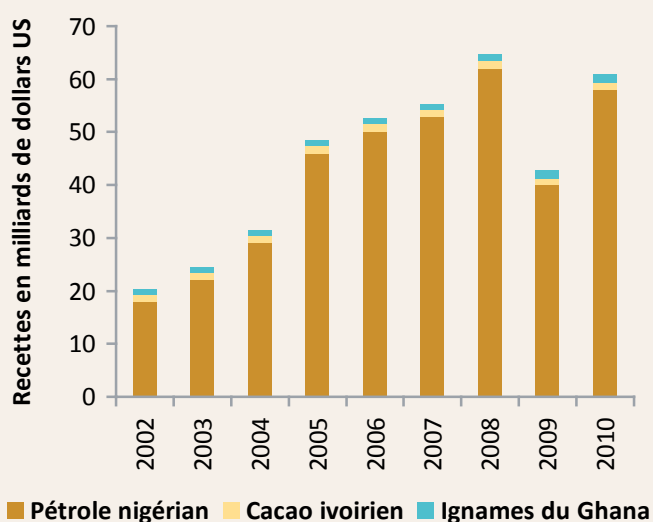


PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Quelle est la nature du marché ?

Les actes de piraterie observés en Afrique de l'Ouest résultent, pour l'essentiel, des troubles liés à l'industrie pétrolière dans la région. Du fait de l'explosion du marché noir pour le pétrole en Afrique de l'Ouest, les attaques récemment perpétrées dans la région ciblaient pour l'essentiel des navires transportant des produits pétroliers. Si ces marchés parallèles n'existaient pas, les pirates n'auraient aucun intérêt à commettre de telles attaques. Certains éléments portent également à penser que le pétrole d'Afrique de l'Ouest pourrait être exporté en contrebande en dehors de la région ouest-africaine.

Figure 37: Analyse comparative des revenus de divers secteurs d'activité en Afrique de l'Ouest



Source : OPEP, FAO STAT¹²¹

La moitié de la population de l'Afrique de l'Ouest vit au Nigéria, et le pays fournit plus de 50 % du PIB de la région. Les produits pétroliers sont à l'origine de 95 % des recettes en devises étrangères du pays et de 80 % de ses recettes budgétaires. L'industrie pétrolière, qui constitue le premier secteur d'activité de la région, est menacée depuis vingt ans par la criminalité transnationale organisée.

Malgré des recettes pétrolières s'établissant à 52 milliards de dollars US en 2011, le Nigéria demeure un des pays les plus pauvres de la planète et se classe en 156^{ème} position, sur 187 pays, du point de vue du développement humain.¹²² Les revenus du pays seraient beaucoup plus élevés si l'industrie pétrolière ne subissait en permanence les attaques de groupes criminels. Les richesses naturelles du Nigéria sont détournées de multiples manières, parmi lesquelles :

- le soutage : le pétrole est directement pompé sur les oléoducs, puis raffiné de manière artisanale, avant d'être vendu sur les marchés locaux et internationaux ;
- les enlèvements : les groupes criminels enlèvent des employés des compagnies pétrolières et exigent une rançon en échange de leur libération ;
- l'extorsion : les compagnies pétrolières sont contraintes d'acheter la protection des communautés ou les services de sociétés de gardiennage pour éviter le sabotage de leurs installations ;
- le détournement de fonds à l'échelle nationale : le parlement nigérian a récemment mis au jour une fraude massive aux subventions (voir encadré) ;
- la contrebande : le carburant subventionné est introduit illégalement sur des marchés où il se vend trois fois plus cher, au détriment du peuple nigérian ;¹²³
- la piraterie, phénomène d'apparition récente.

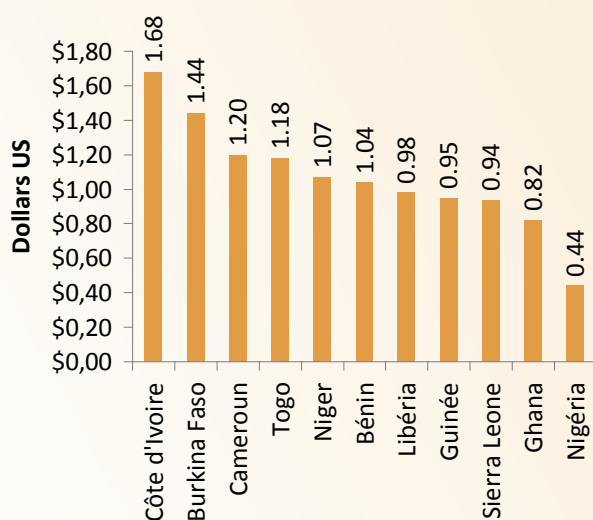
Pétrole nigérian et fraude aux subventions

En raison de l'insuffisance de ses capacités de raffinage, le Nigéria doit actuellement importer la quasi-totalité du pétrole dont il a besoin pour fonctionner. En contrepartie, le gouvernement offre une subvention aux importations de pétrole, permettant de maintenir les prix au tiers du prix proposé dans les pays voisins. Cette subvention représente un coût élevé pour les finances publiques, mais permet de réduire les coûts de transport et donc potentiellement tous les autres prix. De plus, une grande partie de l'électricité utilisée au Nigéria provient de générateurs privés. Les subventions autorisent des dépenses d'énergie qui seraient sans cela impossibles, et permettent ainsi d'augmenter grandement la productivité.

Entre 2009 et 2011, les dépenses de l'Etat en subventions ont triplé, passant de 5 milliards à plus de 15 milliards de dollars US. De toute évidence, la consommation réelle n'a pas augmenté à ce rythme durant cette même période.

