

a d f
AFRICA DEFENSE FORUM

LES EAUX SOUS SURVEILLANCE

Les forces de
sécurité protègent
l'économie
des océans

PLUS un entretien avec le contre-amiral Peter Kofi Faidoo,
chef d'état-major de la Marine du Ghana

VISITEZ-NOUS EN LIGNE : ADF-MAGAZINE.COM

articles

8 La sécurité d'un océan à l'autre

La piraterie reste problématique mais les pays africains coopèrent.

14 Le pillage des richesses de l'océans

Les chalutiers étrangers épuisent les stocks de poissons africains mais les pays ont des outils pour les combattre.

20 La sécurisation des mers partagées

Le contre-amiral Peter Kofi Faidoo du Ghana considère que la collaboration, la technologie et la formation sont cruciales pour sécuriser le golfe de Guinée.

28 La sécurité selon les Seychelles

Le plus petit pays de l'Afrique définit les normes des mers sécurisées et durables.

34 Tribulations Maritimes

À cause de la complexité de la législation et de la limitation des ressources, il est difficile de traduire les criminels en justice.

40 L'Éthiopie renforce sa flotte aérienne avec un avion-cargo C-130

L'armée de l'air contribue à la mission de maintien de la paix en Somalie.

44 La Somalie fait son retour dans la formation régionale

Les forces armées du pays souhaitent jouer un rôle plus important dans le maintien de la sécurité en Afrique de l'Est.

50 L'approfondissement de la défense maritime

De nombreux enjeux sont à envisager en matière de sécurité en mer, allant de l'environnement jusqu'à l'économie.



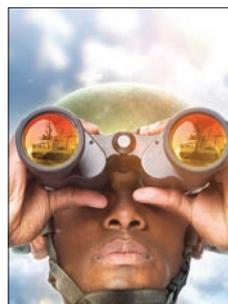
rubriques

- 4 Point de vue
- 5 Perspective africaine
- 6 L'Afrique aujourd'hui
- 26 Battement de cœur de l'Afrique
- 56 Culture et sports
- 58 Point de vue mondial
- 60 Défense et sécurité
- 62 Chemins de l'espoir
- 64 Croissance et progrès
- 66 Image du passé
- 67 Où suis-je ?



Africa Defense Forum
est disponible en ligne.

Veillez nous rendre visite sur le site
adf-magazine.com



EN COUVERTURE :

Cette illustration photographique d'ADF met l'accent sur la nécessité de maintenir la vigilance le long des côtes africaines.

L'Afrique, continent dont la côte s'étend sur 30.500 kilomètres, a une vision de son avenir et de ses succès qui est inextricablement liée à la mer. Grâce à sa richesse en ressources vitales de poisson et d'énergie, l'océan est à même de soutenir le développement et la prospérité sur terre.

Mais la mer pose également de nombreux défis. Bien que le nombre d'incidents ait diminué depuis le maximum atteint il y a une dizaine d'années, la piraterie d'origine somalienne représente toujours une menace dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien. En réalité, le nombre d'incidents est en augmentation régulière depuis 2016.

Dans le golfe de Guinée, les nations de l'Afrique de l'Ouest doivent toujours faire face aux voleurs des mers qui tentent de voler les pétroliers et qui prennent en otage les équipages et les vaisseaux, tout comme leurs homologues d'Afrique de l'Est. Les vaisseaux de pêche internationaux, dont certains battent des pavillons douteux, essayent de vider les eaux des poissons essentiels, détruisant ainsi les économies locales et les écosystèmes délicats sur leur passage.

Les dangers sont clairs, mais les nations africaines et leurs leaders ont pris des mesures pour y faire face. Les pays se sont engagés au partage d'information entre les côtes Est et Ouest et les exercices navals comme Phoenix Express en mer Méditerranée, Obangame Express dans le golfe de Guinée et Cutlass Express dans l'océan Indien ont aidé les marines et la garde côtière à coopérer.

De plus en plus de pays se rendent compte qu'il ne suffit pas simplement d'assurer la sécurité en mer. Les pays doivent également considérer le domaine maritime comme une partie essentielle de l'économie nationale. Dans l'océan Indien, la minuscule nation insulaire des Seychelles a su valoriser la protection de ses eaux cristallines pour rembourser sa dette nationale. Elle a aussi ouvert la voie dans la mise en place des politiques de traçabilité du poisson, exemple qui est à présent repris par d'autres pays.

Le Dialogue maritime panafricain tenu en 2018 a rassemblé des représentants de 26 nations pour considérer l'ensemble des menaces et des défis maritimes et pour échanger les meilleures pratiques et les leçons apprises. La menace s'étend bien au-delà de la piraterie. Les pays doivent aussi être prêts à lutter contre le trafic de drogue, d'armes, de personnes, de contrebande et de pétrole.

Il est anticipé que ce dialogue maritime continuera en 2019. La protection et la maîtrise des vastes étendues marines constituent un énorme défi pour tout pays. Mais l'Afrique a démontré maintes fois que les meilleurs efforts sont ceux entrepris ensemble.

Personnel de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique



Des garçons préparent des lignes de pêche à Yoff, quartier de Dakar (Sénégal), en mars 2018.

REUTERS



Sécurité maritime

Volume 11, 4ème trimestre

L'ÉTAT MAJOR UNIFIÉ DES ÉTATS UNIS POUR L'AFRIQUE

POUR NOUS CONTACTER

U.S. AFRICA COMMAND
 Attn: J3/Africa Defense Forum
 Unit 29951
 APO-AE 09751 U.S.A.
 ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS
 U.S. AFRICA COMMAND
 ATTN: J3/AFRICA DEFENSE
 FORUM
 GEB 3315, ZIMMER 53
 PLIENINGER STRASSE 289
 70567 STUTTGART
 GERMANY

ADF est un magazine militaire professionnel trimestriel publié par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique qui permet au personnel militaire africain de bénéficier d'un cadre international propice aux échanges. Les opinions exprimées dans ce magazine ne reflètent pas nécessairement les principes ou points de vue de cette organisation ni d'aucune autre agence du gouvernement des États-Unis. Certains articles sont écrits par l'équipe d'ADF, tout autre contenu est noté avec la source d'origine. Le Secrétaire à la Défense a déterminé que la publication de ce magazine est nécessaire à la conduite des affaires publiques, conformément aux obligations légales du Département de la Défense.



« Notre mot d'ordre devrait être le développement durable »

Le Dr Dakuku Peterside, président et directeur général de l'Agence nigérienne pour la gestion et la sécurité maritimes (NIMASA),

a prononcé le 21 mai 2018 le discours d'ouverture du premier Sommet et salon national 2018 pour le tourisme et le transport, tenu à Abuja (Nigeria). Ses remarques ont été modifiées pour les adapter à ce format.

Nous faisons des efforts pour combattre la piraterie, le vol en mer et toutes les activités illégales dans notre domaine maritime grâce à la mise en place d'un Commandement de la garde maritime dans le cadre des efforts combinés de la NIMASA, de la Marine nigérienne, de l'Armée de l'air nigérienne, des forces de police nigériennes et du corps nigérien de la sécurité et la défense civile. Nous soutenons le projet de loi anti-piraterie devant l'Assemblée nationale pour fournir un cadre juridique permettant de punir la piraterie ainsi que les autres crimes maritimes. Lorsque la loi sera adoptée, elle assurera que des sanctions adéquates soient infligées contre les contrevenants et découragera les autres. Nous sommes également en conformité à 85 % avec la mise en œuvre du Code international pour la sûreté des navires et des ports, qui assure que les ports et les vaisseaux de notre domaine maritime sont protégés contre toute attaque terroriste.



En ce qui concerne la sécurité maritime, la NIMASA a installé un système de surveillance satellitaire, un système de

radar côtier et un système global de secours et de sécurité maritime. Ces installations électroniques et numériques améliorent nos capacités de reconnaissance sur notre domaine maritime.

L'agence est également sur le point d'acquiescer des plateformes ultra-modernes pour la mise en application des lois sur la sécurité maritime. Notre initiative « Deep Blue Scale Up » est une architecture comportant des équipements technologiques et des processus visant à optimiser la sécurité maritime au Nigéria.

De plus, l'agence développe ses capacités en matière de recherche et de sauvetage avec l'approbation du ministre des Transports et prévoit d'augmenter le nombre de spécialistes de recherche et de sauvetage de 100 à 1.000. Nous travaillons aussi sur la coordination efficace des opérations de recherche et de sauvetage au niveau régional. En outre, l'agence a accueilli avec succès deux réunions du Comité technique sous-régional pour développer un réseau régional remarquable pour la recherche et le sauvetage. Ce réseau régional a augmenté notre niveau de vigilance, améliorant ainsi notre capacité de réponse aux appels de détresse, et conduisant

finalement à une réduction considérable des cas de piraterie dans le golfe de Guinée pour rendre notre environnement maritime plus sûr.

Dans le domaine de la prévention de la pollution marine, la responsabilité principale de l'agence est d'empêcher la contamination des eaux par les navires. L'agence a toutefois pris des mesures supplémentaires pour combattre la pollution marine due au vandalisme des pipelines et au déversement des ordures ménagères dans nos lagunes, ce qui menace aujourd'hui le développement touristique de nos eaux côtières. Récemment, l'agence a créé une garde environnementale de 100 personnes pour lutter contre le déversement des déchets dans



Un pilote de l'Armée de l'air du Nigeria surveille des vaisseaux à bord d'un avion ATR 42-500 de patrouille maritime. AFP/GETTY IMAGES

les lagunes. Des mesures ont aussi été prises en collaboration avec le gouvernement fédéral et la Marine nigérienne pour enrayer le vandalisme des pipelines, qui constitue l'une des principales sources de pollution marine au Nigéria. Les compagnies pétrolières sont maintenant tenues strictement responsables pour toute négligence commise dans le cadre de l'exploration pétrolière provoquant la contamination des eaux.

Pour développer notre industrie du transport et du tourisme, notre mot d'ordre devrait être le développement durable. Cette mission ne peut incomber uniquement au gouvernement, car elle ne peut être réalisée qu'à travers des efforts collaboratifs et le partage des responsabilités entre le gouvernement, les organismes privés et la participation citoyenne. Nous devons sensibiliser les consciences à l'importance des mers et des océans pour la vie et pour l'économie. Nous devons faire savoir à tous que les mers fournissent les poissons que nous mangeons, le pétrole et le gaz qui soutiennent notre économie, et les moyens de transport pour 95 % de notre commerce international. Elles contribuent aussi immensément à notre production d'énergie, au développement de l'industrie du tourisme, aux irrigations agricoles et, le plus important, à la régulation du climat et de la météo, qui assure un environnement attractif pour les touristes.

LE GHANA LUTTE CONTRE LA RÉSISTANCE CHIMIQUE DES VECTEURS DU PALUDISME AVEC UN NOUVEL AÉROSOL

AFP/GETTY IMAGES

AGENCE FRANCE-PRESSE

Bismark Owusu couvre les vêtements et les meubles avec des draps avant de mélanger un insecticide pour moustiques avec de l'eau. Il enfle ensuite sa tenue de protection et installe le pulvérisateur sur son dos avant de pulvériser méthodiquement les murs, les fenêtres et les recoins de la pièce.

La visite de M. Owusu dans la commune de Domeabra, au centre du Ghana, représente l'étape la plus récente dans la lutte du pays contre le paludisme.

Il est motivé par le décès de deux de ses amis à cause de cette maladie. « Pourquoi est-ce que je n'aiderais pas si d'autres meurent ? dit-il. Je suis ici aujourd'hui pour participer à l'éradication de ce paludisme mortel. »

Il y avait 216 millions de cas de paludisme dans 91 pays en 2016, et 445.000 décès, selon l'Organisation mondiale de la santé. Environ 90 % de ces cas et de ces décès ont eu lieu en Afrique subsaharienne.

Au Ghana, à la population de 28 millions, on a recensé 4,8 millions de cas et 599 décès en 2017, une forte baisse par rapport aux 2.200 décès constatés en 2011. Le Ghana est le premier pays du continent à introduire l'utilisation à grande échelle d'un nouvel insecticide contre les moustiques.

L'association sans but lucratif AGALMal travaille dans un laboratoire d'une ancienne mine à Obuasi. Le programme a

été étendu grâce au soutien de l'initiative sanitaire mondiale Unitaid et du partenariat Global Fund.

Le technologue Paul Osei-Bonsu déclare que la résistance est un problème majeur. Si une population de moustiques est pulvérisée et un seul de ceux-ci survit, la résistance est passée aux nouvelles générations. « Si on a recours au même produit, au fil du temps vous verrez que 90 % de la population ne mourront pas », déclare-t-il.

Le directeur du programme, Samuel Asiedu, explique que le nouveau produit chimique, SumiShield 50WG, est sûr et devrait être plus efficace en rotation avec les autres produits.

En 2006, après deux ans de pulvérisations d'intérieur, l'hôpital d'Obuasi a observé une baisse des cas de paludisme de 75 %. En 2018, le programme a visé les foyers de 1,2 million de personnes. « Nous nous attendons à ce que d'autres produits chimiques soient introduits d'ici à la fin de l'année de façon à ce que nous puissions effectuer la rotation des produits chimiques qui empêchera le développement des résistances », déclare M. Asiedu.

Les préposés à la pulvérisation parlent de cette maladie qui peut conduire à de sérieuses complications et au décès si elle n'est pas traitée sous 24 heures. « Si je vais dans une maison entière et que quelqu'un n'en veut pas, je dois expliquer à cette personne l'importance de la pulvérisation parce que le paludisme est mortel », déclare M. Owusu.



LES MOISSONNEURS DE BROUILLARD

transforment la brume marocaine en eau

THOMSON REUTERS FOUNDATION

Lors de son enfance passée sur le mont Boutmezguida au Sud-Est du Maroc, Khadija Ghouate n'avait pas imaginé que le brouillard changerait un jour sa vie. Tous les jours, Mme Ghouate et d'autres femmes parcouraient 5 kilomètres pour aller chercher de l'eau dans des puits ouverts. La surexploitation et la sécheresse avaient contribué à rendre l'accès à l'eau plus difficile.

Pendant, un mathématicien dont la famille est originaire de la région a eu l'idée d'utiliser le brouillard pour faire de l'eau.

Maintenant, le village de Mme Ghouate est relié au plus grand projet de collecte de brouillard au monde. « Il fallait toujours aller aux puits, il fallait y être tout le temps, matin et soir, déclare Mme Ghouate. Mais maintenant, l'eau est arrivée chez nous. J'aime beaucoup le brouillard. »

L'organisation non gouvernementale marocaine Dar Si Hmad a fondé le projet en 2015. Il s'agissait de l'idée originale du mathématicien et homme d'affaires Aïssa Derhem. Ses parents étaient originaires du mont Boutmezguida dont les versants sont couverts de brume 130 jours par an.

Lorsqu'il vivait au Canada dans les années 80, Derhem a pris connaissance de l'un des premiers projets de ce genre au monde, situé au Chili. Des années plus tard, il s'est rendu compte que le site marocain, niché en bordure du Sahara à 35 kilomètres de l'océan Atlantique, offrait des conditions de brouillard parfaites.

Les brumes s'accumulent près des zones côtières là où on retrouve la combinaison d'un courant froid de la mer, d'un modèle de vents anticycloniques et d'un obstacle terrestre. « Lorsque l'eau de mer s'évapore, l'anticyclone... l'empêche de se transformer en pluie, et lorsqu'elle rencontre la montagne, c'est là qu'elle peut être récoltée, explique M. Derhem. Si nous observons la planète, nous voyons cela dans toutes les régions tropicales. »

Les projets de collecte de brouillard se sont propagés dans des pays comme l'Érythrée, les États-Unis, le Ghana, le Guatemala et le Népal. Au Maroc, Dar Si Hmad a construit un système de filets couvrant 870 mètres carrés, environ la taille de 4,5 courts de tennis.

Ces filets sont suspendus entre deux poteaux. Le vent pousse le brouillard à travers les filets, captant les gouttelettes d'eau qui se condensent et retombent dans un conteneur. L'eau est acheminée vers des réservoirs par des tuyaux.

Le projet fournit de l'eau à environ 140 familles dans 14 villages. Une deuxième série de filets est en cours de construction.

Mounir Abbar, responsable du brouillard pour Dar Si Hmad, s'occupe des filets de récolte du brouillard sur le mont Boutmezguida au Maroc.

THOMSON REUTERS FOUNDATION

DES ÂNES AFRICAINS SONT CAPTURÉS ET TUÉS POUR SATISFAIRE À LA DEMANDE CHINOISE

THE ASSOCIATED PRESS

Joseph Kamonjo Kariuki, âgé de 37 ans, est connu dans son village sous le surnom de « Joseph des ânes ». Il pense que trois de ses bêtes ont été victimes d'une combine du marché noir utilisant des peaux d'âne comme ingrédient clé d'une mode chinoise pour ses bénéfices de santé.

Les groupes de défense des droits des animaux déclarent que des agents tentent de satisfaire l'appétit insatiable des Chinois pour une gélatine nommée ejiao (prononcée « e-ji-a-o ») dérivée d'un bouillon de peaux d'âne qui serait bienfaitrice pour la santé.

La diminution des troupeaux d'ânes en Chine a poussé les fournisseurs d'ejiao à chercher à se fournir en Afrique, en Australie et en Amérique du Sud, selon les activistes. Quatorze gouvernements africains ont interdit l'exportation de peaux d'âne selon Donkey Sanctuary, groupe britannique de protection des animaux.

Au Kenya, la population d'ânes a diminué en 9 ans de 1,8 million à 1,2 million. Les 3 abattoirs agréés du Kenya abattent 1.000 ânes par jours pour fournir des peaux à la Chine, déclare Calvin Onyango de Donkey Sanctuary Kenya.

La plupart des peaux d'ânes kényanes finissent dans une ville de l'Est de la Chine nommée Dong'e où se trouve la production de la plupart de l'ejiao du monde. Sur la route menant à Dong'e, des panneaux publicitaires vantent les bénéfices pour la santé de la gélatine.

La demande d'ejiao a provoqué l'augmentation des prix qui sont passés de 78 dollars la peau en 2010 à 405 dollars en 2015 selon l'association Shandong Ejiao. La population d'ânes en Chine est passée de 9,4 millions en 1996 à 5,5 millions en 2015 selon les médias nationaux chinois.

Des abattoirs à ânes construits avec des fonds publics sont apparus au Botswana, en Éthiopie, au Kenya, en Namibie et en Tanzanie. Les exportations de peau au Niger ont triplé. Le Botswana a abattu 3 % de sa population d'ânes en six mois, selon Donkey Sanctuary.

Plus de 2 millions des 44 millions d'ânes du monde sont tués pour leur peau tous les ans, selon Donkey Sanctuary.

Dans l'Ouest du Zimbabwe, les fermiers comme la famille Chingodzwa résistent à la pression du marché pour vendre leurs ânes. « J'aime mes ânes. Ils aident beaucoup et j'y suis attaché », déclare Jeffrey Chingodzwa, âgé de 65 ans. « Je ne les vendrai pas pour qu'ils soient exportés vers des abattoirs chinois. »

Mais son fils Tawanda âgé de 20 ans admet qu'il est tenté par les prix forts.

« Si tu as une voiture et un premier acheteur te dit : "je t'en donne 3.000 dollars", puis un deuxième acheteur te dit : "je t'en donne 6.000 dollars", que ferais-tu, déclare Tawanda Chingodzwa. Moi, c'est certain, je vends. On veut tous de l'argent. »

THE ASSOCIATED PRESS



LA SÉCURITÉ

d'un océan à l'autre

La piraterie reste problématique
mais les pays africains
coopèrent

PERSONNEL D'ADF





Des marins algériens se précipitent sur la Méditerranée pour aborder un vaisseau de la marine tunisienne dans le cadre d'un exercice de Phoenix Express en mai 2018.

SECOND MAÎTRE RYAN U. KLEDZIK/MARINE DES ÉTATS-UNIS



A

Avec un littoral de plus de 30.000 kilomètres, l'avenir du continent africain dépend intimement de la sûreté et la sécurité maritimes.

Depuis le Sénégal jusqu'à l'Angola, les pays s'efforcent de dissuader les pirates et les brigands qui naviguent les eaux du golfe de Guinée dans le but de voler le pétrole et le poisson et d'exiger des rançons. Dans la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'océan Indien jusqu'au canal du Mozambique, les pays et les forces internationales combattent les pirates somaliens qui ont récemment enregistré un certain regain.

38 nations africaines sur 54 (soit 70 %) sont situées en bordure de mer et dépendent de la mer pour les voyages, le commerce et la subsistance.

En bref, la sécurité du domaine maritime est vitale pour la stabilité nationale. Une nation doit être stable pour que son économie se développe, et vice-versa. Le capitaine de corvette Ghislain M. Moussavou de la marine gabonaise a déclaré avant l'exercice Obangame Express 2018 que « si vous avez une zone maritime qui n'est pas sûre et sécurisée, cela affecte négativement la subsistance des communautés locales et peut en fin de compte déstabiliser le pays ».

La piraterie est née avec la navigation, mais ce fléau est depuis près de deux décennies un problème constant affectant la sécurité africaine, d'abord en Afrique de l'Est, puis au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest.

La piraterie dans le golfe de Guinée s'est développée plus tard et a des caractéristiques différentes de la piraterie d'Afrique de l'Est.

Les pirates et les criminels maritimes d'Afrique de l'Ouest cherchaient principalement à détourner (voler) le pétrole des navires citernes. Mais récemment, on a enregistré davantage de kidnappings avec demande de rançon. Selon le Maritime Executive, cela est dû à deux causes : premièrement, du fait de l'augmentation du nombre de patrouilles navales dans le golfe, les voleurs et les pirates n'ont pas toujours le temps d'amener leur vaisseau près des pétroliers pour leur prendre le pétrole. Deuxièmement, la baisse des prix mondiaux du pétrole réduit la rentabilité du détournement. Le kidnapping avec rançon offre potentiellement une bonne rentabilité, plus rapidement et avec moins de risque.

Oceans Beyond Piracy (OBP) signale que le kidnapping avec rançon a continué en 2017, malgré l'augmentation du cours du pétrole. Ce rapport indique un seul incident de détournement de cargaison en 2017, mais les premières données pour 2018 montrent que cette pratique pourrait réapparaître.

Le nombre total d'incidents de piraterie est resté stable dans le golfe de Guinée en 2017, mais le nombre de kidnappings réussis a augmenté, selon OBP. Le nombre d'incidents enregistrés était de 54 en 2015, et il a presque doublé en 2017 pour atteindre 97. Les attaques dans le golfe

de Guinée se concentraient au large des côtes du Nigeria entre l'Est du Ghana et Sao Tomé-et-Principe.

OBP note que, en 2016, les pilleurs ont commencé à attaquer les navires ancrés près des grands ports. Cette tendance a continué en 2017 et 2018. Début 2018, trois navires ancrés près du port de Cotonou, au Bénin, ont été attaqués. Deux navires ont disparu et le troisième a fait l'objet d'une fusillade entre les criminels et le personnel

de la marine du Bénin. OBP note que le port de Cotonou s'est récemment développé, surtout en raison de l'augmentation du commerce maritime et du danger posé par la côte du Nigeria. Cotonou a traité deux fois plus de marchandises en 2017 qu'en 2007. Lorsque le trafic augmente, les navires passent plus de temps à l'ancre en attente d'accostage, ce qui les rend plus vulnérables aux attaques.

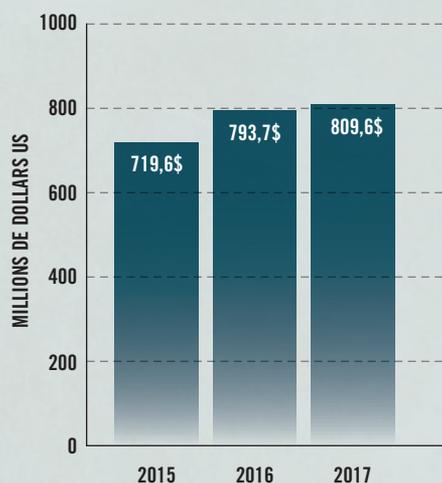
« Ces attaques récentes démontrent que les pirates suivent le trafic commercial et amènent leurs opérations là où ils trouvent des cibles faciles », selon le rapport OBP de la piraterie maritime en 2017 ».

