de sécurité corrompus et des réseaux criminels organisés constitués en Europe de l'Est et en Asie.

SITUATION DE LA

PIRATERIE MARITIME

dans le golfe de Guinée

COÛT ÉCONOMIQUE

983
MILLIONS DE DOLLARS

COÛT HUMAIN

1.035
MARINS
ayant subi une attaque

170
MARINS
détenus ou
pris en otage

ACTIVITÉS DE PIRATERIE

58 %
des attaques se sont
produites dans les
EAUX INTERNATIONALES

Source : Oceans Beyond Piracy, 2014

ENLÈVEMENTS ET RANÇONS

Les pirates du golfe ne limitent pas leurs actes criminels au détournement de pétrole. Certains sont impliqués dans les enlèvements et les demandes de rançons. En particulier, les ravisseurs, habituellement originaires du Nigeria, ciblent généralement les navires de l'industrie pétrolière. Après que les pirates montent à bord des navires et les mettent à sac, ils enlèvent les membres les plus essentiels de l'équipage, après les avoir souvent identifiés grâce à des informations fournies par les initiés. Les pirates retournent alors à leurs campements pour négocier les rançons.

Le Naval Institute rapporte que les négociations sur les rançons prennent généralement moins d'un mois. Les sociétés versent habituellement entre 50.000 et 100.000 dollars par personne. La rançon la plus importante connue, de 2 millions de dollars, aurait été payée fin 2013 pour la libération de deux Américains.

L'enlèvement est l'une des formes les plus rentables de piraterie, mais c'est aussi la plus difficile. Elle nécessite de procéder à la collecte de renseignements, par exemple pour localiser un navire spécifique naviguant au loin en haute mer. Les ravisseurs doivent posséder de l'armement lourd pour arraisonner le navire et venir à bout des tentatives de sauvetage. L'enlèvement exige également un engagement à long terme et un appui à terre pour soutenir des négociations souvent de longue durée. Il nécessite également le blanchiment d'argent pour faciliter l'utilisation de la rançon.

Un rapport des Nations Unies intitulé « Piraterie maritime dans le golfe de Guinée » a conclu que les enlèvements perpétrés dans le golfe de Guinée ont été moins courants que le vol de pétrole, avec tous les détournements se produisant dans les eaux territoriales du Nigeria. En 2014, le nombre d'attaques de pirates dans le golfe de Guinée a baissé de 18 pour cent, selon un rapport publié par le groupe d'information sur le transport maritime Dryad Maritime. Dans leur grande majorité, les attaques se sont produites en haute mer plutôt que près des côtes, ce qui semble indiquer la présence d'opérateurs avertis. Les experts s'inquiétaient également du fait que les pirates développent des réseaux transfrontaliers, les pirates francophones et anglophones collaborant dans certains cas. Les réseaux de piraterie paraissent s'investir dans quelques spécialités telles que le détournement de pétrole de navire à navire, d'après le capitaine de frégate Kamal-Deen Ali, de la Marine ghanéenne.

« Bien que nous ayons eu affaire à moins d'incidents en 2014, des éléments sont à l'œuvre qui semblent indiquer que les pirates en réalité s'enracinent et consolident leurs positions plutôt que de disparaître », observe Kamal-Deen Ali. « Il est notable qu'en 2014, par exemple, nous ayons enregistré une attaque majeure dans les eaux angolaises. Avant cela, nous n'avions jamais connu de détournement de navires dans les eaux de l'Angola ».

UN PROBLÈME MONDIAL

La piraterie n'est pas uniquement le problème de l'Afrique de l'Ouest. Le détournement de pétrole et d'autres formes de criminalité se répercutent dans le monde entier. Au moins 28 organisations ont agi pour empêcher des attaques de pirates dans le golfe. Parmi celles-ci, l'OTAN, les Nations Unies, la Banque mondiale, Interpol, la Commission européenne et le Bureau maritime international.

L'unité anti-piraterie de la Marine béninoise patrouille dans la baie du Bénin.

CORBIS

Les actes de piraterie dans le golfe représentent 20 pour cent de tous les actes criminels maritimes enregistrés dans le monde. Les pertes subies en cours d'expédition ont des répercussions de grande ampleur, en particulier sur les tarifs des assurances. Les assureurs ont désigné les eaux territoriales du Nigeria, du Togo et du Bénin comme une « zone de risque de guerre », ce qui renchérit le coût des assurances.

Le Bénin dépend de ses 121 kilomètres de littoral pour sa subsistance, les taxes sur le commerce constituant la moitié des revenus de l'État. De ce total, 80 pour cent provient du port de Cotonou. Les Nations Unies indiquent que les actes de piraterie en 2011 ont forcé les experts internationaux des assurances à classer le Bénin dans la même catégorie que le Nigeria. Cette classification a augmenté les tarifs des assurances et a porté atteinte à l'activité de Cotonou. Les responsables béninois affirment que le port a perdu 70 pour cent de son activité au troisième trimestre 2011. Depuis, les actes de piraterie au Bénin ont diminué, mais les tarifs d'assurance demeurent élevés.

Lorsque les eaux deviennent trop dangereuses, l'industrie privée tend à rester à l'écart. Par exemple, l'Association des armateurs norvégiens indique que le nombre des escales de ses navires dans les ports nigérians a diminué de 37 pour cent entre 2011 et 2013, du fait de la menace d'attaques, bien que les escales dans le reste de l'Afrique aient augmenté de 20 pour cent.

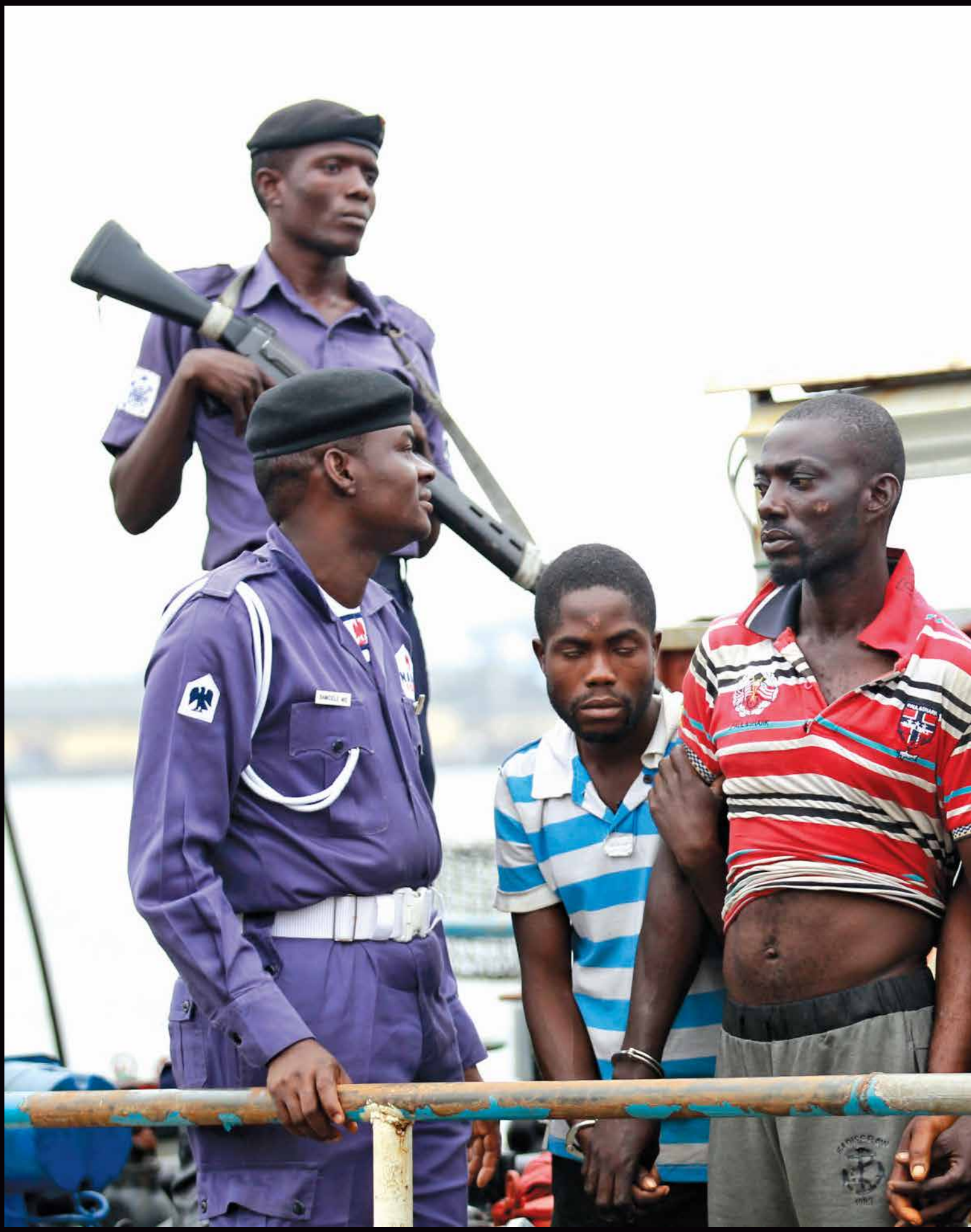
Les marines et les garde-côtes des pays du golfe de Guinée sont sous-équipés pour les patrouilles et les poursuites de grande ampleur, ce qui laisse les ports vulnérables. Bien que neuf des pays du golfe projettent d'acquérir davantage de patrouilleurs, et des plus gros, ces plans sont souvent à des échéances de plusieurs années.

Les aires de mouillage et les approches des ports de Bonny et de Lagos au Nigeria, de Cotonou au Bénin, de Lomé au Togo, de Tema au Ghana et d'Abidjan en Côte d'Ivoire sont particulièrement vulnérables aux actes de piraterie, du fait du grand nombre de navires marchands au mouillage ou naviguant dans ces eaux.

À Lagos, des centaines de bateaux et de navires s'attardent pendant des jours dans les eaux calmes à l'approche des ports encombrés, attendant leur tour d'y mouiller. Une tempête de deux heures sur le littoral de Lagos en 2010 a montré jusqu'à quel point certains des ports étaient vulnérables. Au cours de cette tempête, 25 navires se sont échoués, ce qui a exposé combien d'entre eux étaient sans équipage ou sans surveillance. Les autorités pensent à présent que certains de ces navires ont pu servir de repaires de pirates.

ÉCHOS DE LA SOMALIE

Les comparaisons avec les tristement célèbres pirates somaliens sont inévitables. Les pirates du golfe ont adopté certaines des tactiques des Somaliens, telles que l'utilisation de navires-mères servant de quartier général, ainsi que des méthodes d'abordage des navires. Les deux groupes ont enlevé des particuliers pour obtenir des rançons.



Des pirates présumés sont exhibés à bord d'un navire à Lagos, au Nigeria.

REUTERS

HISTORIQUE DE

LA PIRATERIE

L'Organisation maritime internationale maintient des registres d'actes illégaux commis à l'encontre des navires et des bateaux. L'organisation a compilé ces chiffres pour le golfe de Guinée entre août 1995 et mars 2014 :

EMPLACEMENT DES INCIDENTS

Eaux internationales	158
Eaux territoriales	296
Zone portuaire	389

SITUATION DU NAVIRE LORS DE L'ATTAQUE

Voguant	236
Au mouillage	457
Non précisé	64

NOMBRE D'AGRESSEURS IMPLIQUÉS

de 1 à 4	241
de 5 à 10	208
Plus de 10	85
Non précisé	290

CONSÉQUENCES POUR L'ÉQUIPAGE

Actes effectifs de violence	277
Menaces de violence	110
Navire disparu	1
Navire détourné	36
Aucun/Non précisé	223

ARMES UTILISÉES PAR LES ATTAQUANTS

Armes à feu	236
Couteaux	210
Engins lanceurs de grenades (RPG)	2
Autres	30
Aucune/Non précisé	336

PARTIES DU NAVIRE AYANT FAIT L'OBJET D'UN RAID

Cabines principales et cabines d'équipage	18
Zone de cargaison	152
Entrepôts	261
Salle des machines	5
Pont principal	9
Les pirates ne sont pas montés à bord	166
Non précisé	66

AUTRES

Vies perdues	46
Membres de l'équipage blessés	181
Membres de l'équipage disparus	7
Membres de l'équipage pris en otage	519
Agressés	173

Un bateau de la gendarmerie ivoirienne est au mouillage dans le port d'Abidjan, tandis qu'une unité de gendarmes s'élance à bord d'une pirogue en bois, sans armes avec seulement des portables pour communiquer.

REUTERS

« LA SOLUTION RÉELLE POUR EMPÊCHER LA PIRATERIE EST LA BONNE GOUVERNANCE À TERRE, L'ÉTAT DE DROIT, AINSI QUE DES GARDE-CÔTES COMPÉTENTS ET CAPABLES ».

Matthew Fiorelli

Les marchands et les entreprises opérant dans le golfe de Guinée ont adopté quelques-unes des techniques et pratiques de protection utilisées par leurs homologues du golfe d'Aden, notamment l'installation sur les navires de barrières physiques telles que des grillages, dans le but d'arrêter les assaillants. Des citadelles, ou pièces sécurisées ont également été ajoutées à bord. Dans le cas d'attaques, les équipages se rendent dans les citadelles lourdement blindées, où les pirates ne peuvent pas les atteindre. Les équipages se servent alors de radios pour appeler à l'aide. Toutefois, aucune des mesures préventives n'est infaillible.

Les desseins des pirates somaliens ont été contrecarrés, en partie, par l'emploi de gardes armés privés à bord des navires. En revanche, dans les eaux territoriales du golfe de Guinée, il est illégal pour le personnel des sociétés de sécurité privée de porter des armes à feu. Il est également illégal de transporter des armes à feu dans les eaux territoriales de ces pays.

Certains des pays du golfe, notamment le Nigeria, ont réussi à réduire dans une certaine mesure les détournements en mettant en place des « zones de sécurité » où sont effectuées des patrouilles autour des aires de mouillage vulnérables. Toutefois, de telles mesures ne sont pas efficaces pour faire cesser les enlèvements. La région à haut risque d'enlèvement, d'une superficie de plus de 78.000 kilomètres carrés, est trop vaste pour y mener des patrouilles. D'autre part, le littoral abrite trop de jungles, de rivières et d'anses pour que les autorités puissent les ratisser efficacement. À la mi-2015, la zone située au large de la côte du Nigeria était la plus dangereuse en termes d'activités de piraterie. Toutefois, les pirates ont élargi leur territoire aux frontières du Cameroun et de la Guinée équatoriale. Les attaques en haute mer sont devenues la norme en 2014, 58 pour cent des attaques concernant l'Afrique de l'Ouest se produisant dans les eaux internationales.

Donner un coup d'arrêt aux activités des pirates dans le golfe d'Aden a nécessité la mise en place d'une voie maritime élaborée et de patrouilles, en encourageant également les navires à se regrouper et à naviguer en flottilles. Il sera beaucoup plus difficile de protéger les navires au mouillage dans le golfe de Guinée.

Pourtant, la région présente quelques avantages pour la lutte contre la piraterie. Dans une étude de Chatham House parue en 2013, la région a été décrite comme étant « l'un des blocs de l'Afrique subsaharienne les plus politiquement cohérents, englobant des communautés régionales qui reconnaissent les répercussions de l'insécurité maritime sur l'économie ». Les groupes économiques de la région, en particulier la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, ont été actifs dans les questions de sécurité maritime. Ils ont appelé à un accroissement du nombre des patrouilles militaires et à la mise en œuvre d'une stratégie maritime intégrée.

COMMENT METTRE UN TERME À LA PIRATERIE

Dans un rapport paru début 2013, l'International Crisis Group a recommandé des mesures visant à s'attaquer à la piraterie dans le golfe de Guinée. Le rapport était destiné aux pays suivants : Angola, Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Ghana, Nigeria, République du Congo, Sao Tomé et Príncipe et Togo. Elles incluaient les recommandations suivantes :

- Étudier le commerce illégal des carburants afin d'identifier les compagnies pétrolières et de navigation impliquées dans les activités illégales.
- Favoriser la création d'emplois dans les zones côtières en protégeant la pêche artisanale, en stimulant la transformation locale du poisson et en réinvestissant les actifs saisis aux contrebandiers de carburant.
- Renforcer l'application du droit maritime en formant les marines nationales, les organismes chargés de l'application des lois et les autorités portuaires.
- Maintenir en permanence des patrouilles de la marine dans les zones de mouillage et les eaux territoriales, et effectuer des vols réguliers de surveillance.
- Mettre au point les meilleures pratiques de gestion antipiraterie à l'usage des armateurs, des commandants de navires et des équipages.
- Établir une force opérationnelle nationale inter-agences de lutte contre la piraterie, afin d'enquêter sur les gangs de pirates, de les arrêter et de les poursuivre.
- Faire en sorte que les pays signent des accords visant à autoriser les extraditions, et favoriser la coopération entre les marines, les organismes d'administration maritime et la police.
- Organiser des opérations conjointes de surveillance dans les zones dangereuses.
- Coordonner le soutien international et s'assurer que les interventions étrangères concordent avec les stratégies nationales.
- Insister sur la nécessité de traiter la piraterie comme une forme de crime organisé transnational exigeant une réponse coordonnée.

Le Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix précise que « sans le développement d'institutions stables, une bonne gouvernance et des opportunités économiques, la piraterie continuera, les succès tactiques s'avérant non viables ». Pour mettre un terme à la piraterie, les forces de sécurité du golfe devront être organisées et recevoir une formation commune.

« L'efficacité des initiatives anti-piraterie dépendra également de la capacité des gouvernements régionaux à poursuivre les auteurs de ces actes », peut-on lire dans l'article de Matthew Fiorelli intitulé « *Piraterie en Afrique : le cas du golfe de Guinée* », publié en 2014 par le Centre Kofi Annan. « Les pays de la région doivent s'associer avec la communauté internationale pour assurer la mise en place d'institutions visant à poursuivre les pirates capturés, tout en encourageant simultanément la bonne gouvernance qui endiguera la corruption et promouvra la stabilité socioéconomique ».

