

[Golfe de Guinée] **Golfe de Guinée : Point chaud de la piraterie maritime mondiale**

Le Golfe de Guinée est devenu aujourd'hui le point chaud de la piraterie maritime mondiale. Après une année record en 2020 et plus de 195 attaques et incidents, l'année 2021 a marqué une baisse de la piraterie dans la zone. Cependant le risque est toujours présent, menaçant les intérêts européens dans la zone, et prend

Contexte :

Le Golfe de Guinée est une immense zone maritime, comprenant 19 pays de l'Atlantique Sud-Est, allant du Sénégal à l'Angola. Représentant 6000 kilomètres de littoral, c'est un lieu important d'échanges, de transit maritime et d'activités stratégiques. Pivot du commerce maritime mondial, le Golfe de Guinée voit passer 2500 navires de commerce par jour. C'est également une zone très riche en ressources naturelles (halieutiques, hydrocarbures). Les hydrocarbures sont aujourd'hui la principale source de revenus des pays littoraux, notamment ceux du Delta du Niger et principalement du Nigeria, géant géographique et économique de la zone. Le Golfe de Guinée fournit 20% de la consommation pétrolière de l'Union européenne. Confrontée à de nombreux défis et secousses géopolitiques, cette région est aussi aux prises avec de nombreux réseaux criminels. Elle est devenue depuis les années 2010 un épice de la piraterie maritime mondiale.

Points de tension dans la zone :

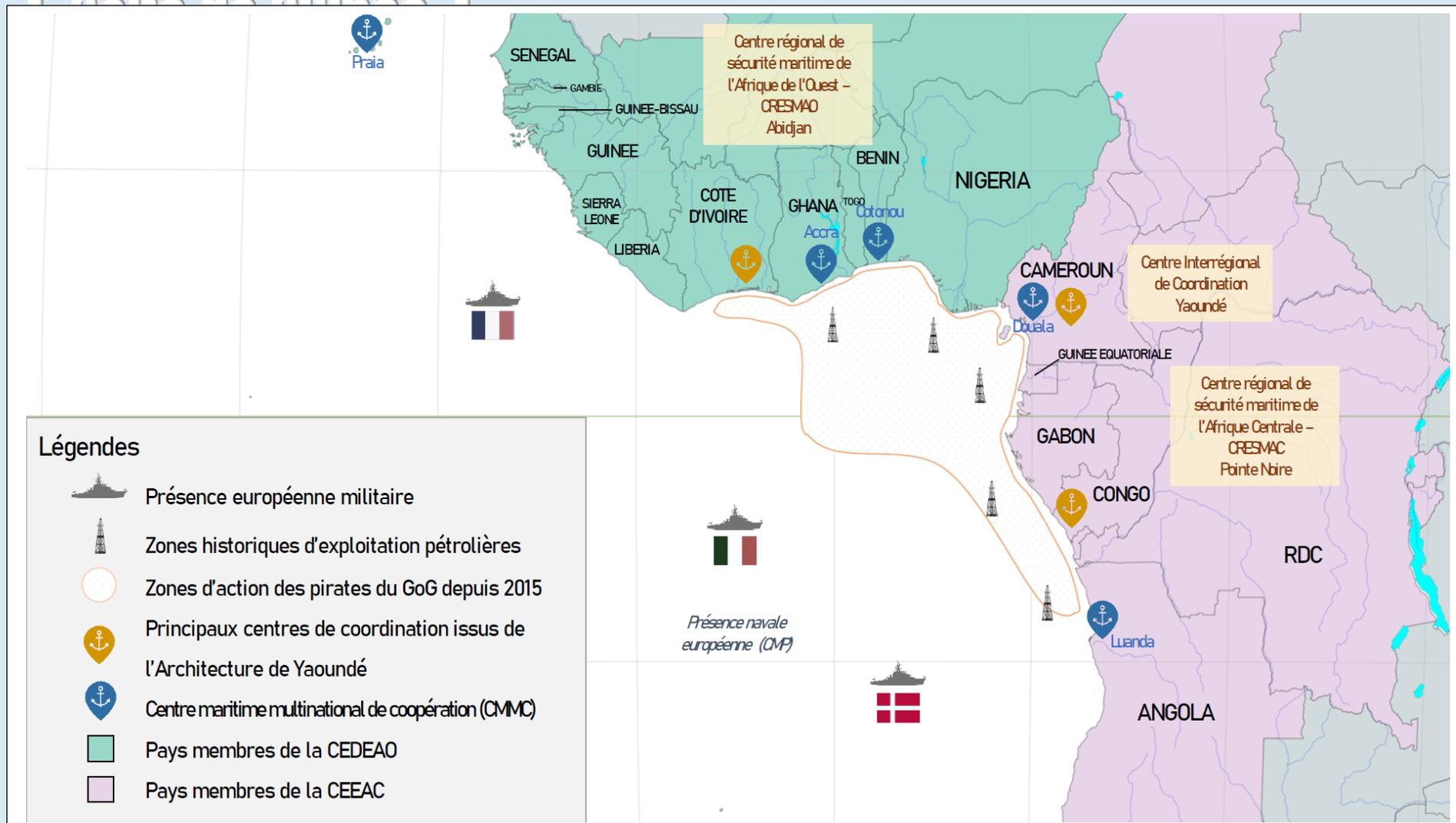
L'exploitation pétrolière offshore s'est développée massivement depuis les années 1980 dans le Delta du Niger. L'extraction des hydrocarbures a durablement impacté des milieux locaux déjà fragilisés par une instabilité chronique au Nigeria. La faiblesse des États sans capacité maritime a aussi exposé les zones maritimes à la pêche illégale étrangère. Des réseaux de criminalité ont, avec les années, développé un intérêt pour la piraterie maritime. Si le problème est originellement nigérian, les pirates du Golfe de Guinée ont su étendre leur zone de frappe à l'ensemble du Golfe, jusqu'en haute mer. Extrêmement professionnalisée, cette piraterie s'illustre ces dernières années par son choix de cibler par des enlèvements les équipages des navires de commerce de la zone afin de les rançonner. Selon un rapport d'*Ocean Beyond Piracy* les attaques de pirates dans le Golfe de Guinée auraient coûté 818 millions de dollars, en coûts directs et indirects.