Un membre des services de navires spéciaux ghanéens communique avec son équipe pendant une fouille à bord d'un vaisseau ciblé lors de l'exercice Obangame Express.

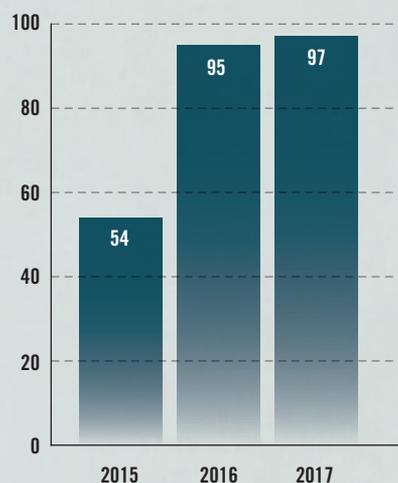
PREMIER MAÎTRE THERON
J. GODBOLD/MARINE DES
ÉTATS-UNIS



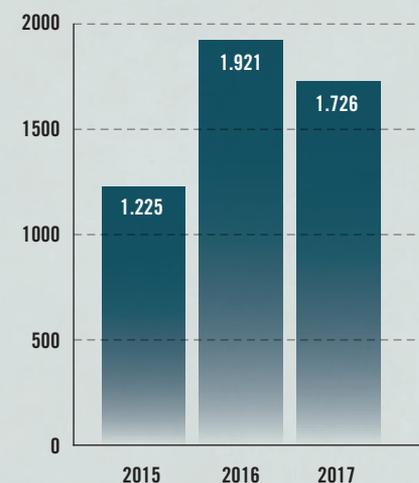
Coût économique de la piraterie (2015 à 2017)



Nombre total d'incidents de piraterie/pillage (2015 à 2017)



Nombre total de marins exposés à la piraterie/au pillage (2015 à 2017)



Bien que la piraterie ne soit pas un phénomène nouveau en Afrique de l'Est, l'origine de la piraterie moderne peut être tracée au large des côtes de la Somalie après l'effondrement du gouvernement national en 1991. Sans aucune marine pour patrouiller le golfe d'Aden, les eaux somaliennes sont devenues vulnérables face aux navires de pêche internationaux qui ont pillé les stocks de poissons et ont été accusés par les habitants locaux de déverser des déchets toxiques dans l'océan.

Un rapport du magazine *Time* en 2009 indique que la piraterie a augmenté en réponse à la pêche au chalut systématique par les navires étrangers, qui ont pêché les maquereaux, les sardines et les thons abondants à une cadence qui « aurait pratiquement vidé les stocks de poissons des océans du monde en 2050 », selon une étude de 2006 publiée dans le journal *Science*. Au moment où la piraterie somalienne se développait, les hors-la-loi pouvaient capturer les navires et obtenir rapidement des rançons car les sociétés de navigation ne voulaient pas attirer l'attention sur leurs pratiques de pêche.

En 2003, l'Asie du Sud-Est, et notamment la zone autour du détroit de Malacca, était toujours le lieu principal de la piraterie maritime. C'est seulement en 2007 que les incidents de piraterie d'Afrique de l'Est ont dépassé ceux d'Asie. Un an plus tard, les incidents de piraterie d'Afrique de l'Est et

de l'Ouest étaient chacun deux fois plus nombreux que ceux de l'Asie du Sud-Est, selon la base de données de piraterie du Centre de La Haye pour les études stratégiques.

Les pirates somaliens attaquaient en général les navires sur des canots pneumatiques ou de plus gros vaisseaux appelés « navires mères ». Les navires étaient abordés et ramenés vers la Somalie où les pirates demandaient des rançons pour les membres d'équipage et les navires.

Après avoir attiré l'attention internationale en 2008, la piraterie somalienne a plafonné en 2010 et 2011, mais le nombre d'attaques a chuté peu après. Trois efforts internationaux de patrouilles maritimes, en plus des efforts de sécurité des sociétés maritimes privées, ont commencé à repousser la piraterie dans la mer Rouge, le golfe d'Aden et ailleurs. Dès 2015, le nombre total

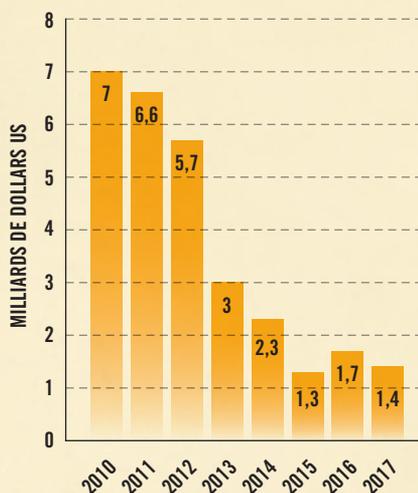
d'incidents avait baissé à 16, comparé au niveau culminant de 239 en 2011.

Toutefois, le nombre d'incidents a augmenté de 69 % à 27 attaques en 2016, puis de 100 % en 2017, soit 54 attaques, selon OBP. La hausse des incidents, qui incluent les attaques manquées, les détournements, les kidnappings et les activités suspectes, est attribuée à un certain nombre de facteurs. D'abord, le conflit qui perdure au Yémen, situé de l'autre côté de la Somalie sur le golfe d'Aden, accroît l'instabilité dans la région. Ensuite, les coalitions navales internationales ont réduit leur présence dans le golfe et dans la mer Rouge. L'OTAN a mis fin à l'opération Ocean Shield en décembre 2016. Les déploiements indépendants, et non pas ceux de la coalition, constituent la présence navale principale de la région et ils ont tous réduit la durée de leurs patrouilles. Enfin, les groupes de pirates continuent à avoir l'intention, la capacité et l'opportunité de lancer des attaques.

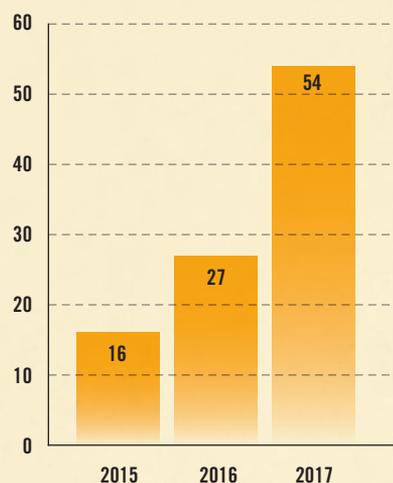
...les hors-la-loi pouvaient capturer les navires et obtenir rapidement des rançons car les sociétés de navigation ne voulaient pas attirer l'attention sur leurs pratiques de pêche.

Source : Oceans Beyond Piracy

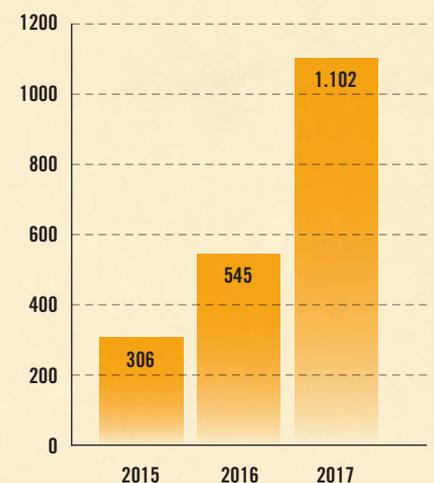
Coût économique de la piraterie somalienne (2010 à 2017)



Nombre total d'incidents de piraterie/pillage (2015 à 2017)



Nombre total de marins exposés à la piraterie/au pillage (2015 à 2017)



Les codes de conduite

Les régions d’Afrique de l’Est et de l’Ouest ont chacune un code de conduite qui établit les normes de coopération entre les pays dans la lutte contre la piraterie et les autres crimes maritimes. Le code de conduite de Djibouti en Afrique de l’Est a été le premier à être adopté en 2009 par l’OMI (Organisation maritime internationale). L’OMI a déclaré à ADF en 2012 que ce code était conçu pour encourager le partage de l’information, la formation régionale, la législation nationale et le développement des capacités.

Après plusieurs années de succès, l’OMI déclare maintenant que le code a été modifié pour inclure les activités maritimes illicites en plus de la piraterie et du vol à main armée, notamment le trafic des armes et des stupéfiants, la traite des êtres humains et des animaux sauvages, le déversement illégal des déchets, la pêche illégale et le vol du pétrole brut. Ceci s’est produit en 2017 lors d’une réunion à Djeddah (Arabie saoudite). Le résultat est l’Amendement de Djeddah de 2017 au Code de conduite de Djibouti.

Les pays d’Afrique de l’Ouest et d’Afrique centrale ont signé en 2013 le Code de conduite de Yaoundé au Cameroun, lequel les engage de façon similaire à coopérer en matière de sécurité maritime en partageant et en signalant les informations, en stoppant les navires soupçonnés d’activité illégale, en arrêtant et en poursuivant les criminels, et en prenant soin des marins victimes d’activité illégale et en les rapatriant.

Les exercices renforcent la coopération

Les pays africains et leurs partenaires internationaux coopèrent dans chaque région côtière pour s’entraîner et promouvoir les buts et les mandats définis dans les

codes de conduite. L’état-major unifié des États-Unis pour l’Afrique parraine trois séries d’exercices régionaux « Express » au large des côtes africaines pour mettre à l’épreuve et renforcer les capacités des nations et organisations partenaires africaines et internationales.

En Afrique de l’Est, les Seychelles accueillent Cutlass Express 2018, qui utilise l’Amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti comme cadre pour conduire des exercices de partage de l’information et autres. Les pays participants sont l’**Afrique du Sud**, l’**Australie**, le **Canada**, les **Comores**, le **Danemark**, **Djibouti**, les **États-Unis**, la **France**, le **Kenya**, **Madagascar**, **l’île Maurice**, le **Mozambique**, la **Nouvelle-Zélande**, les **Pays-Bas**, les **Seychelles**, la **Somalie** et la **Turquie**.

En Afrique de l’Ouest, le Gabon accueille Obangame Express 2018, huitième série d’un exercice naval qui se déroule tout au long des côtes d’Afrique de l’Ouest, et notamment dans la région cruciale du golfe de Guinée. Les pays participent à des exercices d’abordage et de perquisition en mer, et les bases terrestres se concentrent sur les communications et le partage de l’information. Cet exercice est conçu pour aider les pays africains à combattre tous les types de trafic illicite, de migration illégale, de piraterie et de pêche illégale. La série de 2018 inclut des centres maritimes opérationnels dans cinq régions et couvre 2,36 millions de kilomètres carrés.

Les participants sont l’**Allemagne**, l’**Angola**, la **Belgique**, le **Bénin**, le **Bésil**, le **Cameroun**, le **Cap-Vert**, le **Canada**, la **Côte d’Ivoire**, la **République démocratique du Congo**, le **Danemark**, l’**Espagne**, les **États-Unis**, la **France**, le **Gabon**, la **Gambie**, le **Ghana**, la **Guinée**, la **Guinée-Bissau**, le **Liberia**, le **Maroc**, la **Namibie**, le **Nigeria**, les **Pays-Bas**, le **Portugal**, la **République du Congo**, **Sao Tomé-et-Principe**, le **Sénégal**, la **Sierra**

Leone, le **Togo** et la **Turquie**, ainsi que la **Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest** et la **Communauté économique des États de l’Afrique centrale**.

Bien que l’Afrique de l’Est et l’Afrique de l’Ouest soient connues pour la piraterie et le crime maritime, la côte d’Afrique du Nord possède ses propres problèmes maritimes. Phoenix Express 2018 a aidé à améliorer la coopération régionale,

Un membre de la Garde côtière de Madagascar participe à un exercice pendant Cutlass Express 2018 à Victoria (Seychelles).

TROISIÈME MAÎTRE FORD WILLIAMS/
MARINE DES ÉTATS-UNIS



Les régions d’Afrique de l’Est et de l’Ouest ont chacune un code de conduite qui établit les normes de coopération entre les pays dans la lutte contre la piraterie et les autres crimes maritimes.

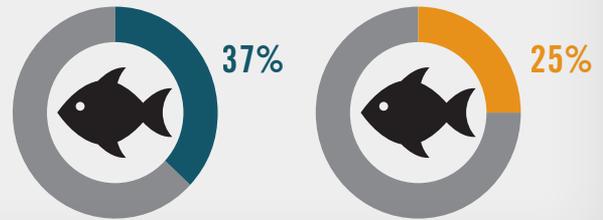
Pêche illégale, non déclarée et non réglementée

Dans le monde, **23,5 milliards** de dollars sont perdus chaque année à cause de la pêche illicite



37 % de tous les poissons pêchés en Afrique de l'Ouest sont pêchés illégalement.

25 % de tous les poissons pêchés en Afrique de l'Est sont pêchés illégalement.



Sources : Frontières de la science maritime, Force opérationnelle d'Afrique de l'Ouest (2016), Pew Research Center (2018), The Citizen (Tanzanie, 2017)

à augmenter la sensibilisation dans le domaine maritime, le partage de l'information et les opérations visant à promouvoir la sûreté et la sécurité dans la mer Méditerranée.

Phoenix Express, qui avait commencé en 2005, était basé dans la baie de Souda (Grèce) mais incluait des opérations dans toute la Méditerranée, notamment dans les eaux territoriales des pays nord-africains. Cet exercice a mis à l'épreuve la capacité des forces européennes, nord-africaines et américaines à répondre à la migration illicite et à combattre la contrebande et le transport des matières illégales.

Les participants sont l'**Algérie**, le Canada, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Grèce, l'Italie, la **Libye**, Malte, le **Maroc**, la **Mauritanie**, les Pays-Bas, la **Tunisie** et la Turquie.

Des histoires à succès

La piraterie et les autres crimes maritimes menacent la vie et la subsistance des personnes et la sécurité des nations. La connexion entre les crimes basés sur la terre et les crimes maritimes est bien connue et toutes les nations africaines ayant un littoral devront continuer à être vigilantes pour renforcer leurs capacités individuelles tout en coopérant entre elles. Pourtant, des progrès sont enregistrés sur le continent.

Le Dr Ian Ralby, professeur associé de droit maritime et de sécurité au Centre africain pour les études stratégiques, déclare que, du fait de l'attention récente suscitée par la piraterie, beaucoup de pays « se sont tournés vers la mer » plus directement pour répondre aux préoccupations maritimes. Cela était évident lors du dialogue maritime panafricain à Victoria (Seychelles), qui s'est concentré sur l'amélioration de la sécurité maritime africaine.

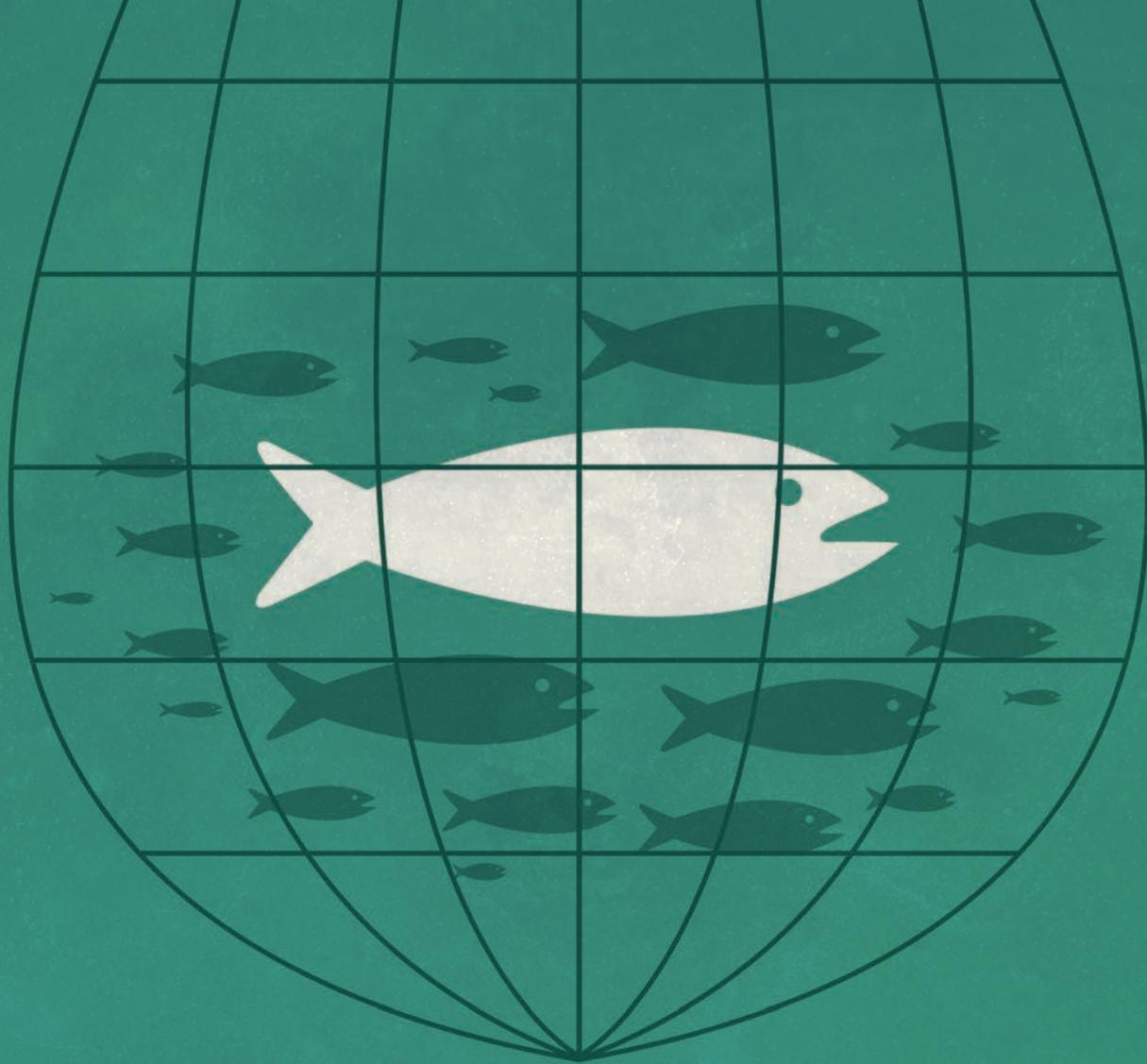
Cet événement d'une semaine a eu lieu en mars 2018 et a accueilli près de 50 personnes provenant de 26 pays et 13 organismes régionaux. Toute une série de sujets ont été débattus, notamment les réponses coopératives aux problèmes maritimes, le développement d'une stratégie maritime, la surveillance technologique, le développement d'une économie des océans et la poursuite des crimes commis en mer.

Les participants ont visité le tribunal de la piraterie des Seychelles et la cour d'appel. Ils sont aussi montés à bord d'un boutre iranien capturé lors d'une affaire de trafic de stupéfiants et l'ont inspecté. Le bateau est maintenant utilisé comme outil de formation. Le sommaire du programme de ce dialogue précise qu'« un exposé sur le quai concernant le boutre et la façon dont les drogues y étaient cachées a aidé les participants à comprendre directement les défis opérationnels menaçant la région. En montant à bord du vaisseau, les participants ont pu se rendre compte de ce qui était nécessaire pour fouiller un tel bateau. »

Le Dr Ralby a déclaré qu'il espérait que le dialogue deviendrait un événement annuel sur le continent. Le prochain aura probablement lieu en février 2019. Un grand nombre d'idées et de points de vue pourraient y être communiqués, et le Dr Ralby a déclaré que des progrès étaient en cours sur tout le continent :

- Malgré leur discorde, le Maroc et l'Algérie coopèrent.
- Les Seychelles, plus petite nation d'Afrique, montrent la voie pour poursuivre les pirates et prendre en charge leur domaine maritime afin d'assurer leur développement économique.
- Le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe peuvent entreprendre avec succès des opérations conjointes en mer pendant toute l'année. Le partage des informations par l'intermédiaire de la Zone D de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, une des cinq zones d'Afrique de l'Ouest, est un modèle pour les autres.
- Le Sénégal a enregistré des succès dans sa lutte contre la pêche illégale.
- La marine du Ghana travaille et partage ses informations avec les pays voisins.
- Sao Tomé-et-Principe s'efforce de dupliquer les politiques de traçabilité du poisson des Seychelles. Ce pays a aussi publié en février 2018 une stratégie maritime intégrée et la Sierra Leone va bientôt faire de même. La Côte d'Ivoire a publié sa stratégie maritime en 2014.

« On peut célébrer quelque chose un peu partout », déclare le Dr Ralby. □



LE PILLAGE

DES RICHESSES DE L'OCÉAN

PERSONNEL D'ADF

*LES CHALUTIERS ÉTRANGERS ÉPUISENT
LES STOCKS DE POISSONS AFRICAINS MAIS LES
PAYS ONT DES OUTILS POUR LES COMBATTRE*

ILLUSTRATION D'ADF

Pour l'Oleg Naydenov, chalutier russe, la haute mer au large des côtes d'Afrique de l'Ouest fournissait jadis un buffet à volonté.

Ce navire de 120 mètres tout rouillé et son équipage de 82 marins pouvaient pêcher et traiter 18.000 tonnes de poissons par an. Ils prêtaient peu d'attention à la loi des zones où ils naviguaient et ils travaillaient sans permis.

Cela change en 2012 lorsque le Sénégal renforce sa législation, améliore l'application des lois et augmente l'amende maximale infligée aux navires surpris dans une activité de pêche illégale. Fin 2013, les forces françaises conduisant une surveillance aérienne avertissent la marine sénégalaise. Elles lui disent que l'Oleg pêche dans les eaux du Sénégal près de la frontière maritime avec la Guinée-Bissau.

Des commandos de la marine sénégalaise abordent le navire et l'escorte au port de Dakar en arrêtant tout le personnel de bord. Ils découvrent 1.000 tonnes de poissons dans la soute et déclarent que l'Oleg est un récidiviste. Le Sénégal impose une amende de 727.000 dollars, égale à l'époque au double de l'amende la plus élevée possible.

« Aujourd'hui, ils comprennent le message », déclare le ministre sénégalais de la Pêche Haïdar El Ali à la station radio RFI. « Nous n'allons pas permettre aux bateaux pirates de venir ici. Je dis "pirate" parce que c'est pire que le trafic de stupéfiants. Ce sont des gens qui pillent nos ressources et transforment nos poissons,

dont dépend notre sécurité alimentaire, en farine pour nourrir leurs porcs. Non, ça ne peut pas se produire. »

Les officiels estiment que la pêche illégale coûte au Sénégal 272 millions de dollars par an. Les plus affectés sont les petits pêcheurs qui utilisent des canoës et qui vivent de la mer depuis des générations. Un navire comme l'Oleg peut pêcher autant de poissons en une semaine qu'un bateau artisanal en un an.

« Nous sommes toujours perdants parce que nos ressources ont diminué énormément et les étrangers viennent prendre une portion de ce qui nous reste », déclare Amadou Wade, coordinateur pour la Fédération nationale des groupes d'intérêt économique de l'industrie de la pêche au Sénégal. « Attraper le poisson est de plus en plus difficile et nos revenus en souffrent. »

Le Sénégal n'est pas le seul à lutter contre le fléau de la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (IUU). Environ 40 % du poisson pêché au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest est attrapé illégalement. Ce vol coûte à la région 2,3 milliards de dollars par an et bénéficie principalement les entreprises de l'Europe de l'Est, de la Russie et de l'Asie.

COMMENT ÉVITER LA DÉTECTION

Mettre fin à la pêche illégale est plus facile à dire qu'à faire. Les équipages de pêche criminels recherchent les points faibles dans la mise en application de la loi. Pour éviter la détection, les commandants sans scrupules deviennent « invisibles » et éteignent le transpondeur



Deux chalutiers chinois sont amarrés au quai dans le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) après avoir été saisis par les autorités ivoiriennes, qui ont accusé leur équipage de pratiquer la pêche illégale. AFP/GETTY IMAGES



L'équipage du chalutier russe Oleg Naydenov a été accusé de pêcher illégalement dans les eaux sénégalaises et le navire est maintenant amarré à un quai de Dakar (Sénégal).