L'Exécutif a pris des mesures et le 1er janvier 2012, le gouvernement nigérian a coupé les subventions. Le prix du pétrole a augmenté de 65NGN (0,41 dollars US) à 140NGN (0,89 dollars US) du jour au lendemain, provoquant des manifestations et une grève nationale qui a duré une semaine. Une partie des subventions a été restaurée

Figure 38: Prix d'un litre de pétrole/essence en 2010



Source: Platts 2010; ICC Commercial Crime Services; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit

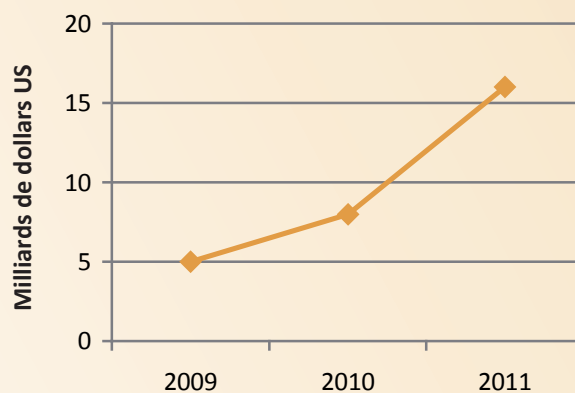
deux semaines plus tard, et le prix du pétrole a été fixé à 97NGN (0,61 dollars US) par litre.

Entre janvier et avril 2012, le Parlement nigérian a réalisé une série d'enquêtes qui ont révélé que :

- Le nombre des importateurs de pétrole a été multiplié par six en 2006 et par 140 en 2011 ;
- Nombre de ces nouveaux « importateurs » n'avaient en réalité pas d'autorisation, de cuves de stockage ou même d'expérience dans la vente de pétrole ;
- Alors que les Nigériens consomment seulement 35 millions de litres de pétrole par jour, les subventions ont été distribuées sur la base de 59 millions de litres par jour ;
- 6 milliards de dollars US ont été détourné du Fonds de Soutien Pétrolier (Petroleum Support Fund) en 2011.

Une large gamme de techniques a été utilisée pour frauder le Fonds, depuis le simple détournement de fonds jusqu'à l'utilisation de méthodes qui peuvent sembler techniquement légales. Par exemple certains importateurs ont apparemment bénéficié des subventions à travers la pratique du «round-tripping», c'est-à-dire en exportant et réimportant le même pétrole. Il est possible que certains de ces bateaux aient été ensuite la cible d'attaques de piraterie.

Figure 39: Coût des subventions au pétrole pour le gouvernement nigérian, 2009-2011



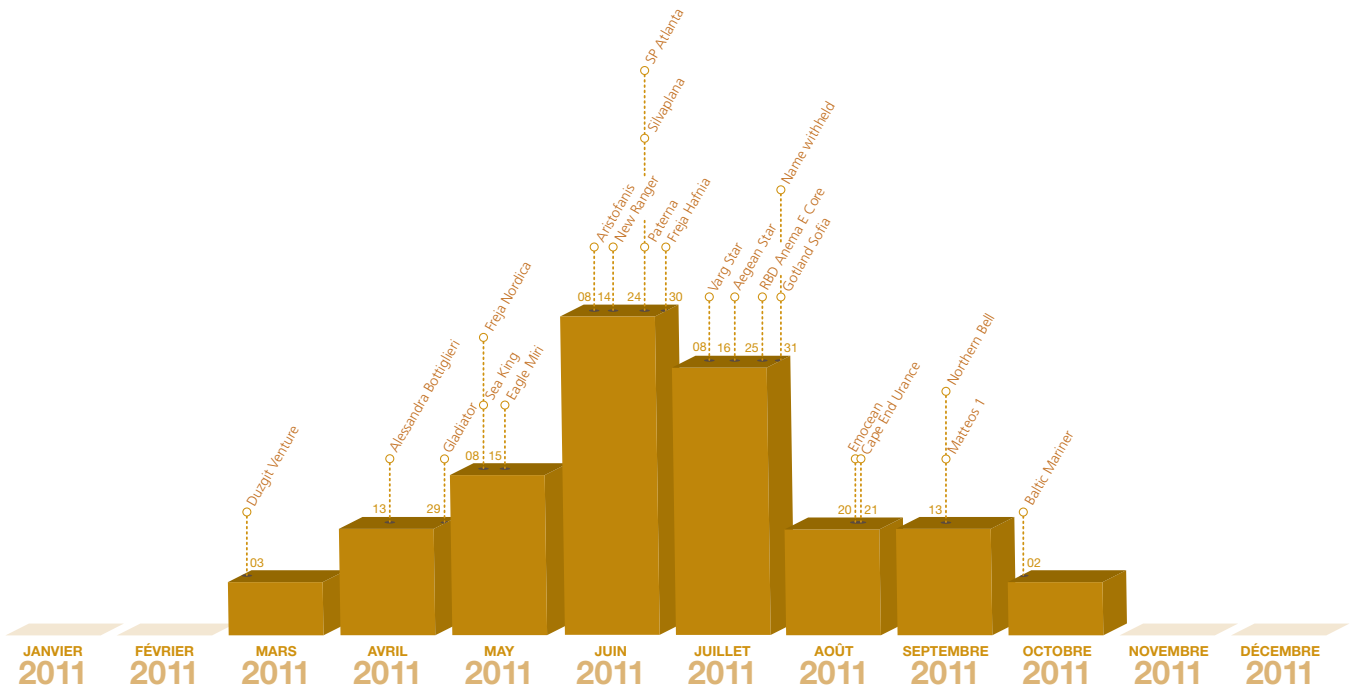
Source : Gouvernement du Nigéria, Chambre des Représentants. Report of the Ad-Hoc Committee 'To Verify and determine the actual subsidy requirements and monitor the implementation of the subsidy regime in Nigeria', Resolution No. (HR.1/2012)

Dans le passé, ces activités étaient en grande partie liées au conflit qui secoue le delta du Niger. Au fil des ans, de nombreuses milices sont entrées en scène, se livrant au pillage et au sabotage pour nuire à l'industrie pétrolière. Les conflits ont fait chuter d'un tiers la production pétrolière, tandis que le soutage rapporte chaque année près d'un milliard de dollars US aux trafiquants.¹²⁴ Des groupes tels que le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND)

ont reconnu voler du pétrole et se livrer à la contrebande, justifiant leurs actes par leur volonté de se réapproprier les richesses de la région et d'exprimer leur mécontentement. Pour autant, la frontière entre revendications politiques et activités criminelles est toujours restée floue.