L'étude conclut que « la solution réelle pour empêcher la piraterie est la bonne gouvernance à terre, l'état de droit, ainsi que des garde-côtes compétents et capables ». ❑

LA GUINÉE ÉQUATORIALE SOUS LES PROJECTEURS DU FOOTBALL

AFP/GETTY IMAGES

PERSONNEL D'*ADF*

Dans la ville continentale de Mbini, en Guinée équatoriale, un jeune garçon fait rebondir un ballon de football sur sa tête, à l'instar, sans aucun doute, de ses footballeurs préférés.

À maints égards, il n'est pas différent de millions d'autres garçons et filles du continent ayant une affinité avec ce sport. Mais ce jeune fan s'amusait, le 30 janvier 2015, en pleine Coupe d'Afrique des nations, événement bisannuel qui avait lieu, cette année, dans son pays, du 17 janvier au 8 février.

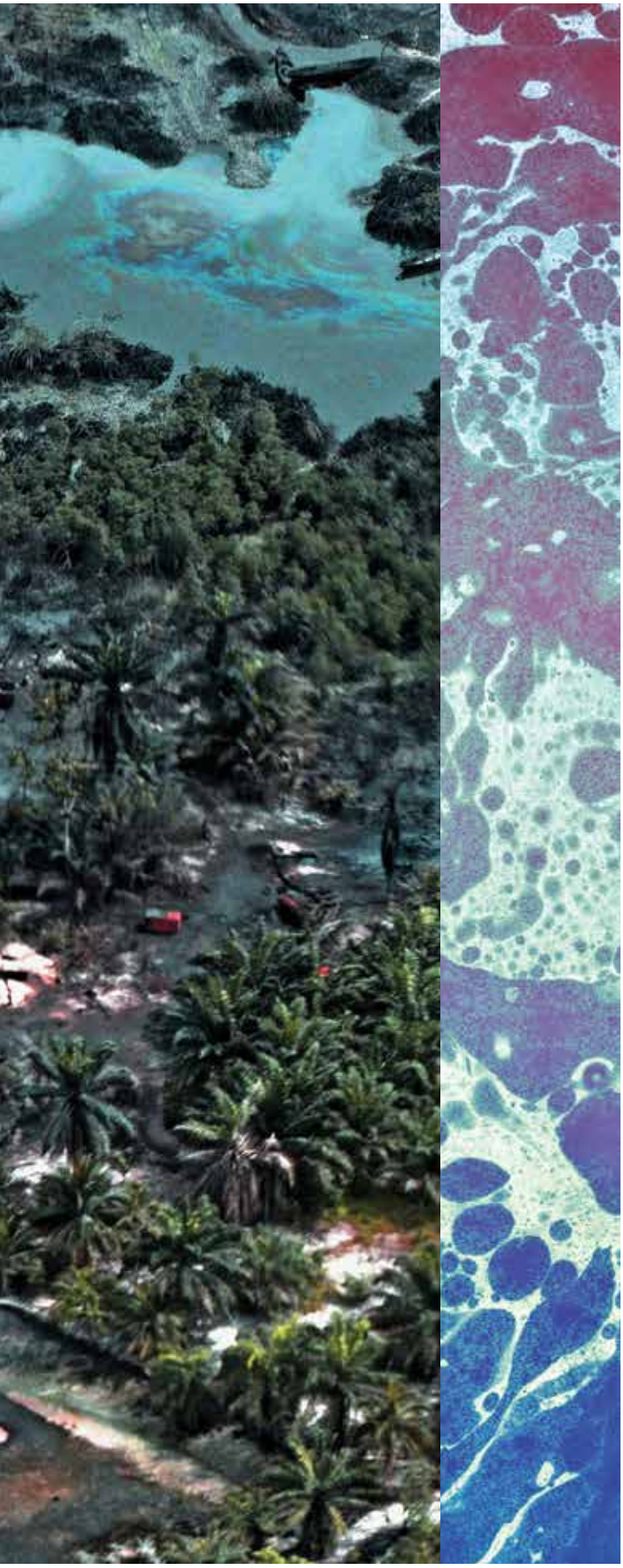
Le tournoi s'est retrouvé dans le petit pays du golfe de Guinée, comptant 720.000 habitants, après le désistement, en 2014, du Maroc, pays hôte à l'origine, à cause de la crise d'Ebola.

La Guinée équatoriale, qui n'était pas touchée par l'épidémie d'Ebola, s'est proposée d'accueillir le tournoi, alors que, selon l'International Business Times, elle ne possède que deux stades de football – le Nuevo Estadio de Malabo, pouvant accueillir 15.250 spectateurs et l'Estadio de Bata, d'une capacité de 37.500 places.

Seize équipes s'opposaient pour remporter le titre et la Guinée équatoriale est parvenue en demi-finale, où elle s'est inclinée devant le Ghana par 3 buts à zéro. Le Ghana a ensuite affronté la Côte d'Ivoire, qui l'a battu par 9 buts à 8, sur une séance de tirs au but, à l'issue d'un match où rien n'avait été marqué.

Peu de temps après la finale, des acclamations se firent entendre dans un pays voisin. Le Gabon avait été sélectionné pour accueillir la Coupe d'Afrique des nations en 2017.

PÉTROLE BRUT
+
CRIMINALITÉ
=
COMPLEXITÉ



LES PAYS DU GOLFE DE GUINÉE DEVRONT INTERVENIR SUR TERRE ET EN MER POUR LUTTER CONTRE LE VOL DE PÉTROLE

PERSONNEL D'*ADF*

Au Bénin, lorsque le réservoir de votre voiture est presque vide, vous avez deux options. Soit vous vous rendez à la station-service la plus proche pour faire le plein au prix normal, soit vous vous arrêtez le long de la route près d'un étal où se trouvent toutes sortes de bouteilles, de bocaux et de bidons.

Les diverses bouteilles ont peut-être auparavant contenu de l'eau, du rhum ou de la vodka. Même les bouteilles de Fanta vides sont recyclées dans ce commerce. Maintenant, elles contiennent toutes le même liquide : un élixir de couleur ambrée appelé « *kpayo* ».

Le terme *kpayo*, qui signifie approximativement « faux pétrole », peut être appliqué à de nombreux articles de contrebande, que ce soit de l'huile de moteur ou de l'essence de qualité douteuse ou médiocre. Parce qu'il est bon marché, le *kpayo* est très populaire au Bénin auprès des milliers de taxis-motos, communément appelés *zémidjans*. Il est aussi vital pour les familles qui luttent pour joindre les deux bouts.

Un Béninois, marié et père de quatre enfants, a confié qu'il vendait le carburant depuis quatre ans.

« J'ai une formation d'électricien, mais il n'y a pas de travail. C'est pour cela que je me suis lancé dans ce commerce. Mes amis m'avaient dit qu'ils gagnaient leur vie comme cela », explique-t-il.

Le carburant est acheminé à travers la frontière par les petites routes et les eaux intérieures. Des motocyclistes se harnachent régulièrement plusieurs gros bidons sur leur trajet. Les contrebandiers remplissent de barils les grandes barques communément appelées bateau de Cotonou. Parfois, ces trafiquants achètent de l'essence dans les stations-service nigérianes à des prix bas subventionnés et la rapportent au Bénin où elle se vendra au bord de la route, considérablement moins cher que dans les stations-service locales.

Cette pratique n'est qu'un aspect du large éventail d'activités criminelles liées au pétrole, qui empoisonnent tout le golfe de Guinée et atteignent même l'Angola pour s'étendre aussi loin qu'au Sénégal, au nord. Alors que les compagnies pétrolières continuent d'acquérir des concessions pour explorer et forer dans les zones économiques exclusives de nombreux

Cette vue de Nembe Creek, dans la région du delta du Niger, montre ce qui se passe après que des pilleurs ont capté du pétrole des pipelines des compagnies pétrolières. Il s'ensuit une perte de revenus pour la compagnie et un désastre écologique. En 2012, la société Shell Petroleum Development Co. of Nigeria a enlevé 157 points de captage dont 116 fuyaient. AFP/GETTY IMAGES

pays, la région et le monde saisissent le potentiel – et les problèmes – qui accompagnent la découverte de pétrole.

La criminalité liée au pétrole est tellement étendue et a un tel effet dévastateur que la Conférence sur la surveillance maritime et côtière en Afrique (CAMSA) a consacré une journée entière de cet événement de trois jours, qui a eu lieu en mars 2015, à Accra, au Ghana, à la protection de l'infrastructure du secteur. Quelques jours plus tard, l'Exercice Obangame Express, un exercice naval international annuel de grande envergure, a inclus la criminalité liée au pétrole dans deux de ses quatre principaux scénarios de formation maritime. Les pays africains et leurs partenaires sont conscients de la menace et se forment à la meilleure manière de la contrecarrer.

LA COMPLEXITÉ DES VOLS DE PÉTROLE EN AFRIQUE DE L'OUEST

Alors que le pétrole peut être un atout économique si sa richesse est partagée et réinvestie, il peut aussi devenir un cauchemar si l'infrastructure terrestre et maritime n'est pas protégée. Et ces deux arènes ne sont pas aussi isolées l'une de l'autre. La corruption et l'appât du gain peuvent déclencher des troubles sociaux, sources d'activités criminelles, qui détruisent l'infrastructure et, de là, l'environnement.

Dans de nombreux endroits, l'exploitation pétrolière et la vie villageoise coexistent plutôt mal. Eric Kwame Tettey, conseiller en recherches et investigations pour la compagnie pétrolière Tullow Ghana Ltd, estime que l'activité humaine à proximité des infrastructures pétrolières et énergétiques constitue actuellement la plus grande menace au Ghana. Les plateformes de forage en mer en sont un bon exemple : il faut des millions pour les construire et des millions pour les exploiter quotidiennement.

« Admettons qu'un filet de pêcheur – un seul filet – s'emmêle là-dedans, nous ne travaillerons pas pendant un, deux ou trois jours pour remédier au problème. Vous pouvez vous imaginer la réaction en chaîne que cela cause pour l'exploitation », déplore Eric Tettey.

L'infrastructure terrestre est particulièrement vulnérable à l'agitation civile, alimentée par un mélange de pauvreté, de chômage et de colère à l'égard de la corruption, constate Eric Kwame Tettey.

Le Nigeria, où le pétrole a été découvert en 1956, est un cas d'école sur la manière dont l'agitation civile peut paralyser l'industrie. La production a été lancée dans les deux ans qui suivirent, dans le district d'Oloibiri, dans le delta du Niger. Cette région s'enorgueillit d'être le premier puits de pétrole commercial du Nigeria et de fournir les principales exportations de pétrole brut du

À Porto Novo, au Bénin, un homme est chargé de carburant qu'il a passé en fraude du Nigeria. Souvent le carburant est vendu dans des bidons, bocaux et bouteilles, le long de la route. AFP/GETTY IMAGES

pays. Mais, depuis des années, on dénonce le manque d'avantages financiers découlant des richesses pétrolières. Le mécontentement a dégénéré en agitation permanente dans le delta du Niger, où le fleuve se divise en plus de 300 défluents qui se jettent dans le golfe de Guinée.

Pendant des années, des militants et des voleurs ordinaires ont siphonné le pétrole, dans les pipelines des compagnies pétrolières, pour leur propre usage. Parfois, ils installent des raffineries de fortune qui ressemblent à des distilleries d'alcool clandestines. Les jerrycans pleins d'essence et de pétrole brut entrent au Bénin et ailleurs par les petites routes. À l'autre extrémité de cette chaîne d'activités criminelles, des pétroliers transportant plusieurs tonnes métriques de pétrole brut disparaissent soudainement de leur poste d'amarrage. Ils sont retrouvés des jours plus tard, à des kilomètres de là, en pleine mer, vidés de leur cargaison par des transbordements d'un navire à l'autre.

Où est passé le pétrole ? Par qui a-t-il été volé ? Comment ont-ils été payés ? Appartiennent-ils à un réseau criminel plus vaste qui implique le trafic de drogue et d'autres formes de contrebande ? Dans l'affirmative, comment ? Ces questions ne font qu'émerger à la surface de la complexité à laquelle font face les pays du golfe de Guinée. Tel est le défi de la criminalité pétrolière.

Le vice-amiral nigérian à la retraite Dele Joseph Ezeoba.
PERSONNEL D'*ADF*

LA MER ET LA TERRE SONT LIÉES

Alors que les responsables des armées ouest-africaines, de la sécurité et des sociétés pétrolières étaient réunis à la CAMSA, un thème commun est apparu, qui a été repris dans l'Exercice Obangame Express : la criminalité maritime commence sur terre.

Le vice-amiral à la retraite Dele Joseph Ezeoba, ancien chef de l'état-major de la Marine de Nigéria, a martelé cet axiome apparemment simple à la CAMSA, avec la ferveur d'un évangéliste. « Il n'y a pas de criminalité en mer qui ne trouve pas son origine sur terre, vrai ou faux ? Vrai ou faux ? », a-t-il répété à son public. « Alors nos bras morts et eaux intérieures, que nous considérons comme une réserve exclusive, en termes de droits à protéger, doivent être pris comme le point de départ de la lutte contre la criminalité maritime. Parce que quand ils ont terminé leurs activités illicites en mer, où retournent-ils ? À terre ».

La région du delta du Niger, au Nigeria, est sillonnée de pipelines. Les voleurs posent des valves sur les pipelines et siphonnent le pétrole ou le détournent pour le revendre ou le traiter dans des raffineries clandestines. Cette pratique est la cause de multiples fuites qui ont transformé le delta, jadis immaculé, en une zone de désastre environnemental. Alors, à un certain niveau, vous avez une situation cyclique dans laquelle une population mécontente s'en prend aux pipelines et provoque des fuites. Ceci endommage tout l'écosystème et représente la plus grande menace maritime unique du Nigeria, a expliqué Joseph Ezeoba à *ADF*. Le résultat empêche « les gens d'accéder à leurs premières sources de revenus, qui sont la pêche et l'agriculture de subsistance. »

Alors ils considèrent les pipelines comme leurs seuls moyens de subsistance. Ils détournent le pétrole et le cycle se répète et empire. L'inégalité économique et d'autres conditions sociales engendrent un climat de criminalité sur terre. L'occasion est ce qui attire les criminels vers la mer, a affirmé Joseph Ezeoba.

« Ils sont en pleine mer, largement incontrôlés en raison de la vaste étendue. Ils ont le champ libre pour perpétrer leurs crimes. Et quand ils ont fini de commettre leurs atrocités en mer, ils retournent à terre pour partager leur butin et dépenser ce qu'ils ont à terre. Il devient alors urgent pour nous de mettre en place une structure qui les empêchera de quitter la terre et de partir en mer. C'est là que les eaux intérieures ou les bras morts deviennent très très importants », a-t-il insisté.

Au Nigeria, par exemple, les officiers des douanes, de l'immigration et de la police maritime sont responsables des lacs et des fleuves. S'il y a un manque de capacité à ces niveaux-là, les forces navales, qui utilisent les voies d'eau pour atteindre la mer, peuvent avoir à intervenir.

« Il devient très urgent de créer une plateforme qui soit chargée de l'interface et évite le chevauchement des activités en matière de collecte de renseignements. C'est ce qui est crucial », a affirmé Joseph Ezeoba.

Il ne sera pas facile de s'attaquer à la relation entre la criminalité terrestre et maritime. Le problème peut avoir de multiples facettes avec un type distinct d'activité illégale liée à une autre.

Serge Rinkel, directeur des programmes à Borderpol, une organisation internationale de sécurité des frontières, à but non lucratif, a déclaré à la CAMSA qu'une grande partie des activités illicites dans le golfe de Guinée ont commencé par des vols de pétrole et se sont étendues grâce à la porosité des frontières et aux routes de contrebande qui existaient depuis longtemps. La criminalité organisée prend l'Afrique pour cible à cause de ses ressources naturelles, a expliqué Serge Rinkel et, souvent, un large éventail de délits sont liés : trafic de drogue, d'armes et traite d'êtres humains ; vols de pétrole et blanchiment d'argent. Lorsque les malfaiteurs volent quelque chose, comme du pétrole, cela veut dire qu'ils ont un marché pour le vendre ou l'échanger.

« Lorsqu'il y a une activité illicite, elle est, à chaque fois, liée à une autre », a affirmé Serge Rinkel.

LES MENACES RISQUENT DE S'ÉTENDRE

Ce que l'on considérait autrefois comme un problème typiquement nigérian attire maintenant l'attention d'un

L'OPÉRATION PULO SHIELD SÉVIT CONTRE LA PIRATERIE PÉTROLIÈRE

THE ASSOCIATED PRESS

Un pilleur de pétrole présumé pilote un bateau rempli de pétrole brut à Bayelsa, au Nigeria.

PERSONNEL D'*ADF*

Depuis la découverte de pétrole brut, en 1956, le Nigeria lutte contre de nombreux problèmes, notamment le vol et le vandalisme des infrastructures pétrolières. Depuis 2012, la force spéciale mixte de l'armée (JTF) a pris des mesures pour s'attaquer à ces problèmes.

À cette époque, le gouvernement a autorisé la JTF à poursuivre les pilleurs de pétrole dans les anses et les voies d'eau des neuf États du delta du Niger, selon le journal *Vanguard*. L'intervention a été baptisée Opération Pulo Shield, pulo signifiant pétrole en ijaw.

En juin 2014, un rapport de Reuters a révélé que le Nigeria perdait environ 35 millions de dollars par jour du fait des vols de pétrole — soit un quart des revenus du pays. Les estimations font état d'une perte journalière se situant entre 100.000 et 600.000 barils. Selon la Compagnie nationale pétrolière nigériane, la capacité de production journalière maximale de pétrole brut du Nigeria est de 2,5 millions de barils.

Le vice-amiral Usman Jibrin, chef de l'état-major de la Marine nigériane, a rapporté, en mars 2015 que ses forces avaient abordé 84 navires, arrêté 155 suspects de vol de pétrole et détruit 120 raffineries clandestines, 29 barges, 93 bateaux et plus de 1.200 pièces d'équipement et d'outils utilisés par les voleurs en 2014, selon le journal *The Punch*.

En 2013, la JTF a rapporté qu'elle avait tué 82 pirates et voleurs et 23 kidnappeurs et effectué 1.025 patrouilles anti-détournement ayant débouché sur la destruction de 1.951 raffineries clandestines et l'arrestation de 1.857 voleurs, selon Maritime Security Review. Les membres de la force JTF ont aussi détruit plus de 1.117 bateaux de Cotonou, 82 camions pétroliers, 81 barges et 1.873 réservoirs de surface.