AFP/GETTY IMAGES

de leur navire, appelé système d'identification automatique (SIA), pour qu'il ne puisse pas être suivi électroniquement.

Le groupe environnemental à but non lucratif Oceana a examiné 20 millions de cas où des navires avaient éteint leur SIA et a découvert de nombreux cas dans les zones maritimes protégées où la pêche est illégale ou fortement réglementée. Le groupe a conduit l'investigation d'un navire qui avait arrêté son SIA 21 fois pendant 19 mois passés près des eaux de la Gambie. Résultat : 8.000 heures pendant lesquelles les activités du navire ne pouvaient pas être surveillées.

« Ils éteignent ce système dans des endroits du monde qui suscitent des soupçons ou justifient une investigation plus poussée, par exemple dans les zones maritimes protégées où la pêche commerciale est interdite ou dans les eaux [des pays] en voie de développement qui peuvent ne pas avoir les ressources nécessaires pour surveiller efficacement leurs eaux », a déclaré Lacey Malarky d'Oceana au magazine *Wired*. « Cela indique qu'ils essaient d'éviter la détection et de cacher quelque chose. »

Ces pêcheurs ont d'autres astuces pour échapper à la police. Certains utilisent ce qu'on appelle un « pavillon de complaisance ». Ce sont des pavillons offerts contre paiement par des pays qui ne vérifient pas les antécédents du navire ou de son équipage. Les navires qui sont enregistrés dans les pays effectuant peu de surveillance évitent d'être tracés ou étroitement réglementés.

Le transbordement est une autre pratique courante : le poisson est transféré en mer entre un navire de pêche et un cargo frigorifique, appelé parfois « reefer » en anglais. Ces navires traitent et congèlent le poisson à moins 28 degrés Celsius, et ils naviguent de port en port en déchargeant le poisson et en dissimulant son origine. Une étude mondiale sur le transbordement conduite par Oceana a révélé que les eaux au large des côtes de la Guinée-Bissau sont un lieu particulièrement prisé.

D'autres poissons font simplement l'objet d'une omission dans les déclarations aux autorités. Cela se produit lorsque les pêcheurs dissimulent le poids du poisson ou le type de poisson pour contourner la loi. Une étude

conduite par Greenpeace a révélé que les navires chinois pêchent 60 % de poissons de plus qu'ils ne déclarent aux autorités. Et le problème empire. La flotte chinoise de navires de pêche augmente rapidement et a atteint 2.600 vaisseaux en 2016.

« Le gouvernement chinois vole en fait le poisson des filets des pauvres pêcheurs d'Afrique pour le mettre sur la table des Chinois », écrit *The New York Times* dans un éditorial. « En outre, beaucoup de navires chinois n'hésitent pas à violer la loi pour satisfaire à la demande croissante. »

Les experts pensent que le temps est venu pour les pays africains de renforcer la mise en application des lois, sinon ils risquent la destruction irréparable de leur écosystème océanique.

Dans un article publié par le Centre africain pour les études stratégiques, André Standing, conseiller de la Coalition pour des accords de pêche équitables, écrit que dix fois plus de poissons sont pêchés dans les eaux africaines aujourd'hui, comparé aux années 1960. Cette surexploitation décime des écosystèmes qui étaient jadis riches. « Les pays africains doivent améliorer considérablement leurs capacités de surveillance et poursuivre la pêche illégale dans les eaux africaines, écrit M. Standing. La faible prise de responsabilité du secteur africain de la pêche permet une exploitation continue et insoutenable de cette ressource. »

LA TECHNOLOGIE

Bien que les chalutiers de la pêche illégale profitent des pays dont les ressources navales et les outils d'application de la loi sont limités, il existe un moyen de lutte. Les données permettent aux pays d'acquérir un avantage dans la surveillance, le contrôle et la vigilance.

La disponibilité très répandue de l'imagerie satellitaire et l'exigence selon laquelle les navires de plus de 300 tonnes utilisent un SIA donnent aux observateurs une énorme quantité d'information sur les activités des navires. Grâce à l'analyse de ces données, les forces de sécurité peuvent déployer des ressources là où elles seront le plus utiles.

Par exemple, une forte densité d'impulsions de signal SIA dans une zone pourrait indiquer qu'un navire ralentit et effectue un transbordement pour dissimuler sa pêche. Un navire qui éteint son SIA peut signifier une tentative de masquer ses activités. Les responsables peuvent aussi examiner la durée des voyages d'un navire et les zones où il a pêché et les comparer à la pêche déclarée pour identifier les omissions.

FishSpektrum est un outil qui repère 1,7 million de navires provenant de 185 pays. Sa base de données contient plus de 100 informations sur chaque bateau, notamment les anciens et actuels propriétaires, pavillons, opérateurs, assureurs, photos et adresses des personnes associées au bateau. Les responsables peuvent aussi estimer l'ampleur de



COMMENT LES CHALUTIERS ÉVITENT LA DÉTECTION ET PÊCHENT ILLÉGALEMENT

ILS FALSIFIENT LA DOCUMENTATION

Les navires qui pêchent illégalement soumettent des documents falsifiés aux responsables de la sécurité maritime ou aux autorités portuaires lorsqu'ils se mettent à quai pour décharger le poisson. Cette documentation falsifiée provient souvent d'un état qui a de faibles capacités d'application des lois.

ILS ÉTEIGNENT LE SIA

Les navires de plus de 300 tonnes doivent avoir un système d'identification automatique (SIA) pour pouvoir être électroniquement suivis. Les opérateurs illégaux arrêtent ce système pour se soustraire aux autorités.

ILS FONT DES TRANSBORDEMENTS

Ce sont les transferts de cargo d'un navire à l'autre, souvent en pleine mer. Ces transferts rendent plus difficile de déterminer la provenance de la pêche.

ILS PRATIQUENT LE CHALUTAGE DE FOND

Aussi appelé « dragage », il consiste à traîner un filet le long des fonds marins. Cette pratique endommage les écosystèmes océaniques et capture de nombreuses espèces qui ne seront pas consommées. Elle est illégale dans de nombreuses régions.

ILS FONT DES DÉCLARATIONS ERRONÉES

Certains opérateurs de pêche criminels déclarent un poids inférieur à celui de leur pêche pour tromper les autorités, contourner les règles sur les limites et éviter de payer les taxes. Une pratique similaire consiste à identifier de façon erronée les espèces dans le but d'excéder les limites pour les poissons profitables.

ILS BATTENT DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Certains navires achètent le droit de battre le pavillon d'un pays avec lequel ils n'ont pas de lien. Cela peut se faire pour éviter que le navire soit surveillé et pour dissimuler les antécédents du navire et de l'équipage.

CE QUE PEUVENT FAIRE LES ÉTATS POUR RIPOSTER



ILS PARTAGENT LES INFORMATIONS

Les partenariats au sein desquels les informations en temps réel sont partagées entre les états réduisent les fraudes et aident les autorités de pêche à identifier les malfaiteurs.



ILS UTILISENT LA TECHNOLOGIE

De nombreux systèmes ont été développés pour permettre aux pays de contrôler la pêche dans leurs eaux territoriales. FishSpektrum est un système qui possède une base de données assurant le suivi de 1,7 million de navires provenant de 185 pays, avec plus de 100 données sur chaque navire.



ILS TRAVAILLENT AVEC L'INDUSTRIE DES POISSONS ET FRUITS DE MER

Les acheteurs honorables comprennent que la durabilité à long terme de leur industrie dépend d'écosystèmes océaniques robustes. Les chefs industriels ne veulent pas que des produits obtenus illégalement pénètrent sur le marché. En travaillant avec les acheteurs pour aider à identifier les produits illégaux et certifier leurs produits, les malfaiteurs sont éliminés.



ILS EXIGENT UN NUMÉRO D'IDENTITÉ UNIQUE

Tous les navires de plus de 12 mètres devraient posséder un numéro d'identité unique provenant d'un système mondial pour les empêcher de changer de nom, de pavillon ou autre identifiant afin d'éviter la surveillance.



ILS CIBLENT LES POINTS SENSIBLES

Bien que les états soient responsables pour de vastes étendues marines, il est possible de concentrer la mise en application des lois en examinant les lieux sujets au plus grand nombre d'activités de pêche illicites. Parmi les indices de comportement illégal, on compte les mouvements anormaux des navires, les SIA désactivés, les navires arrêtés l'un à côté de l'autre, ou un temps de voyage qui ne correspond pas à la pêche déclarée.



la pêche en déterminant l'équipement utilisé et la taille du navire.

C'est un outil utile mais il doit être utilisé en compagnie d'autres. Bien que FishSpektrum ne fournisse pas de données en temps réel, un autre outil appelé OceanMind le fait.

Dans une étude conduite par l'Institut de développement d'outre-mer, les auteurs avancent que ces efforts privés de collecte des données jouent un rôle qui devrait être assumé par les organismes internationaux. Le monde nécessite une base de données centrale de navires de pêche IUU connus ou soupçonnés, et un système universel d'identification des navires.

« En fin de compte, les solutions de données massives n'adresseront pas à elles seules la surexploitation et ne mettront pas fin à la pêche IUU, écrivent les auteurs du rapport. Une plus grande volonté politique, une meilleure gouvernance et des mesures actives, des efforts de lutte contre la corruption, des mesures améliorées dans les ports et une meilleure coordination internationale sont tous nécessaires pour traiter ces crimes. »

LA COOPÉRATION

La mise en application des lois dépend du pays régional le plus faible. Si un pays n'est pas capable de surveiller et de protéger sa zone économique exclusive, toute la région en subit les conséquences.

En Afrique de l'Est par exemple, les responsables ont découvert que des navires de pêche falsifiaient les permis de certains pays où



l'application des lois est faible et déchargeaient le poisson volé dans d'autres pays. La pêche illégale était devenue impossible à suivre ou à arrêter sur une immense région de 5 millions de kilomètres carrés.

En réponse à cela, huit pays ont créé une coalition appelée Fish-i Africa. Elle est axée sur une plate-forme en ligne qui permet aux responsables de la police de pêche de coopérer et de partager des informations en temps réel sur les navires actifs dans leurs eaux territoriales. Le système Fish-i permet aux pays de partager des données d'identification et des données historiques sur les navires, alors qu'auparavant de telles demandes devaient passer par les bureaux étrangers et étaient traitées lentement. Fish-i offre aussi un soutien aux investigations, des opinions juridiques et des conseils opérationnels à ses membres.

« Cela envoie à tous les opérateurs de ces navires un message explicite : les pays de la région se sont mis à coopérer et ils travaillent ensemble pour lutter contre la pêche IUU », déclare Roy Clarisse, directeur général adjoint de l'autorité de pêche des Seychelles. « Il n'existe plus désormais de port de complaisance où un navire peut se rendre et décharger son poisson. Le réseau facilite le partage de ces informations entre tous ses membres. »

La force de ce partenariat a été démontrée à Mombasa (Kenya), où un navire appelé le Greko 1 est venu décharger son poisson,

comme il le faisait depuis des années. Bien que le navire ait prétendu détenir un permis de pêche somalien, les autorités de pêche kényanes ont utilisé Fish-i pour contacter leurs homologues somaliens et ont découvert que le permis était falsifié. En outre, l'équipe technique de Fish-i a inspecté le navire et découvert qu'il utilisait un équipement illégal. Après l'avoir photographié, elle a découvert qu'il s'agissait d'un vaisseau renfloué qui avait été précédemment mis au rebut mais qui avait été remis en service illégalement.

Parmi d'autres succès, on compte l'interception aux Seychelles d'un navire qui avait pêché illégalement des poissons d'une valeur de 2,5 millions de dollars au Liberia et qui avait essayé de soumettre un permis falsifié. En montrant le permis aux responsables du Liberia, les Seychelles ont stoppé ce pillage intracontinental.

Fish-i « est la méthode la plus économique mais la plus efficace que j'aie jamais vue », déclare Geoffrey Nanyaro, président de l'organisme à but non lucratif Stop Illegal Fishing. « Vous savez exactement où se trouve l'opérateur illégal et vous connaissez ses prochains mouvements. Avant, nous cherchions sans savoir où nous allions avec nos faibles ressources. Bien des fois, des millions de dollars étaient gaspillés sans aucun résultat. Maintenant, nous obtenons des résultats presque gratuitement. » □

Poissons en décomposition à Guet Ndar (Sénégal). L'industrie de la pêche sénégalaise a souffert de la surexploitation par les chalutiers étrangers.

EPA

Des étudiants de Dakar (Sénégal) s'unissent en forme de poisson pour attirer l'attention sur les problèmes du secteur de la pêche.

AFP/GETTY IMAGES

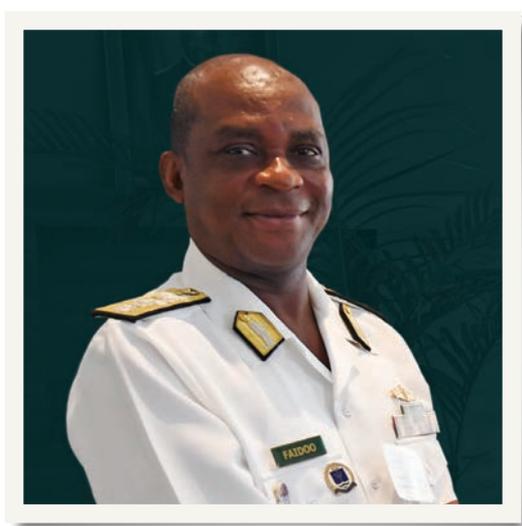
LA SÉCURISATION DES MERS PARTAGÉES



Des marins américains et des membres des forces maritimes ghanéennes s'approchent d'un navire de pêche pendant une intervention de vérification des documents dans le cadre d'une opération maritime combinée USA/Ghana. MARINE DES ÉTATS-UNIS

LE CONTRE- AMIRAL PETER KOFI FAIDOO DU GHANA

considère que la collaboration, la technologie et la formation sont cruciales pour sécuriser le golfe de Guinée



Le contre-amiral Faidoo est le chef d'état-major de la Marine. Avant cette nomination obtenue en 2016, il avait occupé de nombreux postes, notamment ceux de directeur des Opérations navales et coordinateur de la Sécurité maritime nationale. En 2012, il est nommé directeur général de la formation au quartier général et en 2015 il devient officier général au commandement du Western Naval Command. En 1998, en tant que commandant du GNS Sebo, il a participé à la force navale opérationnelle du comité de surveillance de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et son vaisseau a contribué à arrêter l'invasion du port de Freetown en Sierra Leone par des rebelles. Ses actions ont été récompensées par une médaille pour le leadership et par la nationalité honoraire sierra-léonaise. Il s'adresse à ADF à Accra. Cet entretien a été modifié pour l'adapter à ce format.

ADF : La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche IUU) constitue un problème majeur pour l'Afrique de l'Ouest. Selon une étude, environ 40 % du poisson attrapé dans les eaux de l'Afrique de l'Ouest le sont illégalement. Que fait le Ghana pour faire face à ce problème ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : Le secteur de la pêche et ses ressources constituent depuis longtemps l'un des piliers de l'économie nationale. Celui-ci génère plus d'un milliard de dollars en revenus par an et représente 4,5 % au moins du produit intérieur brut. On estime que ce secteur permet à 2,4 millions de personnes de subvenir à leurs besoins. Les cas de pêche IUU sont très nombreux en mer, non seulement ici mais partout dans le golfe de Guinée. C'est le cas depuis très longtemps. Le Ghana a adhéré à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, donc nous revendiquons une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins. Ainsi, au Ghana par exemple, nous avons plus de 64.000 milles marins carrés ce qui représente une zone énorme par rapport à la superficie territoriale du pays. Nous sommes plus

ou moins un pays du tiers monde. Nous ne possédons pas suffisamment de patrimoine et de ressources pour patrouiller la zone entière et installer des vaisseaux plateformes en mer. Néanmoins, au Ghana nous nous débrouillons mieux que certains de nos voisins car nous avons de meilleures ressources. Il n'en reste pas moins que certains secteurs des mers ne sont pas patrouillés régulièrement. Il faut reconnaître que la région perd environ 2,3 milliards de dollars par an à cause de la pêche IUU.

Nous coopérons avec les autres agences sous forme d'une unité de criminalité de la pêche (FEU). Celle-ci comprend du personnel issu de la Marine du Ghana, de la police maritime du Ghana, de la commission des pêches et du bureau du procureur général. La FEU mène des patrouilles en mer et sur terre afin de faire appliquer les lois et la réglementation sur la pêche. Les responsabilités de la FEU comprennent la mise en vigueur d'une période d'interdiction de pêche, le suivi de la réglementation, le développement des capacités et des ressources humaines nécessaires au programme d'observation à bord de tous les navires industriels enregistrés au Ghana.

ADF : Comment la technologie vous aide-t-elle à lutter contre la pêche illicite ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : Il s'agit d'un domaine où nous avons fait énormément de progrès. On ne peut pas insister suffisamment sur l'importance de la technologie pour lutter contre la pêche illégale. Tous les navires de pêche industrielle enregistrés au Ghana doivent avoir à bord un système de surveillance du vaisseau de même qu'un transpondeur pour le système d'identification automatique (SIA). Ceci permet de suivre et de surveiller le vaisseau continuellement à partir du Centre de vigilance, contrôle et surveillance des Centres d'opérations maritimes de la marine partout dans le pays. En outre, tous les thoniers sont également équipés d'un système électronique de surveillance. Ce système vidéo enregistre les activités de pêche à bord. La vidéo peut ensuite être téléchargée et visionnée. Les technologies permettent d'aller loin pour assurer que les vaisseaux et leur commandant se conforment à des pratiques de pêche responsables.

Nous travaillons également en partenariat avec les États-Unis et l'AFRICOM (état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique). Ils nous ont fourni les équipements pour observer la mer à partir de notre centre d'opérations maritimes. Nous avons accompli cela par le biais d'équipements tels que la surveillance TIMEZERO ou SIA de façon à observer ce qui se passe dans nos eaux et, lorsque c'est nécessaire, intervenir sur place pour engager des poursuites en cas de pêche illégale.

ADF : En quoi consistent les partenariats avec les autres pays du golfe de Guinée et d'ailleurs pour le partage des renseignements sur les vaisseaux pêchant illégalement dans vos eaux ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : À nouveau, je tiens à remercier le gouvernement des États-Unis pour son action par le biais de la marine des États-Unis. Au Ghana, nous maintenons d'excellentes relations avec les pays du golfe de Guinée, en particulier la Côte d'Ivoire à l'Ouest et le Togo à l'Est. Les exercices conjoints tels que Obangame Express nous permettent d'améliorer notre interopérabilité et de créer des relations de confiance entre nous. Il faut dire que même lorsque nous étions en plein litige maritime avec la Côte d'Ivoire, nous avons continué à leur fournir des vaisseaux comme cibles dans le cadre d'Obangame et nos centres d'opérations maritimes sont en contact permanent. Ils sont en mesure de coordonner les questions de sécurité maritime transfrontalière. En effet, la semaine dernière un navire a quitté le mouillage au Togo sans payer les redevances et s'est dirigé vers les eaux du Ghana. Les autorités du Togo nous ont immédiatement alerté et nous avons envoyé aussitôt un navire pour les aborder. Le vaisseau a été retenu au Ghana jusqu'à acquittement de ses obligations envers les autorités togolaises. Avec le Nigeria nous avons une relation spéciale en ce qui concerne les échanges institutionnels de formation. Pendant deux ans de suite, j'ai participé

personnellement à des colloques maritimes régionaux au Nigeria et nous avons aussi envoyé des navires pour participer aux exercices maritimes internationaux. Donc, nous coopérons avec nos voisins, nous essayons de partager les ressources, puisque de nombreux vaisseaux ne sont pas équipés de mesures de contrôle et la présence en mer n'est pas forcément assurée en permanence.

ADF : Au début 2018, cinq attaques menées par des pirates ont été enregistrées dans les eaux du Ghana. C'est inhabituel au sein d'une zone généralement sûre et certains vaisseaux de l'industrie du thon ont temporairement suspendu leurs opérations pour des raisons sécuritaires. Une de ces attaques concernait le navire de pêche Marine 711 qui a été détourné avec 5 personnes prises en otage. Qu'est-ce qui a été fait depuis pour faire face à la piraterie ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : La piraterie est peu répandue au Ghana et c'est le cas depuis longtemps. Comme je l'ai dit, nous assurons une surveillance très rigoureuse de nos eaux. Néanmoins, les incidents relevés au Ghana au début de l'année sont extrêmement regrettables. Concernant la prise du Marine 711, la Marine du Ghana a fait de son mieux avec tous les moyens nécessaires dès qu'elle a été informée du détournement. Un vaisseau est parti en mer immédiatement. Cependant, l'étendue de notre mer alliée aux ressources limitées dont dispose la Marine rendent les choses très difficiles. Une des leçons concerne la nécessité de fournir et de partager les renseignements en temps opportun. Les informations du détournement sont parvenues à la Marine alors que le vaisseau capturé se trouvait très près de la frontière togolaise. Lorsque la Marine arriva à cet endroit, le vaisseau se trouvait déjà dans les eaux togolaises. Il est donc nécessaire de signaler les incidents aussi rapidement que possible afin d'assurer une réponse rapide. Le partage des renseignements est aussi très important pour prévenir les crimes en mer. Les vaisseaux de pêche ont été sensibilisés au besoin de signaler tout navire suspect et toute activité illégale à la Marine. La Marine a également intensifié les patrouilles en mer et au mouillage. Nous organisons régulièrement des réunions avec les parties prenantes afin de partager les idées sur la façon d'assurer au mieux la sécurité et la sûreté de nos eaux. Dans cette perspective, les opérateurs et les équipages de vaisseaux ont aussi été sensibilisés à la vigilance lors des mouillages et en mer. Notre Marine a déjà formé des forces spéciales pour faire face aux incidents de piraterie et continue à le faire.

ADF : Quelle est votre appréciation de la situation sécuritaire dans les eaux ghanéennes côtières aujourd'hui ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : La situation sécuritaire est excellente. Nous avons les moyens électroniques pour surveiller nos eaux jusqu'aux limites de la ZEE et nous avons, heureusement, suffisamment de ressources outre l'aide fournie par les aéronefs de patrouille maritime de

« CES COLLABORATIONS NOUS ONT PERMIS DE PARTAGER LES RENSEIGNEMENTS DE FAÇON À CE QUE LES BANDITS SACHENT QU’ILS NE PEUVENT PAS S’ÉCHAPPER DES EAUX D’UN PAYS POUR REJOINDRE CELLES D’UN AUTRE. »

— CONTRE-AMIRAL PETER KOFI FAIDOO



Un membre de la police maritime du Ghana s’approche d’un vaisseau soupçonné de pêche illicite.

MARINE DES ÉTATS-UNIS



Un membre du service des navires spéciaux du Ghana prend part à une perquisition à bord d'un vaisseau cible pendant l'exercice Obangame Express.

PREMIER MAÎTRE THERON J. GOBOLD/MARINE DES ÉTATS-UNIS

l'Armée de l'air pour savoir exactement ce qui se passe dans nos eaux à tout moment. Et, lorsque cela est nécessaire, nous sortons en mer et nous avons arrêté plusieurs vaisseaux pratiquant la pêche illégale, le chalutage, le vol et autre.

ADF : Vous avez lancé un appel pour une nouvelle formation de la Marine du Ghana pour faire face aux nouvelles menaces maritimes. Quel type de formation souhaitez-vous introduire ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : Au Ghana, nous travaillons en étroite collaboration avec les autres agences pour sécuriser le domaine maritime. En particulier, nous collaborons très étroitement avec l'autorité maritime du Ghana, dont le mandat consiste à coordonner les questions de sécurité et de sûreté en mer. Celle-ci est d'un grand soutien logistique, ce qui a amélioré nos capacités. À l'avenir nous devons achever et adopter notre stratégie nationale pour la sécurité maritime, ce qui va permettre de définir clairement les responsabilités de chaque agence et fournir des mécanismes de coordination. Bien des fois lorsqu'on est en présence d'activités illégales en mer, on cherche à se rendre sur place et aborder le vaisseau. Parfois il est nécessaire d'effectuer un abordage fermé ou autrement dit un « abordage non conforme ». Par conséquent, nous avons développé des escadrons de navires spéciaux qui sont formés et équipés pour gérer les menaces asymétriques et les questions de maintien de l'ordre. Ces forces spéciales sont à même de mener aussi

bien des opérations de haute intensité que des activités banales liées au maintien de l'ordre. Elles sont également formées pour travailler avec leurs homologues civils.