Quels enjeux pour les États européens ?

La position stratégique du Golfe sur les routes maritimes ainsi que la présence localement de multiples entreprises européennes en font un lieu de concentration d'intérêts pour les États européens. Les compagnies européennes sont ainsi parmi les principaux opérateurs portuaires de la région. La fragmentation régionale des eaux territoriales permet aux pirates du Golfe de Guinée de se jouer des faiblesses et des limites des acteurs locaux. La coopération interétatique (CEDEAO et CEEAC) est donc indispensable dans le traitement du problème et soutenue par l'UE. Cette dernière a ainsi été le principal soutien de l'architecture de Yaoundé qui a établi un ensemble d'outils interétatiques pour combattre la montée de la piraterie. Le plus grand de ces programmes est nommé EUGoGIN. Il s'agit d'améliorer le recueil, l'analyse et le partage des données dans les centres maritimes et d'assister les pays du golfe dans la création et l'implantation de stratégies anti-piraterie par l'entraînement, la formation et le conseil. A cela, se sont ajoutées plusieurs opérations ayant amené des marines européennes à déployer des capacités dans le Golfe de Guinée. Des navires européens ont ainsi été directement impliqués dans la lutte, allant jusqu'à la neutralisation (souvent controversée) de pirates. Toutes ces initiatives européennes s'ajoutent aux actions nationales locales comme le *Deep Blue Project* au Nigeria.

Risques pour la région :

Cependant il existe de nombreux obstacles à l'action régionale et internationale, notamment le fait que la majorité des incidents se déroulent dans les eaux territoriales des États. Les pays du Golfe de Guinée manquent de moyens pour sécuriser leur zone maritime. Au-delà du surcoût, la piraterie est un frein au développement des pays de la région mais qui ne saura être réglée sans une résolution des problèmes intérieurs aux États.



[Topo CARTO Marine X Europe]

Présentation du projet **TOPO CARTO MARINE X EUROPE**

Le continent européen, fort d'armées ancestrales, recense également de grandes puissances navales capables de projeter leurs forces sur les océans les plus lointains. Pour autant, les marines européennes ont toutes des ambitions et des moyens très différents faisant émerger le doute sur une stratégie navale européenne.

Avec ses fiches, le Comité Europe et le Comité Marine ont décidé de s'unir pour mettre en lumière la présence des marines européennes sur les mers et océans du monde. Ce partenariat unique, mêlant efforts de synthèse et cartographie, vous permettra de (re)découvrir les nombreux points de tension maritimes et le rôle joué par les États européens dans l'équilibre international.

Présentation des auteurs

Elsa MOREAU
Responsable
Rayonnement du
Comité Europe
Étudiante à Sciences-
Po Toulouse



Tahla RACHID
Membre du
Comité Europe

Titulaire d'un doctorat
en biologie
moléculaire et
cellulaire de
l'Université Paris-
Descartes



**Bruno
COURBEBASSE**
Responsable
publication Comité
Marine

