

REPORT



INSTITUTE FOR  
SECURITY STUDIES

# CONVERGENCE CRIMINELLE SUR LA CÔTE DU CAMEROUN

Financement des conflits et perpétuation  
de la violence dans le golfe de Guinée

Raoul Sumo Tayo



## REMERCIEMENTS

Je souhaite exprimer ma profonde gratitude à toutes les personnes et organisations qui ont contribué à la collecte de données pour ce travail de recherche. Je voudrais remercier tout particulièrement les journalistes, les membres des forces de défense et de sécurité, les universitaires ainsi que les communautés locales qui ont participé à cette étude pour leurs efforts inestimables. Je tiens également à remercier les relecteurs internes et externes pour leurs retours aussi pertinents que constructifs concernant ce rapport.

## A PROPOS DE L'AUTEUR

Raoul Sumo Tayo est chercheur principal sur l'Afrique centrale à l'Observatoire d'Afrique centrale sur la criminalité organisée et la violence. Il était auparavant chercheur principal pour le projet ENACT basé à Yaoundé, au Cameroun, au sein de l'Institute for Security Studies (ISS), qu'il a rejoint en juin 2024. Il a également travaillé pour le Small Arms Survey, le Centre d'Études et de Recherche en Paix, Sécurité et Intégration (CERPSI), l'Université de Maroua et le Centre d'études stratégiques et des innovations de Yaoundé. Sumo Tayo a étudié la sociologie à l'Université de Liège et l'histoire des relations internationales à l'Université de Yaoundé I, où il a obtenu son doctorat en 2017.

© 2025 Institute for Security Studies.

Tous droits réservés.

Les droits d'auteur sur la publication dans son ensemble appartiennent à l'auteur et à l'Institut des Études de Sécurité, et toute reproduction, même partielle, est interdite sans l'autorisation écrite et expresse des auteurs et de l'éditeur. Les opinions et analyses exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles de l'ISS, de ses administrateurs, des membres de son conseil consultatif ou de ses donateurs. Les auteurs contribuent aux publications de l'ISS à titre personnel.

Couverture : © *Raoul Sumo Tayo*

À propos de l'ISS

The Institute for Security Studies (l'Institut d'études de sécurité, ISS) établit des partenariats afin de développer les connaissances et les compétences nécessaires pour assurer l'avenir de l'Afrique. L'ISS est une organisation africaine à but non lucratif disposant de bureaux en Afrique du Sud, au Kenya, en Éthiopie et au Sénégal. Grâce à ses réseaux et à son influence, l'ISS fournit des recherches politiques fiables et opportunes, ainsi que des formations pratiques et une assistance technique aux gouvernements et à la société civile.

[www.issafrica.org](http://www.issafrica.org)

# Sommaire

Acronymes et abréviations.....	ii
<b>Résumé exécutif .....</b>	<b>1</b>
Méthodologie .....	3
Définition des concepts.....	3
Portée géographique.....	4
<b>Les tendances de la piraterie maritime au Cameroun.....</b>	<b>6</b>
L'évolution de la piraterie moderne .....	6
Organisation et localisation des groupes de pirates opérant sur la côte du Cameroun .....	9
Les moyens, cibles et modes opératoires des pirates au Cameroun .....	13
<b>Les flux cohabitants de la piraterie maritime au Cameroun .....</b>	<b>18</b>
Prises d'otages.....	18
Extorsion et taxation illégale.....	21
<b>Les effets de la piraterie sur le financement des conflits armés et la perpétuation de la violence .....</b>	<b>23</b>
Effets socio-politiques .....	23
Effets économiques.....	25
<b>Recommandations.....</b>	<b>28</b>
Notes.....	31



# Acronymes et abréviations

<b>AMC</b>	Africa Marine Commando
<b>BFF</b>	Combattants de la liberté de Bakassi (Bakassi Freedom Fighters)
<b>BIR</b>	Bataillon d'intervention rapide
<b>CEEAC</b>	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
<b>CEDEAO</b>	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
<b>CGG</b>	Commission du golfe de Guinée
<b>CMMC</b>	Centre maritime multinational de coordination
<b>CNUDM</b>	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
<b>NDDSC</b>	Niger Delta Defence and Security Council
<b>OMI</b>	Organisation maritime internationale
<b>SNH</b>	Société nationale des hydrocarbures
<b>UNODC</b>	Office des Nations unies contre la drogue et le crime







## Résumé exécutif

La piraterie maritime représente aujourd'hui l'une des menaces sécuritaires les plus importantes dans le golfe de Guinée, particulièrement au Cameroun. Cette région se classe actuellement au deuxième rang mondial des zones les plus touchées, après l'Asie de l'Est et du Sud-Est. Ce rapport dresse un état des lieux des tendances actuelles et émergentes de la piraterie maritime, ainsi que des flux d'activités criminelles associés au Cameroun. Il retrace l'évolution des statistiques des attaques le long et au large de la côte camerounaise, tout en décrivant les modes opératoires des individus communément appelés « pirates ».

Le rapport analyse la temporalité des attaques, appréhende les processus de mise en œuvre, et cerne les itinéraires et les cibles. Ce travail s'intéresse également aux autres activités criminelles qui sous-tendent la résilience des pirates, notamment les prises d'otages et le racket. La typologie des cibles – civiles, militaires et administratives – a une incidence sur le mode opératoire des preneurs d'otages, aussi bien en mer que dans les criques isolées.

Si les incidents tels que les abordages de navires, les tentatives d'attaque, les détournements et les enlèvements de membres d'équipage ont globalement diminué ces dernières années, les activités illégales offrant des sources de revenus alternatives aux groupes de pirates ont, elles, augmenté, en particulier durant les périodes où ils ne sont pas engagés dans des opérations d'enlèvement contre rançon.

Ce rapport décrit les tendances actuelles et émergentes de la piraterie maritime et des activités criminelles qui y sont associées. Il s'intéresse plus particulièrement à l'évolution des pratiques telles que les prises d'otages, l'extorsion et les taxes illégales, qui alimentent les économies pirates et renforcent leur résilience.

Le rapport identifie également les régions les plus touchées, catégorise les acteurs criminels et les réseaux impliqués, et analyse leurs stratégies opérationnelles, notamment leurs modes d'action transnationaux, ainsi que leurs zones de transit et leurs sanctuaires.

**Des navires ancrés au large de Douala.**  
Ces dernières années, la région a connu une recrudescence des attaques de pirates contre les bateaux attendant d'entrer dans le port. *Photo fournie*



Ses conclusions révèlent que la piraterie maritime au Cameroun est perpétrée par plusieurs groupes dont les noms varient dans le temps et au gré des changements de leadership. Parmi les groupes importants figurent les Bakassi Freedom Fighters (BFF), l'Africa Marine Commando (AMC) et le Niger Delta Defence and Security Council (NDDSC), ainsi que d'autres factions organisées portant les noms de leurs chefs. L'étude des caractéristiques sociologiques de ces groupes met en évidence leur structure hiérarchique typique – organisée autour de figures clés désignées comme des « rois des frontières » (border kings) ou des « barons » (kingpins) dans les grandes villes – ainsi que des forces opérationnelles spécialisées (task forces) mises en place pour des attaques de grande envergure. On observe également une nette division genrée des rôles au sein de ces réseaux.

Grâce à des entretiens menés dans des régions maritimes, à une revue de la littérature existante et à l'analyse de données de sécurité non classifiées, ce rapport a identifié plusieurs sanctuaires de groupes de pirates opérant dans les eaux camerounaises. Les informations recueillies montrent que les pirates peuvent mener des opérations loin de leurs bases, avec des moyens logistiques plus ou moins importants selon les cibles. Elles révèlent également l'importance du spiritualisme et des rituels dans les pratiques de ces groupes.

L'impact de ces crimes maritimes est également analysé, notamment leur rôle dans le financement des conflits armés dans les régions anglophones du Cameroun et dans le delta du Niger. Les liens établis entre la piraterie, la criminalité organisée et la violence insurgée redéfinissent ainsi l'insécurité maritime comme une menace à la fois locale et internationale.

La piraterie maritime et ses flux cohabitants<sup>1</sup> contribuent au cycle de la violence dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest du Cameroun, ainsi que dans le delta du Niger. Une colla inquiétante entre les séparatistes camerounais et les pirates nigériens menace les intérêts en mer de l'État, en particulier dans les domaines de l'exploration et de l'exploitation pétrolières, de la pêche industrielle et artisanale, ainsi que des flux transfrontaliers de biens et de personnes.

Plusieurs recommandations sont formulées pour renforcer les efforts de lutte contre la piraterie maritime et les activités criminelles connexes qui la soutiennent. Le Code de conduite de Yaoundé<sup>2</sup> nécessite une révision urgente afin d'inclure, dans la nomenclature des crimes organisés dans le domaine maritime, des activités telles que l'extorsion, la taxation illégale et les prises d'otages dans les zones côtières et de mangroves.

Le rapport formule des recommandations politiques visant à répondre à des crimes préoccupants, non seulement pour les autorités camerounaises, mais aussi pour leurs partenaires régionaux et internationaux. Le Cameroun et le Nigeria devraient formaliser, sur le plan tactique, les bonnes relations existantes aux niveaux politique et stratégique afin de surmonter la contrainte de la frontière et de détruire les sanctuaires des groupes agissant au large des côtes camerounaises. Les deux pays devraient également mettre en place un système bilatéral de partage de renseignements pour pallier les limites du cadre de Yaoundé en matière de sécurité maritime<sup>3</sup>. Ils devraient enfin renforcer les capacités des communautés locales grâce à des initiatives de développement.



Le sommet de Yaoundé des dirigeants d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée a mis en place l'Architecture de Yaoundé pour la sûreté et la sécurité maritimes.

© Reinnier Kaze/AFP via Getty Images

## Méthodologie

Ce rapport s'émancipe de l'approche traditionnelle centrée exclusivement sur la piraterie et le brigandage en mer, en adoptant une perspective permettant d'appréhender les menaces maritimes dans un contexte plus global<sup>4</sup>. Il adopte une approche infrastructurelle<sup>5</sup> qui dépasse les seules considérations juridiques et prend en compte la réalité empirique selon laquelle la piraterie maritime est étroitement liée à des infrastructures plus larges<sup>6</sup> et à diverses activités criminelles, collectivement désignées comme des « flux cohabitants »<sup>7</sup>. Cette approche permet aux acteurs concernés de ne pas se limiter aux interventions conventionnelles de lutte contre la piraterie en mer, mais d'examiner également les dynamiques terrestres.

Le matériau de cette recherche a été produit grâce à une approche mixte, combinant des méthodologies quantitatives<sup>8</sup> et qualitatives. Ce rapport s'appuie ainsi sur une revue de la littérature consacrée à la criminalité maritime au Cameroun, notamment des études académiques, des rapports ainsi que des sources médiatiques locales et internationales. En juin et juillet 2025, des entretiens individuels et des groupes de discussion ont été organisés à Douala, Limbé, Kribi, Idenau, Jabane, Akwa et Idabato. Des données primaires ont été produites à partir d'entretiens menés auprès d'acteurs clés, dont des responsables des forces de défense et de sécurité, des autorités administratives, des représentants de la société civile et d'anciens otages. Des informations complémentaires ont été recueillies lors d'entretiens téléphoniques. Ce rapport s'appuie également sur des documents d'archives administratives et sécuritaires, dont des transcriptions de débriefings d'ex-otages et des rapports d'incident. Certaines dynamiques décrites dans ce rapport ont pu être directement observées lors de missions de terrain menées dans les zones côtières du Cameroun entre juin et août 2025. La diversité et la richesse des données recueillies sur ces sujets ont permis de trianguler les différentes sources et d'approfondir la compréhension de l'activité criminelle dans la région.

Les considérations éthiques ont guidé l'ensemble du processus de recherche, en garantissant l'anonymat des participants et la mise en œuvre d'un plan rigoureux de sécurisation des données pour protéger toutes les informations collectées<sup>9</sup>. Si certaines autorisations officielles ont été obtenues avant le début de ce travail de recherche, la plupart des informations ont été recueillies à condition de préserver l'anonymat des sources. Étant donné que la divulgation de la date des documents et des lieux des entretiens pourrait compromettre l'anonymat des informateurs, les lieux ont été anonymisés et les identités de personnes protégées par des catégories génériques lorsque nécessaire. Par exemple, le terme « sources militaires et sécuritaires » désigne ici les informations collectées lors d'entretiens et à partir de documentation provenant de ces milieux.

## Définition des concepts

Cette étude traite de la question de la piraterie maritime ainsi que des actes classiques de brigandage maritime. Le droit international, aussi bien coutumier que conventionnel – comme la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et le Code de bonnes pratiques de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires – établit une distinction entre la piraterie maritime en haute mer et le vol à main armée dans les eaux territoriales. Dans l'article 101 de la CNUDM, la piraterie maritime est définie comme tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes et des biens à bord, en haute mer ou dans des zones situées en dehors de toute juridiction étatique. Cette définition englobe également toute participation à de tels actes ainsi que leur incitation ou facilitation.



L'OMI définit le vol à main armée à l'encontre de navires comme « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et dirigé contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord d'un tel navire, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale d'un État<sup>10</sup> ». L'incitation et la facilitation intentionnelles de ces actes sont également incluses dans la définition.

Si cette distinction établie par le droit international est pertinente pour l'attribution des responsabilités en matière de lutte contre ces activités criminelles, elle tend à être relativement restrictive<sup>11</sup> et ne reconnaît pas que 80% des attaques se produisent dans la juridiction des États côtiers. La distinction entre pirates et voleurs à main armée sur la côte camerounaise est floue, car les mêmes individus commettent fréquemment des infractions similaires dans des zones maritimes différentes. Géographiquement, les groupes opérant au large des côtes camerounaises ont trois zones d'opération de prédilection : la terre, les mangroves et la mer. Ces groupes peuvent aussi adapter ou modifier leurs stratégies en fonction des besoins. C'est pourquoi plusieurs activités criminelles abordées dans cette étude ne relèvent pas de la définition de la CNUDM. De plus, les autorités et les médias locaux font souvent abstraction de cette distinction établie par le droit international, qualifiant de pirates les groupes criminels armés opérant en mer, sur les côtes et dans les mangroves.

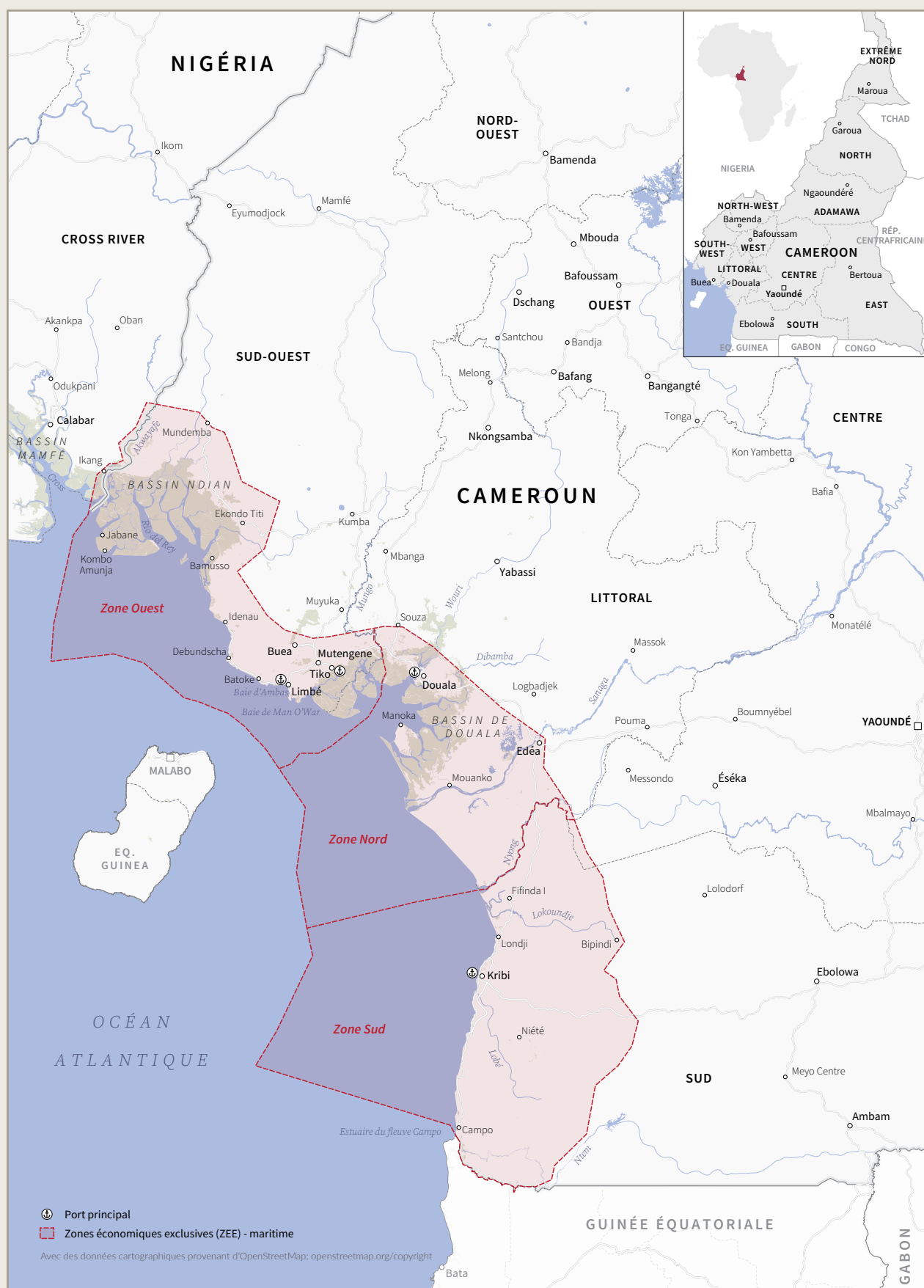
Dans ce contexte, la piraterie maritime s'entend comme toute violence perpétrée par des groupes armés non étatiques contre un navire ou son équipage, ou contre des infrastructures économiques, militaires et de sécurité en mer, le long des côtes ou dans les zones de mangroves. Cette définition correspond à ce qui est généralement stipulé dans les contrats commerciaux et englobe tous les actes de vol violent ou de tentative de vol commis n'importe où en mer<sup>12</sup>.

