

LES PIRATES, LES TRAFIQUANTS ET LES
MAGNATS CORROMPUS
LES BANDITS SOCIAUX EN AFRIQUE

Équipe d'Enquête 2011



Christophe T. E. Assogba Degbe est rédacteur en Chef du quotidien 'La Nouvelle Gazette', édité au Bénin depuis 2009. Ses investigations et révélations, autour de la corruption, la criminalité financière et les violations des droits de l'homme, ont remporté plusieurs prix des media en Afrique de l'Ouest. En 2010, Assogba a également remporté une subvention de FAIR pour enquêter sur les raisons de la poursuite des pratiques sociales controversées comme le mariage des enfants et les mutilations génitales féminines au Bénin.



Theophilus Abbah est l'éditeur du 'Sunday Trust', une publication d'enquête hebdomadaire dont le siège est dans la capitale Nigériane, Abuja. En 2009, Abbah a publié une enquête subventionnée par FAIR sur l'utilisation des fonds d'allégement de la dette mis à la disposition du Nigeria par les Clubs de Paris et de Londres. Dans la même année il a gagné, (en dépit de pressions et menaces qu'il recevait sur ses révélations) le Prix FAIR "Courage" pour Editeurs en Chef, pour ses enquêtes et révélations sur les dynasties politiques au Nigeria.



Mohamed Kadir est un nom de plume pour le reporter qui a écrit cette histoire. "Kadir" est un journaliste professionnel membre de FAIR, qui a été menacé par les pirates, ainsi que par des individus qui s'opposaient à ses allégations selon lesquelles plusieurs entreprises au Kenya sont financées par l'argent de la piraterie. Suite aux menaces contre lui, Kadir a choisi d'opérer sous un pseudonyme pour l'instant.



Originaire des Pays-Bas, **Evelyn Groenink** s'est installée en Afrique du Sud en 1990. Elle a publié des nombreuses enquêtes sur le commerce des armes entre les pays Européens et ceux de l'Afrique Australe. Groenink a joué un rôle primordial dans la création de FAIR et elle a travaillé comme directeur de l'organisation depuis 2005.



Charles Rukuni est un journaliste chevronné. Il est à la fois Chef de projet d'enquête et formateur en journalisme d'investigation au sein de FAIR. Ses exposés ont varié aux fils des ans, des programmes gouvernementaux bâclés à la contrebande de diamant. Entre-temps, Rukuni reste Editeur du « The Insider », le seul bulletin d'enquêtes du Zimbabwe.

Le Forum des journalistes d'investigation africains (FAIR)

Le Forum des journalistes d'investigation africains (FAIR) est une association professionnelle des journalistes d'investigation en Afrique. Sa mission est d'améliorer, approfondir et développer le journalisme d'investigation en tant que profession à travers le continent.

FAIR a été créé en mai 2003 par des journalistes d'investigation de six pays africains, conscients des deux grandes réalités du métier en Afrique notamment:

- les journalistes d'investigation ont un rôle vital à jouer pour renforcer le droit du public africain à l'information sur toutes les questions du développement social et la justice sociale et
- les journalistes africains d'investigation se heurtent actuellement à de nombreux obstacles allant du manque d'encouragement au salaire précaire et même jusqu'à mettre leur vie en danger.

Pour atteindre ses objectifs FAIR concentre ses efforts sur:

- Indépendance vis à vis de la pression éditoriale souvent excessive, des menaces physiques, contraintes de temps et limitations des ressources
- Accès à l'information et aux ressources d'information, à la formation et aux opportunités de développement professionnelle
- Soutien par le biais du réseau professionnel (à travers les pairs), les conseils, la solidarité professionnelle, les media, les fonds pour la défense juridique des journalistes et, si nécessaire, une prise en charge en cas d'événements traumatiques pouvant affecter la vie des journalistes

Pour atteindre ses objectifs FAIR concentre ses efforts sur:

- le soutien professionnel pour les journalistes d'investigation en Afrique
- l'approvisionnement des ressources et des services de réseautage pour les journalistes d'investigations africains

- une facilitation des partenariats transfrontaliers sur divers sujets d'enquête à travers le continent
- une assistance pour l'accès à l'information sur l'Afrique qui est archivée dans à l'échelle internationale, ainsi qu'à d'autres réseaux des journalistes au niveau international
- des initiatives visant à soutenir, à travers formation et stage, des journalistes africains aspirant au journalisme d'investigation
- un appui et une promotion des méthodes encourageant les meilleures pratiques dans le journalisme d'investigation en Afrique

Le réseau FAIR compte maintenant 180 membres dans 35 pays africains. FAIR est à sa quatrième enquête transnationale. Celle de 2011 a bénéficié de l'assistance de Freevoice.

FAIR Investigation Transnationale | Janvier 2011

Edited by Charles Rukuni and Evelyn Groenink

Designed and produced by Compress.dsl

Cover photo: © Mohamed Kadir

Text photos: © Mohamed Kadir, Christophe Assogba,

Theophilus Abbah

www.fairreporters.org



Les pirates, les trafiquants et les magnats corrompus

Les bandits sociaux en Afrique

«Avec le développement du trafic maritime, les Grecs et les barbares furent très tôt tentés de devenir des pirates sous la conduite d'hommes plus puissants. Leurs motifs étaient de satisfaire leur propre cupidité et aider les personnes dans le besoin. Ils pouvaient attaquer une cité non protégée composée essentiellement de villages et la pillaient. Cette pratique devenait ainsi leur source de revenu. Au lieu qu'elle paraisse comme un opprobre elle était perçue comme un motif de gloire. Ce fait est illustré par les honneurs qu'ils reçoivent de certains habitants du continent qui continuent d'avoir de la considération pour ces maraudeurs et à travers la question que les poètes des temps passés au nom des peuples posaient au sujet des voyageurs en mer : « sont-ils des pirates ? » Comme si ceux à qui la question était posée n'ont pas compris qu'il s'agissait d'un reproche.

– Thucydide, *les guerres péloponnésiennes*,
431 avant Jésus Christ

Introduction

Aux yeux de la justice internationale et ceux du monde, les pirates somaliens ne sont que des criminels. Cependant, aux yeux d'une majorité dans leurs communautés, ils sont des héros qui apportent de la nourriture à leurs familles qui, autrement, mourraient de faim. Ils sont appréciés des populations parce qu'ils procurent des emplois et contribuent au développement des villes aussi bien en Somalie qu'au Kenya voisin. Interrogés sur leurs motivations, les pirates affirment qu'ils prennent ce qui leur revient de droit étant donné que les eaux territoriales ont été vidées de leurs poissons. « Les gardes côtes » c'est ainsi qu'ils se considèrent, et cela implique qu'ils assurent une tâche qui revient normalement au gouvernement.