En dépit de ses succès, la JTF a essuyé certaines critiques. En octobre 2013, un rapport de Stakeholder Democracy Network a indiqué que certains hauts responsables de la JTF étaient liés à « des propriétaires de points de captage, des syndicats de voleurs de pétrole et des chefs de camp », selon le journal nigérian *Premium Times*.

« Pendant le captage, la JTF veille à ce que les voies d'eau environnantes soient libres, de sorte que les pilleurs puissent installer les siphons en toute quiétude », explique le rapport, qui révèle aussi que des agents subalternes partagent les « taxes de transport » des bateaux de distribution.

« En termes de discipline, il n'existe aucune organisation qui n'ait pas sa brebis galeuse », a déclaré le général nigérian Johnson Ochoga à *Premium Times*, en janvier 2013. « Mais nous avons maintenu notre tolérance zéro face à la criminalité ».

« La JTF ne peut pas être complice des vols de pétrole. S'il n'y a pas de pétrole, nos salaires ne seront pas payés, alors nous le défendons avec notre vie », a déclaré à *Premium Times* le colonel Onyema Nwachukwu, porte-parole de la JTF. « Notre mandat nous tient à cœur, non seulement parce que c'est notre devoir, mais aussi parce que nous devons sauver notre pays de l'incompétence de certains de nos compatriotes qui sont déterminés à plonger notre pays dans un abîme d'instabilité économique. Lorsque les moyens de survie d'un pays sont menacés, c'est un problème de sécurité nationale ».

bout à l'autre du littoral ouest-africain. À mesure que de plus en plus de pays se lancent dans l'exploitation du pétrole et du gaz, ils vont attirer le type de criminels que l'on identifie si souvent avec le Nigeria, a affirmé Joana Ama Osei-Tutu, chercheuse au Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix.

Le Ghana est en train de développer son industrie pétrolière et la Côte d'Ivoire, le Liberia et le Sénégal, entre autres, ont lancé la prospection pétrolière, a poursuivi Joana Ama Osei-Tutu. Le Nigeria ayant renforcé la sécurité le long de son littoral, les pirates et les voleurs « doivent trouver un moyen de passer de la côte sécurisée à des zones non protégées. Le problème s'est alors déplacé petit à petit et cela a continué ».

Dans certains cas, a expliqué Joana Ama Osei-Tutu, les voleurs détournent des pétroliers au Nigeria et naviguent jusqu'à la Côte d'Ivoire pour siphonner le pétrole. Si les forces navales sécurisent ces zones « alors ils essayeront le Liberia, puis la Guinée et la Sierra Leone, pour voir où ils peuvent décharger leur cargaison sans problème. »

nigériane, dirige un centre d'opérations maritimes dans son pays, par lequel la marine peut suivre des navires en mer grâce au programme informatique Sea Vision. Lorsque deux navires se retrouvent l'un près de l'autre, cela mérite que l'on y regarde de plus près, parce que l'on pourrait être en présence d'un transbordement de pétrole d'un navire à l'autre.

Les autorités maritimes peuvent aussi suivre les itinéraires des navires. Eddy Omokhodion a expliqué qu'en général les navires se déplacent en ligne droite. « Quand on n'est pas ivre, on marche droit », a-t-il affirmé. Mais lorsqu'un navire marchand commence à zigzaguer en s'arrêtant plusieurs fois, cela mérite une enquête, car il pourrait avoir rendez-vous avec un navire complice.

Gérer les équipements et les moyens navals renforcera la lutte contre la criminalité pétrolière – et d'autres menaces maritimes – mais la capacité d'acquérir et de déployer de meilleurs moyens varie grandement dans la région du golfe de Guinée. Même certaines forces les mieux équipées, comme au Ghana, ne disposent pas de

Le pétrole provenant de raffineries clandestines est transporté sur un bateau de Cotonou, dans l'État de Bayelsa, au Nigeria. La société Shell Petroleum Development Co. of Nigeria a fait état d'une perte de 60.000 barils de pétrole par jour, en 2013. AFP/GETTY IMAGES

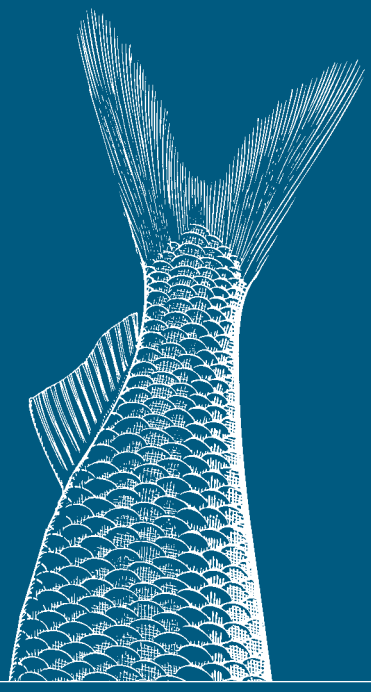
Selon Joana Ama Osei-Tutu, tout pays qui relâchera sa sécurité deviendra un refuge. Il importe donc que les pays prennent, dès maintenant, des mesures exhaustives. Ils ne seront peut-être pas en mesure de patrouiller dans leur zone économique exclusive 24 heures sur 24, mais ils doivent montrer qu'ils sont là et qu'ils ont les yeux fixés sur la mer.

ÉTABLIR UNE PRÉSENCE MARITIME

La conférence CAMSA et l'Exercice Obangame Express ont mis l'accent sur l'importance de surmonter l'incapacité à surveiller la mer et d'établir une présence maritime forte. Le commandant Eddy Omokhodion, de la Marine

toutes les ressources qu'elles souhaiteraient avoir. En fin de compte, les participants ont convenu que l'observation de la mer et la coopération transfrontière seront essentielles au succès.

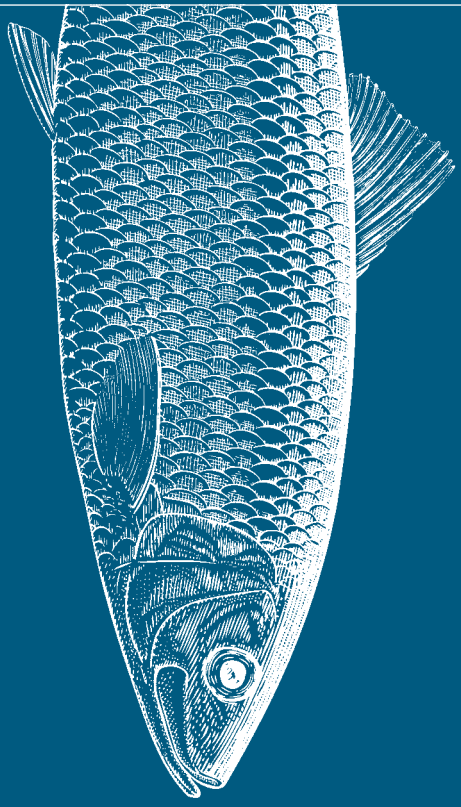
« Je n'ai pas suffisamment de moyens maintenant, mais je sais aussi que je n'ai pas besoin d'en avoir suffisamment pour être efficace », a déclaré le vice-amiral Geoffrey Biekro, chef de l'état-major de la Marine ghanéenne. « C'est pourquoi nous collaborons dans la sous-région. Oui, le Nigeria a quelques [patrouilleurs] ; le Bénin a aussi quelques bâtiments de guerre rapides. Nous sommes convaincus que nous sommes plus efficaces lorsque nous mettons ces ressources en commun ». ❑



LES STOCKS S'ÉPUISENT

LA PÊCHE ILLICITE MENACE LES SOURCES DE REVENUS ET LES ÉCONOMIES TOUT LE LONG DU GOLFE DE GUINÉE

PERSONNEL D'*ADF*



Les femmes de Jamestown, petit village de pêcheurs à Accra, au Ghana, déversent de grands paniers de petites sardines sur le sol en béton au centre du village pour les faire sécher au soleil ouest-africain. Les enfants s'amusent, tout près de là, à des jeux tracés par terre à la craie de couleur. C'est samedi, et une brise constante souffle du golfe de Guinée, faisant onduler la surface de l'eau, sous le soleil brûlant de mars.

Toutefois, le mardi, les hommes de Jamestown s'approprient la place commune polyvalente, la transformant en un terrain de football de fortune où ils installent des buts des deux côtés et relâchent le stress accumulé de six jours de pêche dans le golfe. Selon les locaux, la tradition veut que le mardi soit le jour de repos des pêcheurs.

La pêche est devenue de plus en plus difficile à Jamestown. Les villageois se plaignent que les captures ne soient plus aussi abondantes qu'autrefois et les pêcheurs emmènent leurs leles – de grandes barques construites en bois de wawa – de plus en en plus loin de la côte. Mais la mer houleuse et agitée du golfe de Guinée peut être impitoyable et parfois les pêcheurs ne reviennent pas.

L'histoire se répète d'un bout à l'autre du golfe de Guinée. Incapables de reproduire les captures du passé, les pêcheurs artisanaux s'aventurent toujours plus loin, au péril de leur vie, et entrent parfois en conflit avec des bateaux plus grands et un nombre croissant de plates-formes de forage. Alors que les stocks de poissons s'épuisent, il en va de même pour les économies des pays d'Afrique de l'Ouest et, avec elles, la sécurité alimentaire de la région.

« Ces pêcheurs vivent de leur pêche quotidienne », a expliqué à *ADF* Joana Ama Oesi-Tutu, chercheuse associée au Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix. « S'ils partent en mer pour deux jours, ils doivent revenir avec quelque chose à vendre et qui leur rapporte un bénéfice. Ils ne peuvent pas rentrer chez eux les mains vides. Il faut qu'ils survivent. »

Les femmes de Jamestown, au Ghana, sèchent, nettoient et préparent les poissons capturés. PERSONNEL D'*ADF*

UNE ÉCONOMIE EN PÉRIL

Comme l'indique le rapport « World Ocean Review », il ne faut pas sous-estimer la valeur du poisson pour l'alimentation ouest-africaine. C'est une source vitale de protéines et il contient d'autres éléments nutritifs que l'on ne trouve pas en même quantité dans les céréales, dans d'autres cultures et dans la viande. Le poisson contient aussi de l'iode et des acides gras oméga 3 qui sont bénéfiques pour le cœur.

Le poisson est aussi une importante denrée de base économique. La majeure partie de la pêche pratiquée par les Africains dans le golfe de Guinée se fait sur une petite échelle, dans de petites embarcations comme celles qui partent de Jamestown. Habituellement, le poisson ramassé par ces bateaux – sardine, barracuda ou vivaneau rouge – est pêché à quelques kilomètres de la côte et vendu sur les marchés locaux.

Un fléau commun menace cette pratique ancestrale. La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) peut détruire les sources de revenus et les économies locales en empêchant les petits pêcheurs d'exercer convenablement leur métier.

« Pour l'heure, la pêche industrielle est dominée par les navires de pêche étrangers et c'est déjà un problème pour la consommation camerounaise et pour l'économie camerounaise », explique le commandant Emmanuel Stone, responsable des opérations à l'état-major de la Marine à Yaoundé, au Cameroun. « Beaucoup de poissons pris dans les eaux camerounaises ne sont pas déclarés, ce qui signifie qu'ils ne font l'objet d'aucune taxe. Les grands navires de pêche internationaux transportent le poisson vers d'autres pays, souvent l'Europe et l'Asie. Ils laissent derrière eux des eaux appauvries, leurs prises étant énormes et ne faisant aucune distinction. Parfois, de grands navires se rapprochent à moins de 3 milles nautiques de la côte, ce qui est interdit par la loi camerounaise », poursuit-il.

« Ils ne privent pas seulement les pêcheurs locaux des petites prises qu'ils font juste à la sortie de leur village, ils privent aussi le marché du poisson dans son ensemble des prises qu'ils font, parce qu'en général, ils les exportent et les livrent dans des ports étrangers ».

Le Cameroun dépense plus de 162 millions de dollars par an pour importer 200.000 tonnes de poisson, afin de satisfaire la demande locale, comme le rapporte la radio-télévision camerounaise CRTV. En mars 2015, le ministère camerounais de l'Élevage, des Pêches et des Industries animales a organisé une réunion pour parler de la manière dont le Cameroun peut encourager la production afin de devenir un exportateur de poisson.

À l'échelle mondiale, le nombre de pêches INN est stupéfiant. Un rapport de 2012, de la Fondation pour la justice environnementale, énumère les pertes considérables occasionnées par cette pratique :

- Entre 10 milliards de dollars et 23,5 milliards de dollars sont perdus chaque année, à l'échelle mondiale, à cause des pêches INN.
- Jusqu'à 37 pour cent de tout le poisson capturé dans les eaux ouest-africaines serait le fait de la pêche INN. C'est le niveau le plus élevé de n'importe quelle région du monde.
- Le poisson représente 64 pour cent de toutes les protéines animales consommées en Sierra Leone. Environ 230.000 personnes sont employées dans l'industrie de la pêche dans ce pays.
- Quatre-vingt-dix pour cent des navires qui pêchent en Afrique de l'Ouest sont des chalutiers de fond, qui traînent du matériel lourd sur le fond des océans. Ceci abîme les fonds marins et menace la faune marine telle que le corail, les tortues et les requins.

Un pêcheur du village de Jamestown, à Accra, au Ghana, s'occupe de ses filets. PERSONNEL D'ADF

UN EXERCICE S'ATTAQUE AU PROBLÈME DE LA PÊCHE INN

La pêche INN représente un tel problème en Afrique de l'Ouest que les organisateurs de l'Exercice Obangame Express sont convenus qu'elle devait figurer parmi les quatre grands scénarios présentés lors de l'événement de mars 2015 dans le golfe de Guinée.

Le scénario INN mettait en scène un grand navire suspecté d'avoir utilisé des explosifs pour pêcher au large de la côte du Gabon. Alors que les autorités gabonaises envoyaient des navires et des hélicoptères pour examiner la situation, le navire s'enfuyait vers São Tomé et Príncipe pour mettre ensuite le cap sur la Guinée équatoriale.

Plusieurs pays ont recherché et suivi le navire pendant plusieurs jours. Le dernier jour, les forces de la Marine camerounaise ont arraisonné le navire pour mener une enquête. Les forces de sécurité ont fouillé le navire à la recherche de captures illicites et ont vérifié s'il possédait les permis de pêche requis.

Comme la plupart des délinquants de la mer dans le golfe de Guinée, ceux qui pratiquent la pêche illicite se perfectionnent de plus en plus. Joana Osei-Tutu, du Centre Kofi Annan, a raconté une histoire qu'elle tenait d'un responsable nigérian.

Les autorités avaient arraisonné, au large de la côte nigériane, un navire qu'elles suspectaient de pêche illicite. Une fois à bord, elles se sont rendu compte que c'était plus qu'un navire ; c'était une usine où le poisson pouvait être transformé et mis en conserve sur place. « Au-dessus, il y a la pêche, mais quand vous descendez un pont ou deux plus bas, c'est une usine », a-t-elle précisé. « Alors, au moment où ils quittent la côte, vous avez des conserves de poisson estampillées pour l'Italie, la France, l'Allemagne, etc. »

« Ils affirment transporter du poisson des Philippines ou de Singapour, ou de la Corée du Sud, ou de Russie, etc., vers les marchés européens et ils ne font que passer dans vos eaux », a-t-elle ajouté. Ce qui laisse les pays qui mènent l'enquête dans l'impossibilité de prouver que le poisson venait bien de leurs eaux territoriales.

LE SÉNÉGAL INTENSIFIE SES EFFORTS

Comme beaucoup d'autres pays d'Afrique de l'Ouest, le Sénégal souffre de la pratique de la pêche INN. Mais, comme l'indique un rapport de juillet 2013 d'Africa in Fact, en 2012, le président nouvellement élu, Macky Sall, a honoré une promesse électorale lorsque son gouvernement a révoqué les permis de pêche de 29 grands chalutiers qui avaient opéré dans les eaux sénégalaises.

« C'était une décision de gestion des ressources qui visait à réduire le nombre de poissons pris dans nos eaux », a fait savoir Cheick Sarr, directeur du ministère sénégalais de la Pêche et des Affaires maritimes. « Elle a été prise à la lumière des préoccupations concernant la raréfaction des ressources et pour permettre aux poissons de se régénérer ».

Cheikh Sarr et d'autres affirment que la révocation des permis a aidé à atténuer le problème de la surpêche, mais qu'elle n'a pas nécessairement aidé à prévenir la pêche illicite. « La révocation de ces permis a aidé dans un sens général », a-t-il déclaré à *Africa in Fact*. « Mais en réalité, qu'un navire soit autorisé ou non à entrer dans nos eaux territoriales, s'ils décident de pratiquer la pêche INN, ils viendront. Et souvent, nous n'avons pas le pouvoir de les arrêter. »

Les grands chalutiers travaillent souvent à de nombreux kilomètres de la côte d'un pays. Les marines régionales, les garde-côtes et les forces de police maritime ne disposent souvent pas de bateaux ayant la capacité de s'aventurer suffisamment loin pour patrouiller et décourager la pêche illicite dans les zones économiques exclusives.

Le village de pêcheurs de Jamestown, à Accra, au Ghana. PERSONNEL D'*ADF*

LES FORCES GHANÉENNES ET AMÉRICAINES RENFORCENT ENSEMBLE LES CAPACITÉS

Les forces américaines ont mené des exercices conjoints avec le Ghana, en 2014 et 2015, dans le cadre du programme de Partenariat africain pour l'application de la loi maritime (AMLEP). Les opérations ont été menées conjointement avec le navire américain à grande vitesse Spearhead qui a aussi pris part à l'Exercice Obangame Express.

En avril 2014, une équipe américano-ghanéenne a arraisonné trois navires qui pêchaient illégalement au large des côtes du Ghana. Un agent de la Commission des pêches du Ghana a constaté six infractions sur les trois navires qui, une fois jugées, pourraient leur coûter jusqu'à deux millions de dollars d'amendes, selon un rapport de la Marine américaine.

« Cet exercice conjoint a amélioré la compétence professionnelle des agences de sécurité maritime ainsi que la coopération inter-agences », a déclaré le contre-amiral Godson Zowonoo, commandant en chef des Forces maritimes de l'Ouest, à l'issue de l'exercice. « L'équipe conjointe d'arraisonnement du Ghana sera très souvent en mer pour faire en sorte que les connaissances acquises soient mises à profit ».