## Portée géographique

Le littoral camerounais constitue le cadre géographique de cette étude (voir Figure 1). Cette région, située sur la côte atlantique, est la principale porte d'entrée maritime du pays. Elle se divise en trois zones distinctes : la zone Nord, la zone Sud et la zone Ouest<sup>13</sup>. D'une superficie de 402 km<sup>2</sup>, le littoral camerounais s'étend de l'extrémité sud de l'estuaire du fleuve Campo, qui borde la Guinée équatoriale, jusqu'aux rives septentrionales du fleuve Akwayafe, à proximité du Nigéria<sup>14</sup>.

La région s'étend sur trois zones administratives : la région du Sud-Ouest, la région du Littoral et le département de l'Océan dans la région du Sud. La plaine côtière est divisée en trois zones distinctes : le bassin de Mamfé, le bassin de Douala et le bassin de Ndian. Le bassin de Mamfé s'ouvre à l'ouest sur la plaine côtière du Nigéria. Le bassin de Ndian se compose principalement du delta marécageux du Rio del Rey, caractérisé par ses criques et ses mangroves. Il s'agit de la région la plus riche en pétrole du Cameroun, avec d'importants gisements d'hydrocarbures – pétrole et gaz – ainsi que des minéraux, tels que le fer, présent à Kribi. La zone présente également un potentiel hydraulique considérable<sup>15</sup>. Les quatre ports côtiers de Douala, Kribi, Limbé et Tiko, font du littoral camerounais une « véritable plateforme maritime pour le commerce international »<sup>16</sup>. Il existe aussi des bases navales à Douala, Kribi et Limbé.

La côte camerounaise est située dans la baie de Biafra, également appelée baie de Bonny, dans l'océan Atlantique, à l'extrémité nord-est du golfe de Guinée. Cette zone s'étend de l'embouchure du fleuve Niger, au Nigéria, jusqu'au Cap Lopez, au Gabon. La région se caractérise par un chevauchement complexe de zones maritimes et de plateaux continentaux partagés par le Nigéria, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et São Tomé-et-Principe<sup>17</sup>.



**FIGURE 1** Les zones côtières du Cameroun.

SOURCE: Adapté des programmes d'assistance de l'ONU/Division des affaires maritimes et du droit de la mer/Agence norvégienne de coopération au développement



# Les tendances de la piraterie maritime au Cameroun

**L'**analyse statistique de la piraterie maritime au large et le long de la côte camerounaise révèle une diminution progressive du nombre d'incidents impliquant des navires, ainsi que des évolutions dans les modes opératoires et les routes empruntées, démontrant la capacité des pirates à opérer loin de leurs bases nigérianes.

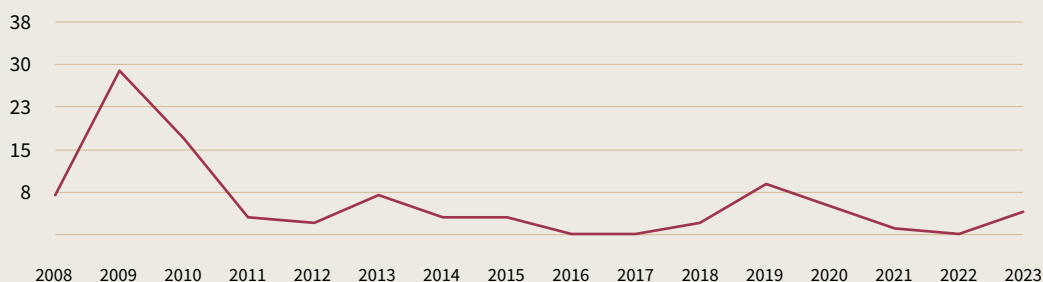
## L'évolution de la piraterie moderne

L'analyse historique de la piraterie le long de la côte camerounaise révèle qu'il s'agit d'une problématique ancienne<sup>18</sup>. Mais sa forme contemporaine remonte à 2007, lorsque des groupes armés ont commencé à lancer des attaques contre les positions de l'armée camerounaise afin de se ravitailler en armes et en munitions<sup>19</sup>. Après une période de calme relatif, principalement due à la présence de troupes nigérianes et camerounaises engagées dans des opérations dans la péninsule de Bakassi, le retrait des forces nigérianes – dans le cadre de l'accord de Greentree de 2006 – a ouvert la voie à une résurgence des activités criminelles. À partir de 2007, ces attaques se sont intensifiées et ont ciblé les banques et les institutions publiques, ainsi que les navires opérant dans les eaux camerounaises. De manière générale, les groupes de pirates évoluent dans trois environnements opérationnels principaux : terrestre, les zones de mangroves et la haute mer. Par ailleurs, ils font preuve d'une grande capacité d'adaptation, faisant évoluer leurs stratégies en fonction des circonstances.

Bien que les incidents de piraterie aient diminué au Cameroun, on observe une résurgence des attaques violentes et des enlèvements ciblant les cargos, comme ceux amarrés à Douala. © Daniel Beloumou Olomo/AFP via Getty Images







**FIGURE 2** Nombre d'incidents de piraterie, 2008–2023.

SOURCE: Basé sur les données du Centre maritime multinational de coordination (CMMC) de la Zone D et de rapports d'entreprises pétrolières opérant au Cameroun

S'agissant de la piraterie traditionnelle, les incidents impliquant des navires dans les eaux camerounaises et au large de ses côtes ont considérablement diminué au cours de la dernière décennie, comme le montre la Figure 2. Après un pic d'incidents maritimes observé entre 2008 et 2010, les attaques contre les navires ont nettement reculé à partir de 2011. Dans l'ensemble, les taux de piraterie dans le golfe de Guinée ont atteint leur plus bas niveau historique<sup>20</sup>. Ce recul est principalement dû à l'efficacité des mesures de lutte contre la piraterie, qui ont permis de limiter les enlèvements contre rançon dans la région. La marine camerounaise a notamment établi des bataillons de fusiliers marins à Campo, Ekondo Titi et Mundemba, ainsi qu'une unité spéciale de plongeurs de combat – la Compagnie des Plongeurs de Combat – à Isongo afin de renforcer ses capacités opérationnelles. La multiplication des flottilles de surveillance et de combat, couplée à l'acquisition d'équipements modernes tels que des vedettes rapides, des systèmes de radar et des drones, a considérablement amélioré les opérations de lutte anti-piraterie<sup>21</sup>.

Outre ces initiatives, un décret camerounais de 2007<sup>22</sup> a jeté les bases d'une approche nationale plus coordonnée des actions de l'État en mer. Le Cameroun a renforcé son engagement en décembre 2022, en adoptant une législation visant à lutter contre la piraterie, le terrorisme à bord de navires, ainsi que atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes<sup>23</sup>. En complément de ces mesures juridiques, le Bataillon d'Intervention Rapide (BIR) Delta<sup>24</sup> a été chargé de sécuriser l'espace maritime camerounais et de protéger les intérêts vitaux du pays en mer, en collaboration avec d'autres acteurs concernés. En 2012, cette unité est passée d'une structure bataillonnaire à une structure régimentaire de type modulaire, baptisée Force BIR Côte.

L'accalmie observée depuis 2011 en matière de piraterie reflète également les efforts accrus de la marine nigériane<sup>25</sup>, notamment le déploiement de navires de patrouille et la reprise de l'opération « Restore Hope » dans le sud du Nigéria. En 2013, l'opération « Pulo Shield », menée par la Force opérationnelle conjointe nigériane, a permis de démanteler un camp de pirates à Efut Esighi, près de la péninsule de Bakassi, qui servait de base de lancement pour des actes de piraterie et des prises d'otages sur le territoire camerounais<sup>26</sup>. La même année, le Nigéria a également renforcé sa sécurité maritime en créant une base opérationnelle avancée au sein de la base navale de Calabar, près de Dayspring Island, face à Kombo Abedimo, au Cameroun<sup>27</sup>. Face à ces pressions accrues, les groupes de pirates nigériens ont commencé à opérer plus loin<sup>28</sup>, s'aventurant dans les eaux au large du Cameroun, de la Guinée équatoriale et du Gabon.

Bien que les incidents aient diminué dans les eaux territoriales du Cameroun et au large de ses côtes, les enlèvements contre rançon sont marqués par une violence croissante, comme l'a souligné la société de sécurité Dryad Global<sup>29</sup>. Après une longue période de calme relatif, on assiste à une recrudescence

des enlèvements violents, en particulier sur les navires de marchandises, où les pirates, à bord de plusieurs embarcations, n'hésitent pas à engager des échanges de tirs avec les escortes navales<sup>30</sup>.

Le 14 août 2019, un groupe de pirates a attaqué un navire ancré à Douala et a réussi à enlever huit membres de l'équipage, dont trois étaient des ressortissants russes<sup>31</sup>. En 2022, seul un cas d'enlèvement a été signalé<sup>32</sup>. En 2023, trois attaques – visant des bateaux de pêche et un cargo près du port de Douala – ont entraîné le kidnapping de 14 membres d'équipage<sup>33</sup>. Le 30 juin 2023, des pirates ont attaqué un navire ancré à Douala et ont pris en otage une partie de l'équipage. Entre janvier 2024 et mars 2025, 14 autres membres d'équipage ont été enlevés par des pirates au large des côtes de la Guinée équatoriale et du Gabon, ce qui a conduit l'expert Martin Kelly, responsable conseil chez EOS Risk Group, à qualifier cette zone de « nouveau terrain de prédilection pour les pirates en Afrique de l'Ouest »<sup>34</sup>. Le 10 octobre 2024, des pirates ont détourné un cargo dans les eaux équato-guinéennes et ont fait trois otages<sup>35</sup>.

Depuis le début de l'année 2025, quatre attaques de pirates ont été signalées dans les eaux équato-guinéennes ou gabonaises, alors que des navires s'aventuraient dans les eaux camerounaises. Le 31 janvier 2025, le chalutier *Amerger 7* a été attaqué au large de Libreville, entraînant l'enlèvement de trois membres de l'équipage. Le lendemain, le *JSP Vento*, qui transportait du matériel militaire français en provenance du Tchad, a été attaqué au large de la Guinée équatoriale. Le 17 mars 2025, au large de Bata, trois pirates armés de fusils AK-47 ont abordé le pétrolier *Bitu River* et enlevé 10 membres de l'équipage. Le 21 avril 2025, le pétrolier *Sea Panther* a été pris en embuscade par un groupe de six pirates près de Bata, et, le 31 mai 2025, le cargo *MV Orange Frost* a été attaqué au large de São Tomé<sup>36</sup>. Cette résurgence des incidents souligne la résilience des pirates, qui s'investissent dans d'autres activités criminelles en attendant une conjoncture favorable à la reprise de leur activité principale.

En parallèle de ces actes de piraterie maritime, on a observé une hausse notable d'autres activités criminelles. Rien que dans la péninsule de Bakassi, entre janvier et mai 2025, les autorités ont enregistré neuf actes de brigandage, quatre vols de moteurs, trois saisies de bois illicite, 113 cas de pêche illégale et deux prises d'otages. En 2024, on avait recensé deux attaques de pirates, 30 vols à main armée, 25 vols de moteurs de pirogues, huit saisies de bois, 344 cas de pêche illégale, deux saisies de médicaments illicites, sept prises d'otages et 10 saisies de riz et de cacao de contrebande. En 2023, un acte de piraterie maritime avait été signalé, ainsi que cinq actes de brigandage, 10 vols de moteurs de pirogue, 10 saisies de bois illicite et 25 saisies de riz et d'huile de palme de contrebande<sup>37</sup>.



Exploitation forestière illégale dans la péninsule de Bakassi, une zone connue pour sa polycriminalité.

Photo fournie

## Organisation et localisation des groupes de pirates opérant sur le littoral camerounais

L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (UNODC) classe les pirates au Nigéria en trois grandes catégories : les pirates de haute mer, les pirates côtiers et de faible rayon d'action, et les criminels fluviaux. Ces groupes se recoupent largement, ce qui reflète la fluidité de la piraterie dans la région<sup>38</sup>. Les autorités camerounaises catégorisent, elles, ces acteurs criminels en fonction de leur organisation, de leur armement et de leurs cibles, faisant une distinction entre les gangs armés et les bandits organisés. Toutefois, la distinction souvent faite entre les pirates et les bandits paraît artificielle et ne rend pas suffisamment compte des dynamiques réelles à l'œuvre. Dans la pratique, les mêmes individus peuvent agir en tant que pirates lorsque la situation l'exige, avant de reprendre le banditisme. D'après un ancien responsable du renseignement de la péninsule de Bakassi, le banditisme peut s'avérer plus lucratif que la piraterie et ne doit pas être considéré comme une simple stratégie de survie. Cela révèle l'infrastructure complexe entourant la piraterie maritime et ses activités connexes, ainsi qu'une division du travail fondée sur les compétences des personnes impliquées.

Dans les eaux camerounaises et le long de ses côtes, les actes de piraterie sont perpétrés par divers groupes, parmi lesquels l'AMC, les BFF, les Marine Dragons, les Black Marines, les Borders Rivers et le NDDSC. Ces groupes changent fréquemment de nom au gré des recompositions du leadership, ce qui conduit les populations locales à les désigner collectivement sous le nom de « bad boys » (« mauvais garçons »)<sup>39</sup>. En règle générale, ces individus opèrent cagoulés et sont souvent sous l'emprise de stupéfiants<sup>40</sup>.

Les premières attaques d'envergure contre les intérêts maritimes camerounais ont été menées par des groupes militants<sup>41</sup> tels que les BFF et le NDDSC. À l'origine, ces groupes entendaient s'opposer à la rétrocession de la péninsule de Bakassi au Cameroun à la suite de l'accord de Greentree. Les BFF et le NDDSC ont rapidement perçu le potentiel d'exploitation du sentiment et du discours anti-Greentree chez certaines élites politiques et chez la plupart des habitants de la péninsule de Bakassi<sup>42</sup>. En 2009, les deux chefs des BFF, connus sous les noms de « Général » AG Basuo et de « Commandant » Ebi Dari, ont intégré un programme d'amnistie. Un autre membre - Lato Ighohbo, aussi appelé Lato Marine - a fondé le Bakassi Freedom Movement, qui se concentrait principalement sur le pillage. Ce groupe était en fait une réminiscence de l'AMC, créé dans l'État de Rivers et dont les activités s'étendaient jusqu'au littoral camerounais. L'AMC, parfois appelé Lato Marine Force ou Border Boys, était composé de Camerounais et de leurs complices et opérait le long du littoral camerounais<sup>43</sup>. Il est notamment responsable de l'enlèvement du sous-préfet de Kombo Abedimo en mars 2011. Si le rôle actuel des chefs militants dans la piraterie s'est amoindri, des groupes tels que la Biafra Nations League demeurent actifs. La Biafra Nations League est dirigée par Princewill Chimezie Richards, avec Henry Edet en tant que directeur des opérations, et a récemment annoncé des opérations d'envergure dans la péninsule de Bakassi<sup>44</sup>.

Les principaux acteurs de l'insécurité maritime sont des brigands susceptibles de se transformer en pirates selon leurs besoins. Historiquement, ces groupes étaient structurés en plusieurs factions, chacune comptant au moins 80 militants. Selon le quotidien camerounais privé *Le Messager*, les BFF, par exemple, étaient constitués de 17 factions<sup>45</sup>. Chaque faction établissait son propre camp, doté d'équipements tels que des téléviseurs et des générateurs. Bien que certains de ces refuges aient été détruits par la Force opérationnelle conjointe nigériane en 2013, ils ont été rapidement reconstruits<sup>46</sup>. Un ancien responsable du renseignement de la péninsule de Bakassi, ainsi que de nombreux anciens otages, décrivent ces camps comme bien organisés, avec un chef et des ressources nécessaires pour assurer la subsistance de leurs habitants et la continuité des opérations. Une infirmière est parfois présente pour prodiguer des soins aux otages. Les femmes ne résidant pas en permanence dans les camps, ce sont de jeunes pirates qui prennent en charge les tâches de cuisine. Les occupants des camps sont endoctrinés par des idéologies fondées sur la violence et les revendications politiques, souvent diffusées par des chants contestataires et des discours publics prononcés principalement en langue ijaw. Les discours du Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger sont profondément ancrés<sup>47</sup>. Enfin, les acteurs criminels entretiennent des réseaux dans les villages de pêcheurs de la péninsule de Bakassi, ce qui facilite leurs opérations sur le territoire camerounais.



Actuellement, les principaux groupes opérant au large du Cameroun sont basés dans la zone d'Apka Irok (également appelée « Peacock Crossing »). Des entretiens menés auprès de militaires, d'autorités administratives et d'élus locaux de la péninsule de Bakassi révèlent que le groupe le plus proche du Cameroun compte quelque 250 combattants, dirigés par un « roi de la frontière » (border king), assisté d'un guide spirituel qui lui prodigue des orientations et des amulettes protectrices. Ce groupe de pirates est structuré en neuf sous-unités opérationnelles, chacune composée d'une trentaine d'hommes et placée sous l'autorité d'un « général ». Chaque unité dispose de son propre secteur d'opération dans les criques avoisinantes. Bien que ces petites unités opèrent généralement de façon autonome, elles peuvent se coaliser pour mener des actes de piraterie. Dans ce cas, le « roi de la frontière » choisit les membres les plus aguerris de chaque unité, en particulier ceux qui maîtrisent le maniement des armes ou la conduite de certaines embarcations. Cette force d'intervention, ainsi constituée, est chargée de mener des actions de piraterie et d'autres opérations d'envergure sous le commandement du roi de la frontière<sup>48</sup>.

Pour l'attaque du 30 juin 2023 au chenal du fleuve Wouri, par exemple, quatre groupes opérant autour d'Enitan, non loin d'Apka Irok, avaient constitué une force conjointe de quelque 20 individus. Une opération d'une telle envergure est soigneusement planifiée. Elle commence par une préparation spirituelle, comprenant un jeûne de trois jours, suivie de prières quotidiennes. Puis vient le travail de préparation logistique : entretien des armes, constitution des stocks de munitions, révision des moteurs des embarcations et sécurisation de l'approvisionnement en carburant<sup>49</sup>. Des rapports de l'armée camerounaise, ainsi que des entretiens avec des forces de défense et de sécurité ayant enquêté sur cette attaque, indiquent que chacun des deux bateaux utilisés par les pirates transportait 1 750 litres de carburant, soigneusement répartis en sept fûts de 250 litres chacun.