Le gouvernement nigérian a récemment offert l'amnistie aux militants du delta, dont les chefs ont majoritairement accepté de déposer les armes. Dans la mesure où ces soulè-

Figure 40: Actes de piraterie commis au large des côtes du Bénin (janv. 2011-déc. 2011)



Source : Organisation maritime internationale

vements sont négociables, on peut considérer que le conflit dans le delta du Niger a officiellement pris fin en 2011. Certains groupes affirment poursuivre la lutte,¹²⁵ mais le lien entre militantisme politique et trafic de pétrole est de plus en plus ténu. Sans doute faut-il y voir une des raisons expliquant que le vol de pétrole n'est plus limité au seul territoire nigérian. Leurs prétentions politiques s'étant estompées, les voleurs de pétrole n'ont plus aucune raison de ne cibler que des objectifs situés dans le delta.

La piraterie en elle-même n'est pas un phénomène nouveau dans la région. Le transport maritime est une source de revenus très importante pour les États côtiers d'Afrique de l'Ouest et attire les convoitises, à l'instar du pétrole. Les incidents enregistrés dans le passé s'apparentaient à de simples vols. Les marins sont souvent victimes de vols lors de leurs séjours à terre – ils sont isolés, sans instruction, ont généralement de l'argent liquide sur eux et sont donc des cibles idéales. Le transport conteneurisé n'exigeant pas d'escales prolongées, les membres d'équipage ne passent le plus souvent que quelques heures à terre, et n'ont généralement pas le temps de signaler à la police les vols dont ils sont victimes. Il en va de même en mer : les navires sont soumis à des calendriers très serrés, et il y a peu de chances que les équipages décident de repousser la date de leur départ pour signaler une agression, a fortiori dans les régions où les démarches entreprises auprès des forces de l'ordre sont susceptibles de leur valoir de mauvais traitements. Les voleurs locaux en sont parfaitement conscients et passent à l'action de préférence lorsque les navires sont en escale ou pendant les opérations de transbordement effectuées à proximité des côtes.

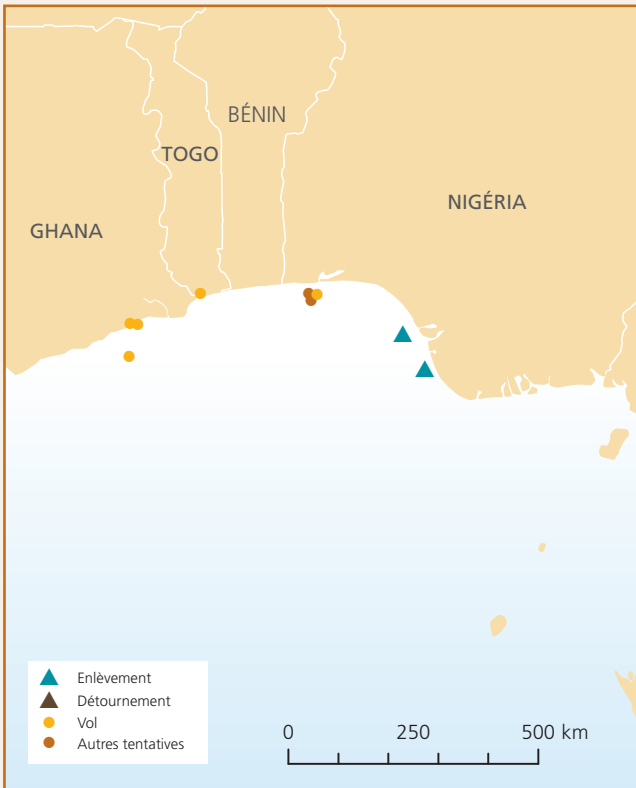
La vague d'attaques la plus récente se distingue de celles perpétrées jusqu'à présent. Alors que les vols simples sont

en recul, on assiste à des attaques plus sérieuses, visant à s'emparer des cargaisons, et notamment des hydrocarbures raffinés, transportés le plus souvent à bord de pétroliers ou de chimiquiers d'assez petit tonnage.

En 2011, on a recensé 22 attaques au Bénin, pays jusqu'alors relativement épargné par les actes de piraterie commis en permanence au large de Lagos, la capitale nigérianne, située à quelques kilomètres à peine des côtes béninoises. Les attaques ont cependant cessé aussi rapidement qu'elles sont survenues, et on n'en a signalé que deux depuis le début de 2012 dans les eaux du Bénin. En revanche, entre janvier et mi-septembre 2012, on a enregistré 18 attaques similaires au Togo, lors d'une vague d'attaques d'une ampleur sans précédent. Dans le même temps, les attaques dirigées contre des pétroliers ont inspiré de nombreux vols dans des eaux jusqu'alors réputées sûres. Il pourrait s'agir de tentatives de détournement avortées ou d'actes perpétrés par des bandes prenant modèle sur les pirates nigériens. Dans un cas comme dans l'autre, ces attaques s'inscrivaient manifestement dans le droit fil de la dynamique enclenchée par les vols de pétrole. La situation dans le delta du Niger semble donc être à l'origine de la plupart des actes de piraterie commis dans le golfe de Guinée.