ADF : Est-ce qu'une partie de cette formation couvre le besoin pour les marins de connaître le droit maritime ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : C'est un domaine qui nous pose toujours des problèmes, car la Marine n'est pas équipée pour engager des poursuites. Au Ghana, lorsque nous avons arrêté quelqu'un, nous devons remettre cette personne aux parquets. Nous n'avons pas suffisamment de connaissances juridiques pour engager les poursuites. Lorsque nous partons en patrouille de pêche, nous y allons avec des officiers du ministère de la Pêche pour vérifier les infractions et rassembler les preuves documentaires. Ensuite nous les remettons au procureur général lorsque nous arrivons à terre pour qu'ils soient poursuivis. Donc, oui, nous avons besoin d'assurer une formation juridique, notamment pour comprendre la nature de l'infraction et, de façon plus importante, pour pouvoir engager des poursuites et montrer l'exemple pour décourager les autres.

ADF : Vous avez également demandé plus de collaboration entre la Marine et les autres agences du gouvernement. Comment pensez-vous atteindre cet objectif ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : Notre collaboration se passe très bien. Nous sommes tous des parties prenantes dans



Des marins ghanéens participent à l'inauguration du complexe du quartier général de la Marine à Camp Burma.
GOUVERNEMENT DU GHANA

cette entreprise ; nous avons des défis à relever en termes de ressources et nous sommes souvent obligés de faire appel à l'autorité maritime et aux autorités portuaires du Ghana pour obtenir leur aide, parfois avec du carburant pour partir en mer et parfois avec des équipements. Le ministère de la Pêche du Ghana, par exemple, a fait l'acquisition de deux vaisseaux patrouilleurs pour nous, lesquels sont gérés par la marine. Actuellement, la Ghana National Petroleum Co. est en cours de négociations avec certaines compagnies pétrolières pour que celles-ci nous aident à obtenir plus de vaisseaux patrouilleurs pour la protection de notre industrie du pétrole. Donc, oui, nous collaborons avec de nombreuses agences et cela nous aide considérablement à assurer la sécurité sur nos mers.

ADF : Comment décririez-vous les partenariats actuels de sécurité entre le Ghana et les autres pays de la région ?

CONTRE-AMIRAL FAIDOO : Avec ces exercices maritimes, cela nous aide à mener des opérations conjointes et combinées. Le golfe de Guinée est constitué de pays francophones et anglophones. Jusqu'à récemment, lorsque ces exercices commençaient, généralement sous l'égide des États-Unis, nous n'avions pas tant collaboré entre nous. Cependant, avec le soutien de la Marine des États-Unis et de l'AFRICOM, nous obtenons beaucoup de collaboration. Cela nous a beaucoup aidé, en permettant aux pays francophones et anglophones de travailler ensemble. Cela a réduit la méfiance et la

rivalité. Maintenant, nous travaillons tous ensemble en tant que force conjointe. Il existe des domaines qui sont un peu difficiles. Nous avons différentes doctrines. Le Ghana et le Nigeria utilisent une doctrine britannique et américaine, alors que les pays francophones ont une approche basée sur le système français. Nous travaillons activement pour résoudre ce problème. Mais ces collaborations nous ont permis de partager les renseignements de façon à ce que les bandits sachent qu'ils ne peuvent pas s'échapper des eaux d'un pays pour rejoindre celles d'un autre. Par exemple, si un vaisseau commet un crime au Togo puis s'enfuit vers les eaux du Ghana, les autorités togolaises vont nous informer et nous irons les aborder pour les remettre au Togo. Nous avons un accord tacite en cas de poursuite transfrontalière. Si nous poursuivons un criminel qui atteint les eaux du Togo, nous informons simplement les autorités du pays et nous pouvons à notre tour naviguer dans leurs eaux et effectuer l'arrestation. Cela s'est avéré très utile. Au Ghana, les officiels du gouvernement ainsi que la population en général sont conscients de l'importance de maintenir une marine puissante pour surveiller nos ressources de pêche, prévenir le crime en mer et maintenir généralement des voies maritimes de communication ouvertes pour le commerce. Je pense que le golfe de Guinée ne mérite pas la réputation de zone dangereuse. Nous faisons des efforts considérables pour que le secteur soit sûr tant pour les équipages que pour les passagers des vaisseaux. □

LES PROFESSIONNELS DE LA SANTÉ COMPTENT SUR LEUR EXPÉRIENCE ET LE VACCIN POUR COMBATTRE L'EBOLA

PERSONNEL D'ADF | PHOTOS PAR REUTERS

Lorsque le virus de l'Ebola est apparu en Guinée, au Liberia et en Sierra Leone en 2013 et 2014, l'Afrique de l'Ouest et le reste du monde ont été pris au dépourvu. Plus de 11.300 personnes sont mortes du fait de l'épidémie, qui s'est propagée dans les zones urbaines et a surgi dans d'autres pays, notamment le Mali, le Nigeria et le Sénégal.

Même lorsque la crise prit fin au printemps 2016, il était apparent que l'Afrique n'en avait pas fini avec l'Ebola. Les pays de l'ensemble du continent devraient être prêts pour son retour ultérieur. Des mesures furent adoptées pour se préparer à la prochaine épidémie, notamment la création en janvier 2017 des Centres africains pour le contrôle et la prévention des maladies (CDC africains).

Puis, une épidémie se manifesta en République démocratique du Congo (RDC) dans la ville éloignée de Bikoro le 8 mai 2018. En moins de neuf jours, l'Ebola se propagea à la ville portuaire de Mbandaka sur le fleuve Congo.

La présence de l'Ebola sur les rives du fleuve Congo posait une menace multinationale. La maladie pouvait se propager facilement vers trois capitales : Bangui (République centrafricaine), Brazzaville (République du Congo) et Kinshasa (RDC). Elle avait le potentiel de faire des milliers de victimes.

Mais cette fois, les professionnels de la santé disposaient d'un nouveau vaccin. Les CDC africains envoyèrent 25 épidémiologistes, experts de laboratoire et anthropologistes en RDC pour combattre la maladie. Des milliers de doses du vaccin contre l'Ebola, testé avec succès dans des conditions d'emploi limitées lors de l'épidémie d'Afrique de l'Ouest, furent mises

à la disposition des professionnels de la santé et de ceux qui avaient un contact direct avec des cas confirmés.

Le vaccin provoqua des défis logistiques. Il devait être conservé à des températures entre - 60 et - 80 degrés Celsius dans une région éloignée d'un pays sujet à un climat hostile et à un réseau électrique peu fiable. En outre, les responsables médicaux devaient obtenir un consentement signé avant d'administrer le vaccin. Plus de 3.300 doses furent administrées.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) « a agi rapidement et efficacement », déclara à Reuters Matshidiso Moeti, directeur régional de l'OMS pour l'Afrique, en juin 2018. « Des douzaines d'experts de Guinée ont passé des semaines ici à diriger les efforts de vaccination contre l'Ebola, en offrant une expertise qui permettra à la RDC d'organiser une réponse efficace à l'intérieur de ses frontières et à l'étranger. »

Les responsables de la santé ont déclaré en juillet 2018 que l'épidémie avait pris fin, mais environ un mois plus tard une autre épidémie se déclara dans les provinces du Nord-Kivu et de l'Ituri à l'Est de la RDC, selon les Centres américains pour le contrôle et la prévention des maladies

La violence dans la province tourmentée du Nord-Kivu a entravé la réponse là-bas. Selon un rapport de Huffpost, en date de septembre 2018, plus de 11.000 doses du vaccin expérimental ont été utilisées et d'autres sont en cours de livraison. Il est clair qu'une vigilance continue sera nécessaire pour combattre cette effroyable maladie.



Des responsables du ministère congolais de la Santé déchargent la première livraison de vaccin expérimental contre l'Ebola à Kinshasa (République démocratique du Congo) le 16 mai 2018.



Un employé de l'Organisation mondiale de la santé administre le vaccin de l'Ebola dans la ville portuaire de Mbandaka (République démocratique du Congo) le 21 mai 2018.

VIRUS DE L'EBOLA

L'Ebola est particulièrement redoutable à cause des hémorragies internes et externes qu'il provoque chez les victimes du fait des dommages subis par les vaisseaux sanguins.

SOURCE

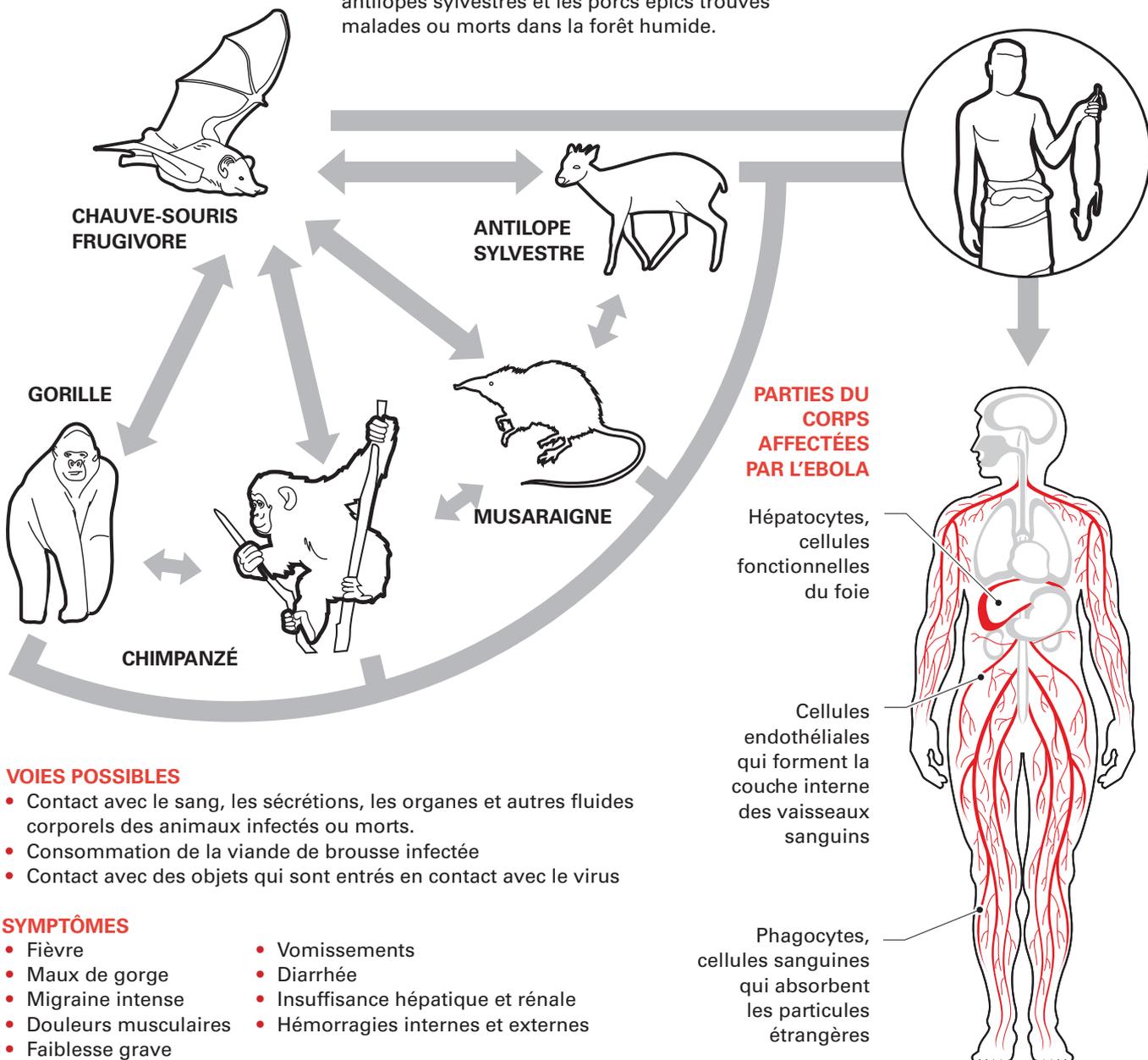
Selon l'OMS, il est estimé que les chauves-souris frugivores sont des hôtes naturels pour le virus de l'Ebola.

TRANSMISSION

L'Ebola est introduit dans la population humaine par contact étroit avec le sang, les sécrétions, les organes et autres fluides corporels des animaux infectés tels que les chimpanzés, les gorilles, les chauves-souris frugivores, les singes, les antilopes sylvestres et les porcs épics trouvés malades ou morts dans la forêt humide.

DOMMAGES

La période d'incubation est de 2 à 21 jours. Le décès dû à la maladie provient souvent de la défaillance de multiples organes et de la mort des tissus.



VOIES POSSIBLES

- Contact avec le sang, les sécrétions, les organes et autres fluides corporels des animaux infectés ou morts.
- Consommation de la viande de brousse infectée
- Contact avec des objets qui sont entrés en contact avec le virus

SYMPTÔMES

- Fièvre
- Maux de gorge
- Migraine intense
- Douleurs musculaires
- Faiblesse grave
- Vomissements
- Diarrhée
- Insuffisance hépatique et rénale
- Hémorragies internes et externes





La sécurité *selon* **LES SEYCHELLES**

*Le plus petit pays de l'Afrique
définit les normes des mers
sécurisées et durables*

PERSONNEL D'ADF

Alors que les six membres d'équipage seychellois du bateau de pêche Galate dormaient en mer au Sud-Est de l'île de Mahé, ils n'auraient dû avoir d'autre souci que de s'affairer le lendemain à remonter les thons pêchés dans l'océan Indien.

Néanmoins, des bandits armés rodaient en mer. Les patrouilles navales internationales avaient repoussé les pirates à des centaines de kilomètres des côtes somaliennes et du golfe d'Aden. Certains de ces pirates ciblaient à présent les marins pêcheurs.

Vers 2 heures du matin le 30 mars 2010, neuf pirates somaliens qui s'étaient récemment emparés d'un boutre de pêche iranien et de son équipage de 21 marins, cherchent à rajouter le Galate à leur butin. Selon un rapport paru dans *afrol News*, ils auraient capturé le bateau iranien quatre jours auparavant.

Au moment où les pirates somaliens montent à bord du Galate, les équipages des navires *Serenity*, *Indian Ocean Explorer* et *Alakrana* avaient déjà été attaqués et capturés par d'autres pirates. Le président James Michel était déterminé à empêcher que d'autres Seychellois ne deviennent à leur tour des objets de

LE DOMAINE MARITIME DES SEYCHELLES

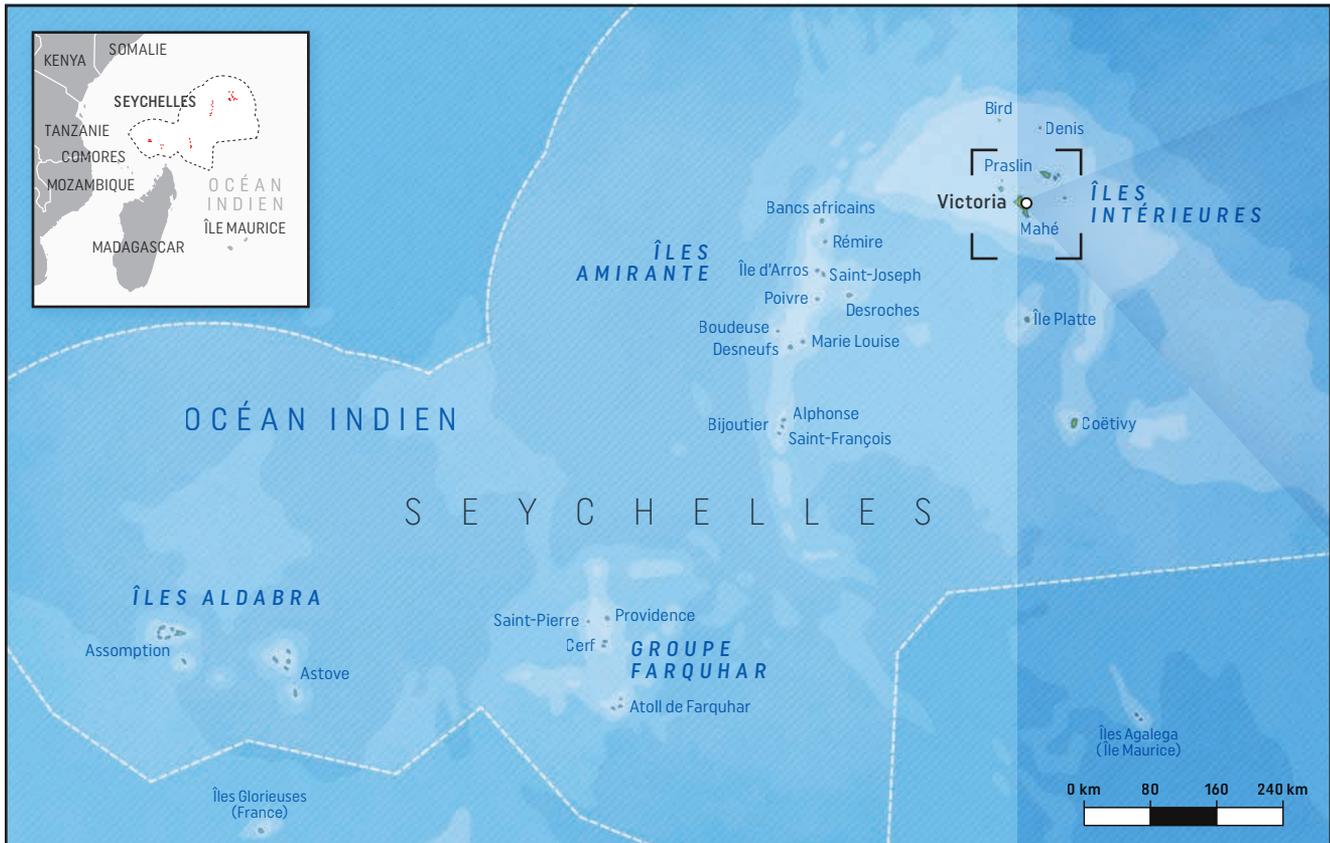


ILLUSTRATION ADF

marchandage pour les pirates Somaliens.

Le président Michel ordonne alors à un vaisseau des Garde-côtes des Seychelles, le Topaz, d'intercepter le boutre, qui remorquait le Galate, et de l'empêcher de rejoindre la Somalie. Si le Topaz échoue dans sa mission, une autre épreuve prolongée et dangereuse promet de s'ensuivre afin d'obtenir la libération de l'équipage.

Avec l'aide d'un avion de l'Union européenne en patrouille maritime, le Topaz localise le boutre et tire des coups de semonce. Le Topaz vise ensuite le moteur du boutre et immobilise le bateau en provoquant un incendie. Les pirates et les pêcheurs iraniens et seychellois se jettent tous à la mer et sont secourus. Au cours du voyage de retour, le Topaz doit repousser une nouvelle attaque de piraterie, tirant sur un skiff et son vaisseau mère, qui coulent tous les deux. Un autre skiff prend la fuite.

« Nous nous souvenons tous de la douleur et de l'incertitude ressenties lorsque nos compatriotes à bord du Serenity, de l'Indian Ocean Explorer et de l'Alakrana ont été pris en otages par des pirates l'année dernière », déclare le président Michel après l'incident du Galate, selon *afrol News*. « Nous étions déterminés à empêcher que de tels incidents ne se répètent et il était important que le vaisseau ne soit pas autorisé à atteindre la Somalie. »

Après la crise du Galate, les Seychelles ont montré

la voie pour poursuivre et emprisonner les pirates de l'Afrique de l'Est, pour renforcer sa petite Garde côtière, pour établir des accords et des alliances avec des puissances étrangères, et pour assurer la préservation et la protection de son vaste domaine maritime. Ce travail porte ses fruits. Le plus petit pays d'Afrique définit les normes pour tout le continent.

UN VASTE DOMAINE

Les Seychelles sont un archipel de 115 îles d'une superficie totale de 455 kilomètres carrés, mais la nation est responsable d'une zone économique exclusive marine de 1.336.559 kilomètres carrés, une étendue plus vaste que l'Afrique du Sud. Les 90.000 habitants des Seychelles font face à des enjeux maritimes qui dépassent de loin ceux relevés par des nations bien plus importantes en taille et en population.

Alors que la piraterie et les autres menaces maritimes sont en augmentation dans l'océan Indien, les Seychelles ont bénéficié de leaders visionnaires disposés à s'engager avec des partenaires internationaux. La taille réduite du pays ainsi que ses caractéristiques géographiques ont facilité ce processus, selon le Dr Ian Ralby, professeur associé de droit maritime et de sécurité auprès du Centre africain pour les études stratégiques.

« D'une certaine façon, leur taille leur donne l'avantage de l'agilité, explique le Dr Ralby à *ADF*. Il



et britanniques, ainsi que de ceux des commerçants africains, indiens, chinois et du Moyen-Orient qui résidaient sur les trois îles majeures, principalement Mahé et à un moindre degré Praslin et La Digue.

Le Dr Bueger et M. Wivel racontent comment les esclaves étaient vendus individuellement et non en groupe ou par famille, leur culture n'ayant donc pas pu être préservée. Au fil du temps, d'autres populations sont également arrivées de l'Est et de l'Ouest, faisant des Seychelles un pays créole. Ce mélange des cultures où il n'existe pas de croyance forte spécifique fait des Seychelles une nation qui pratique la « diplomatie créole » selon le Dr Bueger.

« Dans la diplomatie créole, vous avez beaucoup d'amis et pas d'ennemis et vous parlez à tout le monde, donc vous pouvez être très pragmatique pour faire fonctionner les choses plutôt que d'avoir toutes sortes de problèmes idéologiques et historiques », explique le Dr Bueger, professeur de relations internationales à l'université de Copenhague. « Donc le pragmatisme, l'ouverture à toutes sortes de cultures et d'autres pays, ce sont les principes créoles ; c'est ainsi que la culture créole fonctionne. »

Le gouvernement seychellois coopère avec divers pays et organismes en ce qui concerne les questions maritimes. Il a travaillé avec les organisations internationales pour lutter contre le crime maritime, il a participé à des exercices navals internationaux et il a établi des accords bilatéraux avec les nations étrangères pour renforcer sa formation et ses capacités d'interdiction par l'acquisition de moyens maritimes et aériens. En voici quelques exemples :

- En 2014, l'Union européenne (UE) a fait don d'un logiciel de planification de vol et d'analyse d'images aux Seychelles et a formé des officiers à son utilisation. Le système permet à l'Armée de l'air de surveiller le domaine maritime et d'analyser avec efficacité les images radar, vidéo et infrarouges, selon *defenceWeb*. Cette capacité permet de fournir des preuves admissibles dans le cadre des poursuites contre les pirates.
- En 2015, les Seychelles deviennent la première nation régionale à présider le Groupe de contact sur la piraterie au large de la côte de Somalie, pour un mandat de 2 ans. Les participants coordonnent les efforts politiques, militaires et non gouvernementaux pour lutter contre la piraterie en Afrique de l'Est et assurer que les pirates soient traduits en justice. Le Groupe compte près de 80 pays et plusieurs organisations internationales.
- En 2016, les matelots allemands du FGS Bayern, vaisseau amiral du pays dans la flotte de patrouille de l'opération internationale Atalante de l'UE, ont entraîné l'unité de police maritime des Seychelles sur l'arraisonnement, la sécurisation des zones d'atterrissage, et la lutte contre les incendies à bord, selon *defenceWeb*.

est bien plus facile de changer les choses et de changer d'approche avec une population de 90.000 personnes qu'avec une de 200 millions. »

Toutefois, la taille des Seychelles amplifie aussi les effets de la piraterie et des autres menaces. Les menaces pesant sur l'industrie de la pêche et sur le tourisme sont fortement ressenties partout dans le pays. Il n'est pas possible d'ignorer le problème.