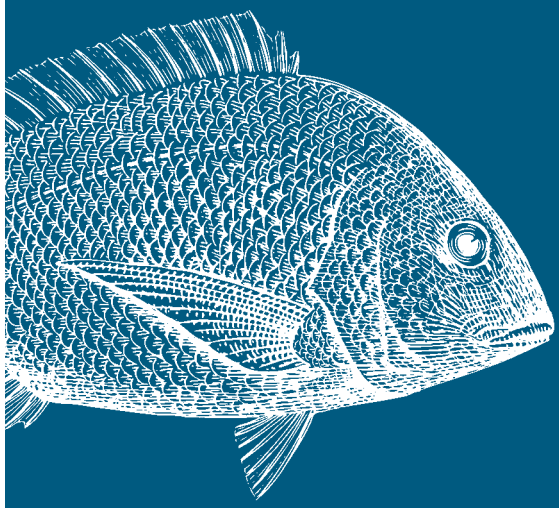
Lors de l'exercice de février 2015, le navire américain Spearhead a à nouveau coopéré avec des représentants ghanéens du ministère de la Pêche et du Développement de l'Aquaculture, de l'unité de police maritime du service de police du Ghana, de la Marine ghanéenne et des garde-côtes américains, a rapporté la Marine américaine.

Une équipe conjointe a mené six arraisonnements pour rechercher des activités illicites. Les infractions allaient de l'absence de permis et l'absence d'enregistrement pour pêcher dans les eaux ghanéennes à un nombre insuffisant de membres d'équipage, entre autres. Les trois navires en infraction ont été remis à la Marine ghanéenne qui les a escortés au port pour approfondissement des recherches par le ministère de la Pêche et du Développement de l'Aquaculture.

Des exercices AMLEP séparés ont été aussi menés récemment avec le Cap-Vert et le Sénégal.

Le navire américain à grande vitesse conjoint Spearhead, mouille à la base navale de Sekonsi au Ghana, après avoir terminé les opérations du Partenariat africain pour l'application de la loi maritime, en février 2015.

LT. DE VAISSEAU ADAM COLE/MARINE AMÉRICAINE



DÉFINITION DE LA PÊCHE INN

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture a approuvé, en 2001, le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

LA PÊCHE ILLICITE EST :

- Effectuée par des navires dans les eaux territoriales d'un pays sans autorisation et en violation des lois.
- Effectuée par des navires d'un pays partie à une organisation régionale de gestion des pêches, mais ne respectant pas les mesures adoptées par cette organisation.
- Effectuée en violation d'obligations internationales telles que celles contractées avec une organisation régionale de gestion des pêches.

LA PÊCHE NON DÉCLARÉE EST :

- Non déclarée ou l'a été de façon fallacieuse à une autorité nationale compétente ou à une organisation régionale de gestion des pêches.

LA PÊCHE NON RÉGLEMENTÉE EST :

- Effectuée de façon non conforme aux mesures de conservation et de gestion d'une organisation de gestion des pêches par des navires sans nationalité ou battant pavillon d'un État non partie à cette organisation.
- Effectuée dans des zones ou dans des stocks halieutiques pour lesquels il n'existe pas de mesures de gestion et de façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation, en vertu du droit international.

LE CHALUTAGE DE FOND

Détruit les sources de revenus et les écosystèmes

Lorsque de grands navires de pêche entrent dans le golfe de Guinée, ils ramassent souvent plus que juste des tonnes de poisson. Leurs méthodes peuvent détruire les sources de revenus, les économies locales, voire la sécurité alimentaire de toute une région.

Leur façon de faire inconsidérée peut aussi endommager ou détruire des écosystèmes. Dans un article sur le triste sort des pêcheurs sénégalais, la BBC a raconté qu'un navire russe, l'Oleg Naydenov, avait été pris transportant 1.000 tonnes de poisson. Le Sénégal a saisi le navire et l'a accusé de pêcher sans permis.

Selon Africa in Fact, de tels navires peuvent ramasser plusieurs tonnes de poisson en une seule expédition. Les chaluts lourds sont l'outil de travail de près de 90 pour cent des grands navires de pêche industrielle. Les chalutiers peuvent remonter beaucoup plus de tonnes de poisson que les quotas ne le permettent, en très peu de temps, violant ainsi couramment les réglementations de déclaration.

Les pêcheurs artisanaux locaux sont impuissants face à ces méthodes. Issa Fall, coordinateur du Comité des pêcheurs à la baie de Soumbedioune, à Dakar, a assuré à la BBC qu'à une époque les pêcheurs de tout le marché pouvaient compter sur une capture de 3.500 tonnes de poisson par an. En janvier 2014, cette capture avait chuté au-dessous de 3.000 tonnes par an.

Greenpeace affirme que certains chalutiers congélateurs de pêche pélagique peuvent congeler et stocker jusqu'à 6.000 tonnes de poisson, ce qui leur permet de pêcher pendant des semaines d'affilée. En comparaison, 50 petits bateaux de pêche traditionnels africains devraient pêcher une année entière pour arriver à la même quantité de poisson qu'un de ces chalutiers capture et transforme en un seul jour.

Les chalutiers lourds font plus qu'épuiser les stocks régionaux de poisson. Les énormes filets, qui font parfois 60 mètres de large une fois entièrement déployés, sont maintenus sur le fond de l'océan par deux portes pesant chacune jusqu'à cinq tonnes. Lorsque le navire tire le chalut sur le fond de l'océan, il racle tout sur son passage, végétation et corail, comme un bulldozer.

Le chalut soulève aussi d'énormes panaches de sédiments du fond de la mer, qui deviennent des polluants. Beaucoup de panaches sédimentaires sont tellement étendus qu'on peut les voir depuis l'espace.

Enfin, les filets tirés par les chalutiers ne font pas de distinction. Tout ce qui se trouve sur leur passage est entraîné dans le filet. Lorsqu'un navire de pêche à la crevette tire son chalut, il peut remonter des milliers de jeunes poissons ainsi que des tortues et des requins. Ces prises dites accessoires sont indésirables et incluent toutes créatures vivantes rejetées ou tuées par un matériel de pêche.

Anatomie d'un CHALUT DE FOND

Le chalutage soulève des panaches de sédiments du fond de l'océan, introduisant à nouveau dans l'eau (et dans la chaîne alimentaire) une pollution qui s'était déposée sur le fond. Ces panaches sont tellement étendus qu'on peut les voir **clairement depuis l'espace.**

Les filets utilisés pour le chalutage de fond capturent d'énormes quantités de poissons indésirables et d'autres espèces marines. En tant que prises accessoires, ces animaux sont rejetés en mer et y meurent. Dans le chalutage à la crevette, jusqu'à **90 pour cent** de la capture sont des prises accessoires.

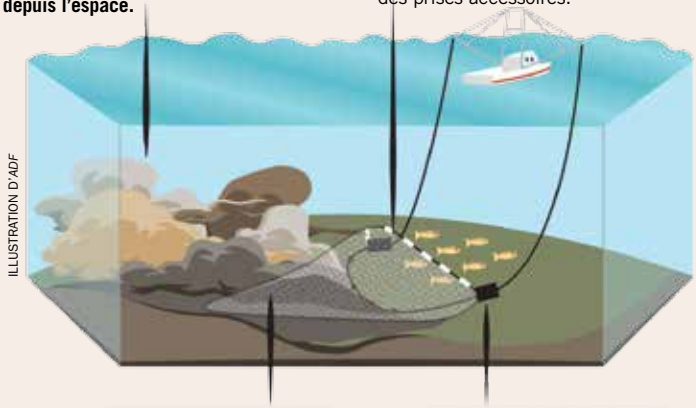


ILLUSTRATION D'*ADF*

Source : Fondation Save Our Seas

Les chaluts passent carrément au bulldozer le fond sableux, détruisant les récifs de corail et d'autres espèces vivant sur le fond.

Les filets sont gardés ouverts par deux portes de chalut qui raclent le fond de la mer, chacune d'entre elles pouvant peser jusqu'à **cinq tonnes.**

L'UNITÉ CHARGÉE DE L'APPLICATION DES LOIS SUR LA PÊCHE DU GHANA

Le *Daily Graphic* a rapporté, en 2013, que le Ghana avait créé une Unité chargée de l'application des lois sur la pêche du Ghana (FEU) et l'a autorisée à combattre les activités de pêche illicite. La FEU comprend des personnels de la Marine ghanéenne, de l'Armée de l'Air ghanéenne, de la Commission des pêches, du bureau du procureur général, de la police maritime du service de la police ghanéenne et du Bureau des investigations nationales.

La FEU contrôle et suit toutes les opérations de pêche dans les eaux territoriales ghanéennes. En décembre 2014, la FEU a arrêté 26 pêcheurs soupçonnés d'avoir péché à la dynamite, ce qui est à la fois illicite et dangereux, comme l'a relaté le *Daily Graphic*. Pourtant, des responsables estiment qu'il reste encore beaucoup à faire pour protéger les stocks de poisson du Ghana pour les pêcheurs d'aujourd'hui et des générations à venir.

« Aujourd'hui, les captures exceptionnelles de poisson sont de l'histoire ancienne et cela peut être imputé aux violations constantes des lois et règlements sur la pêche, comme la pêche à deux chaluts, la pêche au lamparo et l'utilisation de filets et de mailles non autorisés, le transbordement et les déversements en mer. », déplore Nayon Bilijo ministre de la Pêche et du Développement de l'Aquaculture.

C'est un énorme problème pour une industrie qui apporte un milliard de dollars dans les caisses du gouvernement et qui fournit un revenu à pas moins de 10 pour cent de la population et 60 pour cent de la consommation de protéines animales du pays, selon *The Africa Report.* Kyei Kwadwo Yamoah, directeur de programme pour Friends of the Nation, une organisation non gouvernementale locale, a résumé la menace.

« Le secteur de la pêche est en déclin constant ; si le secteur décline et s'effondre, il y aura un problème de sécurité alimentaire et un problème de sécurité nationale », a-t-il signalé. « Le gouvernement doit agir pour protéger le secteur ». ❑

LA ZONE GRISE DES EAUX BLEUES

DES EXPERTS JURIDIQUES APPELLENT À COMBLER LES LACUNES EMPÊCHANT DE POURSUIVRE LES PIRATES

PERSONNEL D'*ADF*

Lors d'une interview à bord d'un cargo ukrainien, des pirates somaliens se sont vantés d'avoir déjoué le système. Ils ont affirmé pouvoir détourner un navire commercial, sachant que les versements de rançons pouvaient atteindre des millions et que s'ils étaient pris, cela ne poserait pas de problème. D'après leurs propres paroles, tout ce qu'ils obtiendraient serait un « voyage gratuit de retour à la plage » à bord de l'un des navires de guerre internationaux, dont des dizaines patrouillent dans la zone.

« Ils ne peuvent pas nous arrêter — nous connaissons le droit international », a affirmé au *New York Times* en 2008 Jama Ali, un pirate.

Il se peut que Jama Ali ait été enhardi par l'absence de sanction, mais son appréciation du droit international était complètement erronée. En réalité, le droit international relevant de la piraterie est l'un des plus sévères au monde. Il accorde à ceux qui arrêtent les pirates une grande latitude pour les détenir et les traduire en justice à terre.

Pendant des siècles, tous les pays ont été autorisés à capturer les pirates en haute mer, à présent définie comme les eaux s'étendant au-delà de 12 milles nautiques de la côte. Le statut des pirates est exceptionnellement honni au regard de la loi parce qu'ils mettent en péril le commerce et les voyages internationaux. Le terme juridique utilisé pour les décrire est « hostis humani generis », une expression latine signifiant « un ennemi de toute l'humanité ».

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), adoptée en 1982, témoigne de la gravité de l'acte criminel. Elle affirme que faire cesser la piraterie n'est pas seulement un droit, mais également un devoir. « Tout État ayant la possibilité [de prendre] des mesures contre la piraterie, et négligeant de le faire, omettrait d'accomplir une obligation prescrite par le droit international », stipule la CNUDM.

Pourquoi donc ces obligations ne sont-elles pas respectées ? La question est particulièrement urgente, la piraterie ayant fait son apparition en Afrique de l'Ouest et présentant certains des mêmes obstacles auxquels diverses parties prenantes ont été confrontées depuis des années au large des côtes de l'Afrique de l'Est.

FLOU JURIDIQUE

Les premières années de la piraterie somalienne ont été caractérisées par ce que l'on a appelé un système de « remise à l'eau des prises ». Les pirates étaient capturés, puis simplement renvoyés vers le port le plus proche. La sanction la plus dure que la plupart d'entre eux encouraient était la confiscation de leurs armes ou, dans certains cas, la destruction de leurs bateaux.

Un rapport préparé en 2011 par Jack Lang, conseiller spécial auprès du secrétaire général des Nations Unies, a indiqué que sur 10 pirates présumés capturés au large de la côte somalienne, 9 étaient relâchés sans être poursuivis. Yvonne Dutton, experte juriste en matière de piraterie, estime qu'une « culture de l'impunité » régnait.

Ceci n'était pas imputable à l'apathie. La poursuite de pirates est une tâche difficile.

Depuis les années 1930, au regard du droit international, les pirates sont considérés comme des civils plutôt que comme des combattants. Cet état de choses alourdit

Des détenus somaliens prennent leur petit déjeuner dans une prison financée par les Nations Unies à Hargeisa, en Somalie. Dans cette prison sont incarcérés des pirates condamnés par les tribunaux des Seychelles. AFP/GETTY IMAGES

Deux pirates somaliens arrêtés par les autorités françaises attendent dans la salle d'audience de Rennes, en France, en 2013. Ils ont été jugés coupables d'avoir détourné un yacht en 2009.

AFP/GETTY IMAGES

la charge de la preuve pour les patrouilles navales qui cherchent à les arrêter. Une fois qu'ils sont capturés, de nombreux pirates insistent sur le fait qu'ils ne sont que de simples pêcheurs faisant l'objet de fausses accusations. Il incombe aux autorités ayant procédé à leur arrestation de prouver le contraire.

« Les pirates étant des civils à bord de navires civils, les marines en patrouille ne peuvent pas faire grand-chose tant que les suspects ne tentent pas d'aborder un autre navire », explique Eugene Kontorovich dans l'article « A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists » (Un Guantanamo en mer : la difficulté de poursuivre les pirates et les terroristes), publié dans la *California Law Review*. « Le droit international n'incrimine pas le fait de se trouver sur un bateau de pêche somalien, même si les seules pièces « d'équipement de pêche » à bord sont des fusils AK-47 et des engins lanceurs de grenades (RPG) ».

Pire encore, si les autorités ont excessivement recours à la force lors de l'arrestation des pirates, les marines elles-mêmes peuvent être poursuivies pour violation du droit international humanitaire. Au paroxysme du problème de la piraterie somalienne, le Royaume-Uni est allé jusqu'à exhorter ses navires à ne pas capturer de

DE LA MER À **LA PRISON**

Les obstacles juridiques rendent difficile la poursuite des pirates en justice

HAUTE MER

La Convention des **Nations Unies sur le droit de la mer**, adoptée en 1982, définit les eaux territoriales d'un pays comme les eaux s'étendant à **12 milles nautiques du rivage.** Bien que cette disposition soit destinée à protéger la souveraineté nationale, les pirates recherchent les eaux territoriales des États précaires ou déliquescents et opèrent impunément.

LOIS OPPORTUNES

On n'entendait pratiquement plus parler de la piraterie jusqu'à sa résurgence au large des côtes de la Somalie dans les dix dernières années. En conséquence, la plupart des pays **africains ont des lois incriminant les actes de piraterie qui sont obsolètes ou inadéquates.** Le capitaine de frégate Kamal-Deen Ali, directeur juridique de la Marine ghanéenne, a affirmé que le Togo et le Liberia sont les seuls pays de l'Afrique de l'Ouest disposant de lois actualisées en matière de lutte contre la piraterie.

FLAGRANT DÉLIT

Le droit international considère les pirates comme des civils plutôt que comme des combattants. Cela signifie que les autorités doivent les observer en flagrant délit d'abordage ou de détention d'un navire pour les inculper. Certains ont préconisé l'adoption d'une législation sur les « articles destinés à des actes criminels » dans les pays africains, laquelle incriminerait **la possession d'équipements associés à la piraterie tels que des fusils AK-47** et de grappins dans certaines circonstances.

pirates présumés de crainte qu'ils ne présentent une demande d'asile au titre de la législation de l'Union européenne sur les droits de l'homme.

Certains critiques se plaignent qu'en réalité la CNUDM rend la capture des pirates encore plus difficile, le traité de 1982 ayant étendu les eaux territoriales de 3 milles nautiques au large des côtes à 12 milles. Cela signifie que lorsqu'ils ont affaire à un État précaire, comme c'est le cas avec la Somalie, les pirates peuvent tirer parti de l'absence de capacités dans les eaux territoriales. Le problème a été rectifié durant la crise de piraterie somalienne, lorsque les marines étrangères ont été autorisées à pénétrer dans les eaux somaliennes et à utiliser « tous les moyens nécessaires pour réprimer la piraterie », conformément à une autorisation du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Aussi difficile qu'il soit de capturer les pirates, il est également coûteux de les faire passer en jugement. Les marines ne sont pas généralement formées à recueillir et préserver les éléments de preuve afin de pouvoir les utiliser au tribunal. Une fois que commence un procès, il peut être difficile de localiser les autorités ayant procédé à l'arrestation, les équipages multinationaux des navires et les témoins corroborants. Les personnes dont le témoignage est nécessaire sont souvent « éparpillées dans le monde entier » au moment où commence le procès, ajoute Eugene Kontorovich. Il est également difficile de trouver un avocat de la défense adéquat ainsi que des services de traduction pour les pirates.

Compte tenu du coût et de la complexité, il n'est guère étonnant que les pays est-africains et européens ne s'empressent pas d'arrêter les pirates ou de les poursuivre en justice. Il y a toutefois deux exemples positifs, le Kenya et les Seychelles, qui ont fait passer en jugement des dizaines de pirates somaliens après avoir reçu un financement des Nations Unies et de pays membres en vue de mettre en place des tribunaux spéciaux.