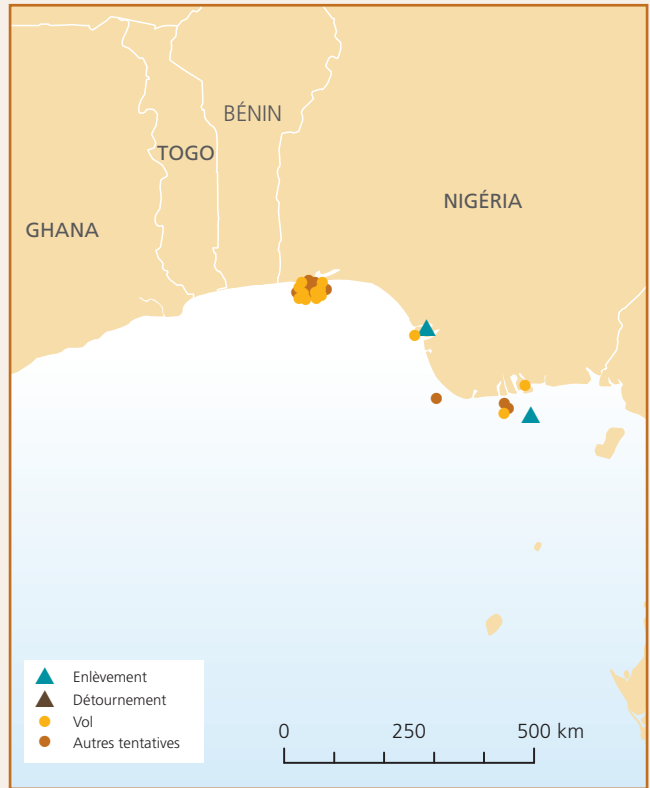
Il est primordial de remettre de l'ordre dans l'industrie pétrochimique locale, dans la mesure où le Nigéria n'est plus aujourd'hui le seul pays producteur de pétrole de la région. L'exploitation des réserves offshore situées notamment au large des côtes du Ghana et de la Mauritanie devrait démarrer très prochainement, et si les dispositifs de contrôle sur le marché régional des produits pétroliers ne sont pas renforcés, les activités de soutage et de piraterie ne feront probablement que s'amplifier.

Carte 6: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2006



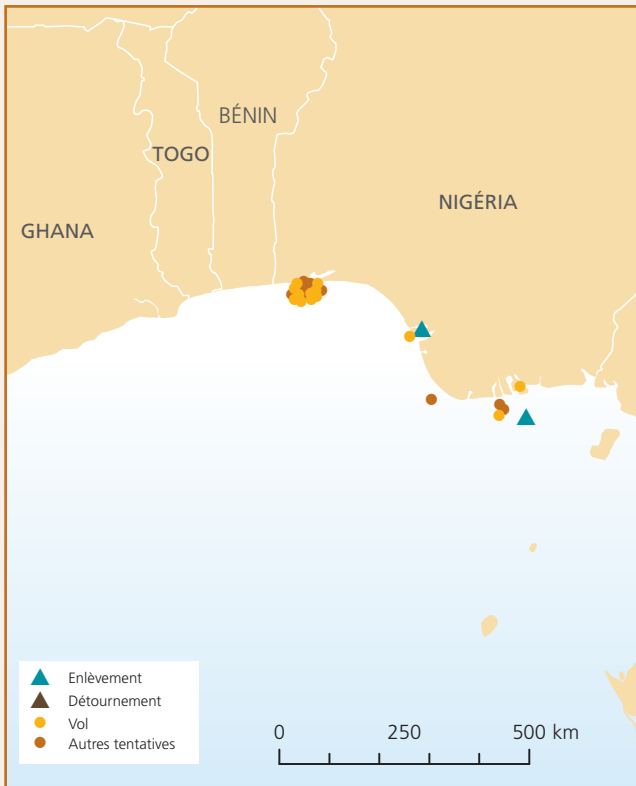
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 7: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2007



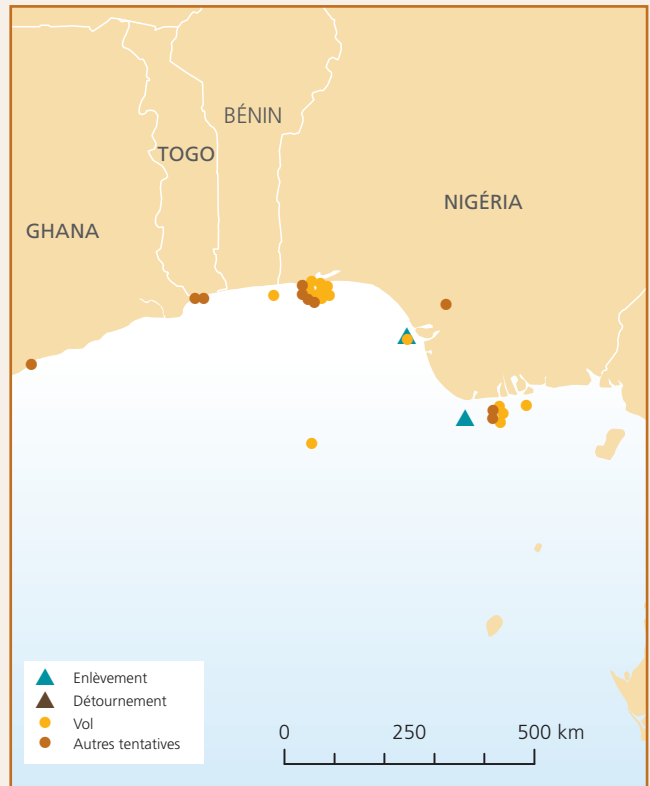
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 8: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2008

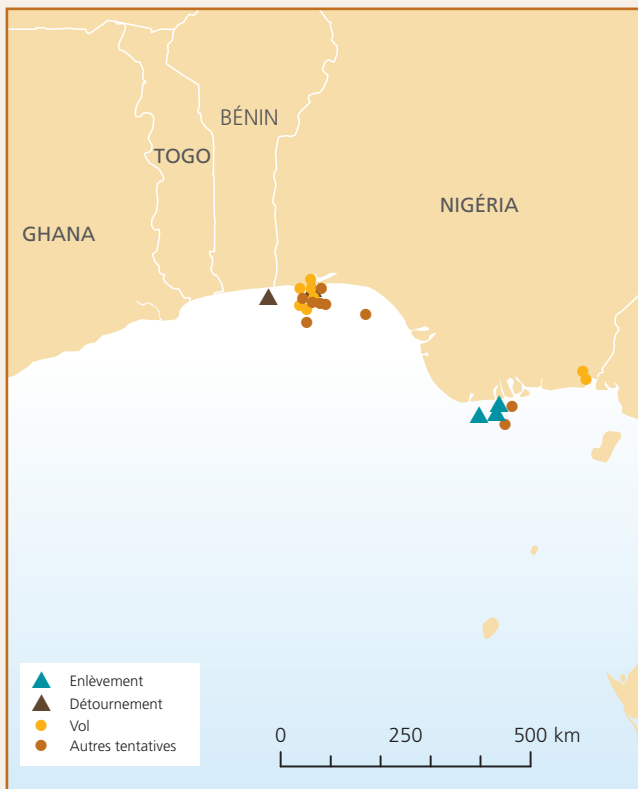


Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 9: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2009