Les pirates opérant dans cette région sont majoritairement Nigériens et beaucoup sont nés dans la péninsule de Bakassi au Cameroun, alors sous occupation nigérienne de 1993 à 2008. Ces individus, qui ont des liens aussi bien avec le Nigéria qu'avec le Cameroun, sont particulièrement prisés par les groupes de pirates en raison de leur bonne connaissance du littoral camerounais, notamment des criques difficiles d'accès de Bakassi. Leur maîtrise du français fait également d'eux des pirates très prisés. Ces acteurs jouent des rôles clés dans la planification des opérations et la facilitation des déplacements depuis le Nigéria vers leurs cibles au Cameroun. Ils sont également chargés de recruter des guides locaux. Selon un ancien responsable du renseignement de la péninsule de Bakassi, certains de ces individus ont des liens familiaux au Cameroun, des appartenances culturelles communes et des attaches historiques partagées. Certains entretiennent des relations dans les deux pays et se sont impliqués dans le commerce transfrontalier illégal avant, pendant et après le conflit de Bakassi<sup>50</sup>.

Lorsqu'ils mènent des attaques contre des navires, les groupes de pirates s'organisent généralement en deux ou trois forces opérationnelles, chacune opérant depuis une embarcation. Chaque groupe a un chef, un pilote principal et un pilote secondaire désignés. Des mécaniciens, des guides et des informateurs participent également aux opérations. Les pilotes sont choisis en fonction de leur connaissance de la zone et de leur capacité à naviguer dans des criques peu profondes, qui peuvent être difficiles d'accès aux embarcations des militaires camerounais<sup>51</sup>. Les faibles tirants d'eau constituent en effet un défi logistique pour les militaires camerounais, leurs moteurs lourds de 250 chevaux nécessitant des eaux profondes pour fonctionner efficacement. Pour les opérations de grande ampleur, les pirates déploient des vedettes rapides équipées de moteurs hors-bord d'au moins 200 chevaux<sup>52</sup>, tandis que les bandits qui ciblent les commerçants utilisent de plus petits bateaux avec des moteurs de 25 à 75 chevaux, leur permettant de naviguer dans les criques même à marée basse<sup>53</sup>.

Les factions pirates rivales s'affrontent parfois. Le 23 octobre 2009, une quinzaine de membres des BFF s'est engagée dans une violente fusillade avec une dizaine de membres de l'Ijaw Youth Council (Conseil de la jeunesse ijaw). L'objet du contentieux était une cargaison d'armes destinée au gouvernement fédéral dans le cadre d'un programme d'amnistie, que les BFF avaient détournée<sup>54</sup>.



**Les groupes de pirates menacent la pêche industrielle et artisanale.** © Ann Johansson/Corbis via Getty Images

Outre ces groupes de pirates organisés, divers bandits opèrent dans les villages de pêcheurs au Cameroun. Ces criminels s'en prennent aux commerçants et pêcheurs dans les villages ou le long des routes maritimes, leur extorquant de l'argent et forçant les populations locales à payer des taxes. Équipés d'armes artisanales, de gourdins et d'armes blanches comme des machettes, ils s'installent sur les voies de navigation pour voler de l'argent et des objets de valeur. Certains bandits patrouillent dans les criques, rackettant les pêcheurs sous la menace d'enlèvement ou même de mort. Ces groupes de bandits servent souvent de vivier de recrutement pour des groupes de pirates plus structurés. Les principaux bastions de ces bandits se trouvent à Kombo Amunja, Ndo Location et Jabane<sup>55</sup>. Récemment, deux de ces bandits ont été capturés par des jeunes du village à Kombo Awase. Ils étaient en possession d'un fusil AK-47 et de gris-gris rappelant ceux utilisés par les pirates nigériens<sup>56</sup>.

Des femmes ont parfois été arrêtées pour leur implication dans des prises d'otages<sup>57</sup>. En juillet 2021, deux femmes suspectées d'avoir fourni des renseignements aux pirates impliqués dans l'enlèvement d'un gendarme camerounais dans la péninsule de Bakassi ont été interpellées<sup>58</sup>. Ces femmes, souvent « concubines de pirates », sont utilisées pour recueillir des renseignements sur des cibles potentielles et se voient confier la surveillance des femmes otages dans les camps<sup>59</sup>.

Outre les groupes de bandits nigériens, au sein desquels des pirates sont recrutés, de petits groupes de criminels locaux sévissent parfois dans les localités frontalières, notamment dans le quadrilatère Isangele–Tinkoro–Ekoma Mindo–Ekondo Titi. Ils opèrent principalement les jours de marché près d'Akassa et de Messogo Selle<sup>60</sup>. On les trouve aussi dans la localité d'Originang, sur la route entre Isangele et Akwa. Ils s'en prennent aux commerçants voyageant par la route vers le marché d'Ikang, au Nigéria.

Les pirates opérant au large du Cameroun étaient surtout à l'origine des individus ayant refusé de rejoindre, en 2009, le programme de désarmement, de réintégration et d'amnistie destiné aux groupes rebelles du Nigéria. Certains groupes de pirates ont rendu aux autorités fédérales seulement une partie de leurs armes et ont continué à se livrer à des activités criminelles. Une source militaire camerounaise qui suit les dynamiques des groupes de pirates à la frontière avec le Nigéria a indiqué que ceux-ci effectuaient des allers-retours entre les camps d'amnistie et les activités criminelles dans la péninsule de Bakassi. Une autre source déclarait : « Beaucoup de jeunes se sont pris au jeu de l'argent facile et il y a trop d'armes qui circulent dans les territoires non contrôlés du Nigéria. L'expérience a montré que la remise des armes n'est jamais complète car les groupes en cachent une partie et se tiennent prêts à retourner en mer »<sup>61</sup>. L'African Marine Commando

était réputé compter dans ses rangs aussi bien des Camerounais que des Nigériens, ainsi qu'un nombre important de complices le long du littoral camerounais<sup>62</sup>.

Une analyse sociologique des groupes criminels opérant dans la sous-région permet de distinguer plusieurs catégories d'acteurs : les barons et les bailleurs de fonds, les chefs de groupe, les négociateurs, les membres des équipes spécialisées, les équipes d'attaque, les gardiens de camp et les personnes assurant un soutien logistique à terre<sup>63</sup>. D'après les archives de sécurité camerounaises, une approche sociologique de ces groupes révèle une hypermasculinisation des rôles, avec un âge moyen de 30 ans, bien que l'on y trouve également des chefs de groupe plus âgés. En juillet 2024, un homme âgé de plus de 60 ans a été arrêté à Jabane, aux côtés de trois autres âgés de 29, 45 et 46 ans.

En ce qui concerne l'appartenance ethnique, les Ijaw du Bayelsa occupent des postes de commandement, tandis que les pirates issus des groupes ethniques ibibio, andonni et oron occupent des postes subalternes et sont affectés aux tâches de brigandage. Les petits brigands qui opèrent au large du Cameroun sont généralement ibibio<sup>64</sup>, bien que les Ibibio de l'État d'Akwa Ibom soient principalement agriculteurs et pêcheurs<sup>65</sup>. Cette division ethnique du travail s'explique par le contrôle exercé par les Ijaw sur les routes de la criminalité maritime dans le voisinage immédiat du Cameroun, ainsi que par leur implantation dans les criques marécageuses et difficiles d'accès, qui favorisent le développement d'activités illicites dans l'État de Cross River. De plus, la forte mobilisation des Ijaw dans les dynamiques insurrectionnelles du sud-est du Nigéria depuis le début des années 1990 leur a permis de développer des compétences militaires et logistiques qui leur confèrent un rôle prépondérant au sein des groupes criminels opérant au large de la côte camerounaise<sup>66</sup>. Selon un ancien responsable du renseignement de la péninsule de Bakassi, de nombreuses recrues ijaw ont simplement déplacé leurs activités vers d'autres zones d'opération après l'amnistie<sup>67</sup>. Enfin, les Ijaw sont réputés pour être des combattants redoutables, ce qui leur confère un capital symbolique au sein des réseaux criminels au Nigéria<sup>68</sup>.

Une division du travail existe aussi entre les membres des groupes criminels, fondée sur leurs compétences. Les groupes déploient leurs membres sur le terrain en fonction de leurs performances et de la nature des tâches à accomplir. Ainsi, les débutants sont généralement affectés à des tâches plus accessibles, telles que le racket des pêcheurs ou la saisie de leurs moteurs hors-bord. À mesure qu'ils acquièrent de l'expérience, ils évoluent vers des rôles plus complexes, comme la prise d'otages. Pour progresser au sein de ces groupes, les individus doivent démontrer leurs capacités au fil du temps<sup>69</sup>.

L'ensemble des activités est coordonné par une figure appelée « roi de la frontière » (border king). Chaque groupe a une spécialisation : certains se concentrent sur la pêche tandis que d'autres traitent avec des trafiquants pour assurer l'approvisionnement en nourriture. Les groupes chargés de la piraterie sur les grands axes doivent recueillir des renseignements sur l'acheminement des cargaisons depuis Ikang, au Nigéria, ou depuis d'autres sites au Cameroun, notamment Ekondo Titi, Mbonguè et Mundemba. Lorsqu'il s'agit de cibler des trafiquants de carburant, des informateurs sont positionnés dans des stations-service ou des raffineries clandestines<sup>70</sup>.

Au-dessus du « roi de la frontière » se trouve le « baron » (kingpin), qui supervise les opérations, fournit les orientations stratégiques et finance les missions. Les barons liés aux groupes opérant le long de la côte camerounaise sont généralement basés dans les grandes villes nigérianes. Des informations issues des médias camerounais et des archives de sécurité indiquent ainsi que l'attaque menée en mars 2011 contre l'agence Ecobank de Bonabéri, à Douala, aurait été orchestrée depuis Port Harcourt, au Nigéria, par un homme nommé Anda Alphaeus Eperenwie, avec l'appui de deux complices, tous appartenant au groupe ethnique ijaw<sup>71</sup>.

Une analyse du rapport post-attaque d'Ecobank a mis en évidence une division structurée du travail entre les pirates, avec des rôles tels que guides, transporteurs, logisticiens, ainsi que des équipes d'exfiltration. Pour cette attaque, les pirates ont bénéficié de l'appui de trois personnes locales – deux Nigériens et un Camerounais d'origine nigériane – qui ont aidé le groupe à se loger dans des hôtels et à recruter un chauffeur. Ce dernier, recruté un mois avant l'attaque, a été contraint, sous la menace d'une arme, de conduire les pirates jusqu'à la banque. Un guide disposant d'une certaine connaissance des voies navigables locales a également été recruté<sup>72</sup>.



Les pirates opérant au large de la côte camerounaise sont principalement basés au Nigéria, en particulier dans les régions de l'État de Cross River où la présence des forces de l'ordre est limitée. Des archives sécuritaires camerounaises indiquent que des camps situés au sud d'Ikang ont longtemps servi de hub pour planifier les attaques pirates. Les emplacements de ces repaires ont évolué au fil du temps, notamment en raison des opérations menées par l'armée nigériane. Dans les années 2010, les principaux sanctuaires pirates situés à proximité du Cameroun comprenaient Mbare Kpa, à l'ouest de Dayspring Island<sup>73</sup>, Utan Iyata, Enitan, Nsesere, Ita Orock et la zone d'Ibaka (James Town). Le camp de l'AMC a longtemps été implanté au sud-est d'Ikang, en face de la localité camerounaise de Kombo Abedimo<sup>74</sup>.

Ces dernières années, les principaux camps pirates à proximité du Cameroun, d'où partent les principales attaques sur sa façade maritime, se situent dans la zone d'Apka Irok. Ils sont répartis entre sept villages de pêcheurs - Mbarakwet, Eron, Ine Iho, Nato, Indele Ibum, Akpam Field et Akpamba<sup>75</sup>. Chacun de ces sanctuaires est implanté sous un immense couvert végétal, rendant ainsi difficile la surveillance aérienne. Chaque base est fortement fortifiée, avec une seule entrée et divers dispositifs de piégeage, notamment des mines fluviales. Des familles - comprenant des femmes, des enfants et des personnes âgées - résident dans certains de ces camps, ce qui rend les attaques aériennes particulièrement délicates. L'accès par voie terrestre et fluviale implique, lui, de traverser plusieurs villages, ce qui complique également la conduite d'opérations surprises par l'armée nigériane<sup>76</sup>.

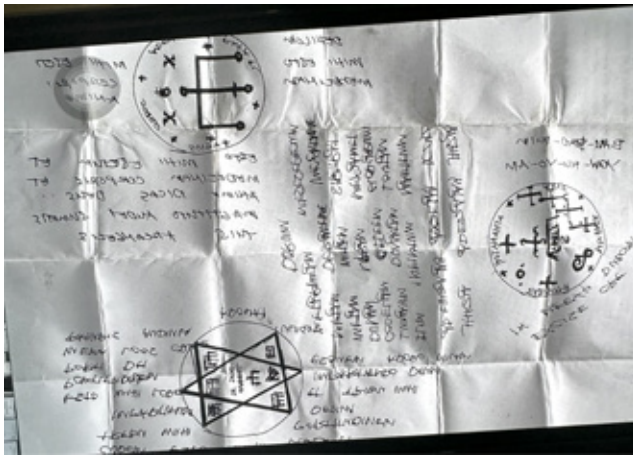
Outre les sanctuaires pirates implantés au Nigéria, la pêcheerie camerounaise de Jabane 1, près du poste de commandement du BIR, est réputée pour servir de refuge aux brigands maritimes. Après avoir mené des attaques au Nigéria, les pirates se replient souvent vers Jabane 1, Jabane 2 et d'autres localités du Cameroun afin d'échapper à la pression de l'armée nigériane. En juillet 2024, quatre personnes impliquées dans des attaques séparatistes à Akpabuyo s'y étaient réfugiées<sup>77</sup>.

Ces groupes de pirates présentent des capacités considérables, qui leur permettent d'opérer bien au-delà de leurs bases. Ils opèrent en haute mer, dans les criques à faible tirant d'eau, ou sur le plan d'eau des fleuves, pillant les populations locales comme des coupeurs de route maritimes<sup>78</sup>. Leur polyvalence leur permet d'agir efficacement aussi bien en mer, que sur terre et dans les zones de mangrove. Des entretiens avec des commerçants de la péninsule de Bakassi, ainsi que des informations recueillies auprès des forces de sécurité, suggèrent que ces groupes étendent progressivement leur contrôle sur les réseaux de contrebande de carburant et d'armes. Certains de leurs membres participent à l'exploitation des ressources halieutiques et forestières, tout en se livrant à des enlèvements et à des actes de piraterie contre des navires commerciaux et des plateformes offshore<sup>79</sup>.

## Les moyens, cibles et modes opératoires des pirates au Cameroun

Les groupes de pirates qui opèrent le long de la côte camerounaise utilisent des bateaux rapides et puissants, équipés de deux moteurs pouvant atteindre 250 chevaux. Ils sont armés de mitrailleuses de 12,7 mm et de 7,62 mm, de lance-roquettes antichars et d'armes individuelles de type AK-47<sup>80</sup>. Les armes légères de petit calibre sont généralement montées à l'avant des embarcations, et les pirates transportent parfois des machettes, des fusils de guerre et même des armes à feu artisanales<sup>81</sup>. De plus, ils utilisent également des explosifs commerciaux. Enfin, les pirates utilisent des jumelles de vision nocturne, ce qui leur a un temps conféré un certain avantage tactique alors que l'armée camerounaise ne disposait pas de cette technologie<sup>82</sup>.

Un aspect frappant de la piraterie dans la région est l'intégration croissante de rituels et de pratiques spirituelles, dites magico-religieuses, au cours des opérations<sup>83</sup>. Des indices laissés par les pirates lors de leur tentative d'attaque contre le *Sea Panther* le 21 avril 2025 ont mis en lumière les pratiques ésotériques qu'ils emploient<sup>84</sup>. De même, après un accrochage du 19 mars 2011, un fétiche a été trouvé dans le matériel pirate saisi par des soldats camerounais : une bouteille contenant une croix et remplie d'un liquide rouge brique. Des témoignages d'anciens otages ont révélé que les pirates pratiquent des rituels avant leurs missions, notamment un jeûne de trois jours, suivi de prières lors de sa rupture quotidienne<sup>85</sup>. Comme au Nigéria, ils mettent en avant des éléments visuels, généralement dans des tons rouges, et attachent des ficelles à leurs armes<sup>86</sup>.



Écrits et dessins cabalistiques de pirates (à gauche) et une amulette. Photos fournies

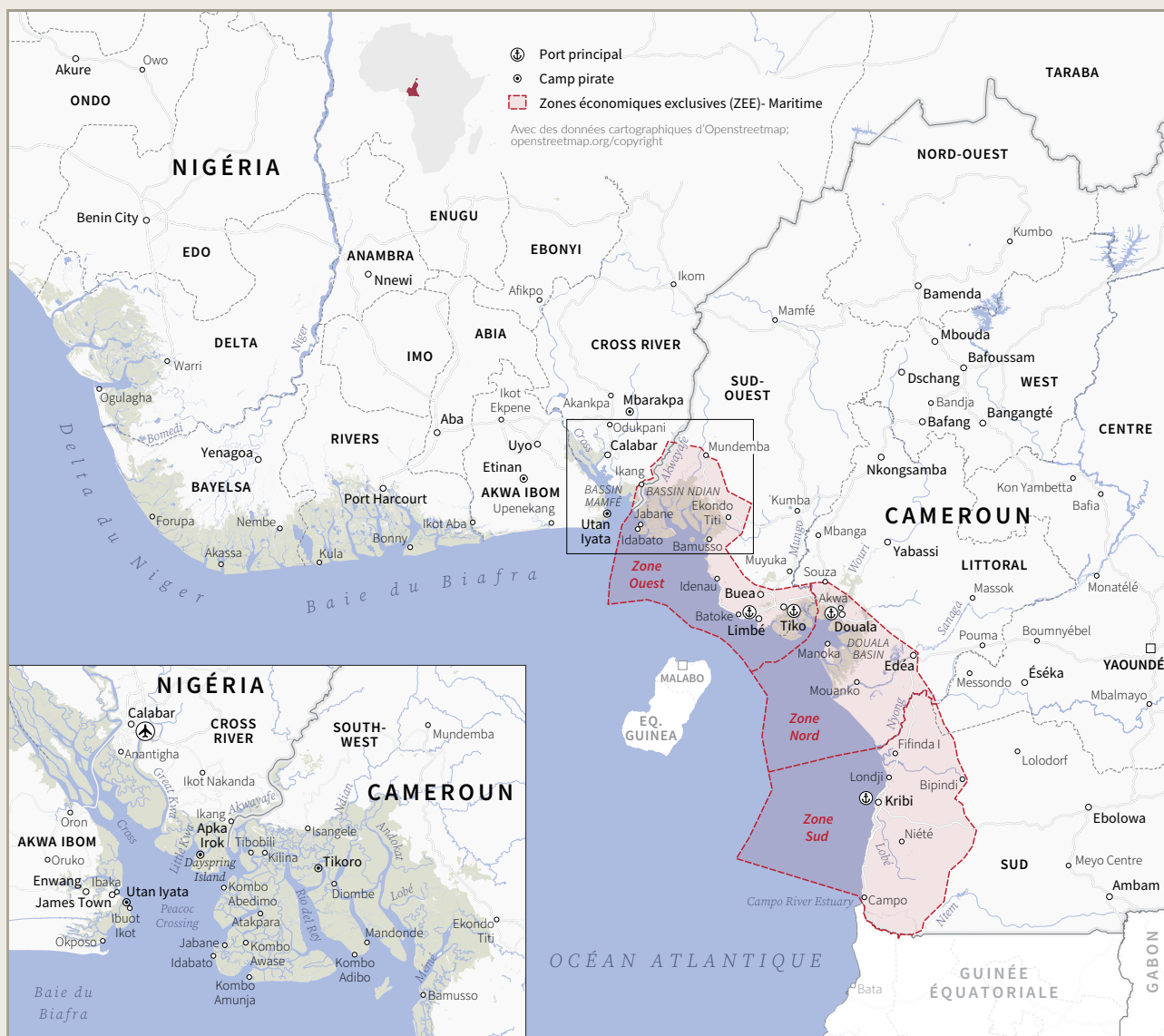
Les pirates nouent parfois des rubans rouges et blancs autour de leurs bras et de leur tête, souvent accompagnés d'un bandeau rouge orné de trois coquillages cauris. Beaucoup portent également des amulettes au cou, souvent en forme de crâne humain ou de tête de buffle. Certains arborent aussi des bagues en argent ou en bronze auxquelles ils prêtent des pouvoirs de protection<sup>87</sup>.