Les Seychelles bénéficient également d'une autre caractéristique unique. Dans un article co-rédigé avec Anders Wivel en Mai 2018, le Dr Christian Bueger pose la question : « Comment se fait-il qu'un pays avec des ressources humaines et financières si limitées puisse être reconnu en tant qu'acteur diplomatique majeur et décideur stratégique en matière de gouvernance maritime ? »

Le secret, explique le Dr Bueger à *ADF*, se trouve dans l'histoire ethnique et culturelle de la nation.

UNE FORME UNIQUE DE DIPLOMATIE

Il n'existe pas de culture ou de population indigène aux Seychelles. En réalité, il n'y avait personne dans le pays avant les années 1770, lorsque des planteurs français sont arrivés avec des esclaves provenant de l'Afrique de l'Est. La population actuelle du pays est constituée des descendants de colons français, africains



Le vaisseau Topaz de la Garde côtière des Seychelles arrive à Port Victoria avec à son bord 6 pêcheurs seychellois secourus en mer, 21 iraniens et 9 pirates somaliens. AFP/GETTY IMAGES

- En Janvier 2018, les Seychelles furent le pays d'accueil pour Cutlass Express, exercice naval en Afrique de l'Est mené par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique. Les pays participants ont pu tester leur capacité à combattre le trafic, la piraterie et la pêche illégale, et à mener des opérations de recherche et de sauvetage. Les participants provenaient de l'Afrique du Sud, de l'Australie, du Canada, des Comores, du Danemark, de Djibouti, des États-Unis, de la France, du Kenya, de Madagascar, de l'île Maurice, du Mozambique, de la Nouvelle Zélande, des Seychelles, de la Somalie, des Pays Bas et de la Turquie.
- Les Forces populaires de défense des Seychelles (SPDF) ont rejoint l'Armée indienne en Février 2018 pour un exercice de 8 jours dénommé Lamitye, mot créole pour désigner l'amitié. Le lieutenant-colonel Jean Attala des SPDF a déclaré à la Seychelles News Agency que cet exercice biannuel avait débuté en 2001 et qu'il permet d'améliorer les opérations de lutte anti-insurrectionnelle, anti-terroriste et anti-piraterie des deux forces. L'exercice a inclus le personnel des SPDF, de la Garde côtière et de l'Armée de l'air.



Un pirate somalien capturé arrive à Port Victoria (Seychelles) dans le cadre de l'attaque du navire de pêche Galate. AFP/GETTY IMAGES

UN LEADER DES POURSUITES JUDICIAIRES

Les Seychelles excellent dans leur désir de poursuivre les pirates capturés lors d'attaques de navires au large des côtes de Somalie et au-delà. Lorsque les forces navales ont commencé à riposter contre les pirates du golfe d'Aden et de l'océan Indien, ils ont pratiqué « la capture et la relâche » car les nations participantes n'étaient pas disposées à poursuivre les pirates dans leur pays d'origine.

« Afin d'y répondre, la communauté internationale a élaboré une solution selon laquelle les marines

internationales pouvaient arrêter les suspects, puis les remettre aux pays régionaux pour être poursuivis », selon les écrits du Dr Bueger et de M. Wivel.

Le Kenya a été le premier pays à se mettre en avant, puis les Seychelles ont convenu de poursuivre les pirates pour bientôt devenir le principal pays de la région à traiter ces dossiers. Des douzaines d'affaires ont été entendues concernant plus de 100 suspects, outre plusieurs cas en appel. Tout au long du parcours le pays a maintenu son engagement à assurer un état de droit.

Initialement selon M. Ralby, les Seychelles ne disposaient pas d'une juridiction suffisante pour les affaires ayant eu lieu en haute mer et n'avaient pas de lois concernant les « tentatives de piraterie ». Le pays avait aussi beaucoup à apprendre sur les règles de preuve, comme la preuve que les suspects avaient plus de 18 ans ou la question de leur nationalité. « Au vu des problèmes juridiques qui sont survenus, ils ont en fait modifié leurs lois afin de pouvoir gérer leurs affaires de façon appropriée, explique M. Ralby. Donc ils disposent d'une expertise de pointe au niveau mondial en ce qui concerne le mécanisme inhérent aux cas de piraterie, survenus n'importe où en haute mer, jusqu'au procès, en passant par les poursuites, la condamnation, l'appel et l'emprisonnement final. »

Cette petite nation constituée d'îles au milieu de l'océan Indien a su voir le mérite d'instaurer l'état de droit dans le domaine maritime. Elle a également compris l'avantage de rendre les mers durables et instaurer la sécurité.

« Si la seule motivation pour la sécurité maritime est de protéger l'état contre les menaces, vous faites face à un problème très déprimant et interminable, du fait que vous dépensez beaucoup d'argent pour arrêter quelque chose qui va constamment se reproduire, explique M. Ralby. Il y aura toujours de nouvelles menaces et il y aura toujours des défis à relever en matière de sécurité maritime. »

UNE PERSPECTIVE MARITIME VISIONNAIRE

Plus que tout autre pays africain, les Seychelles connaissent la valeur et la fragilité de leur économie maritime. Les revenus du pays proviennent principalement de l'industrie de la pêche et du tourisme et le crime en mer constitue une menace pour ce commerce. Alors que les autres pays cherchent à améliorer leur connaissance du domaine maritime, M. Ralby explique que les Seychelles travaillent sans relâche à la protection et au développement de celui-ci, considéré comme une source de richesse et de prospérité.

La politique de traçabilité de la pêche aux



Les forces spéciales des Seychelles et la Garde côtière de l'île Maurice s'entraînent aux abordages pendant l'exercice Cutlass Express de 2018. TROISIÈME MÂTRE FORD WILLIAMS/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Seychelles permet aux consommateurs mondiaux de connaître l'origine des thons attrapés par les navires de pêche du pays. Cette transparence du marché représente une valeur ajoutée pour la pêche légitime, ce qui décourage l'illégalité.

Le pays a aussi mis en place une nouvelle approche à la préservation du domaine maritime tout en remboursant la dette nationale. Cet arrangement financier connu sous le nom de « dette pour dauphins » permet aux Seychelles de convertir de larges zones de son domaine maritime en réserves naturelles protégées en échange de fonds qui permettent de racheter la dette nationale du pays.

Au début 2018, l'association Nature Conservancy a proposé de racheter 22 millions de dollars de la dette des Seychelles. En échange, le pays désignerait le tiers de son domaine maritime comme zone protégée, selon Reuters. La pêche, l'exploration pétrolière et le développement seraient limités dans les habitats fragilisés et contrôlés sous certaines conditions dans le reste de cette première réserve de 210.000 kilomètres carrés. Une zone supplémentaire de 200.000 kilomètres carrés serait sujette à d'autres restrictions.

Les Seychelles se sont engagées à protéger jusqu'à 30 % du domaine maritime grâce à un plan spatial maritime détaillé. Ce plan porte sur la protection des espèces et des habitats, le renforcement des côtes face au changement climatique et la préservation des opportunités économiques en tourisme et en pêche.

« L'économie des océans est devenue le focus de l'économie nationale. Sans doute plus que tout autre état, les Seychelles font face à leur réalité géographique et l'approprient de façon positive plutôt que de la considérer seulement comme une difficulté », ajoute M. Ralby. □

TRIBULATIONS MARITIMES

*À cause de la complexité
de la législation et de la
limitation des ressources,
il est difficile de traduire
les criminels en justice*



Le verdict de culpabilité prononcé dans un tribunal de Sao Tomé-et-Principe a raisonné dans le monde entier.

Un commandant chilien et deux marins espagnols du navire de pêche notoire Thunder ont été condamnés à deux ou trois ans d'emprisonnement et à une amende d'un total de 15 millions de dollars.

Pour cette île minuscule du golfe de Guinée qui dépend fortement de l'économie maritime, cela semble être une rare victoire dans une cause perdue contre la pêche illégale.

« Ce n'est pas seulement une victoire pour notre pays », déclara en 2015 Frederique Samba Viegas D'Abreu, ministre de la justice de Sao Tomé-et-Principe. « C'est une victoire pour les océans et contre ces syndicats internationaux du crime qui agissent depuis trop longtemps sans respecter la loi. »

L'odyssée du Thunder illustre les difficultés liées à la traduction en justice des criminels des mers. Le navire avait pêché pendant des années dans le monde entier, depuis l'Antarctique jusqu'à la côte d'Afrique de l'Ouest. Il battait pavillon nigérian mais son propriétaire était un investisseur espagnol agissant par l'intermédiaire d'une société écran panaméenne. Il avait changé de main plusieurs fois au cours des ans.

Il fut arrêté après une alerte mondiale émise par Interpol et grâce à la persistance d'un navire écologiste, le Sea Shepherd, qui lui avait donné la chasse pendant 16.000 kilomètres. Lorsque l'équipage du Thunder saborda le navire au large des côtes de Sao Tomé, des militants écologistes montèrent à bord pour recueillir et préserver les preuves.

Mais la condamnation du tribunal a été basée sur ce que le parquet pouvait prouver. Les accusations

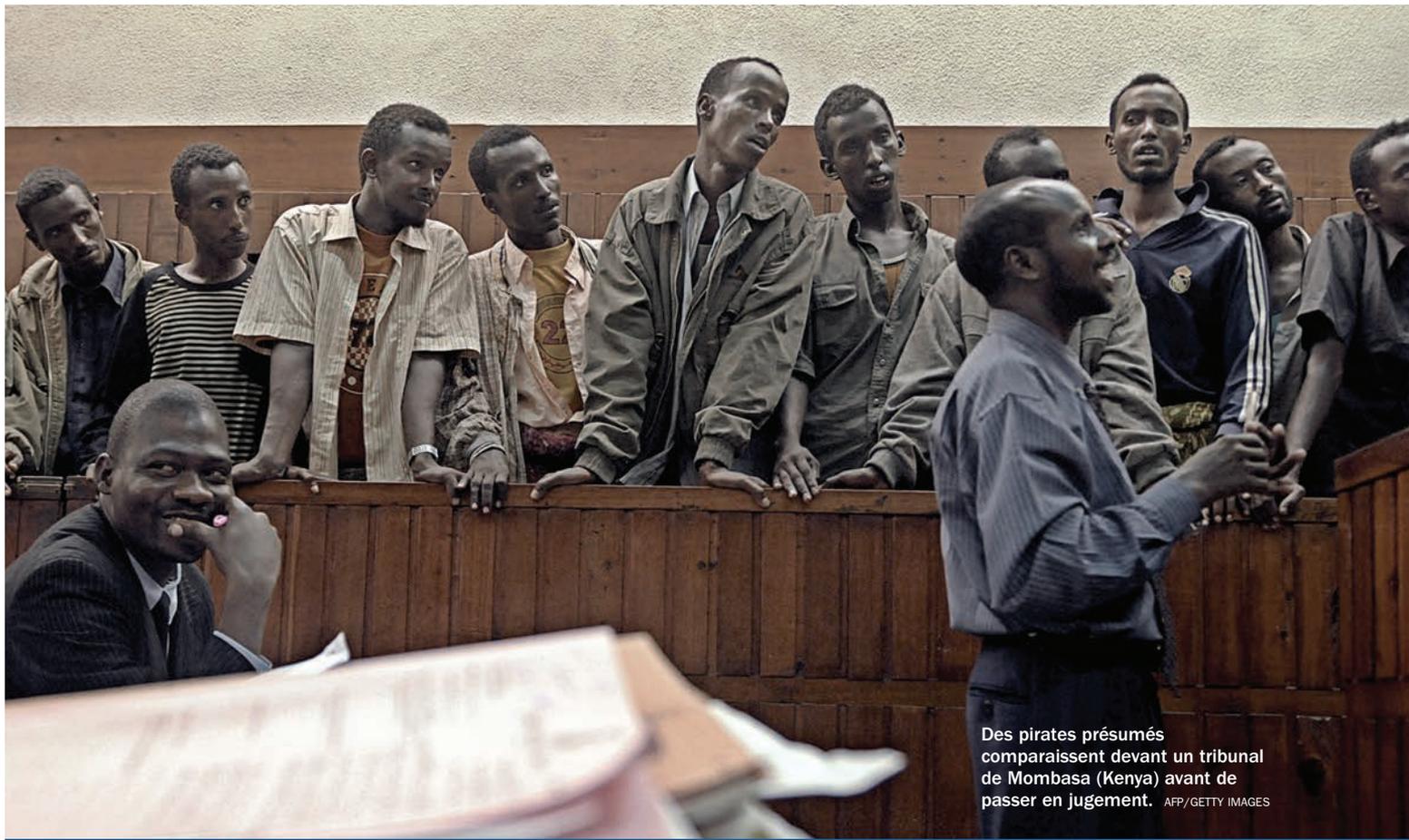


Navires de pêche près de Pemba (Mozambique). Les chalutiers illégaux nuisent à la subsistance des pêcheurs artisanaux. REUTERS

concernaient les documents falsifiés, l'imprudence et la pollution, et non pas la pêche illégale. La punition n'a pas été proportionnelle au crime, lequel est resté profitable pendant longtemps. Interpol estime que, en date de 2013, le Thunder avait gagné 60 millions de dollars avec la pêche illégale des légines.

Allistair McDonnell, officier des renseignements criminels dans l'unité de pêche d'Interpol, déclare que les responsables mondiaux de l'application des lois s'efforcent d'utiliser la réglementation par tous les moyens possibles pour stopper les navires criminels.

« Nous nous attaquons au modèle, déclare M. McDonnell à Reuters. Nous attaquons l'assurance, la disponibilité des fournitures et des équipages, les ports de déchargement et les marchés qu'ils utilisent. C'est une mort à petit feu. »



Des pirates présumés comparaissent devant un tribunal de Mombasa (Kenya) avant de passer en jugement. AFP/GETTY IMAGES

L'exemple du Thunder démontre que la justice de la mer n'est pas si simple. Il est difficile d'attraper les criminels sur les sept mers, mais il peut être encore plus ardu de les faire condamner par les tribunaux. Les crimes tels que la piraterie, la pêche illégale, le détournement du pétrole, le déversement des déchets et la contrebande en mer sont devenus répandus, mais les auteurs sont rarement emprisonnés. Une mosaïque de juridictions, des lois compliquées et périmées, et une capacité défaillante pour les appliquer font de la justice maritime l'une des plus élusives du monde.

Une vue d'ensemble des défis judiciaires liés à la lutte contre le crime maritime, accompagnée des actions prises dans cette lutte, est offerte ci-dessous.

LES FRONTIÈRES MARITIMES

Il n'est jamais simple de déterminer quelle sera l'autorité compétente qui poursuivra les infractions en mer. Les eaux territoriales d'un pays s'étendent sur 12 milles marins au-delà des côtes. Dans cette zone, les lois du pays sont applicables mais les frontières maritimes entre les pays sont parfois mal définies ou disputées. Au-delà des eaux territoriales se trouve la ZEE (zone économique exclusive) où le pays a le droit d'exploiter les ressources naturelles et peut établir des règles telles que des limites sur la pêche. Elle s'étend sur 200 milles marins au-delà des côtes. Environ 42 % des océans du monde se trouvent à l'intérieur d'une ZEE.

Au-delà des ZEE se trouve la haute mer. Bien que la haute mer soit protégée par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, la capacité de mise en application est en réalité faible et aucun pays ou organe

« La planète a peu de zones aussi dépourvues de lois que la haute mer. »

— Ian Urbina, *The New York Times*

n'a assumé la tâche principale d'appliquer ces lois. La Commission mondiale pour les océans a appelé l'échec des agences, groupes et nations qui gouvernent la haute mer une « catastrophe coordonnée ».

Les criminels exploitent ces lacunes et agissent dans les zones où l'application des lois est minimale.

« La planète a peu de zones aussi dépourvues de lois que la haute mer », écrit Ian Urbina dans *The New York Times*, dans le cadre d'une série documentant les crimes maritimes. « Bien que l'économie mondiale dépende de plus en plus d'une flotte de plus de quatre millions de vaisseaux de pêche et de petits cargos, et de 100.000 gros navires marchands, qui transportent environ 90 % des produits du monde, le droit maritime n'est guère plus appliqué aujourd'hui qu'il ne l'était il y a quelques siècles. »

La poursuite des crimes maritimes est encore compliquée par la nature internationale de l'industrie de la pêche. Les bateaux battent le pavillon d'un pays alors que les membres d'équipage proviennent en général de plusieurs pays. Puisque l'« état du pavillon » d'un navire détient la juridiction exclusive pour régler les activités du navire en haute mer, la mise en application est inexistante si un état ne souhaite pas ou n'est pas capable de contrôler ses navires. Cela s'appelle l'« échappatoire de l'état du pavillon ».

« À un moment où les gouvernements font tant d'efforts pour sécuriser leurs frontières et leurs habitants, il semble extraordinaire qu'ils aient laissé une échappatoire suffisamment grande pour qu'un chalutier bourré d'explosifs puisse la traverser », déclare l'ex-président du Costa Rica José María Figueres Olsen, co-président de la Commission mondiale pour les océans.

« À un moment où les gouvernements font tant d'efforts pour sécuriser leurs frontières et leurs habitants, il semble extraordinaire qu'ils aient laissé une échappatoire suffisamment grande pour qu'un chalutier bourré d'explosifs puisse la traverser. »

— Ex-président José María Figueres Olsen du Costa Rica, co-président de la Commission mondiale pour les océans

UN MANQUE DE LOIS

Dans certains cas, les lois elles-mêmes sont insuffisantes. Ceci est le cas en particulier pour la piraterie, qui était extrêmement rare il y a un peu plus de dix ans. De ce fait, un grand nombre de pays possèdent des lois obsolètes contre la piraterie, ou n'en possèdent pas du tout.

Le juge Anthony Fernando des Seychelles déclare que, jusqu'en 2010, la législation de son pays faisait à peine référence à la piraterie et ne définissait pas ce que constituait ce crime.

Après le premier acte de piraterie de l'histoire moderne des Seychelles en 2009, le pays a entrepris de mettre à jour ses lois. Il a adopté une description détaillée du crime et l'a rendu passible d'un maximum de 30 ans d'emprisonnement et d'une amende de près de 75.000 dollars. Il a aussi inclus une clause selon laquelle les pirates qui commettent des crimes hors des eaux territoriales des Seychelles peuvent être poursuivis dans les îles.

Depuis lors, ce pays minuscule est devenu le leader de la région avec plus de 150 pirates inculpés.

« Dans certains pays, la réglementation et la législation sont insuffisantes pour combattre la piraterie », a déclaré le juge Fernando lors d'une conférence organisée par le Centre africain pour les études

LE CHEMIN DES POURSUITES

Pour obtenir un verdict de culpabilité dans une affaire de crime maritime, il faut naviguer tout un réseau de lois complexes, préserver les preuves et trouver la juridiction appropriée dans laquelle les poursuites seront intentées.

PERSONNEL D'ADF



LES PREUVES

Les professionnels de la sécurité maritime qui abordent un navire doivent le traiter comme un lieu de crime.

Cela veut dire qu'il faut recueillir les preuves, relever les déclarations des témoins et inspecter les soutes pour déceler les articles illicites. Puisque le navire et son équipage pourraient partir après l'abordage, cette période initiale de collecte des preuves est cruciale.



L'ACCUSATION

Une accusation contre des criminels maritimes est basée sur les lois du lieu où le crime a été commis.

Les pays qui ont mis à jour leur législation en fonction des menaces émergentes ont les meilleures chances d'obtenir des condamnations. Par exemple, un pays avec des lois anti-piratage obsolètes ou imprécises peut difficilement poursuivre un pirate présumé qui est arrêté dans ses eaux territoriales.



LA JURIDICTION

La décision concernant le tribunal national devant lequel les poursuites seront intentées dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment le lieu du crime, la nationalité du contrevenant et le pavillon du navire. Cela est compliqué par le fait que les navires illégaux commettent en général des crimes dans de multiples endroits. Les frontières maritimes telles que celles entre la zone économique exclusive d'un pays et la haute mer changent les lois applicables.



LA DÉTENTION

Dans un grand nombre de cas, les criminels présumés doivent être détenus avant de passer en jugement. Des conditions de détention humaines sont essentielles

pour assurer l'intégrité du procès, et elles sont requises par le droit international. Lorsque des suspects étrangers sont détenus, leur détention peut être compliquée par les pressions diplomatiques du pays des contrevenants, lequel peut exiger leur extradition ou leur libération. Lorsqu'un crime est commis dans les eaux territoriales d'un pays, mais ce dernier ne peut pas détenir le contrevenant, un autre pays se porte parfois volontaire pour le détenir. Le Kenya et les Seychelles ont accepté dans certains cas de détenir les pirates somaliens.



LE PROCÈS

Les procès maritimes peuvent nécessiter des connaissances juridiques et des capacités spéciales. Certains pays, notamment le Kenya, ont établi des tribunaux spéciaux chargés des affaires de piraterie.

stratégiques. « Le fait que le principe existe en droit international ne veut pas dire que vous pouvez le transposer dans le système dualiste de votre pays et le mettre en application. Les tribunaux doivent assumer juridiction conformément à la loi. Vous ne pouvez pas appliquer directement le droit international. »

Le juge Fernando déclare que les pays doivent adopter une législation locale correspondant à leurs besoins, et de nombreux pays africains, notamment le Nigeria, mettent à jour leurs lois anti-piratage. Des efforts régionaux, tels que le Code de conduite de Yaoundé adopté par plus de 20 pays d'Afrique de l'Ouest en 2013, définissent les crimes maritimes et demandent aux pays de renforcer leurs lois nationales et de les uniformiser dans l'ensemble de la région.

Un autre problème épineux concerne les lois sur ce qu'on appelle les articles du crime. Puisqu'il est difficile d'attraper les pirates en flagrant délit, ces lois indiquent que les pirates présumés qui possèdent des articles compromettants tels que des armes, des explosifs, des grappins ou des chaînes peuvent être poursuivis comme des criminels.

Une question connexe concerne les poursuites contre les marins du navire-mère lorsque les pirates attaquent les vaisseaux sur des yoles.

« La législation sur les articles du crime est très importante dans le golfe de Guinée parce qu'elle

déplace le fardeau de la preuve », déclare le Dr Kamal-Deen Ali, directeur exécutif du Centre africain pour le droit maritime et la sécurité du Ghana. « Par exemple, si vous vous trouvez sur un hors-bord avec des AK-47 au large des côtes du Ghana ou du Nigeria, il est présumé que vous allez commettre des actes de piraterie, et il vous appartient de prouver le contraire. »

LA COLLECTE DES PREUVES

Lorsque les membres d'un navire de guerre ou de la Garde côtière abordent un vaisseau soupçonné d'une activité illégale, ils entrent sur les lieux d'un crime. Comme les policiers d'une grande ville, ils doivent souvent recueillir et préserver les preuves pour qu'elles puissent être utilisées devant les tribunaux.

Toutefois, ces aptitudes ne sont pas accentuées dans beaucoup de programmes de formation. Lorsque les marins ne sont pas formés pour entrer sur les lieux d'un crime, les preuves peuvent être perdues et les poursuites peuvent échouer.

« Les forces de la marine peuvent entreprendre une opération et arrêter un vaisseau, mais vous réalisez en fin de compte que certaines preuves cruciales ont été perdues ou n'ont pas été manipulées correctement, déclare le Dr Kamal-Deen. Il est essentiel que les lieux d'un crime soient protégés pour qu'une investigation criminelle puisse être conduite, en particulier pour pouvoir recueillir des échantillons qui connectent clairement les pirates ou les suspects au crime. »

Le Thunder, navire de pêche illégal, coule au large des côtes de Sao Tomé-et-Principe. La condamnation de l'équipage du Thunder par les tribunaux locaux est une victoire judiciaire rare dans la lutte contre la pêche illégale. SEA SHEPHERD



Les aptitudes requises pour recueillir les preuves sur un navire incluent aussi la clôture d'un lieu, la préservation des preuves médico-légales, la prise de photos ou de vidéos, l'examen des journaux de bord ou des appareils électroniques, la collecte des échantillons de matières présumées illégales dans les soutes et l'enregistrement des déclarations des membres d'équipage.