Les pirates ne sont pas les seuls « criminels bienfaiteurs » en Afrique. En 2010, le forum africain des journalistes d'investigation (FAIR) a effectué des enquêtes sur le développement « illégal » au Bénin, au Nigeria, en Somalie et au Kenya. Parmi les cas étudiés, il y a les pirates, les canaux

de transferts d'argent au Kenya, le marché noir du carburant au Bénin, un magnat corrompu qui a construit sa ville natale au Nigeria et les rebelles des régions d'exploitation pétrolière. Nous avons trouvé entre autres :

- L'« entrepreneuriat illégal » se développe lorsque les états sont faibles ou sont perçus comme étant inutiles par ses citoyens.
- Les revenus des pirates en Somalie sont probablement trois fois plus élevés que la totalité du budget de Puntland en Somalie et le marché noir du carburant au Bénin représente entre 70 et 80 pour cent de l'économie du pays.
- Un état faible qui ne peut pas se servir de son budget pour assurer ses missions et son développement encourage le pillage par des individus et des groupes soit de l'extérieur (exemple: les pirates) soit de l'intérieur dans les budgets de l'état (exemple: un magnat corrompu).
- Une majorité de personnes dans les communautés qui bénéficient des services des magnats corrompus, des bandes et des syndicats illicites au lieu et place du gouvernement commence à placer sa confiance en ces « hors la loi », les considérant comme des dirigeants.
- Le pouvoir d'un homme fort, cependant, exclue toutes valeurs démocratiques et instille la peur. Tel est le revers de la médaille du développement illégal.
- Les états sont quasiment impuissants face aux syndicats étant donné qu'ils sont eux-mêmes infiltrés par ces syndicats: la loi et les appels à l'ordre ne sont souvent qu'une façade.
- La circulation illicite de l'argent sape les économies plus stables des pays voisins.

Les actions criminelles ou illégales sont perçues comme des facteurs de développement là où les structures de l'état échouent même lorsque, comme c'est le cas avec les rebelles dans les régions d'exploitation pétrolière du Nigeria, ces réseaux sont moins riches que les gouvernements.

Des maisons de luxe et le développement des affaires à Puntland

« Chaque fois que nous détournons un navire, nous nous approvisionnons en denrées alimentaires. Nous achetons des chèvres pour fournir de la viande et du *khat* (une herbe narcotique douce que l'on mâche – prononcé *tchat*) Nous introduisons de l'argent dans l'économie du pays. Comment les peuples survivraient-ils sans cela? Tous les poissons dans nos eaux ont été emportés » affirme fièrement Abdullah Abdi de la ville d'Eyl, une petite ville côtière dans la région semi-autonome de Puntland en Somalie. Abdi est l'un des quelques 1500 pirates qui écumant l'océan atlantique et dans le golf d'Aden qui relie la mer rouge à l'océan atlantique. Ces jeunes gens, dont certains étaient d'anciens pêcheurs, et d'autres – très nombreux – des gardes du corps ou des miliciens au service des nombreux seigneurs de guerre et des politiciens, ont détourné des douzaines de bateaux et pris des centaines de personnes en otages gagnant ainsi des millions de dollars en rançon.

Il est difficile de déterminer le montant exact des rançons que les compagnies maritimes versent aux pirates. Le 6 novembre 2006, les organes de presse internationale ont rapporté que les pirates somaliens ont libéré le navire pétrolier Sud Coréen, *Sambo Dream*, après le paiement de la rançon de deux millions de barils de carburant brut qui était transporté de l'Irak vers les Etats Unis.

Selon le World Peace Organisation, un groupe de réflexion composé des intellectuels, des diplomates, des juristes, des officiers et des partenaires maritimes travaillant sur un programme de lutte contre la piraterie, le transport maritime perd plus de 100 millions de dollars par an à cause des détournements.

Les pertes occasionnées par les rançons uniquement – le revenu net des pirates – pourraient représenter la moitié de ce fonds ou même plus. Des sources locales ont affirmé à FAIR qu'une bande de pirates – l'empire du père et fils de Mohamed Hassan 'Afweyne' et Abdikadir Abdi, qui dirige depuis le centre de la Somalie – a détourné sept bateaux au cours de la seule année de 2009. Les sources ont pu nommer cinq des sept navires et préciser les dates de détournement. Le bateau de croisière *Ship Indian Ocean Explorer* (2 avril 2009), le vraquier *Ariana* (2 mai 2009), le bateau de pêche *Alakrana* (2 octobre 2009), le bateau conteneur *Kota Wajar* (15 octobre 2009) et le vraquier *Xin Hai* (19 octobre 2009).

Si les versements de rançons peuvent être chiffrés entre 100.000 et 10 millions de dollars américains avec une moyenne de 1 million de dollars américains, cette bande a reçu à elle seule un montant d'environ 7 millions de dol-

lars américains au cours de l'année 2009. Selon des observateurs tels que le groupe de suivi des Nations Unies des activités des pirates (UN Monitoring Group On Piracy – UN MGOP), il y a au moins sept syndicats de cette nature. Ceci porte les probables profits annuels provenant de la piraterie à près de 50 millions de dollars américains. Cependant, les fonds d'aide au développement accordés à la Somalie en 2009 par le Royaume Uni et les Etats Unis pour soutenir la création d'emplois dans le domaine de l'agriculture et de l'élevage étaient inférieurs à 5 millions de dollars américains. Le budget total de fonctionnement du gouvernement de Puntland au cours de la même année était de 17,6 millions de dollars américains.

Toujours selon le UN MGOP, les syndicats de pirates qui écumant les côtes de la Somalie peuvent être répartis en deux groupes principaux. L'un tristement célèbre du centre de la Somalie, Xarardhere et Hobyo: cette région est le siège de 'Afweyne' et son fils. L'autre groupe principal est dirigé à partir de Puntland dans le nord-est de la Somalie.

« L'économie des pirates » est si puissant à Puntland que celui-ci est en passe de devenir un état criminel. Le gouvernement du président Abdirahman Mohamed « Faroole », au lieu de combattre la piraterie et développer son pays et sa région, a commencé à tirer lui aussi parti des revenus des pirates. Les autorités de Puntland, y compris le président Faroole lui-même et les membres de son cabinet, (surtout le ministre de l'intérieur Général Abdullahi Ahmed Jama et le ministre de la sécurité intérieure, General Abdillahi Sa'iid Samatar) ont reçu de l'argent provenant des recettes de la piraterie. UN MGOP a affirmé dans son rapport du 10 mars 2010 que « plus de 30 pour cent de l'argent provenant des rançons était remis aux autorités gouvernementales de Puntland. »

Les développements basés sur les recettes de la piraterie sont ostensibles dans les localités telles qu'Eyl, un village qui vivait autrefois des revenus de la pêche. Maintenant que les eaux ne contiennent plus de poissons, les plages d'Eyl décorés de vieux bateaux de pêche, sont occupées par des maisons luxueuses appartenant aux nouveaux riches.

Une brève enquête a montré comment ses habitants apprécient Abdi et ses collègues. Zeynab Abdi (pas de rapport), une dame de 58 ans au physique frêle qui a la charge de ses quatre petits devenus orphelin à la suite de la guerre somalienne qui a duré des décennies, affirme que sa situation est bien meilleure maintenant que les pirates prennent soin de sa famille. « Quand ils ont de l'argent, je trouve de quoi nourrir mes enfants. Cela c'est grâce aux pirates. »

Zeynab aime particulièrement les pirates tels que Mohamed et Farole, qui « l'aident véritablement » en lui fournissant régulièrement du riz, du haricot et du lait en poudre bien qu'ils ne soient pas ses propres parents. « Ils me donnent tout ce dont j'ai besoin chaque fois qu'ils perçoivent des rançons. Mes petits enfants et moi vivons confortablement. La piraterie est le beurre ajouté à notre pain » a-t-elle déclaré. Aller dans le voisinage pour s'informer au sujet des bateaux nouvellement détournés constitue maintenant sa routine quotidienne après sa prière du matin.