Les modes d'action traditionnels des groupes de pirates consistent généralement en des enlèvements d'équipage, des détournements de navires, des abordages armés violents et des vols en mer. Les pirates privilégient les attaques nocturnes pour profiter de l'effet de surprise, de la moindre efficacité de la surveillance maritime et de conditions d'abordage plus faciles. Quelques attaques ont néanmoins été menées en plein jour. Sur cinq attaques enregistrées au large de la côte camerounaise en 2025, quatre se sont déroulées entre 21h et 21h30, au clair de lune, et une seule a eu lieu vers 16h<sup>88</sup>. Cette préférence pour les attaques nocturnes s'explique par les taux d'échec plus élevés des opérations diurnes<sup>89</sup>.

L'examen de l'annuaire des marées montre que toutes les attaques pirates se sont déroulées à marée haute, ce qui facilite l'accès aux criques leur servant de refuge. Ces attaques surviennent principalement à proximité des côtes, notamment lorsqu'un navire s'approche d'un port. Les pirates tendent par ailleurs à cibler les navires les plus lents et à utiliser des échelles d'abordage pour monter à bord dès que leur vitesse ralentit aux alentours de 10 nœuds.

À Douala, les pirates ciblent de plus en plus les navires qui attendent de pouvoir entrer dans le port. Des informateurs les renseignent sur la présence ou l'absence de patrouilleurs et de gardes à bord de ces navires. Cette tactique a conduit les autorités camerounaises à maintenir une présence militaire à des fins dissuasives<sup>90</sup>. Lors d'une attaque à Douala le 30 juin 2023, une riposte militaire inattendue a contraint les pirates à se réfugier au large de la Guinée équatoriale<sup>91</sup>.

Généralement, les pirates quittent leurs bases au Nigéria pour se réfugier dans les villages de pêcheurs dans les pays voisins en attendant le moment opportun pour attaquer. Leurs atouts opérationnels sont la vitesse et la ruse. Ils utilisent des bateaux rapides et, lorsque nécessaire, se font passer pour de simples pêcheurs. Comme le rapporte une source militaire : « On peut apercevoir un bateau avec deux ou trois hommes qui ont l'air de pêcheurs avec des filets. Mais, dans leur embarcation, ils dissimulent une machette et des armes artisanales, et cherchent à passer inaperçus. Quand ils s'approchent d'un vrai pêcheur, ils sortent leur machette et volent son poisson »<sup>92</sup>.



**FIGURE 3** Les pirates opérant au large de la côte camerounaise sont principalement basés au Nigéria, notamment dans certaines régions de l'État de Cross River. Les emplacements de leurs repaires ont évolué avec le temps.

Pour leurs opérations d'envergure en territoire camerounais, les groupes de pirates quittent les villes nigérianes d'Ibaka, d'Orong et Ikang aux premières heures de l'après-midi. Depuis la mise en place de mesures anti-piraterie par l'armée camerounaise, ils ont dû abandonner les routes entre Malabo et la côte camerounaise et opter pour des itinéraires plus longs, plus risqués et plus coûteux. Cela les oblige souvent à transporter d'importantes réserves de carburant, de sorte que tout bateau équipé de deux moteurs puissants et d'au moins quatre fûts de carburant éveille les soupçons des patrouilles militaires.

Les pirates se fondent parmi les grandes communautés nigérianes qui vivent dans des conditions difficiles et insalubres le long des côtes du Cameroun, du Gabon et de la Guinée équatoriale, prenant le temps d'observer les lieux avant de lancer leurs attaques<sup>93</sup>. Les données de terrain révèlent que les responsables de l'attaque de Douala le 30 juin 2023 se sont préparés pendant plusieurs semaines. Ils ont bénéficié de l'appui d'individus résidant au Cameroun et s'exprimant couramment en français<sup>94</sup>.

En général, les pirates quittent leurs camps et naviguent au large pour échapper aux patrouilles nocturnes de l'armée camerounaise. Le 19 mars 2011, une patrouille du BIR a intercepté une trentaine de pirates à bord de deux embarcations, naviguant à grande vitesse. Après avoir quitté leur base au Nigéria, ils avaient longé la frontière et pénétré au Cameroun au niveau d'Isu, où ils ont passé la nuit dans une baie inhabitée. Le lendemain, à l'aube, ils ont rejoint les criques de Bimbia et de Mabeta, puis Cap Cameroun, où ils ont passé leur deuxième nuit en territoire camerounais. Ils ont ensuite lancé leur opération vers 20h30, chaque bateau se dirigeant vers sa cible : le navire *Oya 1* pour le premier, et deux chalutiers pour le second<sup>95</sup>. De la même façon, avant l'attaque de juin 2023 à Douala, un groupe de pirates avait navigué jusqu'à la zone frontalière entre le Cameroun et la Guinée équatoriale, passant la nuit dans une localité camerounaise connue sous le nom d'« île Pirate »<sup>96</sup>.

L'analyse de documents d'archives non classifiés met en évidence trois routes principales empruntées par les pirates pour entrer au Cameroun :

- Ils traversent le fleuve Akwayafe, pénètrent dans la péninsule de Bakassi et naviguent à travers les criques pour rejoindre le Rio del Rey. De là, ils peuvent se rendre vers de multiples destinations au Cameroun tout en échappant à la détection par les patrouilles de l'armée camerounaise.
- Ils partent du Nigéria en empruntant le fleuve Akwayafe et le chenal de Calabar, se dirigent directement vers Kita avant de gagner l'embouchure du fleuve Atabong et de poursuivre vers Debundscha.
- Ils se fauillent entre le terminal pétrolier de Moudi et la frontière avec la Guinée équatoriale. Une fois dans les eaux camerounaises, ils attaquent des navires pétroliers et des chalutiers, et mènent des opérations d'enlèvement. Il leur arrive également d'entrer dans l'embouchure du fleuve Atabong depuis le terminal de Moudi et de ressortir par Hecuba Creek, dans le Rio del Rey. Après avoir mené leurs attaques, ils se réfugient dans les villages de pêcheurs situés entre l'embouchure de l'Atabong et celle du Rio del Rey, notamment à Shell Creek et à Nawumse Wan. Ils se font discrets jusqu'au lendemain, avant de regagner leurs camps au Nigéria<sup>97</sup>.

Quel que soit l'itinéraire emprunté, les pirates s'appuient sur des informateurs chargés de leur fournir des renseignements actualisés sur les patrouilles nocturnes de l'armée camerounaise<sup>98</sup>. Depuis l'attaque de l'agence Ecobank à Douala en mars 2011, ils ont développé une stratégie de repli indirect, par étapes, après leurs opérations, trouvant, dans un premier temps, refuge dans des criques majoritairement habitées par des populations nigérianes<sup>99</sup>.

Si les pirates ont déjà attaqué des navires appartenant à des compagnies pétrolières, ce type d'incident est devenu de plus en plus rare en raison du renforcement des mesures de sécurité. Un cas notable s'est produit dans la nuit du 28 août 2008, lorsque des pirates ont enlevé 10 membres d'équipage du *Bourbon Sagitta*, un navire de formation. Le 16 novembre 2010, des pirates ont tenté d'arraisonner le pétrolier *Moudi*, appartenant aux compagnies pétrolières Pecten et Perenco, mais l'équipe de sécurité a réussi à repousser les assaillants<sup>100</sup>.

Les pirates ont également pris pour cible des chalutiers. Ainsi, dans la nuit du 12 septembre 2013, deux navires nigériens battant pavillon camerounais ont été attaqués au large d'Idabato, dans les eaux camerounaises, par un groupe de six hommes armés venant du Nigéria à bord d'une embarcation rapide. Les capitaines des deux navires ont été enlevés lors de cette attaque<sup>101</sup>.

Les chalutiers chinois constituent des cibles de choix pour les pirates, car ils sont réputés transporter de l'argent liquide provenant de la pêche illégale et du trafic de carburant<sup>102</sup>. Selon certains rapports, des chalutiers chinois s'aventureraient en mer sans escorte en raison de leur implication dans ces activités



illicites<sup>103</sup>. Après l'enlèvement de sept pêcheurs chinois en mars 2010 au large de la côte de Bakassi, la sécurité de ces navires a été renforcée grâce à l'intervention du BIR et, par la suite, de la marine, ce qui a entraîné une baisse du nombre d'incidents de ce type<sup>104</sup>.

Les pirates ont attaqué à plusieurs reprises des postes militaires le long de la côte camerounaise. L'incident le plus meurtrier s'est produit le 12 novembre 2007, lorsqu'une soixantaine de membres des BFF ont lancé une attaque dans le Rio del Rey, faisant 21 morts et plusieurs blessés, et au cours de laquelle un stock important d'armes et de munitions a été dérobé<sup>105</sup>. Entre 2007 et 2012, cinq attaques similaires ont eu lieu, souvent destinées à réapprovisionner ces groupes en armes, en munitions et en embarcations.

Les pirates mènent parfois des attaques terrestres sur la côte camerounaise, poussant jusqu'à Douala, capitale économique du pays, et Limbé, importante ville côtière. Bien que ces attaques ne correspondent pas à la définition stricte de la piraterie maritime, elles sont le fait d'individus qui se livrent également à la piraterie maritime, et que les médias locaux ainsi que les autorités camerounaises considèrent comme des pirates.

La nuit du 27 septembre 2008, une trentaine de membres de l'AMC ont mené trois attaques contre des banques à Limbé à l'aide d'explosifs et de masses. L'une des banques a déclaré une perte s'élevant à 232 millions de francs CFA (environ 354 000€)<sup>106</sup>. Le 18 mars 2011, l'AMC a pris pour cible l'agence Ecobank de Bonabéri, à Douala. Équipés d'armes lourdes et d'explosifs, ils ont pénétré dans la banque en faisant exploser ses murs<sup>107</sup>, avant de dérober près de 170 millions de francs CFA (260 000€)<sup>108</sup>. Cette attaque a fait cinq morts et huit blessés.

Bien que de telles attaques n'aient pas été observées dans les villes côtières du Cameroun depuis plus d'une décennie, beaucoup estiment que le risque demeure. Dans l'ensemble, si le nombre d'attaques de piraterie maritime le long de la côte camerounaise a diminué, le problème n'est pas totalement résolu. Il a plutôt été contenu. La baisse des statistiques liées à la piraterie dans le golfe de Guinée, en particulier au large de la côte camerounaise, ne doit pas occulter l'émergence d'autres activités criminelles auxquelles les pirates se livrent pour subvenir à leurs besoins entre leurs opérations de piraterie sporadiques. Ces groupes investissent de plus en plus dans des entreprises criminelles alternatives en raison des difficultés rencontrées par la piraterie maritime traditionnelle. Bien plus, la multiplication des attaques ratées entraîne des endettements à l'égard de leurs commanditaires, qui fournissent le carburant et les équipements nécessaires à ces incursions<sup>109</sup>. Au Cameroun, la mise en œuvre de mesures exceptionnelles après une vague d'attaques dans les années 2010 a poussé les pirates à se tourner vers d'autres activités, notamment les prises d'otages sur terre et dans les mangroves.



# Les flux cohabitants de la piraterie maritime au Cameroun

Le terme « flux cohabitants » désigne l'interaction entre les flux terrestres et maritimes, ainsi que les activités légales et illégales et les espaces qui coexistent avec la piraterie maritime. Ces dynamiques englobent les flux matériels et les dynamiques sociales qui façonnent et accompagnent la piraterie maritime, souvent co-constitués avec cette forme de criminalité<sup>110</sup>. Les méthodes traditionnelles employées par les groupes de pirates comprennent principalement les enlèvements d'équipages, les détournements de navires, les abordages armés violents et les vols en mer. Toutefois, les enlèvements ou le racket des populations locales dans les régions de mangrove et sur le continent font également partie de leurs activités.

## Prises d'otages

Les prises d'otages renforcent la résilience des pirates. Celles-ci peuvent se produire en mer comme sur terre. Les pirates ciblent principalement les fonctionnaires, les commerçants, les dignitaires religieux, les expatriés et les agents des forces de l'ordre, ces personnes ayant généralement les moyens financiers de payer des rançons élevées. L'un des premiers enlèvements impliquant des autorités administratives camerounaises a eu lieu le 6 juin 2008, lorsque des pirates ont enlevé et tué le sous-préfet de Kombo Abedimo, Fonya Félix Morfan, le commandant en second du Groupement opérationnel Nord, le commandant de la brigade d'Akwa, le chef du détachement de sécurité militaire et deux gendarmes de l'unité opérationnelle<sup>111</sup>. Par la suite, le 7 février 2011, le nouveau sous-préfet Ayuk Edward Takor a été pris en otage par l'AMC, ainsi que 11 autres personnes, dont le maire d'Akwa et son adjoint, sur l'île de Massanjo. Ils ont été libérés le 16 février 2011 en échange de 23 pirates détenus au Cameroun<sup>112</sup>. Plus récemment, la nuit du 30 septembre 2024, une dizaine d'hommes armés a attaqué la résidence du sous-préfet d'Idabato, Ewane Roland, en l'enlevant avec l'agent communal Etongo Ismael.

Ces enlèvements témoignent de motivations aussi bien politiques que financières<sup>113</sup>. Les populations principalement nigérianes de la péninsule de Bakassi manifestent régulièrement leur mécontentement face aux mesures imposées par les autorités administratives, en particulier les restrictions de pêche dans certaines zones riches en ressources halieutiques et une pression fiscale. Mais la finalité réelle de ce type de prise d'otages est le paiement de rançons et la libération de leurs camarades incarcérés au

Cameroun. Parfois, ces prises d'otages sont commanditées par des proches des personnes emprisonnées au Cameroun. Selon certains rapports, des familles de personnes en prison au Cameroun mettraient en commun leurs ressources pour financer l'enlèvement de responsables camerounais afin de négocier la libération de leurs proches<sup>114</sup>.

Pour le cas du sous-préfet d'Idabato, en octobre 2024, le gouverneur de la région du Sud-Ouest pensait, en effet, que l'enlèvement d'Ewane Roland avait été orchestré par des hommes d'affaires nigériens refusant de se conformer à la législation fiscale camerounaise<sup>115</sup>. C'est sans doute pourquoi les autorités avaient institué le bouclage total de la zone pendant les trois semaines suivant l'incident<sup>116</sup>. Ces enlèvements sont parfois aussi des règlements de comptes, comme dans le cas où un adjoint au maire a été pris pour cible en raison de ses accointances avec le trafic de bois<sup>117</sup>.

Les pirates enlèvent aussi des pêcheurs, des commerçants en voyage ou installés dans les pêcheries, des opérateurs de change de devises, le personnel navigant sur des embarcations et d'autres personnes<sup>118</sup>. En mai 2025, un pasteur et deux de ses fidèles ont été enlevés à Idabato avant d'être libérés contre une rançon de 5 millions de nairas (environ 557€)<sup>119</sup>. Les prises d'otages de commerçants et de voyageurs entre Rio del Rey, au Cameroun, et Ikang, au Nigéria, sont devenues monnaie courante. Si certains de ces enlèvements semblent aléatoires et opportunistes, très souvent, ils sont ciblés. Ces activités assurent la survie des groupes criminels pendant les périodes où ils ne se livrent pas activement à la piraterie maritime. Les fonds obtenus leur permettent d'entretenir leurs camps et de se procurer des bateaux et des armes en attendant des conditions propices à la reprise de leurs opérations traditionnelles. Les rançons collectées servent également à rembourser les commanditaires après des attaques pirates ratées<sup>120</sup>.

## **Modes opératoires**

Les régions les plus vulnérables aux prises d'otages comprennent les zones situées de part et d'autre de Shell Creek, Pastor Fishing Port et à l'entrée d'Ikang. Ce dernier espace est une zone névralgique pour le commerce transfrontalier, car c'est par là que transitent les marchandises et les personnes entrant et sortant du Nigéria<sup>121</sup>.

Le mode opératoire des preneurs d'otages varie selon le profil de leur cible. Les individus considérés comme de grande valeur, tels que les officiels ou les chefs d'entreprise fortunés, sont abordés différemment de ceux jugés moins importants, comme les petits commerçants ou les pêcheurs. Pour les cibles de moindre valeur, les enlèvements peuvent survenir à n'importe quel moment. Les pirates surveillent étroitement les itinéraires des patrouilles militaires et attendent le moment opportun pour attaquer, une fois la voie libre. Pour les cibles de grande valeur, en revanche, le repérage est essentiel. Les pirates rassemblent minutieusement des renseignements sur leurs cibles, notamment dans les zones où la présence militaire est limitée. Ils consacrent souvent un temps considérable à étudier les routines et les habitudes de ces individus<sup>122</sup>.

