

INTERVENTION DU PRESIDENT DU CLUSTER MARITIME D'AFRIQUE FRANCOPHONE LORS DE LA REUNION DU G7++ DU 04 NOVEMBRE 2021

Mesdames et Messieurs,

Le Cluster Maritime d'Afrique Francophone et le Cluster Maritime Français sont très honorés de prendre part ce jour à la réunion qu'organise le Groupe 5 du G7++.

Je me permets au nom des deux Clusters, de vous féliciter pour tous les efforts de votre Groupe de travail en vue de contribuer au développement de l'Economie bleue en Afrique.

Nous nous réjouissons que les thématiques choisies par votre Groupe correspondent en tout point de vue à celles sur lesquelles se penchent le CMAF et le CMF notamment :

- le développement des ports et le transport maritime propres et sûrs ;
- le développement de la pêche et de l'aquaculture locale durable ;
- la création d'un partenariat public-privé pour favoriser les développements économiques locaux et durables dans le domaine maritime.

Ainsi, à titre d'exemple :

Le 1er juillet 2020, le CMAF a organisé un webinaire intitulé : « Transport fluvial : la solution aux nouveaux enjeux de la logistique en Afrique de l'Ouest et du Centre ».

L'objectif de ce webinaire était pour le CMAF de :

- présenter les intérêts, les besoins d'investissement et le rôle des acteurs publics et privés dans le développement d'un transport par voie fluvio-maritime sûr, efficace et respectueux de l'environnement ;
- déterminer si le report modal des marchandises vers les fleuves peut constituer une alternative crédible au transport routier en Afrique, qui est souvent aléatoire, coûteux et polluant ;
- évaluer si la pandémie de Covid 19 peut constituer une opportunité pour le transport fluvial, dans la mesure où elle conduit les acteurs à repenser les modèles d'approvisionnement et de transport de marchandises.

Après cette rencontre fort enrichissante, les conséquences que pourrait avoir la crise sanitaire sur l'exacerbation de l'insécurité dans le domaine maritime, nous ont conduit à organiser un second webinaire, le 26 janvier 2021 sur le thème : « Développer la croissance bleue en Afrique ».

Il a vu la participation de plus de 80 acteurs économiques d'Afrique et d'Europe, qui ont suivi, avec beaucoup d'intérêt, le développement du sous-thème sur « le contexte actuel lié à la crise sanitaire et à la crise économique & les potentiels économiques à développer pour une meilleure croissance bleue en Afrique francophone ».

A l'issue de cette rencontre, le CMAF et le CMF ont convenu de créer un groupe synergie dans le but de travailler sur des projets concrets et d'en dégager des propositions pertinentes pour le développement de l'économie bleue.

C'est dans ce cadre que s'est tenue le 15 avril 2021, la première réunion du Groupe Synergie qui a mobilisé plusieurs acteurs du domaine maritime français et d'Afrique francophone.

Cette première réunion a été consacrée à la question de la sécurité et de la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée.

Ainsi, les nombreux participants à cette réunion ont pu prendre la parole et s'exprimer non seulement sur leurs besoins mais aussi proposer des pistes de travail et des solutions sur les enjeux de la piraterie, de la sûreté et de la sécurité maritime dans la zone.

Dans le prolongement du thème abordé lors de cette première réunion, le Groupe Synergie s'est une nouvelle fois retrouvé le 06 juillet 2021, pour discuter et définir la stratégie de mise en œuvre des solutions identifiées.

Au regard de ce qui précède, nous voyons bien Mesdames et Messieurs, que le CMAF/CMF a déjà entamé tout comme le groupe 5 du G7++ des réflexions sur les questions de l'impact de la crise sanitaire sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.

C'est donc avec plaisir que nous vous partageons notre réflexion sur **l'impact de la crise du Covid et l'inflation des prix sur la chaîne logistique et la sécurité maritime.**

Mesdames et Messieurs,

Nous savons tous que, la criminalité en mer est l'une des métastases de l'instabilité à terre, qui façonne en grande partie le modus operandi des pirates.

En effet la piraterie dans la Corne de l'Afrique s'est développée sur les vestiges d'un État somalien failli, sur fond de guerre civile, d'extrême pauvreté et de surexploitation des ressources halieutiques dans la zone économique exclusive somalienne.

D'abord moyen de subsistance, la piraterie est rapidement devenue un système économique lucratif à grande échelle visant les navires thoniers, les porte-conteneurs, les pétroliers et les bateaux de plaisance. Elle a permis aux pirates de soutirer des rançons de plusieurs millions de dollars par la prise en otage des équipages et le détournement des cargaisons.