A quelques rues de là, le gérant d'une épicerie Sugule Dahir est lui aussi plein d'éloges à l'endroit des rebelles. « Il y a maintenant de nouveaux magasins et les affaires sont florissantes. Les cyber cafés et les cabines téléphoniques ont été ouverts, et les habitants de cette région sont plus heureux maintenant qu'ils ne l'étaient avant le début des détournements de bateaux. »

Ahmed Ali Ahmed, un économiste et homme d'affaires qui gère plusieurs écoles et des médias en Somalie a noté que des maisons poussent maintenant là où il n'y en avait pas. « Ils (les pirates) aiment construire de grandes maisons. Si la construction de ces maisons ne pouvait coûter que 30.000 dollars américains ces gens investissent 60.000 dollars américains pour obtenir la même chose parce qu'ils ne se soucient point des dépenses qu'ils font. J'ai appris



Ahmed Ali Ahmed, un spécialiste en micro-économie

qu'ils ont commencé à construire des maisons même à Mogadiscio. Les entrepreneurs y gagnent. Ce sont eux qui ravitaillent (les pirates) en alcool et en khat. »

Anab Farah est une jeune femme d'affaire de 26 ans dont les affaires prospèrent mais d'une manière différente : cette jeune divorcée tient un service traiteur de choix pour les otages que les pirates gardent en divers endroits. Farah prépare les repas de trois jours pour chaque otage. Elle les livre aux gardiens qui les remettent aux otages. Elle leur vend également du *khat*. (Grâce aux affaires des pirates, le prix du kilo du *khat* est passé de 18 dollars américains dans certaines régions de la Somalie à 60 dollars américains.) « Pour moi les pirates sont importants. Pour quelques jours je gagne l'équivalent de quatre cent dollars américains. J'arrive à nourrir ma famille et j'envisage de m'acheter une voiture très bientôt » a déclaré Farah avant d'entonner un chant qui est très connu à Eyl aujourd'hui : « *ya kale, ya kale oo Somalidu dandeeda kafinkara oo aan aheyn burcaat badhet* », ce qui veut dire « Qui d'autre se préoccupe de notre sort, nous somaliens, à part les pirates ? »

Cet homme puissant peut vous tuer

Recevoir l'aide des pirates est une face de la médaille, vivre sous le « pouvoir d'un puissant homme » en est une autre. Fatuma Mohamed, âgée de 24 ans et originaire du Djibouti, a épousé un pêcheur d'Eyl avant de découvrir qu'il était pirate. Aujourd'hui elle a l'impression d'être en prison et vit un cauchemar. « Une nuit après notre mariage, je parlais des pirates. Il me demanda mon avis sur la question. J'ai condamné cela. J'ai déclaré que ni notre religion, ni notre culture n'admet cela. Il resta silencieux. »

Fatuma est convaincue que le repas sur la table, les frais scolaires des enfants et ses bijoux de valeur proviennent des détournements de bateaux ; elle déteste cela. « J'ai envie de fuir mais il pourrait me tuer », dit-elle avec soupir, « cet homme n'a pas peur de personne. »

Halima Hassan âgée de 15 ans quant à elle est pleine de gratitude. « Les pirates sont des gardes côte. Les bateaux étrangers ont laissé des débris, pollué et vidé nos eaux de leurs poissons, et ce depuis des années. Il nous faut quelqu'un pour garder ces côtes » a déclaré Halima. Elle a un point : les pirates emportent des avantages à la région, y compris au Kenya voisin, sous la forme de stocks de poissons, qui sont de retour dans les eaux côtières maintenant que les pirates font fuir les navires de pêche étrangers

Halima Hassan vient de se marier avec son pirate, qui est beaucoup plus âgé qu'elle ; monsieur Hassan a 70 ans. Ce mariage a été arrangé et la différence d'âge suf-

firait déjà pour décourager plusieurs jeunes filles. Mais pas Halima. Cela sans doute parce qu'elle vit maintenant dans une villa distinguée grise, construite sur un grand espace, avec le portail principal peint de feuilles de couleurs vertes et bleues et entourée d'une pelouse et d'arbres locaux. L'intérieur de la maison est chèrement décoré de frises et de belles gravures. Un parfum doux arrose toute la maison. Comparé aux cabanes qui jonchent le sol dans les alentours de la maison, cette maison dorée et verdoyante est un palais. Halima garde et prend soin jalousement des outils de travail que son mari conserve dans la maison : de nombreux lance roquettes, des fusils AK 47, des fusils automatiques, des grenades et des pistolets.

« C'est par ce moyen que je trouve de quoi manger, affirme-t-elle. « Mes parents ne sont pas riches. Je ne suis pas allée à l'école non plus. Sans cela je ne pourrais pas manger. Grâce à cela je puis avoir beaucoup de choses. » En signe d'illustrations, elle montre à travers la fenêtre des voitures dans son garage : deux voitures de type 4 fois 4 de marque Toyota Prados de couleur vert argent.

Bien que de nombreuses jeunes filles soient malheureuses d'être mariées sans leur consentement, cette pratique est commune en Somalie. Comme dans plusieurs pays pauvres, elle est motivée par la pauvreté. « La situation économique difficile du pays a conduit des familles à vendre leurs filles encore très jeunes. Ils les laissent partir pour juste quelques pièces d'argent » a déclaré un journaliste local qui a produit des articles sur la pratique. Cependant, bien que la pratique reste odieuse de lui, et de nombreuses autres personnes qui aspirent au progrès en Somalie, les circonstances ont changé. Avant le développement de la piraterie, une jeune fille pouvait être donnée en mariage à quelqu'un peu plus riche que sa famille ; la pauvreté restait en grande partie le statu quo. De nos jours, certaines familles ont considérablement augmenté les dots surtout quand elles sont belles.

Un vieil homme, habitant de Eyl déclare : « Plusieurs fois, des familles m'ont appelé pour mener des négociations entre des pirates et des parents. Les premiers envoient de beaux habits, des cannes décorées, des parfums, des chameaux, des oeuvres d'art de valeurs et de l'argent. » Bien qu'il ne soit pas contre les mariages arrangés, il pense que cette pratique vulgaire, « la beauté pour de l'argent » a tué « des valeurs morales » dans la région.