Dans le cas de l'enlèvement du sous-préfet d'Idabato, les pirates disent avoir préparé l'opération pendant deux ans. Ils sont arrivés dans la commune à bord d'une embarcation équipée de deux moteurs de 200 chevaux. Vers deux heures du matin, le 1<sup>er</sup> octobre 2024, ils ont fait irruption dans son complexe résidentiel et ont pris deux personnes en otage, emportant également une somme importante d'argent liquide. Ils ont tiré des coups de feu d'avertissement en direction de la brigade de gendarmerie d'Idabato, située près de la résidence du sous-préfet, afin de dissuader toute intervention<sup>123</sup>. Le maire et son épouse, le maire adjoint et son épouse, ainsi que leur fils, ainsi qu'un employé municipal vivant dans la même résidence, n'ont pas été enlevés, ce qui a alimenté les spéculations selon lesquelles cet enlèvement serait lié à des tensions locales au sujet des modalités de recouvrement de la taxe sur la pêche<sup>124</sup>.

Une fois prêts, les pirates mettent leurs plans à exécution de nuit, en mobilisant des embarcations rapides et des équipes d'une dizaine d'hommes armés de fusils AK-47 ou de mitrailleuses PKM. Ces opérations sont généralement expéditives et ne durent pas plus de cinq minutes. Les personnes capturées sont ensuite emmenées vers des mangroves nigérianes, isolées et dangereuses, ou vers des villages de pêcheurs de la péninsule de Bakassi au Cameroun, où toute tentative d'évasion est extrêmement difficile<sup>125</sup>.

Ce qui caractérise les prises d'otage sur la façade maritime du Cameroun c'est leur faible létalité. Les otages sont très rarement exécutés, les ravisseurs tirant uniquement s'ils tentent de fuir. Dans la majorité des cas, les otages sont libérés après le paiement d'une rançon, à l'exception notable du cas de 2008, où les victimes camerounaises ont toutes été tuées<sup>126</sup>. Un participant à cette recherche a été enlevé, avec son bateau et ses passagers, alors qu'il revenait d'Ikang le 2 décembre 2023. Huit ravisseurs armés les ont interceptés à bord d'une vedette rapide. Il avait voulu fuir, mais ses passagers l'en avaient dissuadé, craignant que les pirates ne leur tirent dessus. Pour ne pas avoir obtempéré assez rapidement, il a été frappé au plat d'une machette<sup>127</sup>. De manière générale, les otages sont plus en sécurité en l'absence des militaires, en raison des risques liés aux échanges de tirs lors des opérations d'intervention<sup>128</sup>.

Pour les prises d'otages ciblées, les pirates se rendent le plus souvent chez leurs victimes ou sur leur lieu de travail. Dans certains cas, ils peuvent aussi intercepter celles-ci sur l'eau, en abordant une embarcation qu'ils ont identifiée et en interpellant nommément les personnes qu'ils veulent enlever. Les prises d'otages opportunistes, en revanche, sont aléatoires. Par exemple, le 12 juin 2025, cinq personnes – trois commerçants, le capitaine et un guide – ont été prises en otage à bord d'un bateau<sup>129</sup>.

On bande généralement les yeux des otages, puis on les place à bord de vedettes rapides pour les conduire vers des camps où vivent les pirates avec leurs familles. Des témoignages d'anciens otages indiquent que ces camps sont bien organisés et dirigés avec discipline. Des informations ont déjà fait état d'otages retenus dans la péninsule de Bakassi, mais les autorités locales estiment qu'ils ne peuvent y être cachés que pour une courte période<sup>130</sup>. À ce sujet, un officier du renseignement militaire a déclaré :

Les otages peuvent être cachés dans un village de pêcheurs camerounais pendant un ou deux jours. Beaucoup de villages de pêcheurs de la région sont majoritairement habités par des Ijaw, qui peuvent offrir un refuge à leurs proches. Toutefois, il est rare qu'un otage y soit retenu trop longtemps car quelqu'un pourrait passer, le repérer et le signaler. Nous avons des contacts avec tous les responsables de l'ensemble des villages de pêcheurs dans notre zone d'opération et nous disposons d'informateurs dans chaque pêcherie. De plus, nous organisons des réunions mensuelles avec des chefs locaux, qui nous tiennent informés de l'évolution de la situation sécuritaire. Les otages ne sont jamais retenus plus d'une semaine dans un même endroit.<sup>131</sup>

Ce qui est sûr, en revanche, c'est qu'au Nigeria, où sont généralement transportés les otages, en prélude à l'enlèvement, les pirates construisent une cabane gardée par une dizaine d'hommes armés. Les camps sont truffés de pièges explosifs et les pirates disposent d'un réseau d'informateurs dans les villages de pêcheurs le long des criques. Après chaque prise d'otages, les pirates déplacent le lieu de détention et en aménagent un nouveau<sup>132</sup>.

Dès qu'ils rentrent de leurs opérations, les pirates doivent rendre leurs armes et leurs fétiches à un armurier. Le baron, parfois appelé « général », ne réside généralement pas dans le camp, mais coordonne les activités dans la zone. Il ne participe pas non plus aux opérations. Les ravisseurs fouillent généralement les téléphones de leurs victimes pour accéder aux informations de leurs comptes bancaires en ligne et aux échanges. Au cours des premiers jours, les otages sont souvent privés de nourriture et régulièrement battus et filmés pour faire pression sur les familles. Le rapport de débriefing d'un ex-otage rapporte qu'ils étaient parfois emmenés à Efut Esighi, à une heure de navigation de leur lieu de détention, pour rencontrer le général du groupe qui les avait enlevés. Le général contacte et négocie avec les familles ou l'entreprise. Après avoir appelé les familles et transmis leurs demandes, les ravisseurs coupent parfois le contact pendant plusieurs jours pour mettre la pression sur les familles. Ensuite, après avoir téléphoné et fait part de leurs exigences, ils coupent parfois le contact pendant quelques jours. Par la suite, ils entrent en négociation avec la famille<sup>133</sup>.



La rançon exigée varie selon la situation financière et la nationalité des victimes. Les personnes aisées sont davantage valorisées que celles disposant de ressources limitées, et les otages originaires des États-Unis ou du Royaume-Uni font généralement l'objet de rançons plus élevées que ceux originaires de Chine ou des Philippines. Les exigences initiales des ravisseurs traduisent souvent une stratégie de surévaluation, les négociations pouvant entraîner une baisse drastique des montants réclamés, passant de 10 millions à seulement 1 million de nairas (environ 600€) à l'issue du processus<sup>134</sup>.

Cette activité criminelle comporte également une forte dimension genrée. D'anciens otages ont rapporté des cas de femmes violées durant leur captivité. De plus, les dynamiques de genre à l'œuvre dans les prises d'otages par les pirates, notamment le long de la côte camerounaise, se traduisent par la mobilisation de femmes chargées de recueillir des renseignements sur des cibles potentielles ou de surveiller les femmes otages<sup>135</sup>.

## Extorsion et taxation illégale

L'extorsion et la taxation illégale constituent la deuxième activité criminelle qui permet aux pirates de subvenir à leurs besoins lorsqu'ils ne sont pas activement engagés dans des activités de piraterie. Dans ce cas, leurs modes d'action dépendent du type de cible.

### Les cibles

Les pirates envoient souvent leurs nouvelles recrues chercher des vivres pour le groupe. Ils s'emparent du poisson des pêcheurs locaux, qui sont contraints de céder une part de leur prise pour éviter de perdre leurs moteurs et de subir de plus fortes pertes<sup>136</sup>. Dans de nombreux cas, les pirates confisquent leurs moteurs hors-bord et abandonnent les pêcheurs en pleine mer. Ces derniers peuvent soit contacter les voleurs pour racheter leurs moteurs, ou accepter de payer une redevance mensuelle, leur permettant de pêcher sans être harcelés. Certains villages de pêcheurs le long de la péninsule de Bakassi versent des paiements mensuels aux groupes de pirates nigériens pour s'assurer de pouvoir pêcher en paix dans les eaux camerounaises. Connus localement sous le nom d'« *awasha* », ces pêcheurs paient également des taxes de protection pour garantir la restitution des biens volés ou la libération en toute sécurité de leurs proches pris en otage. Le non-paiement de ces taxes illégales a pu entraîner des raids sur des villages de pêcheurs au Cameroun. En juin 2025, des groupes armés du Nigéria ont attaqué à trois reprises la localité de Shell Creek près d'Idabato, pillant les maisons et volant des bateaux et des biens de valeur<sup>137</sup>.

Les pirates s'attaquent souvent aux bateaux de marchandises connus localement sous le nom de « cotonou ». *Photo fournie*



Les pirates se posent en autorités de substitution, en mettant en place des postes de contrôle informels à la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigéria. Ils extorquent de l'argent et des biens aux voyageurs et contraignent les commerçants locaux à s'acquitter de taxes illégales. Chaque embarcation de transport verse généralement quelque 30 000 francs CFA (environ 45€) par mois afin de garantir son passage sécurisé en mer<sup>138</sup>. Certains groupes délivrent même des reçus pour ces taxes informelles. Ainsi, dans les années 2010, le groupe pirate de Lato remettait des tickets aux usagers ayant payé afin d'assurer leur sécurité lors de trajets entre la plage d'Ijan et Ikang<sup>139</sup>.

Les contrebandiers opérant dans ou à proximité des eaux camerounaises sont également soumis à l'extorsion. Les pirates prennent particulièrement pour cible les trafiquants d'huile de palme, de carburant et de cacao, s'emparant de leurs marchandises et négociant leur restitution contre des rançons<sup>140</sup>. Ils s'attaquent également aux bateaux de transport de marchandises, localement appelés *cotonou*. Les cargaisons de riz et de sucre sont fréquemment pillées pour répondre aux besoins alimentaires des groupes de pirates. Le 29 mai 2014, un cotonou d'Ekondo Titi est tombé en panne de carburant alors qu'il naviguait sur le fleuve Akwayafe et a été attaqué par des bandits à bord de trois embarcations<sup>141</sup>. Dans certains cas, ces groupes criminels volent les stocks de carburant des trafiquants pour les revendre au Nigéria, où ils disposent d'un vaste réseau<sup>142</sup>. Lorsqu'un trafiquant cesse de payer les taxes exigées, ses cargaisons deviennent fréquemment l'objet d'attaques<sup>143</sup>. D'après un ancien responsable des services de renseignement de l'armée camerounaise, les pirates reçoivent des sommes importantes des trafiquants de carburant : « L'argent versé par les transporteurs et les autres acteurs du secteur pétrolier alimente les moyens de subsistance de ces pirates »<sup>144</sup>.

## Modes opératoires

L'extorsion et la taxation illégale par des individus associés à des groupes pirates se produisent principalement dans les zones de pêche le long du fleuve Akwayafe, jusqu'à la mer, notamment entre Ikang, au Nigéria, et Kombo Abedimo, au Cameroun. Apka Irok est un repaire bien connu de diverses groupes de pirates dans la région<sup>145</sup>.

Ces pirates ciblent souvent les pêcheurs qui sortent en mer aux premières heures du jour. Cela leur donne le temps de s'emparer de cinq ou six moteurs hors-bord avant de s'enfuir<sup>146</sup>. Les groupes disposent d'informateurs qui les renseignent sur les déplacements des patrouilles militaires camerounaises, ce qui les aide à échapper aux arrestations. Les pirates se positionnent aussi sur les routes maritimes pour s'attaquer aux embarcations, voler des moteurs, de l'argent et d'autres objets de valeur aux passagers qui se rendent aux marchés locaux au Nigéria ou en reviennent. Ils volent aussi des embarcations dans les pêcheries<sup>147</sup>.

Le mode opératoire de ces groupes varie selon les opérations spécifiques mises en œuvre. Généralement, ils s'aventurent en pirogue, armés, et s'approchent des pêcheurs. Ils opèrent le plus souvent en équipes de trois ou quatre personnes à bord d'une même embarcation<sup>148</sup>. Après avoir mené leurs attaques, les pirates se replient vers des criques isolées au Cameroun afin d'échapper aux patrouilles de l'armée, les navires militaires ayant des difficultés à manœuvrer dans des espaces à faible tirant d'eau. Les actions nombreuses et répétées de ces groupes ont eu un impact significatif sur le financement des conflits armés et sur la perpétuation de la violence dans le delta du Niger et dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest du Cameroun.



# Les effets de la piraterie sur le financement des conflits armés et la perpétuation de la violence

**L**a piraterie maritime et ses flux cohabitants sur le littoral camerounais jouent un rôle considérable dans le financement des conflits armés et contribuent au cycle de la violence dans les régions anglophones du pays, ainsi que dans le Nigéria voisin.

## Effets socio-politiques

La criminalité organisée alimente la résilience des groupes armés au Cameroun et au Nigéria. Nombre des individus arrêtés pour des actes de piraterie et de vol à main armée en mer par les forces de défense camerounaises avaient auparavant bénéficié du programme d'amnistie mis en œuvre par le Nigéria en 2011. Ainsi, un ancien membre des BFF ayant participé à ce programme a été appréhendé dans la péninsule de Bakassi en juillet 2024, puis remis aux autorités nigérianes. L'insécurité dans la péninsule est davantage exacerbée par les activistes indépendantistes du Biafra, qui y trouvent refuge pour échapper à la pression de l'armée nigériane. En juin 2024, plusieurs activistes biafrais ont été arrêtés à Jabane 2 et remis aux autorités nigérianes<sup>149</sup>.

La piraterie le long du littoral camerounais contribue à la résilience des groupes insurgés dans le sud-est du Nigéria. Au-delà des incitations financières, un rapport de l'armée camerounaise met en lumière les motivations politiques qui sous-tendent ces activités criminelles : « La petite piraterie n'est pas l'objectif principal. Leurs actions sont politiques et visent à déstabiliser le nouveau gouvernement. Ils veulent rendre le delta du Niger ingouvernable »<sup>150</sup>. Ainsi, la piraterie et les enlèvements peuvent être interprétés comme une stratégie visant à entretenir les camps et à préparer des combattants pour des opérations de plus grande envergure.

Des membres de ces groupes de pirates nigériens sont également liés à des factions indépendantistes dans les régions anglophones du Cameroun. Ces derniers alternent entre l'affrontement avec les forces camerounaises, la commission d'exactions, l'extorsion des populations locales et la criminalité





**Un navire abandonné près du port de Kribi, dans l'un des principaux bassins sédimentaires pétroliers du Cameroun. La menace de la piraterie dans ces zones suscite des inquiétudes parmi les acteurs de l'industrie pétrolière. © Adrienne Surprenant/Bloomberg via Getty Images**

maritime. Par exemple, un homme originaire d'Oron, au Nigéria, a été impliqué entre 2017 et 2020 dans des activités criminelles dans les secteurs anglophones de Mukoko et de Mbonguè, dans la région du Sud-Ouest, sous les ordres d'un individu connu sous le nom de « Commandant Lovet ». Après le démantèlement de son groupe par l'armée camerounaise en 2021, cet homme a migré vers la péninsule de Bakassi et a repris ses activités criminelles. Il a été arrêté en septembre 2024 et remis à l'unité de l'armée nigériane à Ikang<sup>151</sup>.

Il existe de nombreux autres indices d'une collusion entre les chefs des groupes armés de la sous-région et les factions pirates opérant le long de la côte camerounaise. En mai 2025, un général pirate connu sous le nom de Twelve O'Clock a annoncé publiquement une alliance avec les leaders séparatistes anglophones dans une vidéo visant à orchestrer des attaques à Idabato et Diamond<sup>152</sup>. Ce partenariat facilite non seulement les attaques contre les intérêts du Cameroun, mais donne aussi aux séparatistes accès aux réseaux logistiques des pirates pour se réapprovisionner en armes et munitions. En outre, cette collaboration permet également d'écouler le produit du racket et du pillage effectués par les indépendantistes.

Le cacao et l'huile de palme trafiqués le long de la côte camerounaise proviennent souvent de plantations confisquées à leurs propriétaires par les séparatistes. Les groupes sécessionnistes exploitent ces plantations et revendent les produits récoltés au Nigéria. Les profits sont réinvestis dans l'acquisition de matériel militaire et de composants destinés à la fabrication d'engins explosifs improvisés, entre autres<sup>153</sup>. Leurs liens avec des groupes tels que l'Indigenous People of Biafra (le Peuple autochtone du Biafra) et le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger aident les séparatistes à obtenir des armes via ce trafic, notamment depuis l'État d'Akwa Ibom et le delta du Niger, où ils se procurent des AK-47 et des lance-grenades RPG<sup>154</sup>.

La menace de prises d'otages et d'extorsion en mer crée un climat de peur parmi les pêcheurs, réticents à coopérer avec les militaires, par crainte de représailles<sup>155</sup>. Les fonctionnaires, comme les infirmiers et les enseignants, sont dans une situation similaire. Certains anciens enseignants d'écoles primaires ou de lycées d'État versent des pots-de-vin pour être affectés en dehors de la péninsule de Bakassi, malgré les primes



mensuelles spéciales offertes par les autorités pour travailler dans un environnement aussi difficile<sup>156</sup>. Certains chefs de service locaux se rendent uniquement dans la péninsule de Bakassi lors des fêtes officielles, et même les autorités administratives n'y installent pas leurs familles, ce qui explique leurs absences régulières.

Une conséquence importante des activités menées par les groupes armés et les pirates, qui lancent des opérations depuis la côte nigériane, est une menace croissante pour la souveraineté camerounaise. Leurs actions contribuent à une campagne plus large de désétatisation. Cette situation compromet non seulement la sécurité des populations locales, mais menace aussi les intérêts économiques de l'État, avec des attaques ciblant régulièrement les infrastructures pétrolières et les routes maritimes stratégiques. Les répercussions se sont traduites par des pertes humaines considérables et des dommages matériels importants, ont dissuadé les compagnies pétrolières de poursuivre leurs opérations et ont suscité des inquiétudes chez les investisseurs potentiels.

En raison de la piraterie, les équipages restent en danger. Les pirates assassinent parfois des membres d'équipage. Lors des attaques contre deux chalutiers au large de Kribi en janvier 2009, l'un des capitaines a été mortellement blessé<sup>157</sup>.