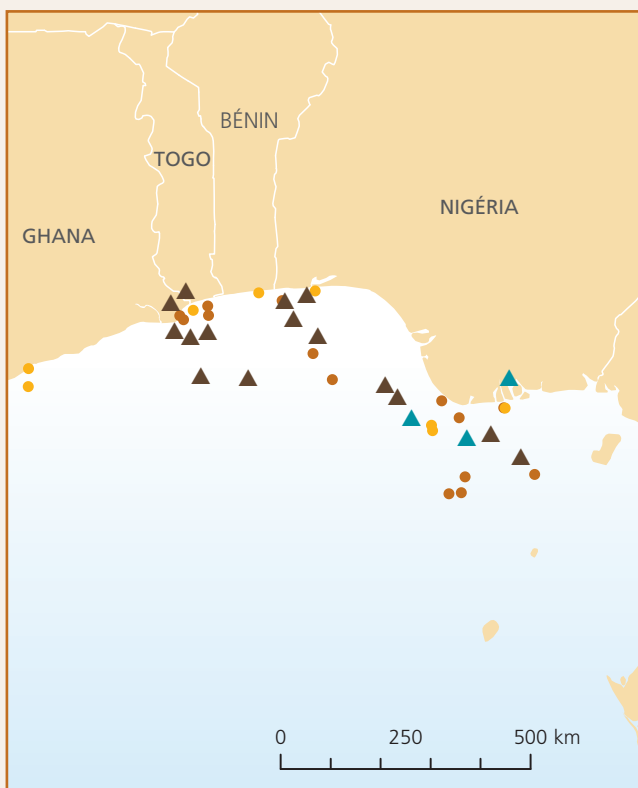
Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 10: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2010

Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 11: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2011

Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Carte 12: Actes de piraterie dans le Golfe de Guinée, 2012

Source : Réalisé à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Comment sont conduites les attaques ?

Les définitions internationales de la « piraterie » sont très larges¹²⁶ et recouvrent plusieurs types de délits distincts, dont :

- 1. les enlèvements contre rançon, caractéristiques des attaques perpétrées au large des côtes somaliennes ;
- 2. les détournements visant à s'emparer des navires ou de leur cargaison, très fréquents en Extrême-Orient ;
- 3. les simples cas de vols en mer, qui se produisent dans toute l'Afrique de l'Ouest.

Pour des raisons d'ordre stratégique, il importe cependant de bien faire la distinction entre ces différents types de délits. Les enlèvements contre rançon sont de loin ceux qui rapportent le plus, mais soulèvent des difficultés considérables. Ils supposent notamment de :

- se procurer des informations permettant de localiser les navires en haute mer ;
- s'armer lourdement pour soumettre les équipages et repousser ou déjouer les tentatives d'intervention ;
- engager un processus de négociation prolongé et disposer en conséquence d'un soutien logistique à terre ;
- avoir accès à des réseaux de blanchiment pour absorber les devises reçues en paiement des rançons.

Figure 41: Actes de piraterie, par localisation des attaques, 2007- mi-janvier 2012

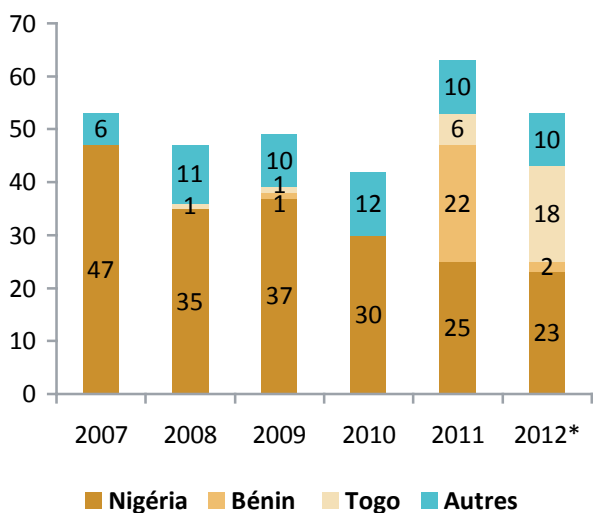
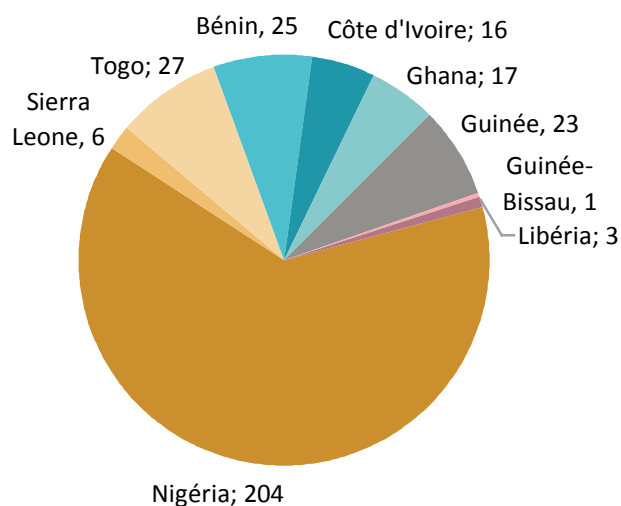


Figure 42: Localisation des attaques de pirates, 2006- mi-septembre 2012



Source : Elaboré à partir de données de l'Organisation maritime internationale

Source : Elaboré à partir des données de l'Organisation maritime internationale

Le détournement d'un navire ou de sa cargaison, s'il peut également être la source de revenus illicites, est une toute autre forme de délit. L'équipage du navire ciblé n'est plus l'objet de l'attaque mais devient un obstacle dont il faut se débarrasser au plus vite. Par conséquent, nombre de ces attaques impliquent l'usage de la violence. Pour parvenir à leurs fins, les pirates doivent disposer d'une base de repli où ils ne seront pas inquiétés et où ils pourront repeindre le navire volé ou décharger la cargaison. Enfin, il doit y avoir à proximité un marché sur lequel peuvent être revendus les navires ou les cargaisons d'origine douteuse. Au total, tant les kidnappings que les détournements sont des activités d'une grande complexité logistique qui exigent une forte cohésion du groupe, une planification, un financement et, souvent, la corruption de fonctionnaires.