« Ces facteurs sont très importants pour le succès des poursuites », déclare le Dr Kamal-Deen.

Les membres des marines nationales ont raison de dire que de telles actions de mise en application des lois ne constituent pas leur mission principale, mais cette tâche leur est affectée lorsqu'ils interceptent des navires au large des côtes et que les autres autorités ne peuvent pas se rendre sur les lieux. Quand cela est possible, les navires de guerre et de la garde côtière conduisent des patrouilles conjointement avec d'autres agences ou transportent des membres des services de pêche ou de la police maritime à bord pour qu'ils conduisent ces investigations.

Des efforts sont entrepris pour améliorer cette capacité. Un programme appelé FishFORCE, produit d'une collaboration entre l'Université Nelson Mandela et le gouvernement de la Norvège, assure la formation des officiers de contrôle de la pêche, des policiers et des procureurs dans l'ensemble de l'Afrique du Sud et de l'Est pour condamner ceux qui pratiquent la pêche illégale. Un résultat de cette collaboration sera le lancement d'une académie au Kenya, où les crimes de pêche coûtent près de 100 millions de dollars par an.

« Pour lutter contre le crime, nous avons besoin d'officiers formés qui peuvent recueillir, préserver et présenter devant les tribunaux des preuves pour pouvoir poursuivre les criminels », déclare le professeur Musili Wambua, enseignant de l'Université de Nairobi qui a aidé à fonder l'académie FishFORCE.

Le partenariat maritime africain pour la mise en application de la loi (AMLEP) de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique est un autre projet de longue date. Il aide les pays à évaluer leur structure juridique et conduit des patrouilles conjointes de formation pour aborder les navires, vérifier la documentation et, lorsque nécessaire, arrêter les criminels maritimes. Pendant la phase opérationnelle d'AMLEP en 2018, les forces du Cap-Vert, du Sénégal et des États-Unis ont conduit plus de 40 abordages, la plupart concernant des navires de pêche, et ont infligé des amendes d'un total de 75.000 dollars.

De tels efforts démontrent que la sécurité maritime peut s'améliorer grâce à des partenariats



Des prisonniers derrière les barreaux dans un établissement pénitentiaire de l'État du Pount en Somalie. AFP/GETTY IMAGES

internationaux et un renforcement des capacités. Elle nécessite aussi une forte coopération entre les forces armées, les agences maritimes nationales et locales, et le secteur judiciaire.

« Le nombre de malfaiteurs bien connectés menaçant la sécurité des eaux africaines augmente à un rythme alarmant », écrit François Vreÿ, coordinateur de la recherche à l'Institut de la sécurité pour la gouvernance et le leadership en Afrique à l'Université Stellenbosch. « Les pays africains pourraient affronter ce défi, premièrement en

« Pour lutter contre le crime, nous avons besoin d'officiers formés qui peuvent recueillir, préserver et présenter devant les tribunaux des preuves pour pouvoir poursuivre les criminels. »

— Professeur Musili Wambua, Université de Nairobi

s'assurant que leur législation nationale est alignée avec le traité des Nations unies sur la sécurité des océans, et deuxièmement en commençant à travailler ensemble. Il est clair que les pays ne peuvent pas faire grand-chose individuellement. Ils doivent participer à des initiatives multilatérales. Un réseau croissant axé sur la sécurité maritime collective est crucial pour maîtriser l'économie des océans. » □

L'ÉTHIOPIE RENFORCÉE



L'ARMÉE DE L'AIR
CONTRIBUE À LA
MISSION DE
MAINTIEN DE LA
PAIX EN SOMALIE

PERSONNEL D'ADF

Les résidents de Bishoftu (Éthiopie), ville lacustre à 25 kilomètres au Sud de la capitale, sont habitués au grondement des jets décollant et atterrissant à la base aérienne centrale de l'Armée de l'air éthiopienne (ETAF).

En juin 2018, ils entendent le rugissement d'un avion-cargo C-130E Hercules restauré, donné par le gouvernement des États-Unis. Le but de ce don est de renforcer davantage la capacité de l'ETAF pour réapprovisionner les forces de maintien de la paix dans la région et pour répondre aux crises humanitaires.

La livraison de l'aéronef sert aussi à rendre hommage à John Robinson, pilote afro-américain résolu qui s'est battu pour l'Éthiopie et qui est enterré ici. Des représentants des armées de l'air américaine et éthiopienne ont déposé ensemble une couronne sur la tombe de M. Robinson le 5 juin 2018.

Le jour suivant à la base aérienne centrale, le général Adem Mohammed a conduit un tour des installations de formation sur simulateur et de l'Académie de l'Armée de l'air éthiopienne avant d'escorter la délégation vers le tarmac pour exhiber le nouveau C-130E.

SA FLOTTE AÉRIENNE AVEC UN AVION-CARGO C-130



L'escadrille éthiopienne numéro 15 utilisera à bon escient son nouvel avion. Les Forces de défense nationale éthiopiennes fournissent aux opérations de maintien de la paix des Nations unies plus de personnel que tout autre pays. Selon les chiffres de l'ONU, en date de juin 2018, cette nation d'Afrique de l'Est contribuait 8.508 personnes, environ 1.400 de plus que le Bangladesh, deuxième contributeur.

L'engagement de l'Éthiopie envers les opérations internationales de maintien de la paix date de 1951, lorsque les troupes éthiopiennes constituaient une partie importante de la force multinationale de l'ONU pendant la guerre de Corée. En 1953, le gouvernement US accepte d'aider les forces armées de l'Éthiopie à acquérir des jets. En 1961, l'Éthiopie utilise des chasseurs F-86F et des jets d'entraînement T-33 et T-28.

Il est estimé que la flotte éthiopienne possède actuellement 24 avions chasseurs, 7 avions de transport, 25 hélicoptères et environ 14 avions d'entraînement.

L'ETAF contribue actuellement des soldats à la mission de l'Union africaine en Somalie. En septembre 2018, selon un rapport du réseau médiatique Shabelle Media Network, des membres de l'ETAF ont effectué une frappe aérienne contre al-Shebab après avoir pris connaissance des plans du groupe extrémiste pour attaquer le contingent éthiopien.

Le contingent a tué environ 70 militants d'al-Shebab et détruit deux véhicules bourrés d'armes. Le brigadier-général Yilma Merdassa, chef de l'ETAF, a déclaré à *Fana Broadcasting* que la frappe avait été conduite à la suite d'une analyse approfondie.

Il a dit : « Nous avons atteint 100 % de nos objectifs. » □

LE C-130 : L'AVION QUI DURERA 100 ANS

PERSONNEL D'ADF

La Marine des États-Unis avaient jadis analysé les données et conclu qu'un avion de transport C-130 Hercules pouvait théoriquement transporter une cargaison de 11.300 kg, voler pendant 4.000 kilomètres et atterrir finalement sur un porte-avions.

Le 30 octobre 1963, cette théorie fut soumise à des essais. Un C-130 atterrit avec succès sur un porte-avions américain. Son envergure de 40 mètres dégagea la tour de contrôle avec un écart de 4 mètres seulement.

Cinquante-cinq ans plus tard, il conserve le record du plus grand et plus lourd avion qui ait jamais atterri sur un porte-avions.

Mais ce n'était pas le test le plus ardu du C-130. Comme l'indique le site *Web The Aviationist*, les C-130 équipés de skis revêtus de téflon sont utilisés dans les régions arctique et antarctique. Dix de ces avions, surnommés les « Ski-130 », approvisionnent régulièrement les avant-postes distants avec des cargaisons de plus de 60 tonnes.

Le Lockheed C-130 Hercules peut être utilisé, et a été utilisé, pour à peu près tout. Cet avion transporteur militaire à quatre turbopropulseurs a servi comme transport de personnel, clinique médicale volante, aéronef d'assaut, aéronef de soutien pour la recherche scientifique, avion de recherche et sauvetage, ravitailleur aérien, patrouilleur maritime et avion de lutte contre les incendies. La liste des emplois pourrait être beaucoup plus longue. Il en existe même une version civile appelée LM-100J.



Un C-130 sud-africain transportant cinq rhinocéros noirs menacés d'Afrique de l'Est atterrit en Tanzanie. REUTERS

En date de 2018, 16 pays d'Afrique utilisent des C-130.

Lockheed, société américaine, déclare que c'est la guerre de Corée qui a fourni l'impulsion pour mettre en service les C-130. Dans ce conflit, l'Armée de l'air américaine réalisa qu'il lui fallait un avion transporteur polyvalent qui pourrait acheminer par avion les troupes sur des distances moyennes et atterrir sur de petits terrains rudimentaires. L'Armée de l'air établit des spécifications pour un nouvel avion et Lockheed remporta le contrat.

Le premier C-130 de production effectua son premier vol le 7 avril 1955. Comme aujourd'hui, cet avion était remarquable avec ses quatre turbopropulseurs, son rayon d'action de 4.000 kilomètres et sa capacité de transport de plus de 70 soldats.

« Il a été évidemment bien conçu », déclare Tom Wetherall,

directeur du développement commercial chez Lockheed Martin, au magazine *Popular Mechanics*. « Il est en production depuis 60 ans. Il a une haute voilure. C'est un turbopropulseur. Ses moteurs et ses hélices sont protégés. La voilure droite assure son efficacité pour qu'il atterrisse et décolle des pistes non goudronnées, afin d'éliminer le plus tôt possible la charge exercée sur les roues. Le fuselage est près du sol, à la hauteur d'une plateforme de camion, et il est chargé par l'arrière. C'est une configuration qui reste inégalée. »

Au fil des années, 70 pays environ ont acquis des C-130. Plus de 2.500 avions ont été produits. Le C-130 standard a plus de 40 variations.

Le magazine *Forbes* prédit que le C-130 deviendra sans doute le premier aéronef militaire de l'histoire à rester continuellement en service pendant 100 ans.

« Le C-130 ... continue à être produit dans l'usine de Lockheed Martin à Marietta (Géorgie) à la fréquence d'un avion toutes les deux semaines, selon le rapport du magazine. Puisque les versions "E" précédentes du C-130, que la dernière version avait été conçue pour remplacer, sont restées en service pendant près d'un demi-siècle, on peut parier que les avions produits dans le cadre du plus récent contrat avec le Pentagone participeront toujours à des missions militaires au moment du centième anniversaire de la première livraison. »

Suivez ce lien pour visualiser la vidéo d'un C-130 atterrissant sur un porte-avions en 1963 : <https://theaviationist.com/2014/07/16/c-130-land-on-carrier/>

Des soldats montent à bord d'un C-130 sud-africain pour être déployés dans une mission de sécurité aux Comores. AFP/GETTY IMAGES



« LE CONDOR BRUN D'ÉTHIOPIE »

MAJOR RYAN MCCAUGHAN

En 1910, dans la ville américaine de Gulfport (Mississippi), un jeune garçon appelé John Robinson observa un hydravion amerrir dans une baie près de chez lui. Le garçon vit le pilote effectuer des acrobaties aériennes pour les spectateurs et il sentit que sa destinée allait changer.

John Robinson décida que sa mission serait d'apprendre à piloter. Sa mère lui expliqua que ce but était quelque peu inhabituel pour un jeune afro-américain au début du 20ème siècle. Cela ne fit que raffermir sa résolution.

M. Robinson montra qu'il possédait une compréhension excellente des machines et il fut finalement accepté au prestigieux Tuskegee Institute, collègue pour Noirs américains, pour obtenir un diplôme de mécanicien automobile. Nullement découragé par les défis auxquels il faisait face à cause des préjugés, il alla à Chicago et porta sa candidature à l'école d'aviation Curtiss-Wright, en pensant que les opinions concernant un pilote noir pourraient être plus libérales dans le Nord de l'Amérique.

Il avait tort. Sa candidature rejetée maintes fois, il accepta un emploi de concierge à l'école pendant le week-end. Un professeur appelé Bill Henderson nota l'intérêt de M. Robinson et devint son mentor. M. Robinson devint finalement le premier étudiant noir de l'école. Il s'associa avec des enthousiastes noirs de l'aviation qui partageaient la même vision et forma l'Aero-Study Group.

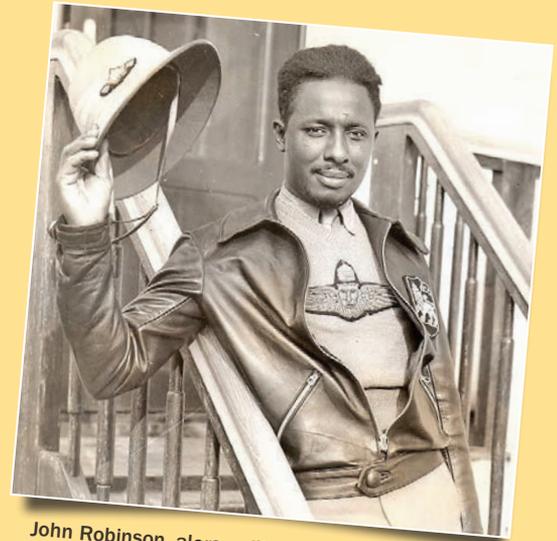
Après avoir obtenu son brevet de pilote, M. Robinson et son associé Cornelius Coffey fondèrent l'Association des pilotes de l'air Challenger pour les

Afro-Américains qui voulaient piloter. Il ouvrit aussi l'école d'aviation John Robinson à Robbins (Illinois). Sa plus célèbre contribution à l'histoire de l'aviation américaine fut peut-être de persuader son alma mater, le Tuskegee Institute, d'ouvrir une école d'aviation pour les Afro-Américains, qui formerait finalement les Tuskegee Airmen de la Seconde Guerre mondiale. C'est pour cela que John Robinson est souvent appelé le « père des Tuskegee Airmen ».

En 1935, frustré par le manque d'opportunités pour les aviateurs noirs en Amérique et désireux de soutenir le dernier bastion d'Afrique non colonisée, M. Robinson déclara son intention de se porter volontaire pour défendre l'Éthiopie dans son conflit avec l'Italie. L'empereur Haïlé Sélassié, cherchant désespérément un soutien contre les puissantes forces armées italiennes, nomma M. Robinson officier. M. Robinson accepta et se rendit en Éthiopie. Devenu le colonel John Robinson, il trouva une force aérienne surtout composée de petits aéronefs en bois, non armés.

Le colonel Robinson conduisit l'Armée de l'air éthiopienne dans une guerre qui ne pouvait pas être gagnée contre l'invasion européenne. Il pilota des missions de réapprovisionnement, de renseignement et d'urgence médicale, en réussissant à échapper à un adversaire supérieur. Il était connu à l'époque sous le nom de « Condor brun d'Éthiopie ». Il retourna aux États-Unis en 1936.

Après la Seconde Guerre mondiale,



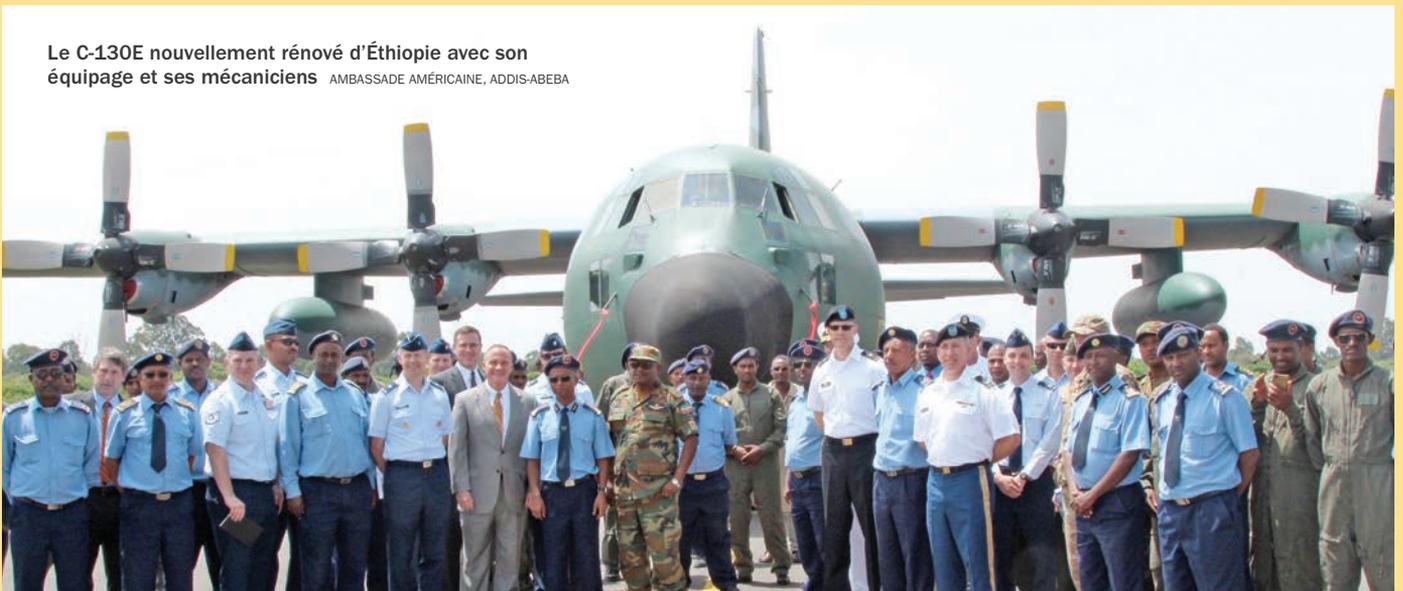
John Robinson, alors qu'il était pilote dans l'Armée de l'air éthiopienne

M. Robinson retourna dans l'Éthiopie libérée. Ayant trouvé dans la Suède un partenaire international plus disposé, l'empereur Haïlé Sélassié remit le commandement de l'ETAF à cette nation et M. Robinson fonda une école de pilotage près de la capitale. Son école fournit les premiers pilotes de la ligne aérienne Ethiopian Airlines nouvellement créée, aujourd'hui l'une des sociétés géantes de l'aviation commerciale africaine.

M. Robinson est décédé lors d'un accident d'avion à Addis-Abeba en mars 1954. Il avait 50 ans.

Le major Ryan McCaughan de l'Armée de l'air des États-Unis étudie au collège du commandement aérien et du personnel de l'Armée de l'air des États-Unis à la base aérienne Maxwell en Alabama. Il était précédemment chef adjoint du bureau de la coopération sur la sécurité à l'ambassade américaine d'Addis-Abeba.

Le C-130E nouvellement rénové d'Éthiopie avec son équipage et ses mécaniciens AMBASSADE AMÉRICAINE, ADDIS-ABEBA



LA SOMALIE FAIT SON RETOUR DANS LA FORMATION RÉGIONALE

LES FORCES ARMÉES DU
PAYS SOUHAITENT JOUER
UN RÔLE PLUS IMPORTANT
DANS LE MAINTIEN DE LA
SÉCURITÉ EN AFRIQUE DE L'EST



Un soldat somalien utilise un lance-roquettes dans la base militaire de Sanguuni où les Somaliens travaillent en partenariat avec les forces américaines dans des opérations de lutte anti-terroriste. AFP/GETTY IMAGES



PERSONNEL D'ADF

Lorsque les forces de l'Afrique, de l'Europe et des États-Unis ont mené le septième exercice maritime Cutlass Express en 2018, elles ont été rejointes par la police maritime de Somalie. C'était la première fois en près de 30 ans que la Somalie participait à un exercice de sécurité quelconque hors de ses frontières.

Cette participation à un exercice de formation militaire constitue une étape importante pour la Somalie. Le pays peine à venir complètement à bout des extrémistes d'Al-Shebab et compte sur 22.000 gardiens de la paix de la mission de l'Union africaine en Somalie provenant de six autres pays africains. En août 2018, le Conseil de sécurité de l'ONU a prolongé la mission jusqu'en mai 2019.

Le ministre somalien de la Sécurité intérieure Mohamed Moalin Hassan a reconnu les problèmes de son pays pendant le commencement de l'exercice à Djibouti.

« D'une certaine façon, notre participation ici à Cutlass Express constate le long chemin que la Somalie a parcouru au cours des dernières années, déclare-t-il. Mais ceci doit également être modéré par la constatation du long chemin de croissance que nous devons suivre avant que nos droits et que l'architecture de notre sécurité ne soient complètement rétablis. »

La stabilité en Somalie est cruciale pour la sécurité dans la région et au-delà. Le pays possède une côte de 3.000 kilomètres, la plus longue d'Afrique continentale, et relie l'Afrique de l'Est au Moyen-Orient. Malgré les menaces

de piraterie, des milliards de dollars en cargo traversent ses eaux tous les ans. Les ressources abondantes du pays, notamment le fer, le cuivre, et l'uranium, sont pour la plupart inexploitées et les scientifiques pensent également qu'il existe d'énormes gisements marins de pétrole.

Le passé militaire du pays est glorieux. Dans les années qui suivirent l'unification du protectorat britannique du Somaliland et de la colonie de Somaliland italienne administrée par l'ONU pour créer un pays en 1960, la Somalie était stable et relativement prospère. Avant le début de la guerre civile, le pays possédait l'une des plus grandes armées du continent.

« Alors que les politiciens galvanisaient le sentiment nationaliste au nom d'une Grande Somalie, le pays cherchait à construire une armée formidable, connue localement sous le nom des "lions d'Afrique" » écrit la journaliste Amanda Sperber pour *foreignpolicy.com*. « À l'époque, les académies militaires du pays avaient tant de ressources qu'elles disposaient de chars d'assaut supplémentaires pour la formation pratique. »

Plus tard, le pays sombre pendant des décennies dans la dictature militaire, la guerre civile, et à présent l'insurrection armée. Au

Des forces somaliennes sécurisent les lieux après l'explosion de deux voitures piégées à Mogadiscio.

AFP/GETTY IMAGES



LES SOMALIENS IMPRESSIONNENT LES FORMATEURS PENDANT CUTLASS EXPRESS

PERSONNEL D'ADF

La participation de la Somalie à Cutlass Express 2018 à Djibouti et aux Seychelles est une preuve de son engagement envers l'amélioration des efforts combinés d'application du droit maritime en Afrique de l'Est et le développement de la sécurité nationale et régionale.

« Que la Somalie fasse partie de tout ceci est absolument phénoménal », déclare le contre-amiral américain Shawn E. Duane. « C'est la première fois qu'ils ont pu participer à un exercice multinational hors de leurs frontières. ... Cela reflète d'importants progrès et c'est le type de succès qui est favorisé par Cutlass Express. »

À Djibouti, la Garde côtière des États-Unis et les forces armées turques ont fourni aux participants somaliens un entraînement pratique concernant les missions de visite, d'abordage, de perquisition et de saisie, en plus des abordages de vaisseau à

quai et en mer. L'exercice a duré 8 jours et inclus une phase de préparation au port, cinq jours d'exercice et des ateliers aux Seychelles et à Djibouti.

« Nous avons appris ces techniques en classe en Somalie, donc Cutlass Express nous donne l'occasion d'apprendre les applications tactiques avec nos partenaires », déclare le capitaine de la police militaire somalienne Abdulkadir Muktar. « L'application de ce que nous avons appris nous permettra d'améliorer notre objectif de sécurité maritime. »

Selon les instructeurs, les Somaliens ont vite appris et ont montré de quoi ils étaient capables pendant l'exercice final d'abordage.

La Somalie a déjà annoncé qu'elle participerait à Cutlass Express 2019.

Cutlass Express est l'un des trois exercices régionaux de la série Express parrainés par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et menés par les forces

navales des États-Unis Europe-Afrique/6ème flotte US. Cet exercice intervient dans le cadre de l'Africa Partnership Station, un programme cadre pour la série d'exercices Express et les autres soutiens et initiatives de développement des capacités partout en Afrique.