La piraterie, les prises d'otages, l'extorsion et la taxation illégale entravent considérablement le développement dans la région du littoral camerounais. Ces activités criminelles exacerbent les difficultés économiques du pays, contraignant le gouvernement à allouer une part importante de ses ressources limitées à la lutte contre la piraterie. De plus, l'insécurité généralisée compromet les initiatives de développement intégré du gouvernement, telles que les comités de développement et les projets de réinstallation. Ainsi, la construction et l'entretien des infrastructures essentielles, telles que les routes, les hôpitaux, les écoles, les ports de pêche et les systèmes d'approvisionnement en eau et en électricité, subissent des retards considérables<sup>158</sup>. Le climat d'insécurité rend par ailleurs les fonctionnaires, dont les enseignants, les soignants et les ingénieurs, hésitants à accepter des postes permanents dans ces zones, ce qui crée un vide institutionnel. Les populations locales se trouvent souvent dans des situations précaires avec un accès limité aux services publics. Enfin, l'atmosphère d'insécurité alimente un sentiment de négligence, qui peut, à son tour, soutenir les sentiments séparatistes et encourager l'émergence de groupes rebelles, créant ainsi un cercle vicieux d'instabilité<sup>159</sup>.

Ces activités criminelles ont également des implications plus larges pour la coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée. La péninsule de Bakassi est une zone cruciale pour la sécurité maritime régionale, mais l'insécurité entrave les mécanismes de collaboration entre le Cameroun et le Nigéria, malgré l'accord de Greentree de 2006 visant à renforcer leurs relations. Le climat de méfiance sape les efforts de gestion des flux transfrontaliers et complique la coordination des actions de lutte contre la piraterie et le trafic d'armes, de carburant, de drogues et d'êtres humains.

## Effets économiques

La piraterie maritime et les activités criminelles qui y sont associées constituent un défi majeur pour les intérêts vitaux du Cameroun en mer, notamment dans les domaines de l'exploration et de l'exploitation pétrolières, ainsi que de la pêche industrielle et artisanale et du commerce transfrontalier. Cet enjeu est d'autant plus pressant que l'économie du pays repose largement sur les activités portuaires et les revenus pétroliers. Ces derniers contribuent à hauteur d'environ 45% au budget national<sup>160</sup>. Entre 2007 et 2023, le secteur des hydrocarbures a généré près de 8 000 milliards de francs CFA (environ 12,2 milliards d'euros), incluant l'impôt sur les sociétés et divers prélèvements<sup>161</sup>. De plus, le littoral camerounais constitue un corridor maritime stratégique pour le transport international de marchandises, de ressources halieutiques et d'hydrocarbures<sup>162</sup>. La piraterie et les crimes connexes affectent de manière considérable la sécurité maritime dans l'Atlantique<sup>163</sup>. Ils perturbent les flux de marchandises et de personnes, menaçant la liberté de navigation dans les eaux camerounaises. Ils entravent le commerce transfrontalier entre le Cameroun et le Nigéria, notamment le long d'axes stratégiques, comme Ikang–Idabato–Ekondo Titi. Ces menaces sont renforcées par l'insécurité générale des voies fluviales et maritimes.



**Des marchandises en provenance du Nigéria sont déchargées à Idenau sur la côte du Cameroun. La menace de la piraterie a eu des répercussions considérables sur cet important couloir de transport international. *Photo fournie***

Ces activités criminelles entravent également l'intégration économique régionale. Par exemple, la zone de Bakassi aurait pu s'imposer comme un hub stratégique de transit et d'échanges commerciaux reliant l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest le long du corridor Calabar-Ekondo Titi-Douala. Toutefois, l'insécurité persistante compromet les efforts visant à interconnecter les économies de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), limitant le potentiel des zones franches portuaires et industrielles susceptibles de stimuler l'industrialisation et l'intégration régionale dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine.

De plus, la criminalité a entraîné une hausse des primes d'assurance maritime<sup>164</sup>. Le coût des assurances contre les risques de guerre peut atteindre jusqu'à 525 000\$ US par voyage<sup>165</sup>. Il y a également eu une augmentation importante des primes d'assurance contre les enlèvements avec rançon, comme l'ont constaté dans le golfe d'Aden<sup>166</sup>. De telles activités criminelles font grimper les tarifs de transport et perturbent les chaînes d'approvisionnement, poussant de nombreux navires à éviter les escales portuaires et à privilégier des lieux plus sûrs.

En outre, la piraterie le long de la côte camerounaise perturbe l'exploitation des ressources pétrolières, gazières et halieutiques. Les deux principaux bassins sédimentaires producteurs de pétrole du pays<sup>167</sup>, Rio del Rey et Douala-Kribi-Campo<sup>168</sup>, sont menacés par les pirates, ce qui suscite l'inquiétude des acteurs industriels. Ainsi, tant les entreprises publiques que privées – comme la Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) – pourraient hésiter à investir ou même suspendre temporairement leurs opérations. Cette situation précaire nuit au Cameroun, qui dépend largement des revenus pétroliers<sup>169</sup>. Face à la baisse des revenus, la piraterie maritime constitue un défi majeur pour le Cameroun<sup>170</sup>.

Au Cameroun, aucune estimation fiable des coûts liés aux prises d'otages n'existe actuellement. Au Nigéria voisin, on estime que près de 4 millions de dollars américains sont versés chaque année en rançons liées à la piraterie<sup>171</sup>. À la suite de l'enlèvement du sous-préfet d'Idabato et d'un agent communal local en 2024, les ravisseurs ont d'abord<sup>172</sup> réclamé une rançon de 5 millions de dollars américains, ainsi que 10 générateurs et un moteur Yamaha de 200 chevaux. Ils ont finalement réduit leur demande de rançon à 700 000\$ US. Ils ont aussi exigé la libération de 14 proches détenus dans des prisons camerounaises, dont un pirate arrêté lors d'une attaque au large de Douala en juin 2023<sup>173</sup>.

De même, la pêche artisanale et industrielle – cruciale pour la sécurité alimentaire et l'emploi – est considérablement entravée par le vol, les enlèvements et les demandes de rançon, ainsi que par les conflits entre pêcheurs. L'industrie de la pêche est toujours davantage menacée par la criminalité organisée. Pourtant, la géographie unique du Cameroun, situé dans le creux du golfe de Guinée, où les courants chauds de la Guinée rencontrent le courant plus froid du Benguela, fait de sa côte maritime une zone particulièrement riche en ressources marines<sup>174</sup>.

Avant le déploiement systématique de militaires à bord des chalutiers, ces bateaux constituaient les cibles privilégiées des pirates dans les eaux camerounaises, et la menace persiste aujourd'hui. Lors de leurs assauts, les pirates peuvent s'emparer de tout ou partie des prises de ces navires. On peut citer, à titre d'exemple, l'attaque contre les chalutiers *Olukun 1* et *Olukun 2* en janvier 2009. Les chalutiers peuvent être endommagés et leurs capitaines sont parfois pris en otage, ce qui rend les propriétaires réticents à les déployer dans les eaux camerounaises.

Les pirates n'hésitent pas à lancer des attaques simultanées contre les chalutiers. Le 24 février 2010, quatre chalutiers ont été abordés par huit pirates, qui ont enlevé leurs capitaines respectifs. Le 30 juin 2023, deux bateaux de pêche chinois ont été attaqués par des pirates. Plusieurs des navires pris pour cible sont impliqués dans des activités de pêche illégales, non déclarées et non réglementées, comme ce fut le cas du chalutier attaqué par des pirates le 30 décembre 2021, incident qui a entraîné la mort d'un membre de l'équipage et l'enlèvement de deux autres<sup>175</sup>. Ces attaques suscitent des craintes chez les acteurs de la pêche industrielle et entravent les investissements dans le secteur<sup>176</sup>.

Au-delà des coûts liés au paiement des rançons et aux détentions prolongées de navires, les attaques des pirates ont un impact économique considérable sur les armateurs. Au cours de ces attaques, les pirates détruisent souvent les appareils de détection et de transmission. Ils tirent parfois aussi sur la console de commande du navire. Les tirs perforent souvent la passerelle des bateaux de pêche, et les cargaisons de poisson sont régulièrement saisies. Les pirates volent également de l'argent, des bijoux, des radios, des téléphones, des ordinateurs, des radars de bord, des stocks de cigarettes et, parfois, les uniformes de l'équipage. Lors de l'attaque contre le *MV AM Delta*, un navire battant pavillon ghanéen, sur la côte camerounaise le 29 mai 2024, les pirates ont confisqué les équipements de communication, les provisions et les effets personnels de l'équipage<sup>177</sup>.

En 2010, les pirates ont exigé une rançon de 25 millions de dollars américains pour la libération de sept otages chinois enlevés à bord du chalutier *Liaoyu Shunyu 9001*, mais les Occidentaux sont généralement les cibles privilégiées. En mars 2009, les pirates ayant attaqué le *Sil Tide* ont demandé où se trouvait le coffre-fort et combien de personnes blanches étaient à bord. Ils sont repartis avec quatre otages – un Ukrainien et trois Philippins – après avoir obtenu le nom et le numéro de téléphone de la personne à contacter au sein de l'entreprise. Des membres d'équipage d'origine africaine ont également été enlevés. Le 30 juin 2023, dans les eaux territoriales camerounaises, au niveau de la bouée 25 du canal de Wouri, le cargo *Oya 1*, battant pavillon panaméen, a été attaqué par des pirates qui ont enlevé cinq membres d'équipage, deux Marocains et trois Ivoiriens<sup>178</sup>.



## Recommandations

**D'**après l'analyse des tendances actuelles et émergentes de la piraterie maritime et des activités criminelles associées au Cameroun, plusieurs recommandations clés se dégagent. Ces propositions s'adressent principalement aux autorités camerounaises et soulignent la nécessité de repenser l'approche de l'insécurité maritime. Il est essentiel de renforcer les capacités humaines, matérielles, institutionnelles et financières, tout en améliorant la coopération aux niveaux national, régional et interrégional. En outre, certaines recommandations visent à optimiser la participation des partenaires internationaux du Cameroun.

**Dépasser la dichotomie piraterie-brigandage maritime :** Les chercheurs et les acteurs concernés devraient abandonner la distinction artificielle entre la piraterie – commise dans les eaux internationales – et le brigandage maritime, perpétré dans les eaux territoriales. Cette évolution permettrait une approche plus holistique de l'insécurité maritime en s'attaquant aux dynamiques terrestres qui soutiennent les réseaux de pirates. Les exercices maritimes, nationaux comme multinationaux, devraient intégrer des composantes terrestres, les pirates provenant souvent des zones terrestres et s'y repliant après leurs opérations en mer. Le Cameroun et ses partenaires devraient donc intégrer les opérations côtières aux exercices multinationaux tels qu'Obangame Express, en reconnaissant qu'une stratégie maritime efficace dépend d'une stratégie terrestre tout aussi solide.

**Réviser le Code de conduite de Yaoundé :** Le Cameroun et ses partenaires de la Commission du Golfe de Guinée devraient réviser le Code de conduite de Yaoundé pour étendre son champ d'application au-delà de la piraterie et y inclure les activités criminelles associées, comme les prises d'otages dans les mangroves, le soutage illégal, la contrebande et les trafics dans la nomenclature des crimes organisés dans le domaine maritime.

**Accorder une importance égale aux activités criminelles connexes :** Les efforts pour combattre la piraterie devraient s'accompagner d'initiatives contre les crimes connexes tels que la contrebande, le trafic d'êtres humains et la prolifération des armes. Le Cameroun et le Nigéria devraient renforcer les systèmes de surveillance le long de leurs frontières, intensifier les patrouilles et institutionnaliser les postes de contrôle et les fouilles systématiques dans les zones vulnérables.

**Acquérir des navires de patrouille et des équipements adaptés :** Le Cameroun devrait se doter de vedettes de patrouille à intervention rapide conçues pour les eaux peu profondes et les criques, complétées par des technologies modernes de surveillance comme les radars, les drones et les systèmes satellitaires. Cela permettrait d'assurer une connaissance permanente de la situation maritime.



**Renforcer la collaboration entre les acteurs étatiques :** La coordination devrait être améliorée entre les différentes agences impliquées dans la gouvernance maritime – marine nationale, douanes, services de pêche, marine marchande, police, gendarmerie et autorités administratives. Une structure de commandement intégré et des responsabilités clairement définies réduiraient les doublons et amélioreraient l'efficacité opérationnelle.

**Créer un centre conjoint de fusion du renseignement maritime :** Il est nécessaire de mettre en place un centre de renseignement dédié au Cameroun et au Nigéria, spécialisé dans la piraterie, la contrebande et les crimes maritimes associés. Ce centre centraliserait la collecte, l'analyse et la diffusion du renseignement, garantissant que les informations exploitables parviennent en temps réel aux décideurs et aux unités opérationnelles.

**Systématiser les procédures opérationnelles :** Le Cameroun devrait établir des procédures opérationnelles standardisées pour tous les acteurs de la sécurité maritime, y compris des protocoles pour les inspections de navires, le sauvetage des otages et la communication entre les différentes agences. Ces procédures devraient être intégrées dans une stratégie nationale de sécurité maritime plus globale.

**Intensifier la présence des forces de sécurité dans les zones stratégiques :** Pour mieux sécuriser les zones vulnérables comme la péninsule de Bakassi, le Cameroun devrait renforcer son déploiement d'unités de police et de gendarmerie. Cette présence visible dissuaderait la piraterie et renforcerait l'autorité de l'État dans les localités côtières isolées.

**Allouer des fonds spéciaux pour la sécurité :** Le gouvernement devrait affecter des ressources financières dédiées aux forces de défense et de sécurité, ainsi qu'aux autorités administratives chargées de la supervision et de la protection des populations vivant dans les criques et les villages côtiers.

**Améliorer les relations entre civils et militaires :** Les opérations de sécurité en mer devraient être complétées par des efforts soutenus pour construire une relation de confiance avec les populations civiles. Impliquer les populations côtières comme partenaires de la sécurité, à travers des campagnes de sensibilisation et des programmes de soutien économique, les encouragera à fournir des renseignements en temps opportun et à résister au recrutement par les pirates.

**Renforcer les capacités et dispenser une formation spécialisée :** Le Cameroun devrait former du personnel de sécurité à la négociation pour la libération d'otages et à la gestion de crise, afin d'améliorer les résultats dans les affaires d'enlèvement contre rançon. Le pays devrait également renforcer les capacités des forces navales en matière de guerre asymétrique, d'opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que d'opérations conjointes avec des partenaires internationaux.

**Développer une stratégie de cybersécurité maritime :** Les pirates exploitant de plus en plus les vulnérabilités numériques en piratant les systèmes de suivi des navires, le Cameroun devrait adopter un cadre de cybersécurité pour protéger les infrastructures maritimes critiques, dont les ports, les terminaux pétroliers et les systèmes de navigation des navires.

**Renforcer la sécurité portuaire et la gouvernance :** Le Cameroun devrait mettre rigoureusement en œuvre le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dans l'ensemble de ses ports. Le pays devrait également déployer des systèmes avancés de scannage des cargaisons et des contrôles d'accès biométriques pour réduire l'infiltration par des réseaux pirates.

**Mettre en place des programmes de réintégration économique pour les anciens pirates :** Le Cameroun et le Nigéria devraient mettre en place des programmes structurés de démobilisation, de désarmement et de réintégration pour les personnes qui quittent les réseaux de pirates, et les compléter par des formations professionnelles dans les domaines de la pêche, de l'agriculture et du petit commerce.

**Créer des tribunaux spécialisés en matière de sécurité maritime :** Le Cameroun devrait créer des tribunaux maritimes spécialisés à Douala, Kribi et Limbé, dotés de magistrats formés pour traiter rapidement les affaires de piraterie. Cela contribuerait à remédier aux retards dans les poursuites, à renforcer l'effet dissuasif et à aligner les décisions judiciaires sur le droit maritime international.

**Promouvoir les partenariats public-privé dans le domaine de la sécurité maritime :** Le Cameroun devrait encourager les compagnies pétrolières, les entreprises de transport maritime et les coopératives de pêche à co-investir dans des systèmes de surveillance maritime, des escortes de sécurité conjointes et des initiatives de développement communautaire.

**Utiliser les technologies pour la surveillance du littoral :** Le Cameroun devrait déployer des capteurs sous-marins, des radars côtiers et des systèmes d'identification automatique intégrés aux réseaux nationaux et régionaux de surveillance. L'État devrait aussi encourager les navires à utiliser des transpondeurs inviolables afin d'empêcher les pirates de neutraliser les signaux de localisation.

**Institutionnaliser la coopération Cameroun-Nigéria :** Bien qu'une coopération stratégique et politique existe déjà, les deux États devraient institutionnaliser une coopération au niveau tactique. Cela renforcerait les liens opérationnels entre leurs marines, leurs garde-côtes et leurs agences de sécurité, notamment pour démanteler les sanctuaires utilisés par les groupes criminels le long de la frontière maritime.

**Renforcer la collaboration transfrontalière :** Le Cameroun et le Nigéria devraient approfondir leur coopération en s'accordant des droits réciproques de poursuite dans leurs eaux territoriales. Au cas où des considérations liées à la souveraineté l'empêcheraient, la création d'une force opérationnelle conjointe dédiée à la lutte contre l'insécurité maritime dans les eaux partagées devrait être envisagée comme une priorité.

**Valoriser les partenariats régionaux et internationaux :** Le Cameroun devrait optimiser l'appui de ses partenaires extérieurs – notamment l'Union africaine, la CEEAC, la CEDEAO, l'UE, les USA et la France - en matière de formation, de fourniture d'équipements modernes et d'assistance technique. Les centres régionaux, tels que le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), à Pointe-Noire, et le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO), à Abidjan, devraient être pleinement intégrés aux opérations nationales afin de permettre le partage d'informations en temps réel.

**Promouvoir le développement socio-économique des zones côtières :** Le Cameroun et le Nigéria devraient s'attaquer aux causes structurelles qui favorisent la piraterie en investissant dans des projets de développement dans les régions côtières telles que Bakassi et le delta du Niger. Le développement des opportunités dans les domaines de l'éducation, de la pêche et du commerce réduirait l'attrait de la piraterie en tant qu'alternative économique.

**Renforcer l'interopérabilité navale régionale :** Les marines du Cameroun et du Nigéria devraient organiser régulièrement des entraînements conjoints afin d'améliorer l'interopérabilité en matière de communications, de manœuvres et d'opérations. Les deux armées devraient également standardiser leurs protocoles de communication afin d'éviter les retards en situation d'urgence.

**Étendre les exercices maritimes multinationaux au-delà d'Obangame Express :** Les États-Unis, le Royaume-Uni, la France et d'autres partenaires bilatéraux et multilatéraux traditionnels devraient développer de nouveaux exercices régionaux spécifiquement conçus pour les eaux du Cameroun et du Nigéria. Ces exercices devraient inclure des simulations de scénarios de piraterie dans des criques et des mangroves, des zones que l'exercice Obangame Express ne couvre pas toujours pleinement.