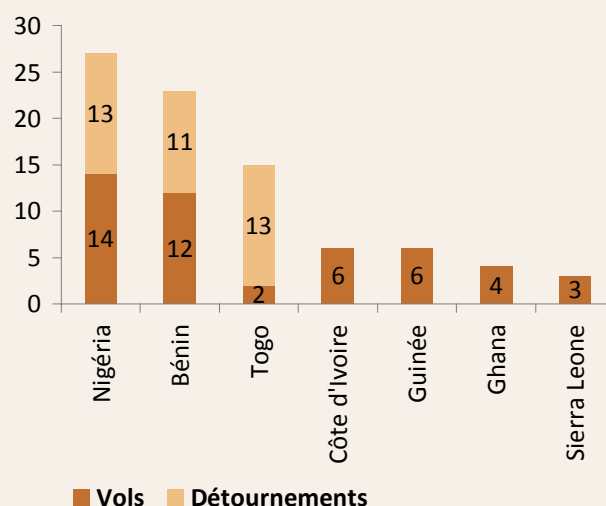
A contrario, les vols à main armée en mer ne se distinguent guère de ceux commis à terre. Quelques hommes munis de simples couteaux peuvent très aisément venir à bout de marins non armés et s'approprier leurs biens. Le butin étant généralement très mince, ce type d'attaque se produit généralement quand l'occasion se présente. Les assaillants se rabattent sur le vol à main armée quand ils se trouvent contraints de renoncer à des projets plus ambitieux, et s'en prennent de préférence à des navires en escale. Lorsqu'ils prennent des otages, c'est uniquement pour mener à bien leur opération, et non pour exiger une rançon.

À y regarder de plus près, les enlèvements contre rançon signalés en Afrique de l'Ouest ont été extrêmement rares ces dernières années, et ont tous eu lieu dans les eaux nigérianes. Le kidnapping d'employés de compagnies pétrolières n'était qu'une des nombreuses activités des militants du delta du Niger, qui agissaient parfois en mer. Or, on constate que le nombre d'enlèvements en mer a diminué ces

dernières années, y compris au Nigéria. Les autres actes de piraterie se répartissent en deux catégories principales: les attaques visant à détourner des pétroliers; et les vols de type opportuniste.¹²⁷

Les détournements recensés en 2011 et 2012 ont eu lieu dans trois pays: le Nigéria, le Bénin et le Togo. Dans ces pays, les détournements représentent 63 % des attaques les plus récentes. Tous concernaient des pétroliers transportant vraisemblablement des produits pétroliers raffinés. Les attaques perpétrées hors de ces trois pays étaient de simples vols. Si ces détournements ne s'étaient pas produits, il n'y aurait pas eu d'augmentation nette des actes de piraterie en 2011.

Figure 43: Actes de piraterie, par catégorie: 2011- mi-septembre 2012



Source : Elaboré à partir des données de l'Organisation maritime internationale

La vague d'incidents survenue au Bénin a commencé à la veille de Noël 2010, avec le détournement du *Valle di Cor-doba*, un pétrolier italien, et le vol d'une grosse quantité de pétrole raffiné. En mars 2011, des pirates ont détourné le *Duzgit Venture* et ont mis le cap sur le Gabon, puis sur Warri (Nigéria), avant de paniquer et d'abandonner le navire à proximité de Lagos. Ont suivi plusieurs attaques plus ou moins couronnées de succès, dont certaines se sont soldées par le détournement de cargaisons de produits pétrochimiques. Sur les 24 actes de piraterie signalés en 2011-2012, 23 visaient des chimiquiers ou des navires transportant des produits pétroliers, contre 60 % à l'échelle de la région. Toutes ces attaques étaient dirigées contre des navires de transport international, et ont été commises le plus souvent de nuit, et à 22 miles nautiques au maximum du port de Cotonou.

Les attaques recensées au Togo sont très similaires. Sur les 18 attaques signalées dans la région depuis 2011, 15 concernaient des chimiquiers ou des bateaux transportant des produits pétroliers raffinés. Les pirates ont réussi dans plusieurs cas à voler les cargaisons de produits pétrochimiques.

Qui sont les responsables de ces attaques ?

Les informations disponibles indiquent que la quasi-totalité des actes de piraterie commis le long du Golfe de Bénin impliquaient des pirates nigériens. Dans le cas des attaques perpétrées au Bénin, la plupart des participants étaient originaires de la région frontalière entre le Nigéria et le Bénin. Les victimes ont déclaré avoir entendu les pirates parler anglais et français pendant les attaques. Ainsi, William Locky, un Nigérien arrêté à Cotonou et soupçonné d'actes de piraterie, parle un français véhiculaire, et ses parents étaient originaires de la zone frontalière bénino-nigérienne. Le 4 août 2011, cinq hommes ont été arrêtés au Nigéria et plusieurs autres au Bénin dans le cadre d'une enquête sur des faits de piraterie. Deux d'entre eux étaient frères – l'un vivait au Bénin, l'autre au Nigéria.