La situation dans le Golfe de Guinée présente des différences et des similitudes avec cette région d'Afrique de l'Est.

Des différences, parce que la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée n'a pas pour origine un État failli.

Des similitudes, parce qu'elle a pour origine les problèmes d'un État clairement identifié : le Nigeria. Le delta du Niger est, en effet, l'épicentre de ce problème qui a pris une dimension régionale au cours de ces dernières années.

La dégradation de l'environnement en raison de l'extraction de l'or noir en est à l'origine.

Elle a profondément dégradé les moyens de subsistance des populations, l'agriculture, la pêche et l'élevage notamment. La précarisation des communautés du delta du Niger a constitué un terreau propice au développement de réseaux de contrebande de pétrole grâce au *bunkering*, c'est-à-dire au vol de pétrole brut au niveau des pipelines.

Si l'extrême pauvreté, la précarisation des communautés peut être un terreau fertile au développement de la criminalité dans le domaine maritime, alors, **on peut clairement envisager les répercussions néfastes qu'auront les crises sanitaire, sociale et économique de la Covid-19 sur l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée.**

En effet, les conclusions du webinaire du 26 janvier 2021 montrent que même si l'Afrique a fait preuve d'une résilience inédite à ce jour face à la crise sanitaire, il est certain que la pandémie a bousculé toutes les prévisions. **Elle a occasionné des changements d'habitudes et plongé les entreprises et les ménages dans une rupture systémique dont l'ampleur et les conséquences ne sont pas encore bien évaluées par les dirigeants.**

On assiste ainsi maintenant dans le domaine de la logistique comme dans d'autres secteurs professionnels, à une flambée du chômage, à la diminution du pouvoir d'achat des personnes et à une inflation générale des prix.

Ainsi à titre d'exemple, au Togo, la filiale de Heidelberg Cement (Cimtogo) fait face à une hausse de 250% des combustibles et une augmentation de plus de 35 dollars par tonne du fret maritime sur le gypse et le charbon. Ce qui pourra peut-être l'obliger à revoir à la hausse le prix du ciment.

Or, depuis quelques années, dans la quasi-totalité des pays africains, l'on assiste à un accroissement de la demande des biens importés.

Ce n'est donc pas étonnant que dans la région, plusieurs associations de consommateurs tirent aujourd'hui la sonnette d'alarme en raison de la cherté de la vie. Face à un environnement où on assiste à la flambée des prix et inversement à la diminution du pouvoir d'achat, on ne peut qu'être **confronté à la pauvreté et à la précarisation des communautés.** Rappelez-vous que la criminalité en mer est l'une des métastases de l'instabilité à terre.

En dépit d'une accalmie conjoncturelle du nombre d'attaques dans le Golfe de Guinée, **le risque de piraterie dans le Golfe de Guinée est avéré et demeure très élevé. Il peut rapidement se durcir en raison des conséquences néfastes de la crise sanitaire.**

Il peut bien sûr être combattu par la présence permanente de navires de guerre ou celle d'agents de protection embarqués à bord des navires de commerce.

Pourtant, si on regarde de plus près cette situation, on remarque que les moyens des Etats côtiers ne leur permettent pas d'assurer une permanence en haute mer. De plus, la réglementation des pays du Golfe de Guinée ne permet pas d'embarquer facilement des équipes de protection armées à bord de ces bateaux.

Sur ce point, le CMAF / CMF encourage le G7++ a :

- **Favoriser la protection des navires dans les eaux de souveraineté. Et pour bien le faire, à porter un effort sur la formation et les entraînements.**
- **Actualiser le renseignement sur l'état de la menace via les sources disponibles.**

Améliorer l'autoprotection des navires et des équipages en haute mer par l'embarquement d'agents de protection privée.

Notre attente principale vis-à-vis du G7++, est que chaque membre :

- **Réussisse à convaincre son Etat de la nécessité de recourir aux APPN ;**

- **Contribue à la tenue à jour du renseignement d'intérêt maritime via la sollicitation de ses membres.**

Le CMAF / CMF peut grâce à l'expertise de ses membres :

- **Former les agents étatiques concernés à la lutte contre la piraterie.**
- **Contribuer à la tenue à jour du renseignement d'intérêt maritime via la sollicitation de ses membres.**

Sur le plan économique le CMAF / CMF engage aussi le G7++ à peser sur les Etats du Golfe de Guinée afin que des mesures d'allègement temporaire des taxes soient décidées sur l'approvisionnement des marchandises afin de limiter l'impact de la crise actuelle sur la cherté de la vie.

En terminant mes propos, je voudrais mesdames et messieurs vous remercier pour votre aimable attention.