## Notes

- 1 Le concept de « flux cohabitants », introduit par Katja Lindskov Jacobsen et Amanda Møller Rasmussen à la suite des travaux antérieurs de Jacobsen sur la polycriminalité, décrit l'interaction entre les flux terrestres et maritimes ainsi que les activités légales et illégales et les espaces qui coexistent avec la piraterie maritime. Ces dynamiques englobent les flux matériels et sociaux qui façonnent et accompagnent la piraterie maritime, souvent co-constitués en relation avec cette forme de criminalité. Voir Katja Lindskov Jacobsen et Amanda Møller Rasmussen, *Piracy and the broader 'gun business' in the Niger Delta*, *International Affairs*, 100, 4, juillet 2024, 1693–1712; et Katja Lindskov Jacobsen, *Poly-criminal pirates and ballooning effects: implications for international counter-piracy*, *Global Policy*, London School of Economics and Political Science, 10, 1, 2019, 52–59.
- 2 Le Code de conduite de Yaoundé relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, est un accord de sécurité maritime entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée (CGG). Inspiré du Code de conduite de Djibouti de 2009 sur la piraterie au large de la Corne de l'Afrique, cet accord régional a été ouvert à la signature le 25 juin 2013 à Yaoundé, au Cameroun. Voir : <https://www.prc.cm/files/f7/26/ec/8acea8ec3a597473a76bd03c76140019.pdf>.
- 3 Également connu sous le nom d'Architecture de Yaoundé pour la sûreté et la sécurité maritimes, ce cadre constitue la base institutionnelle et opérationnelle d'une réponse coordonnée à la piraterie, aux vols à main armée à l'encontre des navires et à d'autres activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Établie par les chefs d'État de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG lors du sommet de Yaoundé sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée qui s'est tenu les 24 et 25 juin 2013, cette architecture s'articule autour du Centre interrégional de coordination de Yaoundé. Elle comprend aussi les Centres régionaux de sécurité maritime situés en Afrique de l'Ouest (Abidjan, Côte d'Ivoire) et en Afrique centrale (Pointe-Noire, République du Congo), ainsi que divers centres nationaux d'opérations maritimes. Ensemble, ces entités visent à synchroniser les efforts à l'échelle locale, régionale et interrégionale. Voir Kwaku Danso et Serwaa Allotey-Pappoe, *Mapping maritime actors under the Yaoundé Protocol: Establishing mandates; The Kofi Annan International Peacekeeping Training Centre, Interrelationships, gaps and prospects*, 2021, <https://kaipct-danishmaritimesecurityproject.org/wp-content/uploads/2022/05/Mapping-Maritime-Actors-under-the-Yaounde-Protocol.-Establishing-Mandates-Interrelationships-Gaps-an-Prospect.pdf>.
- 4 Katja Lindskov Jacobsen et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates and oil theft in the Niger Delta: An analysis of the connection between piracy and oil bunkering*, *Service des Instruments de politique étrangère*, 2022, p 3, [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/12/European-Commission-Pirates-and-oil-theft-in-the-Niger-Delta-2022\\_12.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/12/European-Commission-Pirates-and-oil-theft-in-the-Niger-Delta-2022_12.pdf).
- 5 Katja Lindskov Jacobsen et Amanda Møller Rasmussen, *Piracy and the broader 'gun business' in the Niger Delta*, *International Affairs*, 100, 4, juillet 2024, 1693–1712, <https://doi.org/10.1093/ia/iaae165>.
- 6 Par exemple, le produit du soutage illégal de pétrole au Nigéria est écoulé au Cameroun sous la forme de *fungè* – un carburant illicite, souvent frelaté, vendu en bord de route. Ces réseaux de contrebande de carburant sont soutenus par les pirates. Sébastien Thierry Régis Ombe, *La participation de marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990-2018): Essai d'analyse historique*, mémoire de master, Université de Yaoundé, 2022, p 119.

- 7 Katja Lindskov Jacobsen et Amanda Møller Rasmussen, *Piracy and the broader 'gun business' in the Niger Delta*, International Affairs, 100, 4, juillet 2024, 1693–1712, <https://doi.org/10.1093/ia/iiae165>.
- 8 Ce travail a mobilisé quelques données quantitatives en dépit de leurs limitations. Les chiffres sur les incidents sont éparés et varient d'une source à une autre. Cette situation s'explique par l'absence de coordination entre les acteurs concernés – le Centre Multinational de Coordination de la Zone D (CMC) départements de la sécurité des compagnies pétrolières, forces de défense et de sécurité – ainsi qu'à l'absence de protocoles de signalements standardisés. Néanmoins, une lecture croisée de ces sources diverses permet de décrire une dynamique des incidents sur les attaques des pirates contre des navires sur et au large des côtes camerounaises.
- 9 La recherche sur la piraterie maritime et les flux qui y sont associés est marquée par de nombreux défis et une certaine complexité, en raison des dangers inhérents aux zones géographiques concernées. Cet environnement ne présente pas seulement des risques pour les chercheurs, mais crée également un climat d'incertitude pour les participants. La sensibilité du sujet tient à ses liens avec des activités criminelles, souvent entourées de secret. De plus, cette nature clandestine concerne aussi les forces de défense et de sécurité, qui ont joué un rôle déterminant dans cette entreprise de recherche. Les mécanismes de surveillance et de contrôle façonnent de manière considérable la façon dont les données sont collectées et partagées au sein de ce groupe social particulier. Voir Julien Pomarède, *Ethnography and diplomatic-military secrecy: Reflections on participant observation of NATO counterterrorism*, Cultures & Conflicts 118, 2020, 37–69.
- 10 Organisation maritime internationale (OMI), Article 101 de la résolution A.1025(26) de la CNUDM de 1982 relative au Code de bonnes pratiques de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/piracyarmedrobberydefault.aspx>.
- 11 Ekaterina Anyanova, *Piracy in modern international law*, in Norman Chivasa (ed.), Global Peace and Security, Londres, IntechOpen, 2023.
- 12 Ibid.
- 13 Gasu Gideon Nyuimbe et Hervé Endomo Endomo, La gouvernance des océans au Cameroun, Programmes d'assistance de l'ONU/DOALOS/Norad, 2023, p 13, [https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org/oceancapacity/files/files/Projects/Norad/OGS/oceangovernancestudy\\_cameroon\\_french.pdf](https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org/oceancapacity/files/files/Projects/Norad/OGS/oceangovernancestudy_cameroon_french.pdf).
- 14 Ibid, p 17.
- 15 A Franqueville et al, Atlas régional du Cameroun, 1ère Partie (Géographie physique), ONAREST-IRCAM-ORSTOM, Yaoundé, 1979, p 54.
- 16 Charles Ukeje et Wullson Mvomo Ela, *African approaches to maritime security – the Gulf of Guinea*, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013, p 9.
- 17 Aimé Raoul Sumo Tayo, Du conflit à la gestion conjointe des ressources: enjeux pétroliers et coopération transfrontalière dans la baie de Biafra, L'Espace Politique, 1<sup>er</sup> mai 2024, 49-50, <http://journals.openedition.org/espacepolitique/11853>.
- 18 Les premiers incidents de piraterie maritime enregistrés le long de la côte camerounaise remontent aux années 1970. Durant cette période, de petits groupes de vétérans, influencés par la guerre du Biafra, ont recouru à des actes de piraterie contre les commerçants et les pêcheurs dans les eaux littorales du Cameroun. Par exemple, en juin 1971, une dizaine de pirates ont lancé une attaque sur les pêcheries camerounaises à Ekondo Titi, Matutu et Iné-Urok. Ils ont aussi ciblé des bateaux chargés de marchandises et transportant une cinquantaine de passagers. Archives nationales de Buéa (NAB) 69/SEC/L/SCT/IFA/COC/CC54/SP1, lettre de l'inspecteur fédéral de l'administration du Cameroun occidental au ministre de l'Administration territoriale, Yaoundé, 8 décembre 1971.
- 19 Le 12 novembre 2007, des pirates ont attaqué un poste de l'armée camerounaise à Rio del Rey et tué 21 soldats camerounais.
- 20 Katja Lindskov Jacobsen and Tarila Marclint Ebiede, *Pirates and oil theft in the Niger Delta: An analysis of the connection between piracy and oil bunkering*, Service for Foreign Policy Instruments, 2022, p 3, [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/12/European-Commission-Pirates-and-oil-theft-in-the-Niger-Delta-2022\\_12.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/12/European-Commission-Pirates-and-oil-theft-in-the-Niger-Delta-2022_12.pdf).
- 21 Sébastien Thierry Régis Ombe, La participation de la marine nationale dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990–2018): essai d'analyse historique, Université de Yaoundé, 29 juillet 2022, p 43.
- 22 Décret N° 2007/290 du 1er novembre 2007 sur l'Organisation et la Conduite de l'action de l'État en mer et sur les voies navigables intérieures.
- 23 Loi N° 2022/017 du 27 décembre 2022 portant répression de la piraterie, du terrorisme et des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime et des plateformes.
- 24 Créé par le décret 2009/080 du 20 février 2009.
- 25 *Five Indian seafarers released by Nigerian pirates*, The Maritime Executive, 30 juin 2019, <https://maritime-executive.com/article/five-indian-seafarers-released-by-nigerian-pirates>.
- 26 Rapport de renseignement du BIR sur les groupes de pirates près d'Efut Esighi, non daté.
- 27 Rapport du commandant du BIR sur l'évolution des activités des groupes pirates armés à la frontière avec la République fédérale du Nigéria, 2013.
- 28 Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates of the Niger Delta II: An update of piracy trends and legal fishing in the Gulf of Guinea*, Programme



- mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, Vienne, 2023, [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/UNODC\\_GMCP\\_Pirates\\_of\\_the\\_Niger\\_Delta\\_Part\\_2.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_Part_2.pdf).
- 29 *Two kidnapped off Equatorial Guinea*, The Maritime Executive, 9 mai 2020, <https://maritime-executive.com/article/two-kidnapped-off-equatorial-guinea>.
- 30 *Pirates kidnap four box ship crewmembers in Gulf of Guinea*, The Maritime Executive, 2 avril 2019, <https://www.maritime-executive.com/article/pirates-kidnap-four-boxship-crewmembers-in-gulf-of-guinea>.
- 31 *Pirates abduct eight crewmembers from freighter off Cameroon*, The Maritime Executive, 19 août 2019, <https://maritime-executive.com/article/pirates-abduct-eight-crewmembers-from-freighter-off-cameroon>.
- 32 Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates of the Niger Delta II: An update of piracy trends and legal fishing in the Gulf of Guinea*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, Vienne, 2023, [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/UNODC\\_GMCP\\_Pirates\\_of\\_the\\_Niger\\_Delta\\_Part\\_2.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_Part_2.pdf).
- 33 *Six crewmembers abducted in West Africa as piracy attacks increase*, The Maritime Executive, 3 juillet 2023, <https://maritime-executive.com/article/six-crewmembers-abducted-in-west-africa-as-piracy-attacks-increase>.
- 34 *Shots fired as pirates board tanker off Central African coast*, The Maritime Executive, 18 mars 2025, <https://maritime-executive.com/article/shots-fired-as-pirates-board-tanker-off-central-african-coast>.
- 35 Entretiens avec des officiers de la marine camerounaise, Douala et Manoka, 23 juin 2025.
- 36 Entretiens avec des officiers de la marine camerounaise et des prestataires de sécurité privée, Douala, 22-24 juin 2025. Compilation d'archives de l'armée camerounaise, du Centre maritime multinational de coordination (CMMC) de la Zone D et de rapports de sociétés de sécurité privée.
- 37 Compilation des rapports mensuels du BIR Delta.
- 38 Les pirates de faible rayon d'action ciblent principalement les passagers des navires en route vers Calabar. Les criminels fluviaux ne sont pas, à proprement parler, des pirates du point de vue juridique, mais ils sont présentés comme tels par la population, les autorités et les médias locaux. Katja Lindskov Jacobsen et Giuseppe Sernia, *Pirates of the Niger Delta: Between brown and blue waters*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, 2021, [https://www.unodc.org/res/piracy/index\\_html/UNODC\\_GMCP\\_Pirates\\_of\\_the\\_Niger\\_Delta\\_between\\_brown\\_and\\_blue\\_waters.pdf](https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf).
- 39 L'AMC, par exemple, était dirigé par un certain « Perewei », aussi connu sous le nom de « Three Lions » ou de « Shut Aside ». Après que Lato a pris la tête de l'AMC, ce groupe a été nommé successivement le Bakassi Freedom Movement, Lato Marine Force et Border Boys. Plusieurs sources militaires et sécuritaires.
- 40 Entretiens individuels et de groupe avec des officiers à Akwa, 18 juin 2025.
- 41 Ces activistes affirmaient se battre pour les droits de leur peuple et dénonçaient les abus de l'armée camerounaise à l'encontre des populations majoritairement nigériennes de la péninsule de Bakassi. Ils ont mené des enlèvements et des assassinats visant des autorités camerounaises, pris des otages, exigé des rançons auprès de l'administration et attaqué des postes de défense ainsi que d'autres positions des forces de sécurité. L'une de leurs revendications était que les compagnies pétrolières opérant dans la péninsule de Bakassi leur versent une redevance annuelle de 100 millions de francs CFA. Voir Clarisse Juompan-Yakam, M. Perewei, leader de l'AMC : « Nous n'avons pas peur des balles camerounaises », Jeune Afrique, 11 février 2011, <https://www.jeuneafrique.com/182448/politique/m-perewei-leader-de-l-amc-nous-n-avons-pas-peur-des-balles-camerounaises/>.
- 42 Les dirigeants des BFF affirment ne pas remettre en cause la souveraineté du Cameroun sur la péninsule de Bakassi. Ils disent se battre pour les populations de la péninsule qui, selon eux, souffrent énormément. Leur objectif est de forcer le gouvernement camerounais à négocier afin d'améliorer les conditions de vie des habitants majoritairement nigériens de la péninsule de Bakassi. Le Messenger, 2731, 3 novembre 2008.
- 43 Rapport du commandant du BIR Delta sur l'évolution des activités des groupes pirates armés à la frontière avec la République fédérale du Nigéria, 2011.
- 44 Biafra Nations League, Facebook, 27 mars 2025, <https://www.facebook.com/share/p/17VKiLvFAL/>.
- 45 Le Messenger, 2731, 3 novembre 2008.
- 46 Rapport de renseignement du BIR Delta concernant des groupes de pirates opérant près d'Efut Esighi, non daté.
- 47 Sources sécuritaires et entretiens avec d'anciens otages.
- 48 Entretiens individuels et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 49 Plusieurs sources sécuritaires et militaires.
- 50 Ibid.
- 51 Ibid.
- 52 Ibid.
- 53 Plusieurs sources sécuritaires et militaires, information confirmée par l'observation d'équipements saisis par l'armée camerounaise.
- 54 Le jour (Daily), n° 556, 26 octobre 2009.
- 55 Présentation du Commandant du BIR au Comité régional de coordination des opérations de maintien de l'ordre et de sécurité, le 16 décembre 2010. Cette tendance a été confirmée par des entretiens récents avec différents représentants des forces de l'ordre dans la péninsule de Bakassi.
- 56 Sources militaires.
- 57 Brittany VandeBerg, Katja Lindskov Jacobsen et Susan Dewey, 16: *Women's participation in piracy in Somalia and*

- the Niger Delta*, dans Jutta Joachim, Annica Kronsell et Natalia Dalmer (eds), *Handbook on Gender and Security*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2025; Fiifi Edu-Afful, *Examining the gendered dynamics of maritime insecurity in the Gulf of Guinea*, Centre International Kofi Annan de Formation au Maintien de la Paix, occasional paper, 2022; Brittany Gilmer, *Invisible pirates: women and the gendered roles of Somali piracy*, *Feminist Criminology*, 14, 3, 2017, 371–388.
- 58 BIR, rapport de situation, juillet 2015.
- 59 Groupe de discussion et entretiens individuels, Jabane, 19 juin 2025.
- 60 Source militaire.
- 61 Entretien téléphonique avec un ancien commandant du BIR, août 2025.
- 62 Rapport du commandant du BIR Delta sur l'évolution des activités des groupes de pirates armés aux frontières avec la république fédérale du Nigéria, non daté.
- 63 Katja Lindskov Jacobsen et Giuseppe Sernia, *Pirates of the Niger Delta: Between brown and blue waters*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, 2021.
- 64 Plusieurs sources militaires et sécuritaires, information confirmée lors d'entretiens individuels et de groupes de discussion avec d'anciens otages et des habitants de la péninsule de Bakassi, juin/juillet 2025.
- 65 Uwem Jonah Akpan, *Ibibio/Ijaw diplomacy since the pre-colonial period*, *Kaduna Journal of Humanities*, 1, 2, 2017, 20.
- 66 Charles Ukeje, *Oil communities and political violence: The case of ethnic Ijaws in Nigeria's Delta region*, *Terrorism and Political Violence* 13, 4, 2001, 15–36.
- 67 Source militaire dans la péninsule de Bakassi.
- 68 Jackson TCB Jack et Coronation Edward Tokpo, *Insecurity in Bayelsa State: the issues, actors, and solutions*, dans Tarila Marclint Ebiede et al (eds), *Insecurity in the Niger Delta: Emerging Threats in Akwa Ibom, Bayelsa, Cross River, Delta, Edo and Rivers States*, London: Adonis & Abbey, 2021, 69–175.
- 69 Entretien avec le chef du renseignement d'une unité de l'armée camerounaise chargée de la protection des intérêts de l'État en mer, juin 2025.
- 70 Plusieurs sources sécuritaires.
- 71 La Nouvelle, n° 114, 18 avril 2011.
- 72 Plusieurs sources sécuritaires.
- 73 BIR, point sur la situation, 20 février 2013.
- 74 Marine camerounaise, note d'information, 6 mai 2011.
- 75 Entretiens individuels et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 76 Entretiens avec d'anciens otages et des sources militaires, juin et août 2025.
- 77 Entretiens individuels et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Akwa, 18 juin 2025.
- 78 Ibid, information également confirmée par d'autres sources militaires.
- 79 Groupe de discussion avec des commerçants à Idenau, Limbé et Jabane, information confirmée par des populations locales dans différents lieux de la péninsule de Bakassi.
- 80 BIR Delta, présentation lors de la réunion du Comité de coordination administrative et de maintien de l'ordre, Buéa, 2010, information confirmée par des photographies et du matériel saisi par l'armée camerounaise depuis 2010.
- 81 Rapport d'incident du commandant du BIR, 13 septembre 2013.
- 82 Rapport du commandant du BIR Delta sur l'évolution des activités des groupes de pirates armés aux frontières avec la République fédérale du Nigéria, non daté.
- 83 Katja Lindskov Jacobsen et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates and oil theft in the Niger Delta: An analysis of the connection between piracy and oil bunkering*, Service des Instruments de politique étrangère, 2022, p 6. Le rôle de la spiritualité dans la piraterie a aussi été documenté par Katja Lindskov Jacobsen et Giuseppe Sernia dans *Pirates of the Niger Delta: Between brown and blue waters*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, 2021; voir aussi Rebecca L Golden Timsar, *Oil, masculinity and violence: Egbesu worship in the Niger Delta of Nigeria*, dans Hannah Appel, Arthur Mason et Michael Watts (eds), *Subterranean Estates: Lifeworlds of Oil and Gas*, Cornell University Press 2015; Edmund M Chilaka, *Piracy in Nigeria's territorial waters: 1850–2000*, mémoire de master, Lagos State University, 2003.
- 84 Entretiens avec des officiers camerounais, Douala, 22–24 juin 2025. Les documents consistent en cinq feuilles A4 remplies de dessins et d'écritures cabalistiques que les pirates portent souvent sur eux lors de leurs grandes opérations.
- 85 Entretiens avec deux anciens otages, juin 2025, information confirmée plus tard par diverses sources militaires.
- 86 Katja Lindskov Jacobsen et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates and oil theft in the Niger Delta: An analysis of the connection between piracy and oil bunkering*, Service des Instruments de politique étrangère, 2022, p 9.
- 87 Entretiens avec d'anciens otages et des responsables de la sécurité, confirmés par des photographies d'équipements saisis par l'armée camerounaise depuis 2010.
- 88 Analyse croisée des statistiques sur les attaques dans les bases de données du BIR Delta, du CMMC et d'entreprises de sécurité privée opérant dans le secteur pétrolier.
- 89 Louis Borer, *Piraterie maritime: quels récents développements d'une menace bien ancrée?*, Diploweb, 26 février 2023, <https://www.diploweb.com/Piraterie-maritime-quels-recents-developpements-d-une-menace-bien-ancree.html>.
- 90 Entretien avec le commandant de la Force BIR Côte, Limbé, 17 juin 2025. Analyse croisée des statistiques sur les attaques dans les bases de données du BIR Delta, du