Toutefois, certains juristes mettent en question la validité du transfert des pirates, aux termes de la CNUDM, à un État tiers tel que le Kenya ou les Seychelles. Des juristes ont fait valoir qu'une juridiction universelle devait uniquement s'appliquer au pays ayant procédé à l'arrestation.

« Si les pays qui procèdent à l'arrestation ne sont pas disposés à poursuivre en justice, alors la mise en liberté du défendeur peut être une issue adéquate — un exercice légitime du pouvoir discrétionnaire », conclut Eugene Kontorovich. « Le fait de confier les poursuites au soumissionnaire le moins disant, quoique défendable, peut aussi susciter des inquiétudes quant à la régularité de la procédure et aux questions connexes ».

LE GOLFE DE GUINÉE TIRE DES ENSEIGNEMENTS

Le capitaine de frégate Kamal-Deen Ali, directeur juridique de la Marine ghanéenne et directeur de la recherche au Collège d'état-major et de commandement du Ghana, s'inquiète de la possibilité que l'histoire se répète dans le golfe de Guinée (GdG). Il ne veut pas que le système

PRÉSERVER LES ÉLÉMENTS DE PREUVE

Les autorités, par exemple les marines nationales, procédant à une arrestation, **ne sont généralement pas formées à la préservation des éléments de preuve d'un délit tel qu'un acte de piraterie,** ou au recueil de témoignages de parties prenantes une fois qu'elles libèrent un navire détourné. En conséquence, il peut arriver que des preuves décisives nécessaires pour faire condamner les pirates soient perdues.

JURIDICTIONS MULTIPLES

Les cas de piraterie en haute mer impliquent souvent des pirates originaires d'un pays, des victimes et un navire détourné d'un second pays, et des autorités d'un troisième pays. Transmettre les preuves, échanger les informations, procéder à l'extradition des suspects et d'autres **affaires exige une coopération internationale.**

TROUVER UN TRIBUNAL

Certains pays sont à juste titre réticents à poursuivre les pirates en justice du fait du coût et de la complexité des affaires. **Les Nations Unies ont contribué à financer des tribunaux spéciaux pour les affaires de piraterie** aux Seychelles et au Kenya, mais les critiques ont mis en question leur légitimité parce que ni les pirates ni les parties ayant procédé à leur arrestation ne sont généralement originaires de l'un de ces pays.

UN NOUVEAU CENTRE DU DROIT MARITIME

se fixe pour objectif de rallier les pays à la lutte contre la piraterie

PERSONNEL D'*ADF*

Le capitaine de frégate Kamal-Deen Ali, directeur juridique de la Marine ghanéenne et directeur de la recherche au Collège d'état-major et de commandement du Ghana.

MARINE GHANÉENNE

Alors que l'Afrique connaît une croissance économique sans précédent, elle cherche des façons de protéger et de renforcer cette prospérité dans les années à venir. Durant les célébrations de son 50e anniversaire, les dirigeants de l'Union africaine ont attiré l'attention sur l'« économie bleue » du continent, le commerce et l'industrie dérivés de la mer, comme élément indispensable au soutien de la croissance dans les décennies à venir.

« L'Afrique étant une grande île, il est nécessaire de mieux comprendre la totalité de ses activités dans les océans et mers qui l'entourent, et de réfléchir sérieusement à la façon d'accroître au maximum les opportunités illimitées qu'elle recèle », a déclaré Erastus Mwencha, vice-président de la Commission de l'Union africaine.

Protéger l'économie bleue nécessitera un État de droit fort, et c'est la raison pour laquelle le Centre for Maritime Law and Security Africa (CEMLAWS, Centre pour le droit maritime et la sécurité en Afrique) a été créé en 2015. L'objectif du CEMLAWS, dont le siège est à l'Université du Ghana, est d'être un centre régional d'excellence aidant les pays du golfe de Guinée à actualiser leurs lois et leurs politiques en matière de sécurité maritime de sorte que les délits tels que la piraterie et la pêche illégale puissent faire l'objet de poursuites.

« Ce qui nous intéresse est d'essayer de promouvoir des réponses efficaces aux défis posés par la gouvernance des océans», a expliqué le capitaine de frégate Kamal-Deen Ali, directeur juridique de la Marine ghanéenne et directeur exécutif du CEMLAWS. « Nous examinons le renforcement des capacités et l'analyse des politiques, et nous envisageons des recherches soutenues ».

Le CEMLAWS a pour priorité d'aider les pays cherchant à mettre en œuvre la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à horizon 2050 de l'Union africaine, une politique à l'échelle du continent adoptée en 2013, et le Code de conduite de Yaoundé, adopté la même année par plus de 20 pays de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale.

Kamal-Deen Ali indique que le CEMLAWS a mis en place un réseau mondial d'experts en sécurité maritime, de professionnels du secteur et d'autres participants, au nombre desquels le professeur Martin Tsamenyi du Centre national australien pour les ressources et la sécurité des océans et le professeur James Kraska du Centre Stockton de l'U.S. Naval War College, respectivement président et coprésident du centre. Le centre propose aux officiers de marine, aux fonctionnaires et aux civils des cours portant sur un large éventail de questions, notamment le droit maritime, la réglementation et l'application du droit maritime, la police maritime, l'État de droit et la pêche durable.

« Ces cours contribueront à combler les lacunes que nous comptons à présent en termes de capacités dans l'espace du golfe de Guinée », explique Kamal-Deen Ali.

Un membre d'une équipe togolaise d'arraisonnement fait un rapport de situation à son patrouilleur après être monté à bord d'un navire-cible de la Marine allemande, le FGS Brandenburg.

SOLDAT SPÉCIALISTE RAUL PACHECO/ ARMÉE AMÉRICAINE

de « remise à l'eau des prises » devienne la norme en Afrique de l'Ouest.

Kamal-Deen Ali a indiqué à *ADF* qu'il est impératif que chacun des pays du GdG adopte une législation anti-piraterie. Actuellement, constate-t-il, seuls le Liberia et le Togo ont une législation anti-piraterie actualisée et adéquate. « Cela signifie que c'est une chose d'être capable d'appréhender des pirates, mais qu'au bout du compte vous ne pourrez pas les détenir longtemps si vous n'êtes pas en mesure d'adopter une législation adéquate permettant de les poursuivre en justice », explique Kamal-Deen Ali. Telles sont les quatre nécessités impérieuses :

CADRE JURIDIQUE : une nouvelle législation globale doit inclure les outils juridiques permettant de définir la piraterie, de mener des enquêtes sur les actes de piraterie, d'en poursuivre les auteurs et de les sanctionner. Elle doit également prévoir une coopération judiciaire entre les pays, permettant, le cas échéant, l'extradition des pirates vers leur pays d'origine en vue d'un procès, ainsi que l'échange d'informations judiciaires entre les pays.

La solution ne peut être constituée d'éléments disparates, ajoute Kamal-Deen Ali. Il sera essentiel que les pays du GdG adoptent tous la législation parce qu'il est probable que les enquêtes, les arrestations et les poursuites engloberont les eaux territoriales et terrestres de plusieurs pays. Même si la législation doit être spécifique aux systèmes judiciaires de pays distincts, le Code de conduite de Yaoundé, signé par plus de 20 pays en 2013, définit la piraterie maritime, les vols commis en mer ainsi que d'autres formes de criminalité transnationale organisée. Elle invite les pays à renforcer les lois nationales et à les harmoniser dans l'ensemble de la région.

« Tant que nous ne disposons pas de cette législation, notre capacité de poursuivre en justice les pirates peut être remise en cause », observe Kamal-Deen Ali. « C'est la situation que nous avons dans le golfe de Guinée ».

ARTICLES DESTINÉS À DES ACTES CRIMINELS : Kamal-Deen Ali explique qu'il est également nécessaire que les pays du GdG adoptent une législation concernant les « articles destinés à des actes criminels », aux termes de laquelle les pirates présumés peuvent être poursuivis s'ils sont appréhendés en possession d'équipements associés à la piraterie, même s'ils ne sont pas pris en flagrant délit pendant qu'ils montent à l'abordage d'un navire ou une fois qu'ils l'ont détourné. « Lorsque, par exemple, vous êtes interceptés avec une vedette chargée d'AK-47 au large des côtes du Ghana ou du Nigeria, la présomption est que vous allez commettre un acte de piraterie à moins que vous ne puissiez prouver le contraire, poursuit-il. Ces formes de législation définissant les articles destinés à des actes criminels sont très importantes dans le contexte du golfe de Guinée. »

DES FRONTIÈRES DÉFINIES : Kamal-Deen Ali affirme qu'un facteur sous-jacent entravant la coopération entre les pays du GdG visant à mettre fin à la piraterie est lié aux différends concernant les frontières maritimes. Lorsque les pays ne s'accordent pas sur les délimitations des frontières, un tel désaccord « tend à entraver la coopération », constate-t-il. Il estime qu'il est temps que les pays résolvent ces différends dans l'intérêt du renforcement de la sécurité publique. « La réalité est que les différends frontaliers non résolus affecteront toujours la coopération en matière de sécurité maritime, y compris l'échange d'informations, aux niveaux stratégique, opérationnel et tactique », fait valoir Kamal-Deen Ali. À titre d'exemple, il explique qu'un différend frontalier maritime actuel entre le Ghana et la Côte d'Ivoire est susceptible de limiter l'échange d'informations entre les deux pays.

TRIBUNAUX ET FORMATION : la formation des marins, des policiers, des avocats ainsi que d'autres intervenants sera nécessaire pour s'assurer que les pirates sont capturés et transférés humainement, que les éléments de preuve sont préservés, et que les accusés ont droit à un procès prompt et équitable. Le contre-amiral nigérian Adeniyi Adejimi Osinowo préconise de renforcer le système juridique ouest-africain pour pouvoir prendre en charge un afflux d'affaires liées à la piraterie. Il précise que cela devrait être un effort régional, car les eaux du GdG sont partagées, et les pirates vont chercher à exploiter les maillons faibles de cette zone. « Des mesures visant à accélérer les extraditions et à synchroniser les sanctions pour les actes criminels perpétrés en mer, entre les juridictions, éviteraient que les criminels bénéficient d'un traitement plus clément, dans un autre pays côtier », écrit le contre-amiral Osinowo dans une note d'information sur la sécurité pour le Centre d'études stratégiques de l'Afrique. Le contre-amiral Osinowo recommande également la création de tribunaux spécialisés dans le traitement des affaires de piraterie et de vols commis en mer ainsi qu'une formation supplémentaire destinée à des procureurs spéciaux. ❑

LA VOIE

À SUIVRE

UN OFFICIER DE LA MARINE NIGÉRIANE DÉFINIT LES MESURES CLÉS NÉCESSAIRES POUR METTRE FIN À LA PIRATERIE

CONTRE-AMIRAL ADENIYI ADEJIMI OSINOWO

LE CONTRE-AMIRAL ADENIYI ADEJIMI OSINOWO

Le contre-amiral Adeniyi Adejimi Osinowo sert dans la Marine nigériane depuis plus de 30 ans. Au cours de sa carrière, il a occupé les postes de chef des formations et des opérations et directeur de la transformation de la marine. Il a aussi fait partie du Collège de défense nationale à Abuja. En 2011, il a reçu la médaille du service méritoire des États-Unis pour son service de sept mois en tant que commandant adjoint de la Station Partenariat Afrique. Il a aussi contribué au développement de la Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique 2050, qui expose les grandes lignes de la stratégie du continent pour sécuriser son domaine maritime. Cet article a été adapté à partir d'un briefing sur la sécurité, rédigé par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique.

La lutte contre la piraterie et les attaques armées contre les navires dans le golfe de Guinée demande une approche globale du cycle de piraterie. Il convient alors d'aborder les causes à terre, les faiblesses du transit en mer et les débouchés de la piraterie. Pour endiguer la vague d'attaques, il faut aussi mener des actions délibérées transversales qui incluent des mesures préventives, dissuasives et une coopération entre les acteurs nationaux et régionaux. Les domaines suivants méritent que les professionnels de la sécurité y concentrent leurs efforts afin d'optimiser les résultats.

Gestion de l'espace maritime : l'amélioration de la sécurité concerne plus la gestion stratégique de l'espace maritime que la flotte et les patrouilleurs. Les pays d'Afrique centrale et de l'Ouest doivent définir des couloirs de transit et des sites de mouillage plus clairs afin de protéger les navires marchands dans leurs eaux territoriales et zones économiques exclusives, qui s'étendent à 200 milles nautiques de la côte d'un pays, à l'instar du couloir de transit international recommandé, qui a bien fonctionné dans le golfe d'Aden et a été reproduit en tant que zone de signalement volontaire dans le golfe de Guinée. Ce type d'arrangement demande une collaboration à la fois régionale et nationale, qui pourrait être facilitée par le Centre inter-régional de coordination pour la sûreté maritime (CIC) à Yaoundé, au Cameroun.

Au vu du succès de la zone de mouillage sécurisé au port de Lagos, un partenariat de sécurité public-privé offrant une protection 24 heures sur 24 aux navires souhaitant mouiller en toute sécurité près du chenal du port de Lagos, des concepts similaires pourraient être établis autour des approches de tous les ports de la région, incluant aussi la répression et des sanctions pour les infractions commises envers des navires. De telles procédures amélioreront la sécurité des navires et simplifieront les interventions de patrouille et de surveillance des autorités maritimes.

Pour promouvoir la gestion de l'espace maritime régional, il est nécessaire d'accélérer la mise en service du CIC et des centres de coordination maritime multinationaux, y compris la zone E qui se compose du Bénin, du Niger, du Nigeria et du Togo (cf. carte page 13). Cela facilitera le partage d'informations entre les agences de répression, les acteurs du commerce maritime et les partenaires internationaux. Plus particulièrement, la création de centres nationaux d'opérations maritimes permettrait de résoudre certains problèmes de coopération inter-agences entre les marines et les autorités de contrôle des ports et des États du pavillon.

Le port de Lagos, au Nigeria, est l'un des plus fréquentés de la région.

ISTOCK

Harmonisation des sanctions : le nombre limité de procès pour piraterie met en évidence la nécessité d'une plus grande harmonisation des actions judiciaires dans la région, comme le recommande le protocole d'accord signé entre les États de la Communauté économique d'Afrique centrale (CEDEAC), les États de la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du golfe de Guinée. À cette fin, il conviendrait de mener une étude approfondie du cadre judiciaire de chaque pays, pour permettre à chacun d'engager effectivement des poursuites pénales contre les pirates. Des mesures visant à accélérer les extraditions et à synchroniser les sanctions pour les actes criminels perpétrés en mer, entre les juridictions, éviteraient que les criminels bénéficient d'un traitement plus clément, dans un autre pays côtier.

Les membres du système judiciaire devraient être formés, en coordination avec les agences de répression maritimes, à accélérer et à standardiser la collecte et la conservation des preuves, afin de faciliter la tenue de procès efficaces et équitables. La mise en place de tribunaux spéciaux pour les actes de piraterie et de vols maritimes pourrait contribuer à réduire les délais.

Coopération entre les marines : l'autorisation par le comité des chefs d'état-major de la défense de la CEDEAO, d'un forum permanent pour les directeurs régionaux des marines, pourrait fournir la synergie indispensable à la coordination. Cela a été fait pour la Zone E et doit se répéter dans les autres zones ressortant de la CEDEAO. Le Département des affaires politiques, paix et sécurité de la CEDEAO a pour tâche, à cet égard, de promouvoir la mise en service de la coordination des zones pour tous les États membres, y compris des approches communes et la poursuite de crimes transfrontières et extraterritoriaux.

Moyens nécessaires : un mécanisme de dissuasion à différents niveaux, caractérisé par des patrouilles aériennes maritimes, le déploiement de patrouilleurs hauturiers (OPV) et de navires de défense côtière (SDB), ainsi que des installations de surveillance terrestre et par satellite, seront nécessaires pour contrôler et sécuriser le golfe de Guinée. Une couverture radar et un rayon de patrouille théoriques de 100 milles nautiques doivent être considérés pour chaque patrouilleur.

Pour chaque bâtiment en mer, il doit y en avoir un en attente, pendant qu'un autre subit une révision de routine. Partant de cette hypothèse et considérant que le littoral ouest-africain couvre environ 3.000 milles nautiques, il faudrait au minimum 90 OPV pour une dissuasion et une réponse efficaces. Comparé à la flotte actuelle de 32 OPV/unités équivalentes (frégates, corvettes et grands patrouilleurs), les gouvernements devraient prendre en compte le déficit de 58 bâtiments lorsqu'ils envisageront de futurs investissements. Dans les eaux relativement calmes et libres de la région, des OPV d'un déplacement inférieur à 1.000 tonnes, avec un armement minimum, seraient suffisants. Les SDB permettraient d'avoir une présence efficace dans les voies d'approche de tous les ports régionaux, à la même condition qu'il

y ait deux SDB supplémentaires disponibles pour chaque bâtiment déployé. Les pays ayant un long littoral ou des foyers de piraterie devraient envisager d'acquérir des aéronefs de patrouille à voilure fixe et à voilure tournante. Bien qu'ambitieuses, ces prévisions fournissent un guide de planification aux gouvernements, marines, partenaires étrangers et investisseurs.

Profilage des réseaux de piraterie : pour briser la chaîne cyclique des attaques de navires marchands de manière rentable, il faut disposer d'une solide capacité de profilage de criminalité maritime et de partage des informations entre les acteurs dans la région. Une telle capacité permettrait le contrôle des navires en transit, de leur équipage et de leurs propriétaires dans le but de dresser le profil des navires et des individus suspects, y compris dans les villages côtiers. Il faudrait dresser, mettre à jour et partager une liste de surveillance de navires et de complices suspects.

Une campagne internationale visant à fermer les marchés et les centres financiers au pétrole de contrebande et au produit des activités criminelles ferait augmenter le prix du pillage dans le golfe de Guinée. Cela nécessiterait davantage d'actions concertées de la part des pays d'Afrique centrale et de l'Ouest et de leurs partenaires internationaux pour identifier et pénaliser les réseaux criminels impliqués dans le blanchiment des produits de la piraterie et d'activités criminelles associées. Il serait extrêmement utile de sanctionner les propriétaires de navires et les organisations connus pour être les bénéficiaires du produit des attaques et des vols de pétrole, mais c'est encore une lacune importante dans la collaboration entre l'Union européenne, l'Asie et les pays africains.