Les pays ayant participé à Cutlass Express 2018 sont : l'Afrique du Sud, l'Australie, le Canada, les Comores, le Danemark, Djibouti, les États-Unis, la France, le Kenya, Madagascar, l'île Maurice, le Mozambique, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, les Seychelles et la Turquie.

« Les activités criminelles posent une menace d'envergure pour l'environnement maritime de l'Afrique », déclare Melanie Zimmerman de l'ambassade des États-Unis à l'île Maurice et aux Seychelles. « Il existe des défis qu'aucune nation n'est en mesure de relever seule, mais si nous travaillons ensemble, il devient possible de surmonter ces défis. »



SERGEANT D'ÉTAT MAJOR ALLYSON MANNERS/GARDE NATIONALE AÉRIENNE DES ÉTATS-UNIS



Des membres des Forces armées nationales somaliennes s'entraînent aux mouvements tactiques pendant l'exercice Cutlass Express 2018. SECOND MAÎTRE ALYSSA WEEKS/MARINE DES ÉTATS-UNIS

cours des dernières années, certains Somaliens s'adonnent à la piraterie.

Selon le rapport « L'état de la piraterie maritime 2017 » d'Oceans Beyond Piracy, l'Afrique de l'Est souffre des plus grandes pertes économiques mondiales dues à la piraterie, s'élevant à 1,4 milliard de dollars, en baisse par rapport à 1,7 milliard en 2016. « Cette menace est posée par les vaisseaux qui y sont détournés plus que dans les autres régions, où la nature des incidents est plus liée aux enlèvements pour rançon, ou la capture des cargaisons et des yachts » selon le rapport.

Les Nations unies déclarent que le manque de stabilité gouvernementale en Somalie contribue au problème de la piraterie.

« La Somalie continue à avoir la réputation d'être le point de départ du terrorisme, de la piraterie, du trafic humain et des opérations de contrebande, ce qui nuit aux efforts de commercialisation des ressources marines somaliennes, selon l'ONU. Entre temps, l'incapacité de la Somalie à résoudre cela est constamment considéré comme une des causes sous-jacentes d'instabilité. »

UNE ASSISTANCE MONDIALE

Les Forces armées nationales somaliennes comptent actuellement environ 12.000 soldats actifs et 24.000 autres en réserve. Ses équipements incluent 140 chars d'assaut et 430 véhicules blindés de combat. L'Armée de l'air se reconstruit peu à peu depuis 2012. Le budget actuel pour la totalité des forces armées du pays est de 58 millions de dollars. Les leaders de la Somalie déclarent qu'ils doivent créer une armée de 28.000 soldats professionnels outre une force de police de 12.000.

Les forces armées du pays reçoivent actuellement une formation et une assistance de provenance mondiale :

- Des instructeurs des États-Unis ont participé à la formation d'une force de réaction rapide connue sous le nom de « Gaashaan » ou bouclier. Cette force est à même d'opérer dans des conditions difficiles, comme les combats au sein des lignes ennemies. Les forces américaines apportent leur aide pour planifier les raids somaliens contre Al-Shebab et fournissent les hélicoptères transportant les troupes somaliennes vers leurs cibles.
- Les Nations unies ont fourni des mentors en application du droit maritime, en génie et en communications qui ont formé des unités de la police maritime et de la Garde côtière somaliennes. La police maritime somalienne a aussi bénéficié d'une formation avancée aux Seychelles sur les opérations de visite, d'abordage, de perquisition et de saisie. Les mentors de l'ONU examinent fréquemment les conditions de sécurité dans les prisons somaliennes pour réduire le risque d'évasions ou de mauvais traitements,

notamment pour les prisonniers sujets au programme de transfert des pirates prisonniers.

- En 2010, les Nations unies ont établi un fonds financier au soutien des initiatives dans les pays luttant contre la piraterie d'origine somalienne. En 2017, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime a fait don de 3 nouveaux vaisseaux patrouilleurs à l'unité de police maritime. Les yoles sont mieux adaptées aux mers agitées près de Mogadiscio que les boutres qu'elles ont remplacés selon l'ONU. Ces vaisseaux polyvalents effectuent à présent des patrouilles autour de Mogadiscio 365 jours par an, après une absence de patrouille régulière de deux décennies.
- En 2014, la Somalie a signé des accords de coopération militaire avec l'Italie et les Émirats arabes unis.
- En 2016, la Turquie a commencé à construire un nouveau camp militaire à Mogadiscio. La base, où 200 soldats turcs seront situés, est conçue pour la formation des soldats somaliens. La Turquie prévoit également de construire une école militaire.
- En mars 2018, la Mission de formation de l'Union européenne en Somalie a conduit une salve d'entraînement utilisant des munitions réelles avec l'unité de police maritime somalienne pour aider celle-ci dans les patrouilles. Les officiers somaliens ont appris la manipulation des fusils et les procédures de champ de tir. L'unité de police maritime a également reçu une formation de l'Union européenne en septembre 2017 qui portait sur les patrouilles et sur l'abordage des vaisseaux. Les formateurs ont déclaré que le but était d'aider la Somalie à protéger son principal port de Mogadiscio, y compris ses abords.

Dans son livre, *Modern Maritime Piracy: Genesis, Evolution and Responses* (La piraterie maritime moderne : genèse, évolution et réponses), l'auteur Robert C. McCabe écrit qu'un programme d'aide de l'Union européenne mandaté jusque fin 2018 « reflète une évolution au-delà de la piraterie vers une approche plus holistique pour reconstruire et développer les capacités propres de la Somalie en matière de sécurité ».

« La mission étendue fait une priorité du développement des capacités d'application du droit maritime civil pour mener à bien les inspections de pêche et lutter contre le trafic de drogues et la piraterie, écrit M. McCabe. En outre, elle cherche à clarifier la législation pour l'unité de police maritime et la Garde côtière grâce à des programmes de formation et de mentorat dans la "chaîne de justice criminelle" (arrestation, instruction et poursuites), en même temps que la fourniture d'équipement léger. Ce travail est soutenu par des ateliers de formation, des procès simulés et le développement d'un réseau régional de rédacteurs législatifs et de procureurs. » □



L'APPROFONDISSEMENT DE LA DÉFENSE **MARITIME**

DE NOMBREUX ENJEUX SONT À ENVISAGER EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ EN MER,
ALLANT DE L'ENVIRONNEMENT JUSQU'À L'ÉCONOMIE



Des fusiliers marins de l'Angola participent à la sécurisation des bâtiments pendant un exercice dans le golfe de Guinée. CORPS DES FUSILIERS MARINS AMÉRICAINS

Autrefois, la stratégie maritime d'un pays consistait à protéger ses eaux, à défendre ses habitants contre les ennemis et les pirates et à poursuivre les pêcheurs illégaux grâce à la marine ou la garde-côtière.

C'est une vision superficielle de la sécurité maritime au 21^{ème} siècle. Les groupes comme l'Organisation des Nations unies et l'Union africaine déclarent qu'une stratégie maritime moderne doit protéger les ressources, assurer le développement économique durable, protéger l'environnement, gérer l'utilisation énergétique et développer les capacités de travail avec les pays et les régions avoisinants.

Historiquement, les nations africaines se sont montrées lentes dans la protection et la réglementation de leurs côtes. Depuis qu'elles ont acquis leur indépendance au 20^{ème} siècle, ces nouvelles nations ont dû lever des armées pour préserver leurs frontières parfois arbitraires, prévenir ou réprimer des rébellions et protéger les habitants. Les marines n'étaient pas une priorité économique.

« Les états côtiers, les îles et les archipels partout dans le monde font face à divers défis pour sécuriser leurs zones maritimes », selon le rapport de 2016 sur les stratégies maritimes du Centre africain pour les études stratégiques (ACSS). « De façon similaire, la plupart de ces états doivent encore réaliser pleinement le potentiel de développement lié à l'exploitation durable du domaine maritime. Ces deux objectifs de sécurité et de développement constituent la raison principale pour laquelle les états et les organisations internationales du monde développent, mettent en place, évaluent et révisent constamment les stratégies maritimes. »

LE DOMAINE DE LA CÉDÉAO

Le golfe de Guinée offre un bon cas d'étude. Du Sénégal au Nord à l'Angola au Sud, le golfe de Guinée s'étend sur 6.000 kilomètres de côtes. Les pays possèdent des réserves estimées à 24 milliards de barils de pétrole brut, soit 5 % du total mondial. La région possède également de vastes réserves de gaz naturel et de minéraux précieux, ainsi que d'abondantes forêts tropicales. Le fleuve Congo long de 4.700 kilomètres est le deuxième fleuve le plus puissant du monde après l'Amazonie et constitue l'artère commerciale principale

de l'Afrique équatoriale. L'impact du golfe sur le commerce dépasse de loin ses frontières physiques.

Tout comme le reste du continent, le golfe fait face à de nombreuses menaces. La côte de l'Afrique est menacée par la piraterie, le kidnapping, le vol, le détournement de pétrole, la pêche illégale et toutes sortes de trafics, y compris les drogues, les armes et les êtres humains. Certains endroits de la côte sont rongés par une pollution à grande échelle. En 1975, les nations du golfe de Guinée ont établi la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CÉDÉAO) afin d'atteindre l'objectif « d'autosuffisance économique » pour les états membres en créant un bloc commercial unique. La CÉDÉAO sert aussi de force de maintien de la paix et celle-ci se concentre sur son rôle policier dans le golfe depuis quelques années. Le domaine maritime du groupe comprend 11 des 15 états membres. Dans la mise au point d'une stratégie maritime régionale, l'organisme a conclu depuis longtemps que « toute la CÉDÉAO est affectée par le domaine maritime ou dépend de ce dernier ».

« Nos économies sont malheureusement liées à la perspective des océans », explique le Dr Dakuku Peterside de l'agence nigériane pour l'Administration et la sécurité maritimes. « L'océan est un moyen de base pour la plupart de notre commerce et de nos transactions et il nous fournit aussi une opportunité unique pour optimiser les bénéfices de l'économie des océans ainsi que l'occasion spéciale de profiter des bienfaits de la nature », ajoute-t-il selon le rapport du *Guardian* du Nigeria.

En 2008, la CÉDÉAO a adopté la Vision 2020 de la CÉDÉAO qui détaille les objectifs stratégiques à atteindre pour assurer « une région sans frontières, le développement durable, la paix et la bonne gouvernance, et l'intégration dans le marché mondial ». L'Union africaine lui a emboîté le pas en achevant en 2014 les négociations sur la Stratégie maritime intégrée 2050 pour l'Afrique, suivie en 2016 par une Charte sur la sûreté, la sécurité et le développement maritimes.

La CÉDÉAO a proposé sa Stratégie maritime intégrée en fonction de quatre principes clés :

- Le domaine maritime est d'une importance vitale pour le développement économique et cela affecte les états membres, côtiers ou non.

« IL EST
NÉCESSAIRE
D'AVOIR UN
ENVIRONNEMENT
OPÉRATIONNEL
STABLE FONDÉ
SUR LA SÉCURITÉ,
L'ÉTAT DE
DROIT ET DES
POLITIQUES QUI
SONT EN PLACE
ET APPLIQUÉES
COME CADRE
DE BASE. »

– Paul Holthus,
président du World Ocean Council



Un marin de la Côte d'Ivoire participe à un exercice
multinational au large de la côte d'Abidjan. REUTERS

- Les enjeux maritimes sont transnationaux, transrégionaux et interdépendants ; ils ne peuvent donc pas être surmontés par une seule nation. Chaque pays doit coordonner et coopérer avec ses voisins et ses homologues du monde.
- La clé du succès régional est une gouvernance efficace du domaine maritime fondée sur des principes démocratiques et sur les droits humains.
- Pour faire face aux problèmes auxquels la région est confrontée, il s'agit de mettre en place des stratégies sécuritaires et non sécuritaires. La réponse de la justice criminelle basée sur l'état de droit reste un élément crucial de ces stratégies.

LES TROIS ÉTAPES ESSENTIELLES

Les responsables politiques déclarent à présent que l'économie des océans et la sécurité maritime sont indissociables.

« Il est nécessaire d'avoir un environnement opérationnel stable fondé sur la sécurité, l'état de droit et des politiques qui sont en place et appliquées comme cadre de base », explique Paul Holthus, président de World Ocean Council, selon un rapport du *African Business Journal*. « Il existe clairement des enjeux importants en ce qui concerne la pêche illégale ou non réglementée, la piraterie du commerce maritime et les problèmes liés au pétrole et au gaz. Confronter ces problèmes est vraiment le premier pas vers la création de cet environnement stable, donc la résolution de ceux-ci crée des opportunités en soi. »

L'ACSS indique que pour développer des stratégies maritimes nationales et internationales réalistes, les pays doivent commencer par trois étapes essentielles : l'auto-évaluation, l'évaluation du domaine et l'évaluation de la menace.

L'AUTO-ÉVALUATION

L'auto-évaluation se traduit par l'examen de ce qu'un pays ou une région a déjà à son actif comme point de départ pour établir une stratégie. L'ACSS recommande d'effectuer cette auto-évaluation en 10 étapes :

- Quelles sont les agences nationales qui ont des responsabilités maritimes ?
- Quels processus et mécanismes existent déjà pour la coopération et la coordination inter-agences sur les questions maritimes ?
- Quelles agences non maritimes sont le plus affectées par le domaine maritime ?
- Quelles lois maritimes internationales ont été signées et intégrées au droit national ?
- Est-ce qu'une personne externe peut facilement accéder aux lois et à la réglementation maritimes existantes ?
- Qu'est-ce qui est couvert par les lois et les politiques maritimes actuelles, et existe-t-il des carences connues ?
- Comment l'application du droit maritime est-elle conçue ?
- Quelles institutions ont l'autorité d'appliquer

le droit naval ou maritime ? Quelles sont leurs ressources humaines ? Quel est leur équipement ? Quelles formations ont été suivies ?

- Quelles sont les obligations conjointes, régionales ou internationales existantes ?
- Quelles ressources sont disponibles pour le domaine maritime ?

L'ÉVALUATION DU DOMAINE

L'évaluation du domaine demande des recherches approfondies pour analyser des secteurs que des planificateurs axés sur la défense sont susceptibles de survoler ou d'ignorer complètement. Des recherches bien développées sur ce point pourraient servir de base pour les stratégies économiques à venir. L'ACSS déclare que cette étape nécessite que le pays ou la région soit « conscient de son potentiel maritime économique réel et non pas hypothétique », c'est-à-dire le niveau maximum auquel les ressources peuvent être exploitées de façon durable. L'évaluation de ce domaine comprend les questions suivantes :

- Quel est le niveau d'exploitation durable maximum pour les poissons et les fruits de mer de la région, qu'il s'agisse du plus petit village ou du niveau industriel ? Quelle est la valeur économique du poisson à chacun de ces niveaux ?
- Quel est le potentiel pour le pays ou la région en ce qui concerne l'exploitation minière, de gaz ou de pétrole en mer ? Où se trouvent ces ressources et est-il rentable de les exploiter ? Le rapport ACSS de 2016 ne couvre pas le sujet de l'extraction du diamant en mer, mais une exploitation relativement nouvelle au large de la côte namibienne a déjà affecté le marché mondial du diamant.
- Quel est le potentiel pour la région en ce qui concerne les énergies durables : solaire, éolienne, hydroélectrique et marémotrice par exemple ?
- Comment utiliser au mieux les infrastructures portuaires et côtières de la région ?
- Quels transports maritimes sont nécessaires pour l'agriculture et l'industrie de la région et quelles améliorations s'agit-il d'y apporter ? Quels sont les besoins en transport pour les exploitations régionales de minéraux, de pétrole ou de gaz ?
- De quelles installations d'entreposage terrestres dispose la région et faut-il en prévoir plus ?
- De quelles installations terrestres de transformation et de conditionnement du poisson dispose la région ?
- Quelle infrastructure de tourisme maritime





La police maritime s'entraîne au large des côtes de la Côte d'Ivoire. NATIONS UNIES

s'agit-il de développer ou d'améliorer ? Quelles activités de loisir ou de luxe est-il possible de commercialiser ?

L'ÉVALUATION DE LA MENACE

L'Afrique a été particulièrement affectée par les menaces et les défis maritimes, en partie parce que de nombreuses nations ont développé tardivement leur marine et leur garde côtière. L'ACSS déclare que le succès d'une stratégie maritime doit se fonder sur une évaluation et une priorisation des menaces et des défis. Ceux-ci peuvent être répartis sur trois catégories :

- **Les menaces qui peuvent être mesurées et classées par priorité** en fonction des pertes matérielles et du coût de ces opportunités. Ces menaces comprennent la pêche illégale sous toutes ses formes, le vol des ressources comme le détournement du pétrole, le trafic des êtres humains, des armes, des stupéfiants, des biens volés et des antiquités, la piraterie, le blanchiment d'argent et l'insécurité des voies navigables.
- **Les menaces à la santé de la région**, notamment le changement climatique, l'érosion des côtes et

la dégradation de l'environnement, y compris les décharges illégales, les déchets toxiques, la pollution, les marées noires et les déversements chimiques.

- **Les menaces institutionnelles**, notamment la pauvreté à long terme et la pauvreté régionale, les forts taux de chômage, l'insécurité alimentaire et politique, les conflits et la corruption.

COMPRENDRE LE MESSAGE

Le président de l'agence nigériane pour l'administration et la sécurité maritimes Jonathan Garba s'est prononcé lors de la journée africaine pour les mers et les océans le 25 juillet 2018. Avec d'autres, il a donné l'alerte sur les conséquences à envisager si les pays africains ne travaillent pas ensemble pour préserver leur ressources :

« Compte tenu de notre dépendance croissante sur les ressources naturelles, nous devons nous poser une question », déclare-t-il selon *The Nation* du Nigeria. « Comment peut-on forger une vision de l'utilisation des ressources naturelles des mers et des océans qui soit économiquement viable, écologiquement bien fondée et socialement responsable sans compromettre le patrimoine des générations futures ? » □

LE RALLYE DAKAR

*pourrait
retourner en*

Afrique

BBC NEWS À BBC.CO.UK/NEWS



THE ASSOCIATED PRESS

Des plans sont en cours de préparation pour ramener le célèbre Rallye Dakar en Afrique en 2020, une décennie après la dernière course organisée sur le continent.

« Nous avons déjà sondé le terrain, notamment en Algérie, en Angola et en Namibie, où nous conduisons des discussions de très haut niveau depuis plusieurs mois », déclare Étienne Lavigne, directeur d'Amaury Sport Organisation, qui gère la compétition.

Depuis son annulation en 2008, ce rallye de voitures et de motos se déroule en Amérique du Sud, et celui de 2019 aura lieu au Pérou. Ce sera la première fois qu'il sera limité à un seul pays dans ses 41 ans d'histoire. Les conditions économiques qui s'aggravent en Argentine et au Chili, auxquelles s'ajoutent des difficultés générales pour accueillir le rallye, incitent à ramener la course en Afrique.

« Si nous ne pouvons plus l'organiser en Amérique du Sud, nous devons trouver des pays qui ont une topographie permettant d'offrir jusqu'à 10 ou 12 jours de compétition, déclare M. Lavigne. Nous pouvons trouver ça ailleurs du moment que nous disposons d'un peu de temps

d'anticipation. »

Le premier rallye a eu lieu en 1978, lorsque les concurrents ont fait la course entre Paris et Dakar, la capitale du Sénégal. C'est le rallye motorisé le plus long et le plus dangereux du monde.

Lorsqu'il se déroulait en Afrique, les conducteurs et les motocyclistes suivaient une route de 10.000 km à travers les déserts distants, les broussailles et les montagnes de dunes de l'Algérie, de la Guinée, du Mali, de la Mauritanie, du Niger et du Sénégal. Il avait été amené en Amérique du Sud à la suite de l'assassinat d'une famille française par des terroristes liés à al-Qaïda en Mauritanie.

Les organisateurs déclarent qu'ils ont parlé aux gouvernements d'Afrique du Nord et de l'Ouest sur la façon de ramener la course en 2020 dans les lieux du continent où la sécurité s'est améliorée.

Le Français Thierry Sabine a créé le rallye de 22 jours en 1978 après s'être perdu lors d'une course dans le désert libyen, lorsqu'il décida que ce serait un lieu stimulant pour les compétitions. Il est décédé dans un accident d'hélicoptère au Mali en 1986 alors qu'il était à la recherche de concurrents perdus.

Les derbies de football

PRÉSERVENT LES ANCIENNES RIVALITÉS

PERSONNEL D'ADF

Les grands derbies de football ne se trouvent pas seulement en Europe et dans les Amériques. L'Afrique a son lot de derbies, jeux annuels entre rivaux traditionnels dans une même région géographique.

L'Afrique du Sud a le Derby de Soweto, une rivalité entre les Orlando Pirates et les Kaizer Chiefs. Le premier Derby de Soweto a eu lieu en 1970 ; il résulta du fait que l'étoile des Orlando Pirates, Kaizer Motaung, avait quitté Orlando pour aller jouer au football en Amérique en 1968. Lorsqu'il revint en Afrique du Sud deux ans plus tard, au lieu de rejoindre Orlando, il forma une équipe appelée Kaizer XI, qui devint finalement Kaizer Chiefs. Une rivalité naissait alors.

La Tanzanie a le Derby de Dar es Salam, le plus grand d'Afrique de l'Est. Africa.com signale que les supporters du football du Burundi, du Kenya, de l'Ouganda, du Rwanda, du Soudan et de la Tanzanie suivent étroitement les matchs entre les deux plus grandes équipes de Tanzanie, Young Africans Sports Club et Simba Sports Club. Les deux équipes partagent le stade national Benjamin Mkapa de 60.000 places. Les supporters participant au derby doivent revêtir des maillots aux couleurs de leur équipe favorite, et le stade est naturellement divisé en deux parties, une jaune et l'autre rouge.

Le Derby de Nairobi, dans la capitale du Kenya, s'appelle aussi Derby Mashemeji ou Derby Ingo-Dala. On pense qu'il représente la plus ancienne rivalité de football du pays, ayant débuté en 1968. Il réunit les AFC Leopards, appelés Ingwe, et Gor Mahia, appelé



Le Derby de Soweto AFP/GETTY IMAGES

K'Ogalo. C'est peut-être le derby le plus intense du continent, avec des origines tribales : les supporters de Gor Mahia sont principalement luo tandis que les supporters des Leopards sont surtout luyia. Ce derby est plus qu'un match de football : c'est aussi un banquet et un jour de fête.

La République démocratique du Congo a un derby entre le Tout Puissant (TP) Mazembe et le Football Club Saint Éloi Lupopo. C'est l'événement sportif le plus populaire de Lubumbashi. À l'origine, le Football Club Lupopo était constitué d'employés de la Société nationale des chemins de fer congolais alors que le TP Mazembe traçait ses racines à 1939 lorsque des moines bénédictins avaient organisé des matchs récréatifs pour les jeunes congolais. Le surnom du TP Mazembe est « Les Corbeaux », bien que l'écusson de l'équipe montre un crocodile avec un ballon dans sa gueule.



Un ancien prisonnier sud-africain EST HONORÉ À CANNES

• AGENCE FRANCE-PRESSE •

Un demi-siècle après le procès historique dans lequel Nelson Mandela échappa à la potence, l'un de ses anciens collègues prisonniers marche sur le tapis rouge de Cannes, en Côte d'Azur, pour la première d'un documentaire sur ceux qui étaient avec lui en prison.

Andrew Mlangeni est l'un des derniers survivants du procès de Rivonia de 1963 et 1964 dans lequel M. Mandela et neuf autres ont affronté la peine de mort en étant accusés de complot de guerre de guérilla et d'actes de sabotage contre le régime d'apartheid d'Afrique du Sud.

« Je savais qu'un jour je sortirais de prison », déclare cet homme de 92 ans qui a passé 27 années sous les verrous. « Mais je n'ai jamais de ma vie pensé que je viendrais en France, et qui plus est que j'apparaîtrais dans un film qui est présenté dans le monde entier. »

Le discours passionné de trois heures que M. Mandela a prononcé devant les tribunaux, où il a déclaré qu'une Afrique du Sud démocrate était un idéal « pour lequel je suis prêt

à mourir », a été le plus important de sa carrière.