Les voleurs de pétrole ont probablement des liens avec le marché noir transfrontalier et, partant, avec les groupes qui opèrent dans le delta du Niger. Ainsi, au moins un Béninois a été arrêté récemment dans le cadre d'une enquête sur le détournement d'une cargaison de pétrole nigérien vers le Bénin. Les acteurs du trafic de pétrole ont des profils très divers et regroupent des fonctionnaires corrompus et les groupes armés qu'ils protègent, des militaires et des employés de compagnies pétrolières corrompus, des membres de groupes militants et des voleurs professionnels.

Quelle est l'ampleur de cette infraction ?

L'évaluation de l'ampleur de la piraterie soulève bon nombre de difficultés. La première tient à l'estimation du nombre d'actes de piraterie non signalés. De très nombreuses raisons font que les navires ciblés ne signalent pas toujours les attaques dont ils sont la cible, en particulier lorsque la car-

gaison qu'ils transportent est elle-même d'origine illicite. Selon la marine nigérienne, il y aurait eu en moyenne entre dix et 15 attaques par mois ces dernières années, voire jusqu'à 50 dans certains cas.¹²⁸ L'Organisation maritime internationale (IMO), de son côté, n'aurait recensé durant la même période qu'une cinquantaine d'attaques réussies par an dans toute la région. Cependant, le Bureau maritime international (IMB) concède que le nombre réel d'actes de piraterie est au moins deux fois supérieur au chiffre officiel.¹²⁹ Si l'on tient compte à la fois des estimations de l'IMO et de la marine nigérienne, on arrive à un total d'environ 100 attaques couronnées de succès par an, ce qui semble cadrer avec la légère baisse du nombre d'actes de piraterie enregistrée depuis la démobilisation des militants.

Comme on l'a déjà souligné, près des trois quarts de ces attaques sont de simples vols et ne rapportent pas grand-chose aux pirates. Selon certaines études, la valeur théorique des biens dérobés serait de l'ordre de 10 000 à 15 000 dollars US par attaque. Les pirates n'en tirent probablement pas autant, mais si tel était le cas, ils auraient empoché au total une somme d'1,3 million de dollars US par an ces dernières années.

Le vol de produits pétroliers raffinés pourrait rapporter beaucoup plus. Diverses raisons font que le volume exact des pertes est rarement notifié, mais les quelques rapports établis à ce jour indiquent que ces attaques, lorsqu'elles aboutissent, entraînent des pertes de plusieurs milliers de tonnes de produits pétroliers, soit des centaines de milliers de litres de carburant à la pompe. Les produits raffinés illicites destinés au marché local se heurtent à la concurrence du combustible subventionné, et se vendent donc beaucoup moins cher, mais leur détournement demeure malgré tout une activité criminelle potentiellement très rentable. Selon la Lloyd's, ces détournements entraîneraient des pertes comprises entre 2 et 6 millions de dollars US¹³⁰ mais ne rapporteraient aux pirates que la moitié de cette somme environ, soit au total 30 millions de dollars US par an.

Implications en matière de politiques

La principale préoccupation des pays de la région tient non pas aux pertes directes découlant des actes de piraterie, mais à l'impact de ces pertes sur les taux d'assurance au niveau international. Au Bénin, pays dont la survie économique dépend d'un littoral de 121 kilomètres de long, les taxes sur les échanges représentent la moitié des recettes publiques, et 80 % de ce revenu provient directement du port de Cotonou.¹³¹ À la suite de la vague d'attaques survenue en 2011, les évaluateurs des compagnies d'assurance internationales ont classé les eaux territoriales du Bénin dans la même catégorie de risque que celles du Nigéria, ce qui a entraîné une forte hausse du coût des expéditions maritimes à destination du Bénin. Selon le chef d'état-major de la marine à Cotonou, le trafic maritime a diminué de 70 % au cours du troisième trimestre de 2011.¹³² Il pourrait en résulter une

perte en recettes publiques de 28 % pour l'État béninois. Fort d'un bilan relativement solide en matière de sécurité en mer, le Bénin avait par ailleurs réussi à développer un secteur prospère de la réexportation de marchandises vers le Nigéria. Or, son reclassement dans la catégorie des eaux « à risque » revient à éliminer ces activités. Il a de surcroît une forte incidence sur le coût de la vie de l'ensemble des citoyens béninois, en entraînant une augmentation du coût des importations et une baisse de la compétitivité des exportations béninoises. Le fait que l'on n'ait recensé que deux attaques cette année pourrait justifier de retirer le Bénin de la catégorie des pays « à risque ».

On ignore pourquoi les attaques ont cessé au large des côtes du Bénin, mais leur déplacement vers le Togo n'augure rien de bon. La plupart des actes de piraterie recensés à ce jour ont été perpétrés à proximité des côtes, et aucun ne visait des bateaux en pleine mer. Cela pourrait être interprété comme un manque de sophistication, cependant l'aptitude des pirates à déplacer leurs opérations en réaction aux interventions des forces de répression est révélatrice d'une certaine adaptabilité. Les militants du delta du Niger ont montré qu'ils pouvaient s'en prendre à des objectifs situés en haute mer et, compte tenu de la valeur des biens ciblés, il est fort probable que les pirates seront très prochainement capables d'en faire autant.

Le principal risque est que la piraterie gagne en popularité. Pour l'heure, les détournements sont suffisamment rares pour être le fait d'un seul et même gang. Toutefois, si le marché noir des produits pétroliers est suffisamment ouvert, de nombreux opposants politiques, pêcheurs sans emploi et jeunes marginalisés pourraient être tentés par ce commerce. La perspective de mettre la main sur un butin d'une valeur de plusieurs millions de dollars pourrait aussi attirer des candidats de pays autres que le Nigéria.

Le renforcement des capacités d'interception en mer contribuerait dans une certaine mesure à freiner cette expansion. Pour autant, il faut garder à l'esprit l'effet corrupteur que la manne pétrolière a eu les forces de l'ordre nigérianes déployées sur le terrain pour prévenir le soutage. Outre le renforcement des capacités locales de répression, il convient aussi de prendre des mesures pour améliorer la régulation du commerce local des produits pétroliers.