Engagement de partenariat : il est nécessaire d'intensifier la collaboration entre les partenaires internationaux et les gouvernements africains dans les eaux internationales autour du golfe de Guinée. Les opérations Atalanta, Ocean Shield, et Combined Task Force 150/151 dans le golfe d'Aden et l'océan Indien fournissent un modèle adaptable. Il serait aussi utile que les partenaires américains, européens et asiatiques renforcent la capacité de la garde côtière et navale dans la région par le biais d'une collaboration efficace.

Développement économique ciblé sur la côte : la situation dans le delta du Niger et la pauvreté endémique dans la région soulignent la nécessité de prendre des mesures concertées pour développer l'infrastructure, créer des emplois pour les jeunes et protéger l'environnement côtier. Si l'on considère que plus de la moitié des actes de piraterie enregistrés ces dernières années ont été commis dans les eaux au large du delta du Niger, il est nécessaire d'améliorer les perspectives économiques des villages côtiers de cette région. De même, compte tenu de l'impact socio-économique de la pêche illicite, de la pollution et de la dégradation environnementale, les États et les autorités locales dans la région doivent mettre l'accent sur des politiques maritimes qui ont un effet direct sur les habitants du littoral. Cela signifie faire respecter les lois gouvernant le commerce maritime international des sociétés étrangères, appliquer adéquatement les lois environnementales et étendre la construction navale, la pêche et d'autres industries où il existe encore des carences de production. De tels avancements réduiraient les motifs qui poussent les jeunes à la piraterie et fourniraient aux villages, à l'État et au secteur privé l'occasion de partager des intérêts dans une économie maritime dynamique.

CONCLUSION

Alors que la prospérité économique des pays du golfe de Guinée dépend de plus en plus de la mer, l'évolution des attaques violentes prenant des dimensions internationales, demande des solutions multilatérales. Certaines d'entre elles, comme la Zone maritime E et le CIC sont déjà en cours de réalisation. Les gouvernements doivent aussi éradiquer les causes de la piraterie et étendre les ressources et les intérêts partagés dans un domaine maritime sécurisé. Aucune de ces recommandations ne gagnera suffisamment de terrain pour être autosuffisante tant que la question de la sécurité maritime ne sera pas portée du niveau opérationnel au niveau ministériel, où sont tenus les cordons de la bourse. Tant que chaque pays d'Afrique centrale et de l'Ouest ne montrera pas la volonté de protéger les eaux de la région, le golfe de Guinée continuera de représenter un risque sécuritaire. ❑

Débuts tonitruants pour le film ougandais « Wakaliwood »

AGENCE FRANCE-PRESSE

Un film réalisé en Ouganda pour un coût d'environ 200 dollars est devenu un phénomène Internet, sa bande-annonce ayant été vue plus de 2 millions de fois.

Who Killed Captain Alex a été écrit, mis en scène et produit par Isaac Nabwana en 2010. Isaac Nabwana a produit près de 50 films. En avril 2015, il a tourné *Operation Kakongoliro* (« The Expendables ougandais »), un film d'action. Il a été tourné dans un chantier de ferraille à Wakaliga, un quartier de la capitale ougandaise Kampala, connu à présent sous le nom de « Wakaliwood ».

« Cela va être aussi important que Nollywood, Bollywood ou même Hollywood — il n'y a pas de raison qu'il n'en soit pas ainsi », affirme fièrement Isaac Nabwana à propos de l'industrie cinématographique non institutionnalisée de l'Ouganda. Il affirme avec force que les studios du Nigeria, de l'Inde et des États-Unis vont avoir du fil à retordre. « Nous pensons que les gens de Hollywood viendront ici », ajoute-t-il.

Cela fait presque une décennie qu'Isaac Nabwana, qui a 42 ans, a créé Ramon Film Productions, la première société de production de films d'action de l'Ouganda, réalisant ainsi son rêve de jeunesse de faire des films. Aujourd'hui il continue à la développer. « Nous avons besoin de bonnes caméras, de logiciels, précise Isaac Nabwana. Le plus gros défi à relever est celui du financement ».

Le promoteur-producteur Alan Hofmanis fait remarquer que l'industrie cinématographique ougandaise a pour obstacle majeur d'être « massivement piratée ».

« Il devient de plus en plus difficile de vendre les films, avec les films piratés aux États-Unis se vendant à moins de 500 shillings », constate Alan Hofmanis. Cela représente moins de 20 cents.

Après que les films sont réalisés, l'équipe de production et les acteurs, qui habituellement doivent se procurer leurs costumes à leurs propres frais et faire leur propre maquillage, font du porte-à-porte pour vendre les films, dans tout l'Ouganda, à environ 1 dollar par copie.

Les acteurs et l'équipe de tournage de « Wakaliwood » filment une scène de l'un de leurs films à sortir prochainement à Kampala, en Ouganda, le 4 mars 2015. AFP/GETTY IMAGES

Un film mauritanien remporte

DES DISTINCTIONS INTERNATIONALES

AFP/GETTY IMAGES

Un film porteur d'un puissant message anti-extrémiste a reçu des honneurs à l'échelle internationale. Le film *Timbuktu* a été nominé pour un prix aux American Academy Awards, et a remporté les plus hautes distinctions aux Césars en France.

Le film raconte l'histoire du nord du Mali lorsqu'il était sous le contrôle de djihadistes. L'ancienne ville caravanière du titre, dont le nom est souvent évocateur d'isolement détaché du monde, a été capturée par des insurgés armés qui se sont arrogé une bande de territoire traversant ce pays de l'Afrique de l'Ouest pendant la plus grande partie de 2012.

Le film décrit la résistance des citadins et leur lutte pour préserver leur mode de vie sous le régime brutal et ultraconservateur des insurgés. Il montre comment les femmes ont été obligées de couvrir leur visage par leurs nouveaux maîtres des groupes al-Qaida au Maghreb islamique et Ansar al-Dine, qui ont interdit la musique et le football et ont infligé des flagellations et des amputations.

Les extrémistes ont démoli les mausolées de saints musulmans, les rejetant rageusement comme signes d'« idolâtrie », et ont détruit de précieux manuscrits conservés dans la ville.

Ce film, dont la majeure partie devait à l'origine être tournée au Mali — le seul film africain ayant été nominé pour le prix du meilleur film en langue étrangère aux Academy Awards — a fini par être tourné sous protection militaire en Mauritanie, d'où le metteur en scène Abderrahmane Sissako est originaire, avec seulement quelques scènes tournées dans la ville même de Tombouctou.

« Après un mois de tournage à Tombouctou, qui avait déjà été pratiquement libérée, il y a eu un attentat-suicide à la bombe à l'extérieur de la garnison », a rappelé Abderrahmane Sissako. « Je me suis dit que c'était naïf de ma part de faire venir là-bas une équipe de tournage étrangère comportant des Français et des Belges. Nous aurions pu être des cibles faciles ».

Cette coproduction française, caractérisée par sa cinématographie frappante, mais pourtant conçue avec sobriété, a été la première candidate mauritanienne pour le prix du meilleur film en langue étrangère aux Academy Awards. Elle était en lice en compagnie de quatre autres concurrents dans cette catégorie, qui a été remportée par le film polonais *Ida* en février 2015. Le même mois, *Timbuktu* a été récompensé en France par sept Césars, dont celui du meilleur film.

Le metteur en scène Abderrahmane Sissako, au centre, s'agenouille près des trophées reçus pour le film *Timbuktu* lors de la 40e cérémonie des Césars à Paris, le 20 février 2015. REUTERS

SAFE KENYA

Un film kényan ABORDE DES ENJEUX DE SOCIÉTÉ

PERSONNEL D'*ADF*

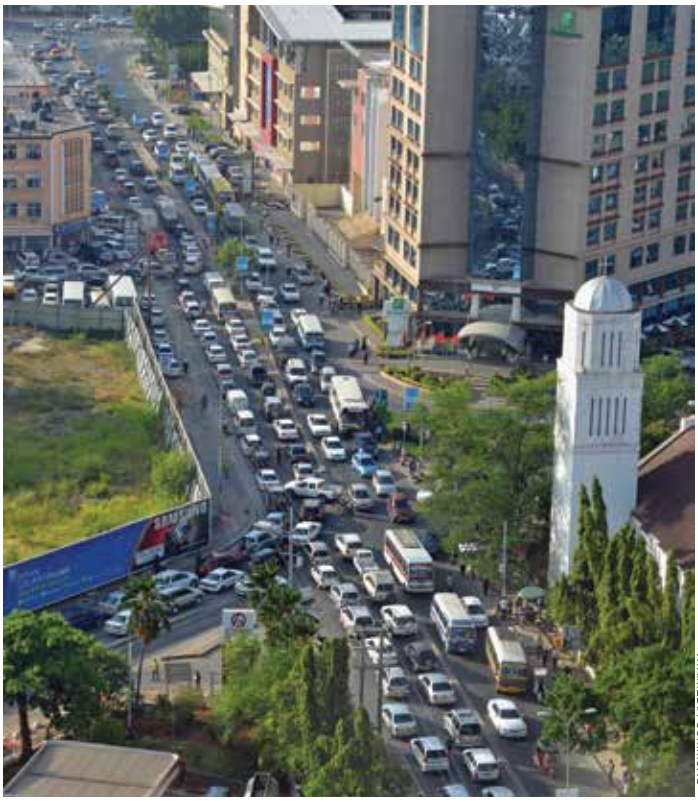
Une organisation caritative kényane œuvrant dans le domaine artistique vient de produire son troisième film, qui met en scène la vie de citadins de Mombasa, issus de différents milieux, et les relations qui se nouent entre eux. Le film a pour objet de faire la lumière sur ce qui incite les jeunes gens à se tourner vers l'extrémisme.

Watatu est une production de Sponsored Arts for Education (SAFE) Kenya, une organisation parrainant des projets artistiques à vocation éducative dans ce pays, et qui a également produit les films *Ndoto Za Elibidi,* sur l'épidémie du SIDA, et *Ni Sisi,* sur la violence à caractère ethnique, tous deux acclamés par la critique. Le dernier film a été entièrement tourné à Mombasa, la deuxième plus grande ville du Kenya.

Le long métrage, dont le titre signifie « trois » en swahili, est centré sur la vie de trois hommes. L'un d'entre eux est marié et musulman. Son jeune neveu, le deuxième protagoniste, a un diplôme, mais n'arrive pas à trouver de travail et, gagné par la colère, le dépit et le désœuvrement, se tourne alors vers l'extrémisme. Le troisième homme est un ami, qui a quitté Mombasa, mais y est retourné pour devenir policier au sein de la police de proximité. Le neveu perçoit en lui un outsider et le déteste à cause de cela.

Le thème principal du film est la radicalisation des jeunes chômeurs du Kenya. L'un des aspects inhabituels du film est son dénouement : la dernière partie comporte des scènes tirées d'une représentation théâtrale du scénario original du film, ainsi que les réactions du public.

La société de production a débuté dans les années 1970 avec le Free Traveling Theatre (Théâtre itinérant libre) de l'Université de Nairobi. SAFE, qui est maintenant dans sa quatorzième année, utilise les arts de la scène pour aborder les problèmes de la société kényane et la nécessité d'un changement. *Watatu* est sorti en salle à Mombasa en juin 2015.



WIKIMEDIA COMMONS

Le Japon aide la Tanzanie à désengorger ses routes

THE CITIZEN, TANZANIE

Il y a enfin une lueur d'espoir pour les automobilistes de Dar es Salaam : le gouvernement japonais a fait un don 13 millions de dollars afin de réduire les bouchons dans la ville. Les fonds seront utilisés pour construire des viaducs aux carrefours routiers majeurs.

Le ministre des Travaux publics, John Magufuli, a confié que la ville cherchait un ingénieur pour le projet. « Nous pensons que nous aurons sélectionné un ingénieur parmi les soumissionnaires d'ici à la mi-juin », a-t-il précisé. « Notre principal objectif est de mettre un terme aux embouteillages dans la ville ».

Pendant l'exercice 2014-2015, le Ministère des Travaux publics affectera 14 millions de dollars à la suppression des embouteillages à Dar es Salaam. Le ministre a informé le Parlement, en 2014, qu'au moins 109 kilomètres de rues de la ville seront pavés. Le projet, a-t-il expliqué, couvrirait toutes les routes de desserte qui permettraient aux résidents d'atteindre leur destination sans utiliser les routes principales.

Un montant supplémentaire de 33,8 millions de dollars sera affecté au projet d'échangeur à Ubungo, un quartier ouest de Dar es Salaam.

Une étude menée en 2013 par le *Journal of Management and Sustainability*, une publication canadienne, a révélé que les embouteillages à Dar es Salaam entraînaient une perte économique de 207,5 millions de dollars par an. Les personnes les plus touchées sont les propriétaires de navettes qui doivent payer davantage de carburant et les employeurs qui perdent en productivité de leurs employés, en raison de longs trajets quotidiens.

Le Maroc s'engage à soutenir les EAU dans la lutte antiterroriste

PERSONNEL D'*ADF*

Le Maroc a convenu d'apporter un soutien militaire, opérationnel et de renseignement aux Émirats arabes unis pour les aider dans la lutte contre le terrorisme.

Selon l'Agence France-Presse, l'annonce a été faite lors de la visite du prince héritier d'Abou Dhabi, Cheikh Mohammed bin Zayed Al Nahyan, en mars 2015, et faisait partie de 21 accords bilatéraux qui devaient être signés durant la visite.

« Cette action qui s'inscrit dans le cadre de la tradition de partenariat fructueux et de forte solidarité entre les deux pays fraternels renforce une coopération militaire et sécuritaire multiforme et de longue date avec les États du Golfe », a déclaré le ministre marocain des Affaires étrangères.

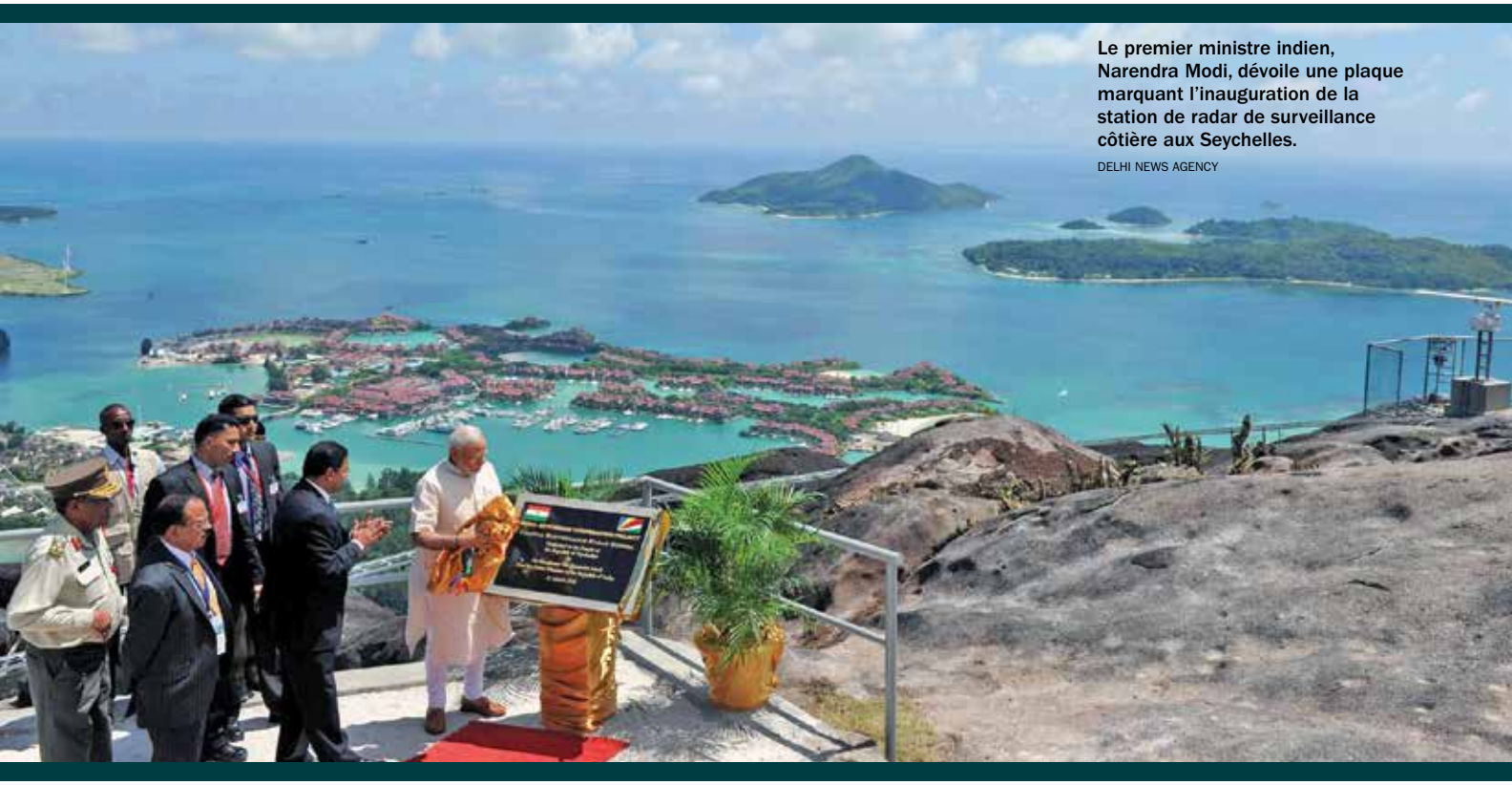
Pendant sa visite de deux jours au Maroc, le prince émirati a pris part aux cérémonies d'inauguration d'un hôpital et d'une usine de dessalement. En 2011, le Conseil de Coopération du Golfe, qui regroupe six États membres, dont les Émirats arabes unis, a invité le Maroc et la Jordanie à le rejoindre. Selon l'AFP, bien que cela ne se soit pas concrétisé, le CCG a créé un fond de cinq milliards de dollars pour les deux pays.

Comme l'a rapporté l'AFP, les EAU, dont la contribution à ce fonds est de 1,25 milliard de dollars, ont indiqué qu'ils étaient les premiers investisseurs de la bourse de Casablanca et que leurs investissements dans le pays se montaient à 1,3 milliard de dollars.