« Un petit Mogadiscio » en plein Kenya

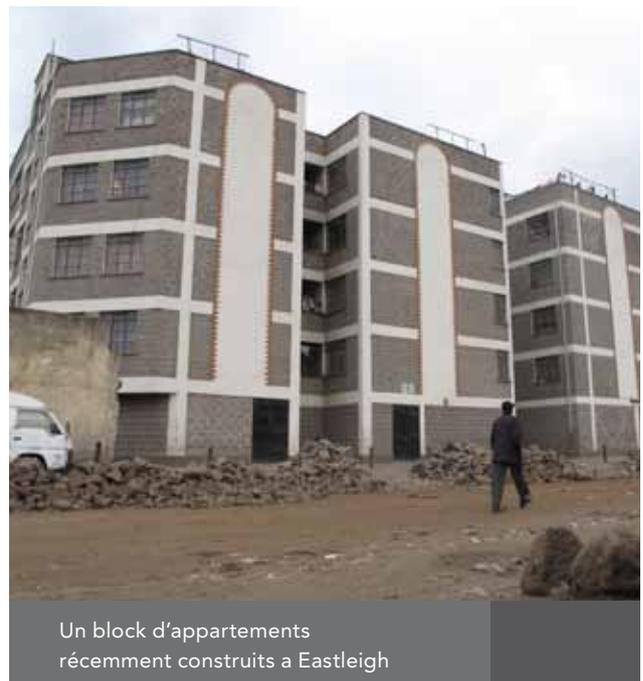
Grâce au développement de la piraterie les deux filles d'Abdilkadir Issa peuvent aller à l'école. Il n'a pas à se faire des soucis quant à leur éducation ou à la prise en charge de

leur nourriture, étant donné que son travail de gérant dans un grand magasin d'appareils électroniques appartenant à un pirate paie bien. Il déclare : « Mon salaire me permet de bien prendre soin de mes enfants, et je suis reconnaissant à l'égard du propriétaire en dépit de sa profession. »

Ce magasin n'est pas situé à Eyl mais à Nairobi, la capitale du Kenya voisin. Il emploie 15 personnes. De nombreuses maisons de haut standing ont poussé récemment à Eastleigh surnommé maintenant « Petite Mogadiscio » d'après la capitale de la Somalie. Eastleigh est le quartier favori des somaliens qui vivent à Nairobi, certains étant des réfugiés somaliens.

« Des centaines de jeunes sont employés par des entreprises de construction. Ils se sont en train de construire un immeuble de neuf étages qui emploie 25 personnes » a déclaré un homme d'affaire, Ibrahim Abbey, à Eastleigh. Le magasin d'appareils électroniques de Issa fait parti des nouveaux complexes. Il y a également dans cet immeuble d'autres affaires florissantes telles qu'une boutique de vêtements pour femme et un bureau de change.

La communauté des affaires de Eastleigh, une coalition d'hommes d'affaire somaliens au Kenya, rejette l'idée que des pirates investissent dans la ville. Cependant les avis divergent dans la rue comme par exemple : « Je sais que mon patron est un pirate, mais ce n'est pas mon problème. Je n'ai tué personne. Je gagne mon argent à la sueur de mon front » a déclaré un Kenyan, gérant d'une station d'essence



Un block d'appartements récemment construits à Eastleigh

pour un puissant pirate à Eastleigh. Un pirate ne peut pas assurer ouvertement la gestion d'une affaire ou un compte bancaire au Kenya, ainsi tout comme de nombreux autres dans le même cas, il doit trouver un ami Kenyan pour le faire à sa place. « L'investisseur m'a demandé de travailler pour lui. Plus il gagne, je gagne aussi » a déclaré ce gérant.

Abdilkadir Issa affirme sans gêne que son magasin d'appareils électroniques est un investissement provenant de la piraterie. Il est souvent tenté de devenir pirate comme son employeur mais il continue d'examiner cette position. En fait, il a peur d'être tué or il doit répondre aux recruteurs de pirates à Eastleigh à Nairobi.

Un rapport publié par le « World Peace Foundation » a révélé que les firmes kenyanes jouent un rôle important dans les activités des pirates dans les eaux somaliennes. Ce rapport intitulé « Lutte contre la piraterie maritime » paru en janvier 2010 déclare que la piraterie dans les eaux somaliennes est contrôlée par environ 1500 pirates, organisé en sept syndicats qui sont financés ou soutenus par « quelques patrons » originaires de la Somalie, du Kenya, de Dubaï, du Liban et même de certains pays européens.

Un officier de la marine interrogé par le Daily Nation, un organe de presse au Kenya, sous le couvert de l'anonymat vu le caractère sensible de la question, a révélé le rôle joué par certains cabinets juridiques, des compagnies aériennes et des compagnies maritimes à Mombassa et à Nairobi dans les négociations en vue de la libération des

bateaux détournés et dans le versement des rançons. « Les cabinets juridiques et les agences de sécurité facilitent les négociations et la préparation des accords, pendant que les compagnies aériennes ou maritimes convoient l'argent de la rançon aux pirates en Somalie » a-t-il déclaré. « L'argent est soit remis aux compagnies aériennes dans les environs de Nairobi d'où il est largué aux pirates sur des bateaux détournés, soit il est déposé à bord des bateaux en partance pour la Somalie à partir de Mombasa. Une fois que cette mission est exécutée les pirates paient le cabinet juridique, l'agence de sécurité et les compagnies aériennes ou maritimes à travers leurs agents à Nairobi et à Mombassa par un système clandestin de remise de fonds appelé *Hawala*. »

Le porte parole du gouvernement kenyan Alfred Mutua a déclaré à FAIR que de l'argent provenant de la piraterie serait blanchi à travers l'achat de biens dans le pays. Selon le budget Kenya de 2009, il y avait 2,1 milliards de Ksh, soit 26, 2 millions de dollars américains qui entrent dans l'économie informelle du pays.

Les prix des propriétés immobilières dans la ville de Nairobi ont considérablement augmenté à cause de l'injection inexplicquée d'argent liquide dans le marché du logement. A cause des achats de biens par les pirates et leurs hommes de main, il est devenu difficile pour les citoyens kenyans au revenu moyen de s'acheter une maison ou même de garder celles qu'ils possèdent déjà. A Eastleigh, Kamau Wa Ngige affirme qu'il a été obligé de mettre des



Docteur Alfred Mutua, porte-parole du gouvernement.



Les propriétaires des parcelles à Nairobi obligés d'afficher des signes confirmant que leurs parcelles ne sont pas à vendre

pancartes pour dire que son terrain n'est pas à vendre. « Les pirates veulent tout acheter » dans cette région, déclare-t-il. Puis il ajoute : « Il y a de cela quelques années un terrain coûtait entre 3 et 4 millions Ksh, (soit entre 37 000 et 50 000 dollars américains) mais de nos jours, il coûte entre 10 et 12 millions Ksh (US \$ 124 000 – US \$ 149 000); tout ceci à cause de l'argent facile que les pirates injectent dans le pays. Je me demande pourquoi ils sont libres de circuler dans notre pays. Ils devraient être derrière les barreaux. »

Salah Abdi Sheikh, écrivain et économiste basé à Nairobi a déclaré que ce n'est pas un secret que « de l'argent passe de Puntland au Kenya. » « Des preuves attestent que la piraterie est en partie motivée par la force de l'offre et de la demande des marchés dans lesquels sont impliqués les Somaliens, des non Somaliens et même des Européens. Les bailleurs ne vivent pas en Somalie. Ils sont plutôt dans les villes telles que Dubaï et des villes au Kenya. Lorsque l'argent est reçu, il est acheminé vers le pays où il réside, sur les instructions du financier » a-t-il ajouté.

Le porte-parole du gouvernement Alfred Mutua a confié : « La banque centrale du Kenya est en train d'effectuer des enquêtes sur la provenance de cet argent. » Il a également affirmé que « les comptes bancaires sont placés sous contrôle dans la perspective de l'arrestation des suspects. » Il espère que cela aidera également le gouvernement à mettre la main sur ceux qui échappent aux impôts.