Il y a peu d'endroits dans le monde où l'on peut débarquer des milliers de tonnes de carburant volé. Même en Afrique de l'Ouest, les individus en mesure d'acheter et de revendre pareilles quantités sont sans doute relativement peu nombreux. Il paraît quasiment impossible que tout ce carburant puisse être vendu dans des étalages routiers ou que les voleurs acceptent d'empocher leurs gains par petits versements successifs. Il semble plus probable que l'acheteur soit en rapport avec des réseaux officiels de distribution.

Ces relations constituent le maillon faible de la chaîne d'approvisionnement illicite. Si tous les négociants en gros étaient tenus de rendre compte de leurs achats de carburant, il serait de plus en plus difficile de débarquer de la marchandise volée. Ce genre d'intervention exigerait cependant une solide coopération transfrontalière. Les marchés nationaux peu regardants deviendraient rapidement les lieux privilégiés d'écoulement de carburant volé.

L'amnistie dans le delta du Niger

In June 2009, Nigerian President Umaru Yar'Adua En juin 2009, le président nigérian Umaru Yar'Adua a lancé un programme d'amnistie qui prévoyait que les militants acceptant de déposer les armes dans un délai de deux mois se verraient accorder l'immunité de poursuites et bénéficieraient d'un soutien financier et d'une formation leur permettant de trouver d'autres sources de subsistance. Le président nigérian a par ailleurs promis de reverser aux provinces du delta une plus large part des recettes pétrolières du pays.

Quelque 26 000 militants ont accepté l'offre du gouvernement, parmi lesquels des dirigeants de premier plan comme Ateke Tom, Boyloaf, Farah Dagogo, Tom Polo et Soboma Jackrich. En octobre 2009, le président Yar'Adua s'est entretenu avec Henry Okah, le leader présumé du MEND.¹³³ À l'issue de cette rencontre, le MEND a déclaré un cessez-le-feu immédiat et illimité.

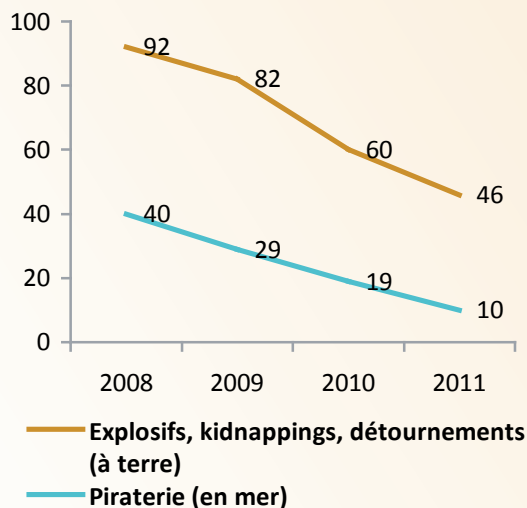
En dépit de ce premier succès, des voix se sont élevées pour se plaindre de la lenteur de la mise en œuvre des promesses faites et certains ont été mécontents d'avoir été exclus du processus d'amnistie. En janvier 2010, le porte-parole du MEND, Jomo Gbomo, a menacé de s'en prendre aux compagnies pétrolières si les populations du delta du Niger ne bénéficiaient pas de retombées financières plus substantielles. Lors de la fête de l'indépendance, une bombe a explosé à Abuja. L'attentat a été attribué à Henry et Charles Okah, qui ont été arrêtés par la suite. En 2011, des menaces ont été proférées à plu-

sieurs reprises par des personnes se réclamant du MEND, mais aucune ne s'est concrétisée. Le MEND, ou ce qu'il en reste aujourd'hui, n'est plus que l'ombre de ce qu'il fut dans le passé.

Les « militants de la troisième phase », qui exigent d'être associés au processus d'amnistie, continuent de lancer des attaques sporadiques, en particulier dans l'État de Bayelsa. Certains d'entre eux sont en fait de nouveaux acteurs qui espèrent bénéficier des avantages du programme de démobilisation, notamment en matière de formation et d'emploi. Tous les programmes de démobilisation se heurtent au même problème : dans la mesure où ils consistent à octroyer des ressources aux auteurs de violences, ils donnent l'impression que l'État cède à l'extorsion, ce qui tend à encourager d'autres demandes exorbitantes.

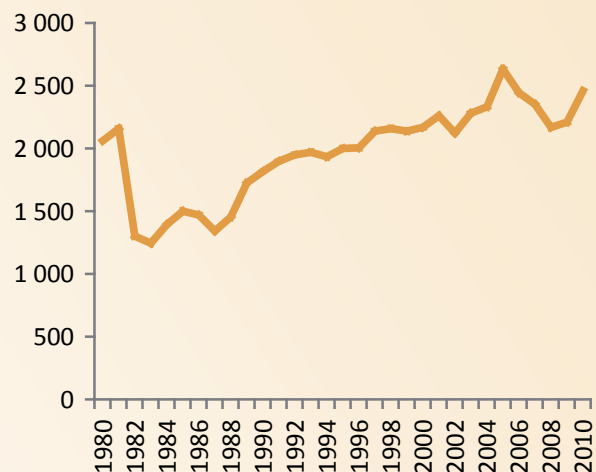
En dépit de ces problèmes persistants, l'amnistie semble avoir eu des effets positifs sur l'industrie pétrolière. La production a progressé de 15 % depuis 2008 et approche du niveau record enregistré en 2005. Le nombre d'attaques visant le secteur pétrolier (attentats à l'explosif, enlèvements, détournements et actes de piraterie) a reculé de manière spectaculaire depuis 2008. À ce jour, quelque 26 000 militants ont abandonné la lutte armée, et ne reprendront peut-être pas les armes, si le pays bénéficie du soutien de la communauté internationale. Mettre à contribution certains de ces nouveaux citoyens désormais respectueux des lois pour venir définitivement à bout des détournements de pétrole, pourrait aider à faire encore progresser le processus engagé.

Figure 44: Attaques commises au Nigéria (2008-2011)



Source : IMB et Bergen Risk Solutions

Figure 45: Production de pétrole au Nigéria, 1980-2011



Source : US Energy Information Administration