Le Maroc a souligné qu'il y avait une longue histoire de coopération entre les deux pays. « Des centaines de soldats marocains ont, pendant plusieurs décennies, été déployés sur le territoire des EAU, dans le cadre de leur contribution à la formation et à la sécurité de l'Émirat d'Abou Dhabi », a déclaré le ministre.

AFP/GETTY IMAGES

Le roi Mohammed VI du Maroc, à droite, aux côtés du Cheikh Mohammed bin Zayed Al Nahyan, prince héritier d'Abou Dhabi, pendant une cérémonie de bienvenue de visiteurs des Émirats arabes unis, au palais royal à Casablanca, le 17 mars 2015.



Le premier ministre indien, Narendra Modi, dévoile une plaque marquant l'inauguration de la station de radar de surveillance côtière aux Seychelles.

DELHI NEWS AGENCY

Les Seychelles et l'Inde unissent leurs forces pour faire face aux problèmes dans l'océan

AGENCE DE PRESSE DES SEYCHELLES

Lors de la visite du premier ministre indien, Narendra Modi, aux Seychelles en mars 2015, les deux pays ont ratifié un partenariat concernant la sécurité maritime et la création d'une « économie bleue », visant à exploiter l'océan pour impulser la croissance. Narendra Modi et le président des Seychelles, James Michel, ont signé quatre accords bilatéraux, annoncé le don d'un avion de surveillance aux Seychelles et lancé un nouveau système de radar.

Lors d'une cérémonie, dans la région montagneuse de Mahé, Narendra Modi a officiellement mis en service le radar de surveillance côtière, qu'il a décrit comme le symbole de la coopération entre les deux pays. Le projet de radar de surveillance côtière a été relié, dans les médias indiens, à un large système de surveillance régionale, installé dans plusieurs États insulaires de l'océan indien. Dans son discours, le premier ministre a émis l'espoir que les Seychelles deviendraient bientôt un « partenaire à part entière » dans la coopération en matière de sécurité maritime entre l'Inde, les Maldives et le Sri Lanka.

Narendra Modi a aussi annoncé le prochain don d'un second avion de surveillance Dornier à la garde côtière des Seychelles, en vue d'accroître la sécurité maritime. L'Inde a donné aux Seychelles un Dornier Do 228 en 2013.

« Notre partenariat en matière de sécurité est solide. Il nous a permis d'assumer notre responsabilité partagée de faire progresser la sécurité maritime dans la région », a affirmé Narendra Modi. « C'est un privilège que d'être un partenaire des Seychelles dans le renforcement de ses capacités sécuritaires ».

Les deux dirigeants ont aussi discuté de la coopération économique bleue mettant à profit les ressources de l'océan indien et ont annoncé la mise en place d'un groupe de travail conjoint pour trouver des modes de coopération utilisant durablement les ressources maritimes. Ils ont annoncé que les Seychellois pourraient obtenir un visa de trois mois à leur arrivée en Inde et les deux pays ont signé des protocoles d'accord sur des questions portant notamment sur les énergies renouvelables et l'hydrographie.

« C'est un secteur très prometteur pour nos pays », a assuré James Michel. « L'économie bleue n'est rien d'autre que l'appropriation par les États régionaux des ressources qui se trouvent dans nos océans, autour de nos îles et le long de nos côtes ».

La CEDEAO lance le Centre maritime

PERSONNEL D'*ADF*

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a inauguré un nouveau centre de coordination maritime multinational destiné à contrôler et empêcher les activités illicites en mer.

Ce programme, appelé Zone Pilote E, coordonnera les activités conjointes entre le Bénin, le Niger, le Nigeria et le Togo, d'après l'Institut d'études de sécurité (ISS). Il aura son siège à Cotonou, au Bénin, et la collaboration inclura des patrouilles, des échanges d'informations, des formations et des exercices. Le centre fait partie de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO et relèvera du Centre régional de coordination de la sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest.

L'ISS précise que d'autres zones sous-régionales ont déjà été établies, y compris la Zone F, qui comprend le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone, et la Zone G, qui comprend le Cap-Vert, la Gambie, la Guinée-Bissau, le Mali et le Sénégal. Même si ces zones ont été établies, les pays hôtes des centres de coordination n'ont pas encore été choisis.

« Même si la piraterie, le vol à main armée, la pêche illégale, le vol de pétrole et d'autres menaces sont encore loin d'être éradiqués, ces actions suggèrent que la CEDEAO et ses États membres prennent au sérieux la sécurisation de leurs domaines maritimes d'une manière coopérative », observe Barthelemy Blede, chercheur principal au bureau de l'ISS à Dakar, au Sénégal. « Ceci étant dit, il reste encore à la Commission de la CEDEAO du travail à faire. Elle doit maintenant concentrer ses efforts sur la finalisation de son architecture de sécurité maritime ».

Des membres de l'équipe d'arraisonnement de la Marine nigériane assurent la sécurité durant une simulation de détournement à bord du FGS Brandenburg, un navire-cible de la Marine allemande.

SOLDAT SPÉCIALISTE RAUL PACHECO/ ARMÉE AMÉRICAINE

Les drones protègent les rhinocéros du Parc national Kruger

DEFENCEWEB

UDS

Un technicien travaillant pour UAV and Drone Solutions contrôle un drone à partir d'une remorque. Cette technologie est utilisée pour intercepter et dissuader les braconniers dans le Parc national Kruger en Afrique du Sud.

Des véhicules aériens sans pilote (VASP) effectuent des centaines de missions au-dessus du Parc national Kruger en Afrique du Sud, dans le cadre d'un projet d'une année visant à tester leur efficacité pour combattre le braconnage des rhinocéros.

À ce jour, les résultats ont été positifs. « D'ici à la fin du projet, nous disposerons de beaucoup d'informations à propos de l'utilisation de la technologie disponible dans les opérations anti-braconnage et nous serons en mesure de prendre des décisions éclairées sur ce qui est le mieux pour notre environnement », annonce Kuseni Dlamini, président de l'agence sud-africaine des parcs nationaux (SANParks).

Une entreprise sud-africaine, UAV and Drone Solutions (UDS), pilote ces VASP. À l'issue de l'année d'évaluation, SANParks prendra une décision quant à leur utilisation permanente. UDS indique qu'elle utilise environ 10 VASP, y compris des drones alimentés par batterie ou à essence. Certains sont à voilure fixe, d'autres sont des appareils multimoteurs. Les VASP sont assemblés localement avec des composants conçus et construits en Afrique du Sud.

LA MARINE NIGÉRIANE SE RENFORCE DE QUATRE NAVIRES

DEFENCEWEB

Le Nigeria a mis en service quatre navires de guerre en février 2015, deux autres devant être mis en service avant la fin de l'année. Les navires ont été remis à leurs commandants à l'occasion d'une cérémonie qui s'est déroulée au chantier naval de la Marine de Victoria Island à Lagos. Il s'agit des NNS Centenary, NNS Prosperity, NNS Okpabana et NNS Sagbama, selon la News Agency of Nigeria.

La Marine nigériane a indiqué que c'était la première fois de son histoire que quatre navires de guerre étaient mis en service en même temps. « Cela constitue un témoignage des efforts du gouvernement fédéral visant à remettre la Marine nigériane en position favorable pour relever les défis contemporains en matière de sécurité », a indiqué la Marine dans une déclaration.

Le NNS Okpabana est l'ancien garde-côtes américain Gallatin et sera utilisé pour patrouiller dans la zone économique exclusive du Nigeria (ZEE). Le navire est arrivé au Nigeria le 2 janvier 2015, rejoignant l'autre garde-côtes de classe Hamilton de la Marine, le NNS Thunder.

LEROY BURNELL/*POST AND COURIER*

Le NNS Centenary est un nouveau patrouilleur offshore P-18N construit par China Shipbuilding and Offshore International Co. Il est arrivé au Nigeria le 6 février et sera utilisé pour la surveillance maritime et les patrouilles dans les zones économiques exclusives, ainsi que pour la protection des ressources et des infrastructures offshore, selon le vice-amiral Usman Jibrin, chef d'état-major de la Marine nigériane. « Le Centenary est également destiné à fournir de l'aide aux autorités civiles lorsqu'il sera sollicité dans des cas de troubles civils ou de catastrophe naturelle », a-t-il précisé.

Le NNS Sagbama est un patrouilleur de 38 mètres de long. Le NNS Prosperity est l'ancien patrouilleur offshore irlandais LE Emer, mis hors service en septembre 2013 et ultérieurement vendu au Nigeria.

« La forte dépendance de l'économie du pays vis-à-vis de ses ressources offshore, ainsi que l'énorme potentiel du secteur maritime à contribuer à notre sécurité alimentaire et à la création d'emplois, rendent très impérieuse la nécessité d'assurer une sécurité maritime efficace », a déclaré lors de cette cérémonie Goodluck Jonathan, le président alors en exercice.

L'ancien garde-côtes américain Gallatin a été remis à la Marine nigériane lors d'une cérémonie à Charleston, en Caroline du Sud, aux États-Unis. Le garde-côtes a été rebaptisé NNS Okpabana et mis en service lors d'une cérémonie au Nigeria.

À l'avenir, UDS pilotera également de petits hélicoptères ayant un rayon d'action de 50 kilomètres et une autonomie de 2,5 à 4 heures. Les hélicoptères sans pilote sont plus polyvalents que les aéronefs à voilure fixe étant donné qu'ils peuvent décoller et atterrir verticalement au milieu d'une végétation dense, cependant, ils sont beaucoup plus bruyants que les aéronefs à voilure fixe.

UDS précise que son aéronef de prédilection est un VASP électrique à voilure fixe ayant une autonomie de 2,5 heures et un rayon d'action de 30 kilomètres. La plupart du temps, ceux-ci sont pilotés de nuit avec des caméras infrarouges. L'objectif sera de voler à basse altitude et lentement pour repérer les braconniers.

Le but de l'utilisation des VASP pour lutter contre le braconnage est double : capturer les braconniers et les dissuader de braconner. UDS indique avoir bon espoir de rendre la technologie des VASP facile à utiliser et d'un coût abordable, afin qu'ils puissent être déployés dans toute l'Afrique dans les points chauds de conservation pour protéger la vie sauvage.

AFP/GETTY IMAGES

REUTERS

LE BASKET-BALL EN NOCTURNE

revient à Mogadiscio

VOIX DE L'AMERIQUE

Pour la première fois depuis des dizaines d'années, les jeunes basketteurs de la capitale somalienne, Mogadiscio, organisent des tournois en nocturne grâce à une amélioration de la sécurité.

Pendant des années, les chefs de guerre et les groupes terroristes ont privé les jeunes somaliens de la possibilité de pratiquer des sports. Au stade Wiish de Mogadiscio, les supporters enthousiastes ont rempli le terrain de basket-ball de la capitale en avril 2015 pour assister à une manifestation sportive nocturne — la première depuis 20 ans.

Avant que les supporters pénètrent dans l'enceinte, des gardes les fouillent tous afin de veiller à sécuriser la rencontre pour les spectateurs, les basketteurs et les officiels.

La plupart de ces jeunes Somaliens, nés après l'effondrement du gouvernement il y a plus de vingt ans, n'avaient jamais assisté à une manifestation sportive en nocturne. C'est quelque chose qui, d'après la fédération somalienne de basket-ball, est en train de changer à présent après des avancées des forces somaliennes et de l'Union africaine contre les extrémistes d'al-Shebab.

« Le pays est confronté à de nombreux défis, mais la sécurité s'améliore par rapport aux années précédentes », indique Hawa Sheikh Ahmed, de l'Association somalienne de basket-ball. « Les choses sont en train de changer, et c'est pourquoi nous avons organisé les événements se déroulant en nocturne ».

Abdinassir Nur Gedi est un photojournaliste qui pratique également le basket-ball pour une équipe locale de Mogadiscio. Il affirme que les sports sont la meilleure manière d'unifier les gens, et que l'organisation de rencontres en nocturne permettra à davantage de personnes d'y assister après leur travail.

« Je suis très heureux que nous jouions le soir, ajoute-t-il. Cela favorise et encourage la sécurité. Les jeunes gens, dont je fais partie, viennent ici chaque soir pour regarder les équipes rivaliser, au lieu de perdre du temps à d'autres choses qui ne sont pas dignes d'intérêt. Lorsque je viens ici pour assister aux rencontres, je me sens détendu et heureux de ne pas avoir perdu mon temps à d'autres choses ».

Le basket-ball est le sport le plus populaire parmi les étudiants et les lycéens de la capitale. Bien que chacun des 16 districts de Mogadiscio dispose d'un terrain de basket-ball, la plupart sont en état de délabrement.

Mustaf Abdiaziz Mohamed, officiel de la Fédération somalienne de basket-ball, a indiqué que le groupe s'efforce de changer cette situation, et que les rencontres en nocturne susciteront davantage de soutien et permettront aux jeunes somaliens d'être plus compétitifs dans le cadre des tournois internationaux.

« C'est historique pour nous parce que cela fait 25 ans que nous n'avions pas assisté à des rencontres jouées en nocturne, rappelle-t-il. Il y a vingt-cinq ans, on jouait au basket-ball le soir tout comme cela se fait dans d'autres régions du monde. Nos joueurs n'auront donc pas de difficulté à jouer en nocturne lorsqu'ils partiront à l'étranger pour y disputer des tournois ».

RETOUR À UNE VIE NORMALE AU LIBERIA APRÈS EBOLA

VOIX DE L'AMERIQUE

Au plus fort de la crise d'Ebola fin 2014, la vie sociale au Liberia était au point mort, car les gens s'efforçaient d'éviter d'avoir des contacts afin d'éviter de contracter le virus mortel.

Toutefois, en mars 2015, avec un taux d'infection à zéro pendant des semaines, la vie sociale a commencé à retourner à la normale. On a vu les Libériens consommer des denrées alimentaires vendues dans la rue et partager à nouveau des repas et des boissons. Ils s'entassaient dans les autobus et taxis publics sans inquiétude. Les plages et boîtes de nuit prisées étaient à nouveau pleines de monde, et les résidents ont exprimé leur satisfaction de voir le retour de la vie sociale, même si les inquiétudes ne sont pas entièrement dissipées.

« Je pense que nous sommes à un moment où nous pouvons revenir et réfléchir à la situation et tout simplement profiter des bons moments que nous avions l'habitude de passer avec nos amis ici », observe Derrick Tamba, un jeune homme de 28 ans aimant profiter de la plage.

Les résidents se pressent également dans les églises, où les produits chlorés pour la désinfection des mains restent dans des seaux à l'entrée. Les couvre-feux ayant été levés, les Libériens se sont remis à sortir le soir.

Musa Pabai, un survivant d'Ebola, participe à un défilé de la Saint Valentin organisé pour les survivants d'Ebola à Monrovia, au Liberia, le 14 février 2015. REUTERS

Fin 2014, des lieux tels que l'Exodus Bar dans le centre de Monrovia auraient été fermés à 21 heures le samedi. Projetons-nous à un samedi soir de mars 2015, on constate alors que ce bar était rempli de clients s'attardant jusqu'au matin suivant.

« Après qu'Ebola a reculé au Liberia, les activités normales ont repris et l'effervescence était très palpable », fait remarquer Isaiah Williams.

Ebola a affecté chaque aspect de la vie sociale, y compris les relations. Certains clients du club disent qu'ils évitent encore de serrer la main des gens, une habitude acquise durant la flambée épidémique.

Quinze tonnes de défenses d'éléphant sont brûlées lors d'une cérémonie de lutte contre le braconnage au Kenya en mars 2015.

THE ASSOCIATED PRESS

L'ÉTHIOPIE ET LE KENYA INCINÈRENT DES

TONNES D'IVOIRE

AGENCE FRANCE-PRESSE

L'Éthiopie a fait brûler 6 tonnes d'ivoire d'éléphant saisies, soit le stock entier du pays, promettant une politique de tolérance zéro à l'égard des braconniers et trafiquants.

L'incinération du stock, qui comprenait d'énormes défenses, des sculptures, colliers et bracelets finement ciselés, a eu lieu en mars 2015, deux semaines après que le Kenya voisin a pris des mesures similaires visant à démontrer son engagement renouvelé à protéger la population des éléphants d'Afrique, emblématique, mais menacée d'extinction.

« Le message que nous envoyons est que nous n'avons aucune tolérance pour le braconnage et le trafic illégal », affirme Dawud Mume Ali, directeur de l'Autorité éthiopienne de préservation de la vie sauvage.

« Nous essayons de sauver les éléphants de l'extinction. Ce brasier en est la preuve. Il nous faut agir plutôt que parler ».

Les responsables ont indiqué que le stock avait été accumulé sur les 20 dernières années et provenait d'éléphants massacrés en Éthiopie ou de fret saisi à l'aéroport international d'Addis-Abeba. Au marché noir, il représentait une valeur de l'ordre de 12 millions de dollars.

La population des éléphants d'Éthiopie s'est effondrée durant cette période, et selon l'estimation la plus récente, il ne reste plus que 1.800 de ces animaux. Le braconnage est principalement stimulé par la demande des économies asiatiques en plein essor, notamment l'économie chinoise. Une partie de l'ivoire incinéré était constituée de sculptures du Bouddha.

« Depuis les années 1980, la population des éléphants d'Éthiopie a diminué de 90 pour cent », constate Zeleke Tigabe, de l'African Wildlife Foundation. « L'Autorité éthiopienne de préservation de la vie sauvage essaie de réduire au minimum le braconnage, mais il reste beaucoup à faire ».

Ian Craig, de Stop Ivory, explique que le but des cérémonies d'incinération de l'ivoire était de dévaluer publiquement l'ivoire. « De plus en plus de pays africains reconnaissent qu'être assis sur un stock d'ivoire, ce n'est pas être assis sur Fort Knox, observe-t-il. Nous voulons que l'ivoire n'ait plus de valeur. C'est seulement un morceau de cadavre. Ce n'est pas un objet d'art ».

La capitale éthiopienne PROJETTE UNE NOUVELLE PLAQUE TOURNANTE AÉROPORTUAIRE

REUTERS

L'Éthiopie va achever l'expansion de l'aéroport de la capitale en 2018 afin de tripler le nombre de passagers accueillis, à présent de 7 millions par an, et choisira bientôt un site pour un nouvel aéroport permettant d'accueillir 10 fois plus de passagers dans l'avenir, d'après un haut fonctionnaire.