Le président du Somaliland, Faroole, a à plusieurs occasions condamné verbalement les actes de détournement, aussi les autorités ont-elles arrêté et condamné des pirates. Mais la piraterie au large de la cote de Puntland s'est développée et les principaux chefs pirates restent dans la nature et ne craignent point d'être arrêtés.

L'argent sale et le marché noir du carburant

Joseph Midodjiho, a.k.a. Oloyé, peut ne pas avoir reçu une formation académique mais il est le président de l'association des hommes d'affaire du carburant au Bénin. Il est propriétaire et bienfaiteur dans la région lagunaire de Porto Novo (la partie centrale qui est appelée Oloyé Tokpa ou Oloyé Pier). Il est aussi un trafiquant très connu dans le domaine du carburant. « Il nourrit des millions de personnes. Nos affaires prospèrent grâce à lui » nous a confié Kinsegbedji Houssou Gbalé, un dealer dans le domaine du carburant. Polygame et père de plusieurs enfants, avec une petite moustache, Oloyé marche ici et là détendu donnant des instructions. Il rayonne d'énergie, de joie de vivre et aime plaisanter et taquiner.

Les cinq bateaux qui arrivent chaque nuit à « Oloyé Pier » transportant entre 400 et 500 bidons de carburant

frelaté lui appartiennent. Des jeunes et des adultes enthousiastes attendent pour aider à décharger. C'est un travail qui comporte des risques pour la santé. L'odeur est si forte qu'il est difficile de respirer correctement mais la joie est perceptible au sein des travailleurs.

« Je gagne 50 francs Cfa par bidon (soit environ 10 cents américains), parfois jusqu'à 3 000 francs (6 dollars américains) en une nuit » a déclaré, souriant, Justin Godonou, un électricien spécialisé qui a quitté l'école après y avoir passé trois années. Charlotte Médji qui habite dans les environs est aussi heureuse. Elle a déclaré: « J'arrive ainsi à nourrir ma famille. Nous gagnons même plus d'argent quand mes enfants viennent m'aider. »

Le déchargement des bateaux est très bien organisé en dépit du chaos apparent dû au fait que chacun se presse de décharger le maximum de bidons possible. Des agents veillent et enregistrent le nombre de bidons transportés. Installés devant les magasins ils comptent le nombre de bidons par personne. En moins de 45 minutes, 450 bidons sont déchargés, correctement rangés et en sécurité. Le prochain bateau est pour très bientôt.

Les bateaux proviennent de cinq villages béninois différents à la frontière avec le Nigeria: Atchéko, Djoffin, Djavi, Ménontin et Sado. Ils sont tous déchargés à Oloyé Pier.

Oloyé emploie plus de 600 personnes dans le secteur du carburant exclusivement. Il possède une entreprise de micro finance appelée « Caisse Mutuelle de Credit pour le Changement », qui accorde des crédits aux femmes pour les aider à créer des affaires telles que les stands de vente de pain. A ce jour, 1300 femmes ont bénéficié de prêts selon sa directrice Eliane Tokou. Un habitant de Louou, une commune de Porto Novo, Victor Adounshiba, nous a confié que sa femme fait parti de ce nombre. « Elle n'avait pas de revenu auparavant, mais aujourd'hui elle vend de la nourriture dans les alentours d'une école primaire dans notre quartier. Oloyé aime vraiment les pauvres, grâce à lui ils n'ont pas à quémander comme des parasites. »

Ces pains que ses femmes vendent proviennent des boulangeries qui appartiennent à Oloyé et qui se trouvent dans son village natal Adjara située à quelques kilomètres de Porto Novo. En plus du pain, Oloyé possède une compagnie de transport qui dessert Adjara. Ses cars et ses mini bus dénommés « Adjara transport » sont gérés par une importante gare de transport à Porto Novo, Cotonou et dans d'autres localités dans le sud du pays.

En outre, des centaines de jeunes gens utilisent des mobylettes offertes par Oloyé pour faire du transport. Tout comme les autres femmes entrepreneurs, les taxi-motos



Un motocycliste s'approvisionne en carburant dans une station service au bord de la route



Vente de carburant sur le bord de la route à Cotonou, Benin

appelés « zemidjan » remboursent les prêts octroyés par Oloyé sur leurs recettes. Un vendeur local de carburant nous a confié : « Oloyé apporte une aide véritable. Même quand ils ne peuvent pas rembourser il les comprend. » Oloyé a fait construire également des salles de classe et organisé des tournois sportifs au profit des étudiants de Adjara. Selon des estimations, Oloyé emploie six cent personnes directement et plusieurs milliers indirectement parmi les citoyens béninois.

Le secrétaire général de l'*Association des Importateurs Transporteurs et Revendeurs des Produits Pétroliers (AITRPP)*, Théophile Adjovi, ne dit rien d'autre sinon de louer les efforts consentis par Oloyé pour « aider les pauvres ». Comme cette majorité de personnes vivant dans la région il apporte également son soutien au groupe gouvernemental « *Force Cauris pour un Bénin Emergent* » dont il est le leader et le principal donateur.

En dépit de cette image reluisante, Oloyé reste un criminel. La vente de carburant « sale » ou « kpayo » introduite clandestinement sur le marché est illégale au Bénin. Les trafiquants se livrent une guerre sans merci et aussi contre les autorités. En outre l'issue de ce commerce est la mort. Le carburant est de mauvaise qualité parce qu'il n'est pas traité par les stations appropriées, et il pollue les villes surtout la capitale Cotonou. Le ministère béninois en charge de l'environnement a déclaré que seulement pour la ville de Cotonou 83 tonnes de dioxyde de carbone et 36 tonnes de d'hydrocarbure volatile sont pompées chaque jour et 59 pour cent sont émis par les mobylettes. Le coût annuel des infections respiratoires dans la ville de Cotonou est estimé à 1,3 millions et celui des cas d'intoxication par le plomb à 42 millions de dollars américains.

Même l'AITRPP et ses dirigeants, Adjovi and Oloyé principalement, ont déclaré soutenir le gouvernement béninois dans sa lutte contre le trafic du mauvais carburant. Eux et plusieurs vendeurs affiliés ont fait la promesse d'arrimer leurs bateaux, leurs bidons, leurs tuyaux, leurs bouteilles et autres accessoires et de légaliser leurs activités.

Joseph « Oloyé » Midodjiho lui-même déclare: « Nous avons fait des propositions concrètes au comité mis en place sur la question. Nous étudions ensemble la faisabilité des prêts à intérêts moins élevés (aux personnes impliquées dans le commerce de carburant « sale ») en vue de les aider à ouvrir des stations légales aux abords des routes. Nous voulons obtenir des licences pour vendre le carburant de façon légale. Nous allons vers la restructuration et à la réorganisation du secteur du carburant. »

On se demande cependant si le gouvernement pourra remporter la lutte contre le marché noir du carburant. Claude Allagbé, directeur de la promotion du commerce dans le Ministère du Commerce, admet que ce sera une tâche difficile. Une étude effectuée par son département a établi que le secteur informel représente entre 70 et 80 pour cent du carburant importé, sur plus de 300 millions de litres par an. Allagbé a affirmé que le gouvernement a décidé de travailler avec le secteur informel pour régulariser ledit secteur au lieu de le combattre parce que ce dernier a révélé des « aspects positifs ».