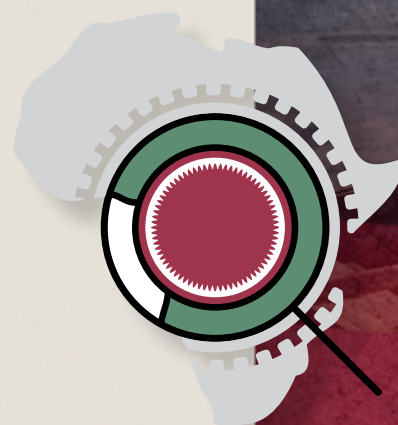
- CMMC et d'entreprises de sécurité privée opérant dans le secteur pétrolier.
- 91 Sources sécuritaires.
  - 92 Entretien avec le chef du bureau de renseignement d'une unité de la marine camerounaise, juillet 2025, confirmé par plusieurs entretiens avec des pêcheurs à Jabane et Akwa.
  - 93 Entretien avec des officiers de la marine camerounaise, des chefs locaux et des responsables d'associations de transport, Douala et Cap Cameroun, 22–24 juin 2025, confirmé par plusieurs autres sources sécuritaires.
  - 94 Plusieurs sources militaires et sécuritaires.
  - 95 Commandant du BIR Delta, rapport, 19 mars 2011.
  - 96 Sources sécuritaires.
  - 97 Sources militaires écrites (2011 et 2022) et orales.
  - 98 Marine camerounaise, note d'information, 30 mai 2011.
  - 99 Entretiens, Douala, 22–24 juin 2025.
  - 100 Commandant du BIR Delta, rapport sur une embuscade dans la zone pétrolière Rio del Rey, 17 novembre 2010.
  - 101 Commandant du BIR, rapport d'incident, 13 septembre 2013.
  - 102 Le Jour, 556, 26 octobre 2009.
  - 103 Plusieurs sources militaires et sécuritaires.
  - 104 Commandant du BIR Delta, présentation à Buéa, 24 septembre 2010.
  - 105 Reuters, *Up to 21 Cameroon troops killed in Bakassi*, 13 novembre 2007, <https://www.reuters.com/article/economy/up-to-21-cameroon-troops-killed-in-bakassi-idUSL1382294/>; Cameroon24.net, Cameroun – Insécurité. Insécurité-Braquage spectaculaire: les non-dits de l'attaque Ecobank Sodiko-Bonabéri, 23 mars 2011, [https://www.cameroun24.net/actualite-cameroun-info-Insecurite\\_Braquage\\_spectaculaire\\_\\_\\_les\\_non\\_dits\\_d-1380.html](https://www.cameroun24.net/actualite-cameroun-info-Insecurite_Braquage_spectaculaire___les_non_dits_d-1380.html); Jeune Afrique, Cameroun: doutes sur le bilan officiel d'un accrochage à Bakassi, 23 mars 2011, <https://www.jeuneafrique.com/181835/politique/cameroun-doutes-sur-le-bilan-officiel-d-un-accrochage-bakassi/>.
  - 106 Cameroon-Tribune, n° 9193/5392, 29 septembre 2008.
  - 107 Cameroon-Tribune, 9810/6011, 21 mars 2011.
  - 108 La Nouvelle, 114, 18 avril 2011.
  - 109 Louis Borer, Piraterie maritime: quels récents développements d'une menace bien ancrée?, Diploweb, 26 février 2023, <https://www.diploweb.com/Piraterie-maritime-quels-recents-developpements-d-une-menace-bien-ancree.html>.
  - 110 Voir Katja Lindskov Jacobsen et Amanda Møller Rasmussen, *Piracy and the broader 'gun business' in the Niger Delta*, International Affairs, 100, 4, juillet 2024, 1693–1712, et Katja Lindskov Jacobsen, *Poly-criminal pirates and ballooning effects: Implications for international counter-piracy*, Global Policy, London School of Economics and Political Science, 10, 1, 2019, 52–59.
  - 111 *Cameroon finds mutilated bodies after raids*, Reuters, 15 juin 2008, <https://www.eleconomista.es/global/noticias/599878/06/08/Cameroon-finds-mutilated-bodies-after-raid.html>.
  - 112 MBOA/SAWA, Dénouement: Les 13 otages de Bakassi libérés, 29 août 2021, [https://www.mboasawa.com/communaute/read-blog/6116\\_denouement-les-13-otages-de-bakassi-liberes.html](https://www.mboasawa.com/communaute/read-blog/6116_denouement-les-13-otages-de-bakassi-liberes.html).
  - 113 Les enlèvements ont longtemps été un moyen d'expression politique des populations du sud-est du Nigéria pour protester contre les conditions environnementales, sociales et économiques dans le delta du Niger. Voir Okra Mmahi, Udo Osiogun et Sarkinnoma Sabo, *Implications of kidnapping for ransom on foreign investment in Nigeria*, African Journal of Sociological and Psychological Studies, 2, 2022, 19–41; Abolaji Obileye et Kayode George, *Trends of kidnapping and hostage taking in 21st century Nigeria: A reflective discourse*, Caleb Journal of Social and Management Sciences, 6, 1, 2021; John Ojo et Oluwale Ojewale, *'Fulanisation' of kidnapping: Ethnic profiling of criminality in Nigeria*, Ikenga International Journal of Institute of African Studies, 25, 2024, 1–37.
  - 114 BIR, rapport de renseignement, 22 juin 2011.
  - 115 *Idabato DO cries for help in viral video*, The Guardian Post, 20 novembre 2024, <https://theguardianpostcameroon.com/post/4858/fr/50-days-captivity-kidnapped-idabato-do-cries-for-help-in-viral>.
  - 116 Tola Owoyele, *Cameroon detains five Nigerian pastors over officials' abduction*, Foundation for Investigative Journalism, 24 novembre 2024, <https://fij.ng/article/cameroon-detains-five-nigerian-pastors-over-officials-abduction/>.
  - 117 Entretien avec le commandant de la Force BIR Côte, à Limbé, 17 juin 2025.
  - 118 Entretiens avec des populations locales et des sources militaires et policières à Douala, Limbé, Idenau, Jabane et Akwa, juin, juillet et août 2025.
  - 119 Groupe de discussion composé de civils, Jabane, 18 juin 2025.
  - 120 Entretiens avec des populations locales, d'anciens otages et des sources militaires à Douala, Limbé, Idenau, Jabane et Akwa, juin, juillet et août 2025.
  - 121 Entretiens individuels et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Akwa, 18 juin 2025.
  - 122 Entretiens avec d'anciens otages et compilation de rapports d'incidents entre 2008 et 2025.
  - 123 Sources sécuritaires.
  - 124 Entretiens individuels dans la péninsule de Bakassi. L'information a été plus tard confirmée par des sources sécuritaires.
  - 125 Entretien avec une autorité municipale de la péninsule de Bakassi.
  - 126 Compilation de rapports d'incidents entre 2008 et 2025; entretiens avec des sources militaires et d'anciens otages.
  - 127 Entretien avec un ancien otage, péninsule de Bakassi, juin 2025.

- 128 Groupe de discussion, Jabane, 18 juin 2025.
- 129 Compilation de rapports d'incidents entre 2008 et 2025.
- 130 Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur et Tarila Marclint Ebiede, *Pirates of the Niger Delta II: An update of piracy trends and legal fishing in the Gulf of Guinea*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, Vienne, 2023, [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/UNODC\\_GMCP\\_Pirates\\_of\\_the\\_Niger\\_Delta\\_Part\\_2.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_Part_2.pdf).
- 131 Discussions individuelles avec des autorités administratives et des responsables militaires, Limbé, Akwa et Douala, juin 2025.
- 132 Entretiens individuels avec deux anciens otages, Jabane et Idenau, juin 2025. Cette information a été confirmée par des sources militaires.
- 133 Sources sécuritaires.
- 134 Entretiens avec d'anciens otages, des membres de leurs familles et des journalistes locaux, Yaoundé, Douala et Limbé, juin and août 2025.
- 135 Groupe de discussion et entretiens individuels avec des civils, Jabane, 19 juin 2025.
- 136 Entretien avec le chef du bureau de renseignement d'une unité de la marine camerounaise, juillet 2025.
- 137 Groupe de discussion et entretiens individuels avec des civils, Idenau, 15 juin 2025.
- 138 Rapport de situation du BIR Delta, 28 mars 2011.
- 139 Sources militaires et sécuritaires. Cette information a été confirmée lors d'entretiens avec des pêcheurs locaux et des commerçants.
- 140 Entretiens divers, Idenau, Jabane, Akwa et Kombo Abedimo, juin, juillet 2025.
- 141 BIR, rapports de situation, 16 avril 2014 and juillet 2015.
- 142 Entretiens et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 143 Entretien avec le chef du bureau de renseignement d'une unité de la marine camerounaise, juillet 2025.
- 144 Source militaire.
- 145 Entretiens et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 146 Groupe de discussion et entretiens individuels avec des civils, Jabane, 19 juin 2025.
- 147 Entretiens individuels avec des pêcheurs et des militaires, Jabane, Akwa et Idenau, juin 2025.
- 148 Entretiens et groupes de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 149 Entretien avec un fonctionnaire camerounais travaillant dans la péninsule de Bakassi. Cette information a été confirmée par des militaires camerounais lors d'un groupe de discussion à Jabane, 18 juin 2025.
- 150 BIR, rapport de renseignement sur les groupes pirates à proximité d'Efut Esighi.
- 151 Groupe de discussion avec des officiers camerounais, Jabane, juillet 2025.
- 152 Entretien avec le commandant du BIR, 23 juin 2025.
- 153 Entretien avec le chef du bureau de renseignement d'une unité de la marine camerounaise, juillet 2025. Cette information a été confirmée lors de groupes de discussion avec des militaires à Jabane.
- 154 Sources militaires.
- 155 Entretiens individuels et de groupe de discussion avec des officiers de l'armée camerounaise, Kombo Abedimo, 18 juin 2025.
- 156 Groupe de discussion et entretiens individuels avec des civils, Jabane, 19 juin 2025.
- 157 Base de données CMMC de la Zone D.
- 158 Mohamadou Lamine Djika, Les politiques de viabilisation des périphéries nationales en situation post-conflit: cas de la Péninsule de Bakassi et des Îles camerounaises du Lac Tchad, mémoire de master, Université de Maroua, 2025.
- 159 Groupe de discussion avec des civils de la péninsule de Bakassi, juin 2025.
- 160 JC Saha et ES Moussa, Impact des variations du prix international du pétrole sur la croissance économique au Cameroun, *Revue Congolaise de Gestion*, 31, 1, 2021, 111-150.
- 161 SNH du Cameroun, rapports annuels de production.
- 162 Carlota Ahrens Teixeira et Jaime Nogueira Pinto, *Maritime piracy in the Gulf of Guinea*, Geopolitical Intelligence Services, 28 mars 2022, <https://www.gisreportsonline.com/r/piracy-gulf-guinea/>.
- 163 Gasu Gideon Nyuimbe et Hervé Endomo Endomo, La gouvernance des océans au Cameroun, Programmes d'assistance de l'ONU/DOALOS/Norad, 2023, p 18, [https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/files/Projects/Norad/OGS/oceangovernacestudy\\_cameroon\\_french.pdf](https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/files/Projects/Norad/OGS/oceangovernacestudy_cameroon_french.pdf).
- 164 Agence Ecofin, La piraterie maritime recule dans les eaux du golfe de Guinée et de la Somalie, 28 octobre 2024, <https://www.agenceecofin.com/actualites/2810-122901-la-piraterie-maritime-recule-dans-les-eaux-du-golfe-de-guinee-et-de-la-somalie>.
- 165 *Campaign launched to end war risk insurance premiums on Nigeria-bound cargo*, Baird Maritime, 28 mars 2025, <https://www.bairdmaritime.com/shipping/campaign-launched-to-end-war-risk-insurance-premiums-on-nigeria-bound-cargo>.
- 166 Ekaterina Anyanova, *Piracy in modern international law*, dans Norman Chivasa (ed.), *Global Peace and Security*, London: IntechOpen, 2023.
- 167 Il existe par ailleurs trois bassins intracratoniques non productifs : Logone Birni, Mamfé et Garoua, <https://www.snh.cm/index.php/fr/hydrocarbures-au-cameroun2/bassins-sedimentaires>. Voir SNH, Un sous-sol prometteur, <https://www.snh.cm/index.php/fr/hydrocarbures-au-cameroun2/bassins-sedimentaires>.
- 168 La question de la sécurité est d'autant plus importante à la suite de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par la SNH pour neuf blocs situés dans les bassins de production du



- Rio del Rey et de Douala-Kribi-Campo. Voir SNH, Appel à Manifestation d'Intérêt pour le « Licensing Round » de neuf (09) blocs libres du domaine pétrolier et gazier national, [https://www.snh.cm/images/Appels\\_doffres/AOIO\\_Licensing\\_Round\\_2025.pdf](https://www.snh.cm/images/Appels_doffres/AOIO_Licensing_Round_2025.pdf).
- 169 Selon les rapports annuels de production de la SNH, les hydrocarbures ont généré près de 8 000 milliards de francs CFA entre 2007 et 2023, incluant l'impôt sur les sociétés et d'autres taxes, mais hors revenus issus de l'oléoduc Tchad-Cameroun.
- 170 Les recettes pétrolières ont chuté de 21,5%, passant de 877 milliards de francs CFA (environ 1,3 milliard d'euros) en 2023 à 688,7 milliards de francs CFA (environ 1 milliard d'euros) en 2024. Cette chute n'est pas seulement liée à la baisse des prix du pétrole brut, mais aussi à celle de la production de pétrole et de gaz ; voir Le Cameroun ouvre neuf blocs pétroliers et gaziers aux investisseurs internationaux, Sikafinance, 6 août 2025, [https://www.sikafinance.com/marches/le-cameroun-ouvre-neuf-blocs-petroliers-et-gaziers-aux-investisseurs-internationaux\\_54263](https://www.sikafinance.com/marches/le-cameroun-ouvre-neuf-blocs-petroliers-et-gaziers-aux-investisseurs-internationaux_54263).
- 171 Katja Lindskov Jacobsen et Giuseppe Sernia, *Pirates of the Niger Delta: Between brown and blue waters*, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC, 2021, [https://www.unodc.org/res/piracy/index\\_html/UNODC\\_GMCP\\_Pirates\\_of\\_the\\_Niger\\_Delta\\_between\\_brown\\_and\\_blue\\_waters.pdf](https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf).
- 172 *Idabato DO cries for help in viral video*, The Guardian Post, 20 novembre 2024, <https://theguardianpostcameroon.com/post/4858/fr/50-days-captivity-kidnapped-idabato-do-cries-for-help-in-viral>.
- 173 Entretiens avec des membres des familles, un journaliste local et des responsables de sécurité.
- 174 Angela Ebele Udeoji, *The Bakassi Peninsula zone of Nigeria and Cameroon: The politics of history in contemporary African border disputes*, International Journal of Social Sciences and Humanities Review, 2013, <https://www.ijsshr.com/journal/index.php/IJSSHR/article/view/88>.
- 175 Compilation de rapports d'incidents et base de données CMMC de la Zone D.
- 176 Entretien téléphonique avec un armateur, septembre 2025.
- 177 Compilation de rapports d'incidents entre 2009 et 2025.
- 178 Compilation de rapports d'incidents entre 2009 et 2025.





The Institute for Security Studies (l'Institut d'études de sécurité, ISS) établit des partenariats afin de développer les connaissances et les compétences nécessaires pour assurer l'avenir de l'Afrique. L'ISS est une organisation africaine à but non lucratif disposant de bureaux en Afrique du Sud, au Kenya, en Éthiopie et au Sénégal. Grâce à ses réseaux et à son influence, l'ISS fournit des recherches politiques fiables et opportunes, ainsi que des formations pratiques et une assistance technique aux gouvernements et à la société civile.

[issafrica.org](http://issafrica.org)



The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international rassemblant plus de 700 experts à travers le monde. La GI-TOC fournit une plateforme destinée à promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme composantes d'une stratégie mondiale inclusive de lutte contre la criminalité organisée.

[globalinitiative.net](http://globalinitiative.net)