L'aéroport international Bole, à la périphérie d'Addis-Abeba, est la plaque tournante d'Ethiopian Airlines, la compagnie aérienne nationale publique la plus importante d'Afrique en termes de chiffre d'affaires et de bénéfices.

Un Boeing Dreamliner 787 de la compagnie Ethiopian Airlines atterrit à l'aéroport international Bole d'Addis-Abeba, en Éthiopie. THE ASSOCIATED PRESS

Il y a moins d'une dizaine d'années, l'aéroport accueillait 1 million de passagers par an, mais ce chiffre est passé à 7 millions en 2014. Les responsables tablent sur une hausse du nombre de passagers de 18 pour cent par an dans les prochaines années.

« Nous ne nous attendions pas à ce que cette croissance se produise en huit ans », a confié à Reuters Hailu Gebremariam, directeur de projets d'Ethiopian Airports Enterprise pour Bole. « C'est pourquoi nous nous employons à une expansion de l'aéroport qui nous sera favorable pour les 15 prochaines années, avec une capacité d'environ 20 millions de passagers par an ».

Les travaux d'expansion ont commencé en septembre 2014 à l'aéroport, où les passagers peuvent être confrontés à de longues files d'attente aux heures de pointe et de transit.

L'Éthiopie, l'une des économies à la croissance la plus rapide de l'Afrique, est à la recherche de sites pour un nouvel aéroport international pouvant accueillir jusqu'à 70 millions de passagers par an, a précisé Hailu Gebremariam. En comparaison, l'aéroport international de Dubaï, le plus important du monde en termes de trafic passagers, a accueilli 70,5 millions de passagers en 2014.

Le coût d'un tel aéroport pourrait être de l'ordre de 2,5 à 3 milliards de dollars. Ethiopian Airlines renforce rapidement sa flotte. La compagnie compte à présent 77 appareils et a passé des commandes pour 44 appareils supplémentaires.

OPTIMISME DES CHEFS D'ENTREPRISES DE L'AFRIQUE DE L'EST

THE CITIZEN, TANZANIE

Les chefs d'entreprises de l'Afrique de l'Est sont optimistes quant à l'économie régionale malgré l'insécurité au Kenya et l'affaiblissement des monnaies locales, selon les conclusions d'une enquête.

Une enquête mondiale sur les indicateurs de conjoncture menée auprès des entrepreneurs par Entrepreneur Organisation (EO), un réseau regroupant plus de 10.000 chefs d'entreprise, montre que 78 pour cent des entrepreneurs sont prêts à créer une entreprise dans la conjoncture économique actuelle. L'enquête a été publiée en avril 2015.

Le président fondateur d'EO, Sriram Bharatam, a attribué ces résultats à la confiance et à l'optimisme dont ont fait montre les entrepreneurs et les entreprises de l'Afrique de l'Est au fil des ans.

« Du point de vue de la dynamique commerciale, les indicateurs montrent que l'Afrique de l'Est poursuivra son essor en tant que force prépondérante au sein de l'économie mondiale », affirme-t-il.

L'enquête a été réalisée auprès de 5.868 entrepreneurs de premier plan des domaines de l'agriculture, de la construction, de l'énergie, de l'hôtellerie, de l'assurance, de la logistique, des médias, du secteur manufacturier, de la manutention portuaire, de l'immobilier, de la technologie, des télécommunications et des services publics.

Les sondés, originaires de 46 pays, dirigent tous des entreprises au chiffre d'affaires annuel d'au moins 1 million de dollars. L'enquête a indiqué que 90 pour cent des entrepreneurs (contre 81 pour cent à l'échelle mondiale) restaient optimistes et avaient bon espoir de voir un accroissement de leur chiffre d'affaires.

Un Kényan change des devises à Nairobi. Les chefs d'entreprise affirment que, malgré la faiblesse des devises de la région, l'avenir économique de l'Afrique de l'Est reste solidement orienté. THE ASSOCIATED PRESS

1.000 ENTREPRENEURS GAGNENT DES SUBVENTIONS

PERSONNEL D'*ADF*

Tony Elumelu
GETTY IMAGES

Mille entrepreneurs représentant 52 pays africains figurent dans la première catégorie de bénéficiaires du Programme d'entrepreneuriat Tony Elumelu.

Les gagnants ont été annoncés en mars 2015. Le comité de sélection était composé de certains des chefs d'entreprise les plus performants de l'Afrique. Au total, 20.000 entrepreneurs africains se sont portés candidats lorsque le portail des soumissions de candidature en ligne a été mis en service le 1er janvier 2015.

« En soi, remplir le formulaire a été un processus instructif qui m'a aidé à identifier de nombreuses failles à éliminer de mon entreprise, et, quel que soit le résultat, je sais que je suis en bonne voie pour réaliser mon rêve », a déclaré le candidat Obewe N au magazine *Forbes*.

D'après le comité de sélection, les plans d'affaires gagnants représentaient une multitude de secteurs, notamment l'éducation, la mode, l'agriculture et les technologies de l'information et des communications. La plupart des gagnants venaient du Ghana, du Kenya, du Nigeria, de l'Afrique du Sud et de l'Ouganda.

Les 1.000 entrepreneurs sélectionnés recevront une formation en ligne jusqu'à la fin 2015. Il a été également prévu qu'ils participent à un camp de formation à l'entrepreneuriat sur deux jours.

Le programme s'appuie sur une subvention de 100 millions de dollars accordée par la Fondation Tony Elumelu, une organisation philanthropique soutenant l'entrepreneuriat en Afrique. La fondation est uniquement financée par Tony Elumelu, qui a gagné un montant estimé à 1 milliard de dollars à travers ses activités dans les services bancaires, l'énergie, l'investissement et l'immobilier, selon le classement *Forbes* des 50 personnes les plus riches de l'Afrique.

L'un des buts du programme est de créer 10.000 jeunes pousses dans toute l'Afrique dans les 10 prochaines années.

UNE ENTREPRISE TANZANIENNE *promeut activement le chocolat local*

REUTERS

Jaki Kweka fait partie de ce groupe rare des chocolatiers gourmets fabriquant du chocolat fin en Tanzanie à base d'ingrédients locaux. D'autres entreprises africaines, telles que Golden Tree au Ghana, utilisent le cacao local, mais importent le lait en poudre et le sucre. Les sociétés multinationales telles que Nestlé fabriquent du chocolat en grandes quantités en Afrique du Sud pour les consommateurs de tout le continent, mais elles s'approvisionnent en ingrédients importés du monde entier.

Toutefois, peu d'entreprises s'alignent sur l'idéal de Jaki Kweka. Elle utilise des fèves de cacao et du sucre produits localement en Tanzanie pour fabriquer un chocolat biologique 100 pour cent africain. Pour l'emballage de ses barres, elle utilise des feuilles de maïs recyclées pour une touche d'authenticité supplémentaire.

Chocolate Mamas fondée par Jaki Kweka est l'une des rares entreprises de l'Afrique de l'Est à avoir trouvé un créneau dans le monde du chocolat et s'efforçant d'inverser une tendance qui a abouti à la domination étrangère du marché du chocolat, en plein essor en Afrique. L'Afrique produit plus de 70 pour cent du cacao mondial, mais l'industrie du chocolat, au chiffre d'affaires de 110 milliards de dollars, est dominée par les sociétés occidentales.

Les deux plus importants producteurs de cacao, la Côte d'Ivoire et le Ghana sont dépourvus des industries laitière et sucrière qui leur permettraient de concurrencer les gros fabricants. Le cacao est négocié à l'échelle mondiale, de sorte que les producteurs africains de fèves n'ont pas d'avantage concurrentiel lorsqu'il s'agit de fabriquer du chocolat.

Les barres de chocolat noir ou de chocolat au lait de Chocolate Mamas sont vendues à des prix élevés dans les magasins haut de gamme et hôtels de luxe de Dar es Salaam et Zanzibar. Elles ont une clientèle très fidèle parmi les Tanzaniens, expatriés et touristes aisés.

L'entreprise a été lancée en 2012. Jaki Kweka a commencé à utiliser le cacao produit par de petits exploitants dans le sud-ouest de la Tanzanie, après avoir observé ce que coûtait le chocolat pâtissier importé d'Europe. Il a fallu neuf mois de tâtonnements pour perfectionner les recettes.

« Nous avons découvert beaucoup de choses, notamment que la chaleur et l'humidité ne font pas bon ménage avec la fabrication du chocolat », explique Jaki Kweka, avocate devenue chef pâtissière.

Des ouvrières préparent du chocolat dans une petite usine du Kenya. REUTERS

TEWODROS II

premier souverain moderne de l'Éthiopie

PERSONNEL D'*ADF*

EON IMAGES

Lorsque l'empereur Tewodros II arrive au pouvoir en Éthiopie en 1855, le pays est alors fragmenté depuis près d'un siècle. Le gouvernement central aboli depuis 1769 laisse le pays divisé en royaumes mineurs. Dans l'histoire du pays, cette époque est connue sous le nom d' « Ère des princes et des riches seigneurs féodaux », ou *Zemene Mesafint*.

Après avoir constitué une armée, Tewodros conquit et réunifie le pays morcelé. Il prend la terre aux princes pour la distribuer aux paysans ordinaires. Il donne une solde à ses soldats professionnels afin qu'ils n'aient pas à piller pour survivre. Il essaie d'abolir l'esclavage et de mettre en place un système de juges et de gouverneurs éduqués et salariés. Il tente d'organiser son pays autour de son gouvernement plutôt qu'autour de l'Église éthiopienne. Il essaie même de faire payer des impôts à l'Église.

Toutefois, Tewodros s'avère être un bien meilleur chef militaire que souverain. En effet, son comportement irrationnel et son caractère vindicatif le mèneront finalement à sa perte.

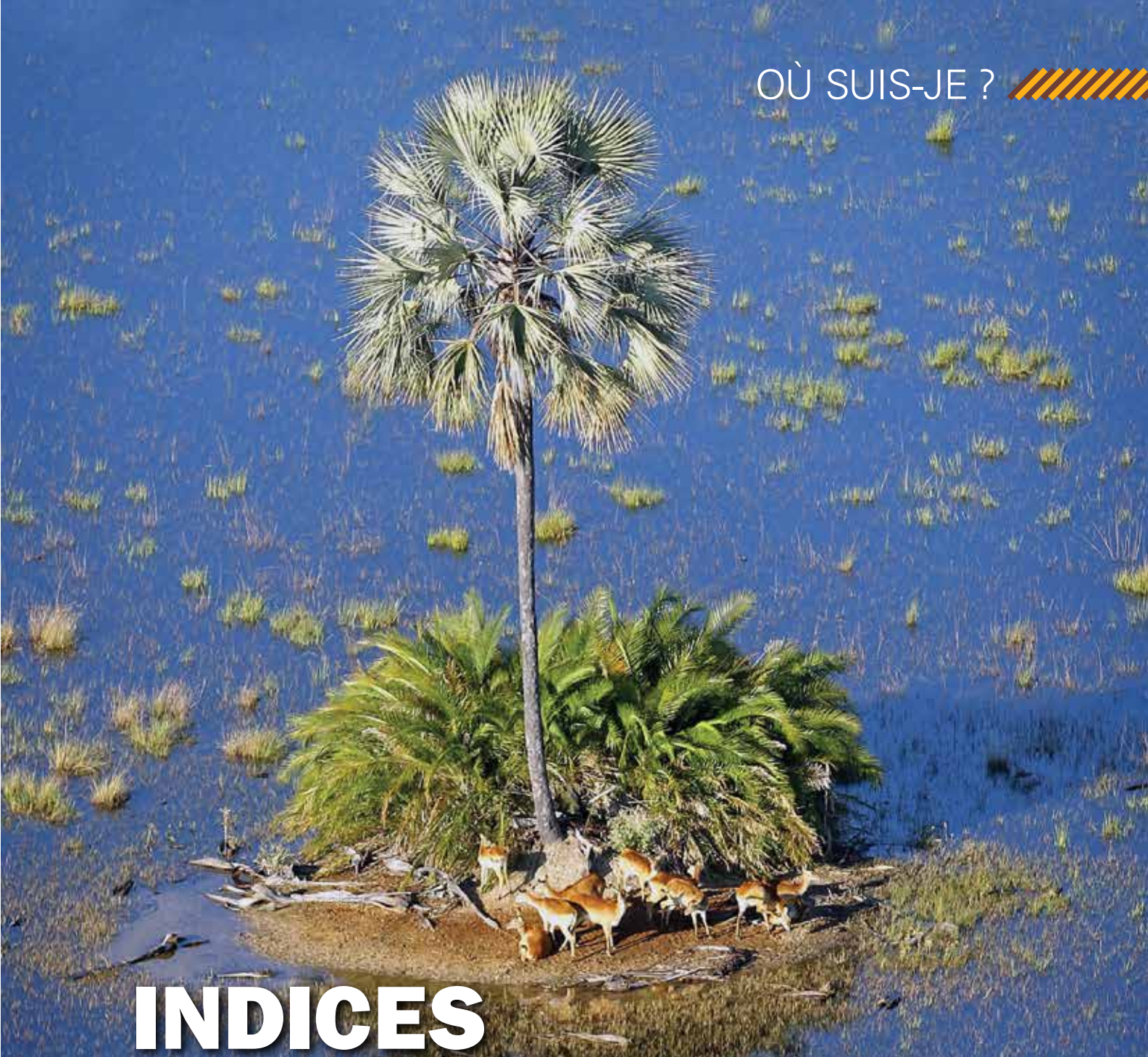
Né à Kasa Haylu aux environs de 1820 dans une famille n'ayant pas de titre de noblesse, il est toutefois le fils d'un chef. Quelques années après la mort de celui-ci, il devient un hors-la-loi pendant quelque temps et se révèle être très habile au maniement des chevaux et des lances. Il se montre également particulièrement doué pour la stratégie militaire. Il s'impose alors peu à peu comme étant lui-même un chef. En 1853, il arrive à défaire une force armée plus importante que la sienne. Il est couronné empereur deux ans plus tard.

Tewodros veut que sa force militaire soit moderne et bien armée. Il commence alors à recruter des Occidentaux pour aider ses soldats à l'exercice des armes. Il écrit une lettre à la reine Victoria du Royaume-Uni pour lui offrir son amitié et lui demander son soutien. N'obtenant pas de réponse, il se sent insulté et en colère, et commence à s'imaginer que les Britanniques collaborent avec les Turcs pour le renverser. En 1864, il prend sa revanche en arrêtant un responsable britannique ainsi que des missionnaires d'Europe. Il les fait alors jeter en prison, où ils restent pendant des années.

Ce n'est pas un diplomate. Il rejette toutes les tentatives des Britanniques pour faire relâcher les prisonniers et lorsque les négociateurs du Royaume-Uni arrivent, il les fait également emprisonner. En 1867, le gouvernement britannique lui ordonne de libérer les prisonniers ou de subir les conséquences d'un refus. Il refuse néanmoins leur demande pensant qu'une invasion britannique forcerait ses rivaux à s'unifier derrière lui pour faire échec à un ennemi commun.

Le 10 avril 1868, l'armée britannique et ses 5.000 soldats affrontent les forces de Tewodros dans une vallée du nord du pays. Le combat est inégal. Les forces britanniques possèdent des canons et des fusils d'assaut modernes, tandis que les soldats de Tewodros n'ont que des épées et des mousquets primitifs. Vingt soldats britanniques trouvent la mort, alors que 2.200 Éthiopiens tombent sur le champ de bataille. Deux jours plus tard, lorsque les forces ennemies prennent son camp d'assaut, il se donne la mort.

En dépit de l'inaptitude de Tewodros à maintenir la paix, les Éthiopiens d'aujourd'hui le voient toujours comme l'homme ayant restauré l'unité de leur pays dont il était le premier souverain moderne. Ses idées en faveur de la bonne gouvernance seront par la suite adoptées par nombre de ses successeurs. Malgré ses défauts, il est considéré comme un héros.



INDICES

1. **Ce grand système rare de delta intérieur ne débouche ni dans une mer ni dans un océan.**

2. **Le site comprend environ 600.000 hectares de marécages permanents et environ 1,2 million d'hectares de prairies inondées de manière saisonnière.**

3. **Le biote a synchronisé sa croissance et son comportement reproducteur avec l'arrivée des crues de la saison sèche hivernale.**

4. **Il abrite plusieurs espèces menacées d'extinction comme le lycaon, le guépard, le lion, le rhinocéros blanc et le rhinocéros noir.**

RÉPONSE : le delta de l'Okavango au Botswana

GETTY IMAGES

PARTAGEZ VOTRE EXPERTISE

Vous désirez être publié ? *Africa Defense Forum (ADF)* est un magazine militaire professionnel qui sert de cadre international d'échanges aux spécialistes militaires et de la sécurité en Afrique. Le magazine est publié tous les trimestres par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et traite des rubriques suivantes : stratégies de lutte contre le terrorisme, opérations de défense et de sécurité, criminalité transnationale, ainsi que les problèmes affectant la paix, la stabilité, la bonne gouvernance et la prospérité. Ce cadre d'échanges permet une discussion et des échanges d'idées en profondeur. Nous voulons entendre le point de vue de personnes qui se trouvent dans nos pays partenaires africains et qui comprennent les intérêts et les défis du continent. Soumettez un article pour publication à *ADF* et faites entendre votre voix.

directives à l'attention de l'auteur concernant une soumission à *ADF*

EXIGENCES RÉDACTIONNELLES

- La préférence est donnée aux articles d'une longueur approximative de 1.500 mots.
- Les articles peuvent être remaniés pour des questions de style et d'espace. Mais, *ADF* collaborera avec l'auteur sur les changements finaux.
- Incluez une courte biographie de vous-même avec vos coordonnées.
- Si possible, incluez une photographie haute résolution de vous-même ainsi que des images liées à votre article avec une légende et une mention de l'auteur de la photo.

DROITS D'AUTEUR

Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication. Votre contribution à *ADF* signifie votre acceptation de ces modalités.

SOUMISSIONS

Envoyez vos idées de sujet d'article, vos contenus et vos questions à la Rédaction d'ADF à l'adresse électronique : ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou par courrier à l'une des adresses suivantes :

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

OU

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
KELLEY KASERNE
GEB 3315, ZIMMER 53
PLIENINGER STRASSE 289
70567 STUTTGART GERMANY

VEER

adf AFRICA DEFENSE FORUM