Le point soulevé par les trafiquants implique principalement le gouvernement dans son incapacité à apporter au Bénin le carburant dont il a besoin. D'abord le secteur formel ne dispose pas d'assez de points de ravitaillement. Deuxièmement, le prix du carburant légal est trop élevé pour les consommateurs et troisièmement le manque d'emploi dans le secteur doit être évité ; les vendeurs qui sont dans l'informel doivent être incorporés dans le secteur formel. « Le gouvernement travaille à la mise en application de ces mesures » a déclaré M. Allagbé. Mais il a également admis que « le secteur informel aura toujours sa place » aussi longtemps que les prix resteront plus bas au Nigeria et aussi longtemps qu'il y aura une différence importante de prix entre le carburant vendu dans les stations et celui provenant du secteur informel.

En plus, M. Allagbé, a soutenu que le Bénin ne luttera efficacement contre les trafiquants qu'avec la collaboration du gouvernement nigérian. Mais les structures étatiques nigérianes, tout comme celles du Bénin semblent peu disposés ou incapables de mettre un frein aux activités des trafiquants. Le ministre béninois du commerce nie toutefois le fait que le marché noir de carburant contribue au développement du pays. « Nous sommes conscients qu'il permet à un certain nombre de personnes de gagner leur vie au moins en termes de pain quotidien. Ce qu'ils gagnent en réalité n'est que leur pitance. Ce sont les grands importateurs qui en tirent plus de bénéfice. »

Cela pose un autre problème au gouvernement parce que la majorité des importateurs sont des politiciens, des officiers militaires qui utilisent une troisième partie comme représentants. Allagbé est conscient de l'existence de cette réalité. « Au cours d'une réunion organisée par le ministère de l'intérieur à laquelle prenaient part les trafiquants, certains ont pointé du doigt des membres du gouvernement impliqués dans le trafic ». Mais une enquête conduite par M. Kokouvi Eklou (lui, aussi, du forum africain des journalistes d'investigation) a montré que les

trafiquants du carburant sont les principaux bienfaiteurs du parti au pouvoir; ce qui veut dire que ceux même que le gouvernement dit être en train de combattre entretiennent des relations privilégiées avec les personnes clé du même gouvernement.

Ainsi on pourrait se poser la question de savoir qui va tuer la poule aux œufs d'or. En 2004 par exemple – selon les derniers chiffres disponibles – le secteur informel a émis 245 millions de litres de carburant avec un profit de 23 millions de dollars américains. Ce montant peut financer le secteur de l'éducation au Bénin.

La ville natale du magnat

Celui qui visite le village de Oghara de plus de 5 000 personnes dans le delta du Niger pourrait prendre ce village pour une ville dans un pays occidental. Les réverbères sont fonctionnels. Les rues parfaitement bitumées sont accompagnées d'un magnifique système de drainage. Le village se glorifie également d'avoir un stade moderne, un centre polytechnique et un campus universitaire, des locaux pour la logistique de la marine nigériane, un collège électoral, un escadron mobile de la police nigériane, un hôpital moderne spécialisé avec des infrastructures d'enseignement et une douzaine d'hôtels.

Ce qu'on retient du site géographique ce sont la végétation, la couleur et les spécificités de ses habitants et peut être le fait que la piscine publique est envahie par les mau-

vaises herbes. Dire que ce n'est pas seulement une ville développée mais aussi bien gérée est évidente due au fait que bien qu'il faille encore des feux tricolores, les usagers de la route sont en général disciplinés et courtois. Les bus urbains, les véhicules de transport public attendent que leur tour arrive et les motocyclistes sont disciplinés. En somme le trafic est fluide comme un fleuve.

Oghara est la ville d'origine de Chief James Ibori, le précédent gouverneur de la province du Delta. Bien qu'accusé de corruption, les gens de Oghara aiment Ibori parce qu'il est « le personnage à la base de tout ce développement. » Ibori est si populaire qu'au mois d'avril 2010 mille jeunes armés de Kalachnikovs ont dressé un barrage à l'entrée du village pour empêcher la police économique de procéder à son arrestation. Selon les manifestants il était persécuté pour son charisme politique.

Il est poursuivi par la police économique pour des allégations de détournement portant sur des millions pendant qu'il occupait les fonctions de gouverneur de la province du Delta. Ces allégations portent sur :

- Une escroquerie portant sur de l'engrais d'un montant de 152 millions de dollars américains.
- Achat d'actions d'une valeur de cinq milliards de Naïra (340 millions de dollars américains) au nom du Delta qui auraient été convertis en compagnie personnelle.
- L'achat d'un jet bombardier challenger d'une valeur de 20 millions de dollars américains.
- L'achat de carburant d'une valeur de 350 millions de Naïra (2,3 millions de dollars américains) détournés d'un compte destiné à aider.
- 400 autres millions de Naïra détournés sur un autre compte.
- 300 000 livres sterling destinés à développer des pistes dans divers stades détournés sur un autre compte.
- 253 000 autres dollars américains destinés également à des pistes de stade détourné, et
- L'achat d'une maison à Londres d'une valeur supérieure à deux millions de livres.

Selon la commission de la police économique (EFCC) ces charges concernent le blanchissement d'argent pour lequel il est recherché par la police britannique. Ibori aurait détourné plus de fonds destinés à l'état dont il était le gouverneur, mais comme ceux qui le soutiennent ces choses sont motivés par des fins politiques. Selon Ibori, il est persécuté pour son soutien à l'ancien président Umaru Yar'Adua et



Chief James Ibori, un promoteur immobilier de l'Etat de Oghara, Nigeria

pour avoir contrecarré ses opposants au cours des élections de 2007. Yar' Adua a remporté des élections controversées. Ibori prétend également que le président du EFCC est rancunier à son égard. Il déclare que Nuhu Ribadu était en colère contre lui pour ne pas l'avoir recommandé à l'ancien président Olusegun Obasanjo pour le poste de chef de la police.

Ibori a été arrêté en mai 2010 à Dubai sur les ordres de la police britannique après être sorti clandestinement de Oghara. Il est en détention depuis lors et depuis le 18 octobre ; une cour d'appel a approuvé la demande d'extradition de l'ancien gouverneur pour répondre aux charges de blanchissement d'argent.

Pendant que les habitants de Oghara l'adorent à cause des infrastructures et les activités économiques et sociales qu'il a introduites dans la ville, ses adversaires l'accusent de « planter tous les arbres du pays dans un seul champ. » Cela est vrai quelque part, étant donné que la ville d'Oghara est beaucoup plus développée que d'autres villes dans le même état. Mais les supporters de Ibori relèvent l'absence de développement dans les autres états et demandent ce que les autres ont fait avec les budgets de leurs états respectifs mis à leur disposition.

En outre, d'autres gouverneurs comme Ibori accusés - et parfois reconnus coupables - de corruption n'ont pas dépensé de l'argent de manière ostensible comme le fit Ibori. Prince Abubakar Audu, gouverneur de l'état de Kogi entre 1999 et 2003, fut accusé de détournement de 5 milliards de Naïra par le EFCC. Mais dans sa ville natale en dehors de son palais de couleur blanche qui se dresse comme une ville sur la montagne, et un collège, le développement est absent. La route qui traverse la communauté était dans un mauvais état jusqu'à une date récente. Il n'existe pas d'hôpital dans ce village même dans sa forme la plus simple.

Un autre gouverneur poursuivi par la EFCC pour la corruption est Alhaji Saminu Turaki de l'état de Jigawa. Il est accusé d'avoir détourné 30 milliards de Naïra (1,8 millions de dollars américains) qui, selon la EFCC, ont été gaspillés sur des projets bidons. Dans son état d'origine de Kazaure, le seul projet de développement visible est un institut de formation technologique. Mais les routes de Kazaure sont en mauvais état, il y a une pénurie criante d'eau, et les infrastructures de santé et les écoles sont dans un état déplorable.

D'autres gouverneurs corrompus ont contribué au développement de leurs villes d'origine mais aucun n'a fait plus que Ibori. Révérend Jolly Nyame a gouverné l'état de Taraba de 1999 à 2007, et fait face à des charges de corruption menées par la EFCC portant sur un montant qui s'élève

à 1,3 milliards de Naïra (100 millions de dollars américains.) Il avait construit des routes, réalisé des adductions en eau potable, et construit des maisons économiques dans sa ville natale de Zing. Il a également construit un hôtel trois étoiles qu'il gère comme un bien privé. Chief Joshua Darive qui était gouverneur de l'état du Plateau pendant la même période est objet de poursuite pour avoir gaspillé 700 millions de Naïra soit 4,6 millions de dollars américains. Il a amené l'université de l'état du plateau dans son village Muchere, et réalisé des routes praticables. Cependant ces investissements ne correspondent pas au fonds qu'ils sont accusés d'avoir détourné et ils ne présentent que peu par rapport à ce que Chief Ibori a fait à Oghara.

Le développement de la rébellion armée

Dans la région du Delta du Niger qui est riche en pétrole, les rebelles ont perturbé le ravitaillement en pétrole et obligent les compagnies pétrolières à engager des projets qui profitent aux citoyens ordinaires. Cela leur a valu la sympathie de plusieurs personnes issues des populations locales. Mais les accords de partenariat avec les gouvernements ne sont pas respectés. Les réalisations acquises grâce aux rebelles, à savoir les châteaux d'eau et les infrastructures de santé, sont devenues inutiles à cause de l'inactivité du gouvernement.

Le centre de santé local qui se dresse au milieu des sept petits villages qui composent Olugbobiri, a été construit pas la compagnie italienne AGIP en 2008, après que les



Chateau d'eau abandonné - un projet d'assainissement de l'eau en Olugbobiri, Nigeria

rebelles dans le delta Niger ont commencé à attaquer la station d'AGIP près de Tebidaba. « Les miliciens ont obligé AGIP à compenser les dommages causés à notre communauté » a déclaré Chief Amaka James Ogoni (74), un chef local.

Le chef a déclaré que les populations ne peuvent plus cultiver la terre comme ils avaient l'habitude de le faire parce que l'extraction du pétrole a appauvri le sol. Les populations locales comptent uniquement sur le palmier à huile et l'extraction du vin de palme et quelques petits commerces pour vivre. « Les compagnies n'ont commencé à écouter que lorsque les rebelles ont attaqué. Nous soutenons la lutte armée contre le gouvernement et les compagnies pétrolières parce que nous sommes pauvres » a déclaré Chief Moses Finidi qui est également le vice président du comité pour le développement Olugbobiri. « Ces compagnies qui emportent le pétrole de notre terre la laissent appauvrir. Même si nous n'étions pas tous en faveur de la prise des armes, nous voyions que ceux qui pouvaient faire cela pouvaient forcer les compagnies pétrolières à faire quelque chose pour nous. Nous subissons les dommages depuis 1973 où les forages ont commencé. Mais ces compagnies n'ont commencé à écouter la population que lorsque les rebelles ont attaqué » a ajouté Chief Ogoni.

Un chef rebelle de Olugbobiri, Joshua McIver (de son vrai nom : Imomotimi Ukparasia) envoie ses hommes attaquer régulièrement les stations d'exploitation depuis quatre ans pour obliger les entreprises à comprendre les

problèmes des communautés. Il fut finalement convenu qu'AGIP construisit un centre de santé comme réparation pour les dommages causés. Cela lui coûtera environ 30 millions de Naira (soit 150 000 dollars américains). Mais la compagnie a refusé d'équiper cet hôpital estimant qu'il revient au gouvernement de le faire et d'affecter le personnel » a ajouté Chief Ogoni.

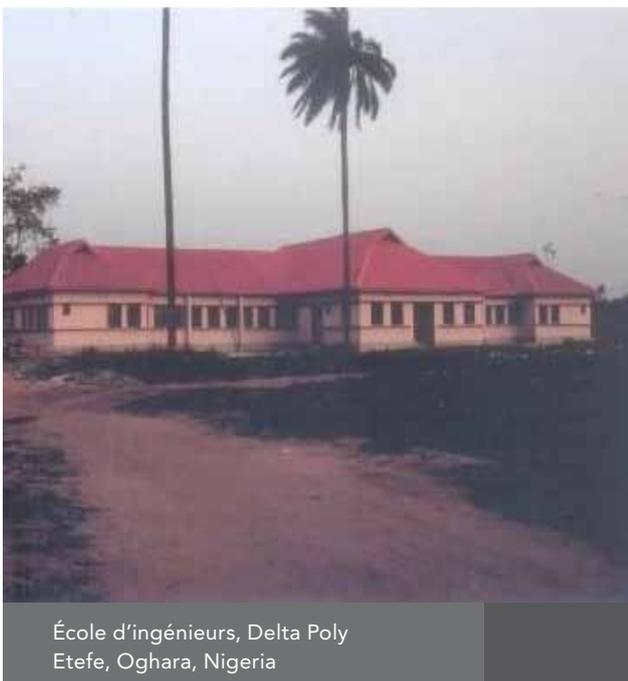
Le plan d'AGIP était de remettre le centre santé au gouvernement local qui selon la constitution nigériane est supposé assurer les besoins de santé primaire de la population. Mais rien ne s'est passé jusque là – une année plus tard, le bâtiment est couvert de mauvaises herbes et certaines de ces infrastructures ont fait l'objet d'actes de vandalisme.

L'unique programme d'adduction en eau potable pour les populations a été obtenu de force auprès d'AGIP par les rebelles. Le château d'eau d'une capacité de 200.000 litres a été construit par AGIP après la pression des rebelles. Il était d'une valeur de 140 000 dollars américains. Il se dresse maintenant au-dessus des bungalows, près d'un grand arbre desséché. « Le gouvernement était supposé l'entretenir mais il ne le fait pas. Il n'a répondu à aucune de nos doléances en prenant le relais des réalisations d'AGIP » a déclaré Chief Ogoni.

Le seul projet qui émane de la lutte armée qui profite véritablement aux populations est la route d'Olugbobiri. C'est la seule route praticable de la région, elle est l'œuvre des travailleurs payés par le chef rebelle Joshua McIver qui avait obtenu de AGIP un contrat pour faire ce travail. Bien qu'elle ne soit pas une route moderne bitumée, elle est mieux que d'autres routes pratiquées par la communauté : c'est la seule route qui mérite son nom. Le coût de la construction de la route n'est pas connu, ni l'argent que les rebelles ont reçu pour effectuer le travail. Ni AGIP ni les rebelles n'ont révélé l'information. Une partie de la population pense qu'il est fort probable que les rebelles aient gardé pour eux l'argent donné pour la réaliser.

Les miliciens semblent mener une belle vie. Les plus belles maisons de cette région rurale marécageuse leur appartiennent, les plus belles maisons en ville aussi. Contrairement aux maisons des gens ordinaires qui sont faites de matériaux précaires, celles des rebelles sont en matériaux de qualité avec des équipements sanitaires de haute qualité et l'air conditionné.

Bien que les rebelles pensent premièrement à eux, une grande majorité de la population pensent que leurs pressions sur les compagnies pétrolières ont apporté beaucoup de bénéfice. Nous avons appris que le chef rebelle « Africa » avait distribué 3 millions de Naira aux femmes et aux pau-



École d'ingénieurs, Delta Poly
Etefe, Oghara, Nigeria

vres gens de son village, une semaine avant la visite du représentant de FAIR dans la région.

Un autre chef rebelle appelé Boyloaf, de son vrai nom Eboka Bowei, est reconnu pour ses dons en espèce aux jeunes, aux femmes et aux pauvres gens de sa communauté. Boyloaf a financé plusieurs projets d'installation et d'adduction d'eau et d'électricité dans son village natal de Fropa. Le chef rebelle, un ingénieur diplômé de Calabar dans le Sud du Nigeria, apporte régulièrement de l'assistance financière aux élèves qui ont abandonné les études afin de les aider à prendre part aux examens d'entrée au cycle secondaire ; ce qui leur donne accès au cycle tertiaire.

Contrairement à la puissance économique des pirates somaliens et des trafiquants du Bénin; le gouvernement Nigérien dispose de plus d'argent que les rebelles. Selon les critiques, les activités des rebelles constituent simplement un sabotage de l'économie. Ces attaques auraient coûté entre 1 et 2 milliards de dollars chaque mois entre 2008 et 2009. Un comité présidentiel chargé de concevoir un plan directeur pour le delta du Niger a rapporté que le gouvernement a perdu 20,7 milliards de dollars américains par rapport au revenu du pétrole à cause des activités des rebelles seulement pendant les sept premiers mois de l'année 2009. Les liasses de billets de Boyloaf et Afirica ne résistent pas à la comparaison.

Une fois encore, les personnes qui soutiennent les rebelles s'interrogeraient sur l'usage que le gouvernement fait des revenus, si ce même gouvernement ne montre pas qu'il utilise cet argent. On doute également que les rebelles puissent offrir une autre alternative au gouvernement de la province. Pendant qu'il soutient la cause des rebelles, Anele Kinikawo, ancien chef du département de sociologie de l'université de Port Harcourt dans l'état du Rivers, a déclaré que la cause des rebelles a été dévoyée par des éléments criminels. « La région, la poule aux œufs d'or, a été souvent négligée. Ainsi la colère s'est révélée à travers des actes criminels. Mais des éléments criminels se sont mêlés. »

Kinikawo décrit comment « certaines personnes qui n'étaient pas en réalité membre de la lutte pour une transformation véritable de la région pétrolière ont infiltré le groupe organisé et ont recours aux enlèvements, mise en soute, des actes de vandalisme sur les pipelines, et autres acte de sabotages. Ce qui est contraire aux objectifs que les miliciens s'étaient fixés. » En conséquence, selon Kinikawo, un groupe de rebelles était en train de corriger les injustices sur les populations de la région, pendant qu'un autre groupe agissait à des fins égoïstes pour enrichir des individus.

Selon Kinikawo la philanthropie des vrais rebelles était le moyen par lequel leur existence était jugée opportune par les communautés au nom desquelles ils luttait. C'était également un moyen de révéler les faiblesses des administrations de l'état.

Les gouvernements des états nigériens pourraient en effet avoir assez de réponses à donner. Selon les recherches effectuées par Sam Aghalino du département d'histoire de l'université de l'état Kwara, d'importantes sommes ont été alloués à la région du Delta entre 1999 et 2007 par le gouvernement d'Olusegun Obasanjo. Aghalino appelle la croissance des dépenses un « bon en avant » dans les ressources nationales consacrées à la région du Delta du Niger. « La dernière répartition des allocations aux gouvernements des états est révélatrice. Basée uniquement sur la dérivation en 2005, l'état de Bayelsa a reçu 6,4 milliards de Naïra (427 millions de dollars américains), L'état du Rivers 8 milliards de Naïra (534 millions de dollars américains), l'état du Delta, 15 milliards de Naïra (1 milliard de dollars américains), l'état de Akwa Ibom, 4,6 milliards (307 millions de dollars américains) » a-t-il déclaré en faisant noter que les chiffres se sont accrus. Cependant, des résultats tangibles en ce qui concerne les services et le développement attendent encore d'être perceptibles.

Le gouvernement fédéral semble conscient du fait que les activités des milices restent une menace et a depuis l'année dernière pris l'initiative de « réhabiliter » les miliciens. En octobre 2009 il a accordé l'amnistie à tous les miliciens du Delta du Niger. On estime à 10 000 le nombre de miliciens issus de tous les états qui prennent part à des programmes de réhabilitation dans divers métiers tant au Nigeria que dans les pays étrangers. Le gouvernement nigérien a versé chaque mois une prime de 70 000 Naïra (467 dollars américains) dans les différents programmes de réhabilitation. Cela a quasiment contribué à mettre fin à la violence dans le Delta du Niger actuellement. Mais le défi du sous développement et l'absence de ressources devant être judicieusement employé au profit des régions demeure.

Conclusion

Lorsque le sujet de cette enquête a été communiqué aux membres du Forum Africain des Journalistes d'Investigation-qui comptent un total de 180 reporters en Afrique et dans le monde - il est apparu que les quatre cas que nous avons considérés n'étaient pas les seuls exemples de « développement illicite » en Afrique. Les reporters ont proposé des cas d'enquêtes sur le développement de Lubumbasi en RDC sous le gouvernorat de Moïse Katumbi

contre lequel des accusations graves de commerce illicite ont été révélé; sur les cultivateurs ivoiriens qui ont commencé à cultiver la marijuana à cause des taxes trop élevées sur le café et le cacao; des travailleurs du sexe qui apportent de la nourriture et des effets scolaires; des paysans qui exploitent illégalement les réserves naturelles et la cyber criminalité qui a pour cibles les pays étrangers.

Les résultats de cette enquête auprès des masses semblent confirmer la conclusion tirés des cas des personnes ayant fait l'objet de l'enquête: pour plusieurs citoyens africains, rester loin de l'état, le combattre activement ou simplement le piller (ou piller un pays voisin) semble apporter plus de nourriture sur la table qu'en se mettant avec lui.

La question à laquelle les dirigeants africains auront à répondre est de savoir s'ils prennent au sérieux la question du développement avec une mesure de droits humains et de démocratie maintenant ou s'ils sont – comme c'est le cas en Somalie, au Nigeria et au Bénin – heureux de continuer à gérer des machines de l'état qui ne fonctionnent pas. Selon les enquêtes de FAIR, si rien n'est fait les progrès économiques pourraient se retrouver de plus en plus entre les mains des bandits avec les conséquences que cela implique.