L'État contre Mandela et les Autres, documentaire financé en France et basé sur les enregistrements audio récemment publiés du procès, essaie de rétablir l'équilibre en se concentrant sur ses camarades.

« Mandela n'exprimait pas seulement ses pensées ; il exprimait les pensées de tous les accusés, déclare M. Mlangeni. Nous étions presque certains que nous serions pendus. Mais nous étions prêts. Nous étions prêts pour tout. »

Le film utilise l'animation, les entretiens et les séquences archivées pour montrer comment les accusés ont transformé un procès visant à donner le coup de grâce au mouvement anti-apartheid en réquisitoire contre le régime suprémaciste blanc.

« Nous avons décidé qu'il fallait conduire le procès non pas comme un procès criminel mais comme un procès politique », avait déclaré Ahmed Kathrada, l'un des trois anciens prisonniers – un Noir (M.

L'ex-prisonnier politique Andrew Mlangeni, s'appuyant sur un bâton, assiste au Festival de Cannes en France. AFP/GETTY IMAGES

Mlangeni), un Blanc (Denis Goldberg) et un d'origine asiatique (M. Kathrada) – interviewés pour le film.

M. Kathrada, qui est décédé en 2017, est l'un des héros du documentaire produit par le journaliste Nicolas Champeaux et le metteur en scène Gilles Porte.

Né dans une famille d'immigrants indiens musulmans, il refusa, tout comme ses camarades, de faire appel de sa condamnation de sabotage pour éviter la honte d'être vu en train de supplier pour obtenir une clémence.

À la fin du procès de huit mois, ces hommes n'ont pas été pendus. Au lieu de ça, M. Mandela et sept autres ont été condamnés à la prison à vie, verdict qu'ils ont accueilli avec soulagement.

« C'est la vie ! Et la vie est merveilleuse ! », comme l'avait crié M. Goldberg à sa mère dans la chambre du tribunal.

Le président des Seychelles
lance un appel pour

sauver les mers

SEYCHELLES NEWS AGENCY

Le président Danny Faure des Seychelles a lancé un appel au nom des nations insulaires du monde pour le nettoyage des océans. Il s'est adressé au groupe des sept (G7) lors d'une rencontre tenue à Québec (Canada) et a montré des photos des déchets en plastique qui s'accumulent sur les plages du pays.

« Les îles ne peuvent plus se permettre de se considérer comme des points perdus dans la mer bleue, déclare M. Faure en Juin 2018. Nous sommes les sentinelles, les gardiens des deux-tiers de la surface de notre planète bleue. Nous devons en tenir compte dans nos actions. »

Pour exprimer son point de vue, M. Faure a présenté des images d'Aldabra, un atoll corallien des Seychelles qui a été désigné patrimoine mondial de l'UNESCO. Des montagnes de déchets flottants provenant du monde entier suffoquent cet habitat maritime d'une grande richesse écologique.

M. Faure explique que tous les pays insulaires ont besoin d'aide pour « gérer la quantité énorme et croissante de déchets marins provenant de très loin qui s'échouent et polluent les plages et les côtes ».

M. Faure a été invité par Justin Trudeau, Premier ministre canadien, à une session spéciale sur les océans au cours du sommet du G7, car le Canada



Le premier ministre du Canada Justin Trudeau, à droite, accueille le président Danny Faure lors de son arrivée au sommet du G7.

AFP/GETTY IMAGES

préside le G7 en 2018. Cette séance avait pour thème « des océans et des mers, des côtes et des communautés saines, productives et résilientes ».

Lors de son intervention, M. Faure a parlé de l'approche innovante des Seychelles au financement de son économie des océans ainsi qu'au développement durable.

Lorsque les Seychelles ont été désignées comme pays à revenu élevé en 2015, l'accès à certaines aides financières a été suspendu. M. Faure a déclaré qu'au lieu de se plaindre, le pays a recherché des sources innovantes de financement, notamment par le biais du système inédit d'échange de dette contre la protection de l'océan et l'adaptation climatique sous forme de futurs « blue bonds » (obligations bleues). Soutenues par la Banque mondiale, les obligations bleues permettent d'attirer des investissements publics et privés pour soutenir les pêcheries du pays et protéger ses ressources maritimes.



REUTERS

Google va ouvrir un centre de recherche sur l'IA au Ghana

PERSONNEL D'ADF

Google prévoit d'ouvrir le premier centre d'intelligence artificielle (IA) sur le continent africain. Selon un blog de Google, l'ouverture du centre, prévue en 2018 à Accra (Ghana), rassemblera les meilleurs chercheurs et ingénieurs sur l'apprentissage automatique pour faire face aux enjeux posés par les soins de santé, l'agriculture et l'éducation. Moustapha Cissé, scientifique sénégalais membre du personnel de recherche, dirigera le centre.

« L'IA offre un grand potentiel positif pour le monde, encore plus si le monde est bien représenté dans le développement des nouvelles technologies liées à l'IA », écrivent M. Cissé et Jeff Dean, chercheur principal pour l'IA chez Google, dans un blog annonçant le projet. « Donc, il nous semble logique d'assurer une bonne représentation mondiale dans le développement de l'IA. »

Google a des bureaux en Afrique depuis 10 ans et déclare que 2 millions de personnes ont pu bénéficier de son programme de formation au numérique. Google offre aussi un programme appelé Launchpad Accelerator Africa qui a aidé 100.000 développeurs et 60 startups technologiques à faire avancer plusieurs projets numériques.

D'autres villes africaines se positionnent comme centres technologiques selon CNBC, la chaîne d'informations d'affaires. Addis-Abeba et Kigali, capitales respectives de l'Éthiopie et du Rwanda, revendiquent toutes deux un secteur technologique naissant. Récemment Bill Gates, cofondateur de Microsoft, a loué le Kenya pour la création de la plateforme numérique de paiement M-Pesa, qu'il a qualifié de « pionnière ».

CNBC déclare que Google a sans doute été attiré par le Ghana à cause de la qualité de son système d'éducation et des autres institutions de formation. Lucy James, consultante associée de l'équipe Control Risks' Africa, déclare que Google cherche à capitaliser sur « les talents disponibles sur place, et il n'en manque pas au Ghana ».

Les touristes reviennent en Tunisie après les attaques terroristes

AGENCE FRANCE-PRESSE

L'industrie du tourisme en Tunisie, qui a beaucoup souffert lors des attaques de 2015, connaît une reprise avec des revenus qui ont augmenté de presque un tiers depuis le début 2018, selon la ministre de ce secteur.

« L'amélioration est considérable », déclare la ministre du Tourisme Selma Elloumi Rekik à AFP, alors que le nombre de visiteurs a dépassé les chiffres atteints pendant les cinq premiers mois de 2014, en grande partie grâce à l'afflux croissant de touristes russes et chinois.

Les attaques de 2015 ont ravagé l'industrie tunisienne du tourisme. Une attaque au musée national du Bardo à Tunis et une autre ciblant un centre touristique de plage à Sousse ont tué 59 touristes étrangers et un garde tunisien.

Plus de 2,3 millions de visiteurs étaient venus en Tunisie en date du 20 mai 2018, soit 21,8 % de plus par rapport à la même période en 2017

et 5,7 % de plus comparé à la même période en 2010.

« C'est l'année de la vraie reprise », déclare Mme Elloumi, en ajoutant que tous les hôtels étaient complets pour la saison d'été dans les localités touristiques clés et très fréquentées de Djerba, Hammamet et Mahdia.

Avant les attaques, les touristes abondaient dans les anciennes ruines de Carthage, occupaient les plages immaculées du pays et profitaient de la gastronomie et des attractions culturelles de Tunis, la capitale.

La reprise est en partie soutenue par le « marché traditionnel » qui comprend la France et l'Allemagne, en augmentation respective de 45 et 42 % selon la ministre. Le nombre de visiteurs chinois et russes a augmenté respectivement de 57 et 46 %.

« Les gens reviennent en Tunisie car la sécurité est en place... nous sommes au niveau de toute ville européenne », déclare Mme Elloumi.

REUTERS





Les États-Unis soutiennent le maintien de la paix avec des dons de véhicules à l'Ouganda

DEFENCEWEB

Dans le cadre d'un effort pour soutenir les tentatives de contre-insurrection et de maintien de la paix, les États-Unis ont donné des équipements et des véhicules à la Force de défense du peuple ougandais (UPDF).

Les équipements donnés le 7 juin 2018 incluent 30 camions Mercedes-Benz, 6 nacelles élévatrices, 1 chariot pour conteneurs tout-terrain, 3 camions blindés Oshkosh, un bulldozer, 10 génératrices et des pièces de rechange.

L'équipement a été donné lors d'une cérémonie en présence de Deborah Malac, ambassadrice des États-Unis en Ouganda, et reçu par le général David Muhoozi, chef des Forces de défense de l'Ouganda, au Centre de capacité de déploiement rapide ougandais dans le district de Jinja. Le centre fait partie de la Force est-africaine en attente qui déploie des gardiens de la paix.

« Je félicite le pays qui ont démontré un haut niveau de maintien de la paix, et tout spécialement l'UPDF qui s'est rendue en Somalie où sévit une insurrection », a déclaré Mme Malac. Elle a ajouté que ces dons font partie du Partenariat africain de réponse rapide pour la paix visant à soutenir les pays engagés dans des efforts de stabilisation.

L'Ouganda a été le premier pays à envoyer des troupes pour la mission de l'Union africaine en Somalie

(AMISOM) en 2007 et il demeure le pays qui contribue le plus de soldats, dont plus de 6.000 sont déployés.

« Cet équipement meilleur améliorera notre préparation et notre disponibilité pour répondre aux menaces contre la sécurité dans toute la région », a déclaré le général Muhoozi. « Les États-Unis ont fourni 270 millions de dollars dans le cadre du Partenariat africain de réponse rapide pour la paix », a-t-il déclaré, en ajoutant que l'Ouganda avait reçu 51 millions de dollars de plus pour la formation logistique et technique.

Les États-Unis avaient donné précédemment des véhicules et des équipements à l'Ouganda, notamment six véhicules Cougar résistant aux mines et protégés contre les embuscades, selon la base de données des articles américains de surplus de la défense.

En septembre 2017, l'UPDF a reçu 19 transports de troupe blindés Acmat/Mack Bastion provenant des États-Unis pour son contingent de l'AMISOM. Du côté aérien, les États-Unis ont fait don de deux avions légers Cessna 208B Caravan à l'escadre aérienne de l'UPDF en mars 2015 et prévoient de livrer cinq hélicoptères UH-1H Huey rénovés à l'Ouganda en 2018.

Le contingent ougandais de la mission de l'Union africaine en Somalie reçoit des véhicules de combat donnés par les États-Unis en 2017. AMISOM



La CDAА présente un front commun dans la lutte contre le braconnage

DEFENCEWEB

Six états de la Communauté de développement d'Afrique australe (CDAА) ont convenu de renforcer leur coopération pour combattre le fléau du braconnage, notamment celui des rhinocéros et des éléphants.

Ces pays – l'Afrique du Sud, le Botswana, le Mozambique, la Namibie et le Zimbabwe – se sont réunis à Mpumalanga (Afrique du Sud) pour la quatrième réunion multilatérale des chefs de la défense et de la sécurité sur la lutte contre le braconnage. Lors de la réunion, le général Solly Shoke, chef de la Force nationale de défense d'Afrique du Sud (SANDF), a déclaré qu'ils étaient « des états membres très unis » et qu'ils devaient adresser collectivement le braconnage pour trouver une solution commune à long terme.

Après plusieurs années d'augmentation, l'Afrique du Sud a enregistré une légère baisse du nombre de rhinocéros victimes du braconnage en 2017, de 1.054 à 1.028. Mais cela correspond toujours à trois rhinocéros tués chaque jour.

La ministre sud-africaine des Affaires environnementales Edna Molewa a déclaré aux chefs réunis du bloc régional que la collaboration en matière de conservation de la faune sauvage et de mise en application des lois est cruciale.

« La région de la CDAА est unique et pourvue d'une faune sauvage abondante, a-t-elle déclaré. Cela la rend sujette à des menaces quotidiennes de braconnage. En conséquence, la collaboration et la coordination des efforts de mise en application des lois sont cruciales pour préserver l'intégrité écologique de la région. »

Elle a ajouté que la coopération transnationale inclurait le partage de la technologie, la formation, les opérations conjointes et les centres opérationnels conjoints, le partage des informations et les systèmes de communication communs.

Mme Molewa a déclaré qu'il était important que « des mesures judiciaires soient trouvées pour assurer la standardisation des punitions infligées aux braconniers condamnés de la région ».

La CDAА étudie la poursuite des braconniers à travers les frontières et les opérations conjointes pour arrêter les braconniers et confisquer les armes.

Avant la réunion, le lieutenant-général Barney Hlatshwayo, chef de la division des opérations conjointes des SANDF, a déclaré que les criminels trouveront des points faibles en Afrique australe si la poursuite des crimes contre la faune sauvage n'est pas uniforme.

« Cela est dû au fait que les animaux franchissent les frontières. Ils ne connaissent pas les démarcations créées par les humains. De même, les criminels qui attaquent la faune sauvage franchiront les frontières en sachant que, s'ils sont arrêtés, il leur sera possible d'obtenir une condamnation moins sévère dans certains pays », a-t-il déclaré.

Les employés d'une ferme sud-africaine saisissent un rhinocéros tranquilisé après lui avoir enlevé sa corne dans un effort de dissuasion du braconnage visant l'une des espèces menacées du monde.

REUTERS

L'Éthiopie prévoit de reconstruire sa marine

REUTERS

L'Éthiopie, pays sans littoral qui a perdu son accès à la mer Rouge il y a près de trente ans, prévoit de construire une marine dans le cadre de ses réformes militaires.

Le pays avait dissout sa marine en 1991 après la sécession de son ancienne province de l'Érythrée, à la suite d'une guerre d'indépendance qui avait duré pendant trois décennies. L'Éthiopie conserve un institut maritime qui forme les marins.

« Suite aux efforts déployés visant à développer la capacité de notre défense nationale, nous avons construit des forces terrestres et aériennes parmi les plus fortes de l'Afrique », a déclaré le Premier ministre éthiopien Abiy Ahmed lors d'une réunion avec les chefs militaires. « Nous devrions construire une capacité de force navale à l'avenir. »

M. Abiy a formulé ces remarques alors que les états du golfe accroissent leurs investissements dans les ports le long de la mer Rouge et de la côte d'Afrique de l'Est pour exercer leurs influences rivales dans un corridor stratégique qui est vital pour les voies de navigation et les routes de transport du pétrole. L'Arabie saoudite, le Qatar et la Turquie utilisent certains de ces ports à des fins militaires.

En mai 2018, l'Éthiopie et le Soudan ont convenu de permettre à l'Éthiopie d'acquérir une participation dans Port Soudan, le plus grand point d'entrée maritime du Soudan, pour diversifier les routes de sortie et réduire les frais portuaires. L'accord a été conclu deux jours après la conclusion d'un accord similaire signé par l'Éthiopie pour le port de Djibouti, principal point d'entrée commercial de Djibouti.

Selon un rapport de la BBC, l'Éthiopie a conclu un accord pour acquérir une participation dans le port de Djibouti, qui traite aujourd'hui environ 95 % de toutes ses exportations et importations. Elle a aussi achevé une ligne de chemin de fer de 759 kilomètres vers Djibouti et son port.

Un programme aide les agriculteurs guinéens

BANQUE MONDIALE
PHOTOS PAR VINCENT TREMEAU/BANQUE MONDIALE

Ousmane Diallo, âgé de 35 ans, est diplômé universitaire en sociologie. Il est propriétaire de 8 hectares de terres arables à Mandiana, un des endroits les plus reculés de Guinée situé à environ 730 kilomètres à l'Est de la capitale de Conakry. Les sociétés minières ont des exploitations dans le secteur, où les activités minières artisanales fournissent des revenus pour plus de 80 % de la population locale.

À la différence de ses collègues du secteur minier, M. Diallo a décidé d'investir dans l'agriculture lorsqu'il n'a pu trouver de travail, car il « a compris le potentiel agricole de la région ».

Lorsqu'il a commencé son activité agricole en 2014, il s'est concentré sur le riz, le maïs et les légumes en réponse à une forte demande. Initialement, il a obtenu de mauvais résultats parce que les graines qu'il utilisait produisaient diverses variétés de la même culture. Toutefois, avec le soutien du programme de productivité agricole pour l'Afrique de l'Ouest, M. Diallo a



pu produire 2 tonnes de riz par hectare en 2018, comparé à moins de la moitié quatre ans plus tôt.

En Guinée, ce programme a aidé les fermiers à planter de nouvelles variétés de cultures, à améliorer les pratiques de gestion des récoltes et à adopter des technologies de transformation alimentaire à petite échelle. Il a aussi permis de renforcer la production nationale de graines ainsi que les systèmes de distribution pour assurer la disponibilité et l'utilisation de semences de bonne qualité et certifiées.

Ce programme fait partie d'un projet régional à l'initiative de la Communauté économique des États de

l'Afrique de l'Ouest. Le programme a été mis en place dans 13 pays membres.

Grâce aux revenus de cette agriculture, M. Diallo a pu diversifier ses activités pour devenir propriétaire d'une entreprise de mise en bouteille et de distribution d'eau. Il emploie une douzaine de salariés à plein temps, ainsi qu'une autre douzaine de saisonniers.

Avec une subvention initiale de 9 millions de dollars, le programme de Guinée a contribué à l'amélioration des conditions de vie des producteurs de graines en créant une valeur ajoutée brute de 4 millions de francs guinéens (environ 440 dollars) en revenus par hectare de riz par saison.

« Au début, je n'avais ni expérience, ni ressources, déclare M. Diallo. Les gens pensaient que j'étais fou de me lancer dans l'agriculture, mais maintenant je leur prouve qu'ils avaient tort. Je travaille actuellement à élargir mes opérations pour les rendre plus industrielles et inclure l'élevage de bétail. Mon objectif, c'est d'inspirer et de former d'autres jeunes. »



Ousmane Diallo, à droite, travaille dans son champ.



Deux hommes travaillent dans l'entreprise de mise en bouteille d'eau d'Ousmane Diallo.



Un atelier de réparation offre un nouveau départ aux anciens enfants soldats

THOMSON REUTERS FOUNDATION

Louis Lakor rêvait déjà de devenir enseignant alors qu'il n'était encore qu'un petit garçon qui pourchassait les poulets sur la ferme de ses parents au Nord de l'Ouganda. Pourtant, lorsqu'il mit enfin pied dans une école primaire locale à l'âge de 7 ans, c'était en tant que tueur armé.

Louis Lakor a été kidnappé pendant un raid nocturne et forcé à devenir un enfant soldat par l'Armée de résistance du Seigneur (LRA), groupe rebelle qui a semé la terreur dans le nord de l'Ouganda pendant près de deux décennies avant d'être chassé du pays suite à une offensive militaire en 2005. Avec une arme au poing qui lui avait été confiée par ses ravisseurs, Louis avait pour ordre de « tirer sur tout ce que tu vois ». C'est ce qu'il a fait.

« Sinon ils m'auraient tué », déclare-t-il 20 ans plus tard, le regard posé sur la campagne verdoyante près de son village natal d'Awach, à environ 60 kilomètres au Sud de la frontière de l'Ouganda avec le Soudan du Sud.

M. Lakor est maintenant âgé de 27 ans et aide d'autres anciens enfants soldats à obtenir des qualifications allant de la mécanique automobile à la menuiserie, la couture et la coiffure.

« Lorsque je forme les jeunes ici, je leur raconte mon histoire », déclare-t-il en parcourant l'atelier bruyant où de grands adolescents s'affairent à souder, scier et marteler. « Je leur dis d'où je viens, que je suis comme eux, que je suis toujours un orphelin qui cherche à survivre. »

M. Lakor a pu échapper à la LRA au bout de quatre ans. Il a fini par mendier dans les rues de Gulu, la principale ville de la région. Il a finalement rencontré Peter Owiny Mwa, propriétaire de Baka General Motors, qui a décidé de lui donner une chance et de l'embaucher tout d'abord comme agent d'entretien, puis de le former comme mécanicien. En 2013, Louis Lakor demande à M. Mwa de lui permettre de former et d'embaucher des anciens jeunes de la LRA.

Aujourd'hui, le centre de formation des jeunes de Baka, constitué d'une cour encombrée à ciel ouvert entourée de bâtiments en bois vétustes, aide environ 60 garçons et filles chaque année avec peu de soutien financier extérieur. M. Lakor conduit également un mototaxi pour couvrir le loyer.

Les anciens jeunes de la LRA, dont certains présentent des cicatrices de coups de feu ou de machette sur les bras et les jambes, dorment à deux sur des matelas simples crasseux jetés au sol d'une pièce souillée à la peinture qui pèle, sans moustiquaires ni vitres aux fenêtres. L'un des élèves âgé de 18 ans, Godfrey Oloya, est né en captivité chez la LRA et porte toujours une balle logée dans son bras, « souvenir » de sa fuite sous les tirs lorsqu'il avait 7 ans.

« Lorsque j'aurai terminé ici, je veux conduire un taxi ou un camion », déclare-t-il devant les mécaniciens en herbe qui s'entraînent sur la carcasse rouillée d'une vieille Volkswagen Coccinelle couleur petit pois des années 70.

Louis Lakor, à gauche, et Peter Owiny Mwa forment d'anciens combattants de la LRA en mécanique automobile dans le Nord de l'Ouganda.

THOMSON REUTERS FOUNDATION

Le rhinocéros blanc du Sud pourrait sauver son parent presque disparu

THE ASSOCIATED PRESS

Un rhinocéros blanc du Sud femelle qui est gravide par insémination artificielle permet d'espérer qu'il sera possible de sauver un proche parent, le rhinocéros blanc du Nord, de l'extinction.

La nouvelle que le rhinocéros blanc du Sud femelle nommé Victoria était gravide a été accueillie comme une avancée et un pas en avant pour sauver l'espèce du rhinocéros blanc du Nord. Si Victoria mène sa grossesse à terme, le petit naîtra mi-2019.

Le dernier rhinocéros blanc du Nord mâle, Sudan, est décédé en mars 2018 au Kenya dans la réserve d'Ol Pejeta, où il a vécu pendant 10 ans après avoir été transféré d'un zoo se trouvant en République tchèque. Sudan avait 45 ans et il était en mauvaise santé.

La mort de Sudan a été considérée comme une tragédie, car elle a marqué la fin possible d'une espèce. Les options reproductives pour produire un rhinocéros blanc du Nord comprennent l'insémination artificielle, la fertilisation in vitro et les transferts d'embryon, avec les rhinocéros blancs du Sud servant de mères porteuses éventuelles pour les embryons de rhinocéros blanc du Nord.

Les chercheurs pensent qu'un petit de rhinocéros blanc du Nord pourrait voir le jour grâce à ces procédures d'ici 10 à 15 ans.

Les derniers rhinocéros blancs du Nord se trouvent au Kenya : la fille de Sudan, Najin, et sa petite-fille, Fatu. L'avant-dernier rhinocéros blanc du Nord mâle, Suni, est décédé en 2014. Suni avait également été ramené en Afrique depuis la République tchèque. Sudan et Suni étaient trop âgés pour s'accoupler lorsqu'ils ont quitté l'Europe.

Une équipe d'Ol Pejeta se consacre aussi à un autre projet qui cherche à sauver le rhinocéros blanc du Nord de l'extinction. Il s'agit de récolter des ovules des deux femelles de rhinocéros blanc du Nord encore en vie. Elles ne peuvent être inséminées artificiellement car elles ne sont pas fertiles. Les scientifiques comptent utiliser un rhinocéros blanc du Sud d'Ol Pejeta comme mère porteuse pour les ovules de rhinocéros blancs du Nord.



Najin, à droite, et sa fille Fatu, les deux dernières femelles de rhinocéros blanc du Nord, paissent dans la réserve d'Ol Pejeta au Kenya. REUTERS

L'Afrique de l'Ouest exploite le potentiel de l'énergie solaire

VOICE OF AMERICA

Au Maroc, une centrale solaire géante près de la ville de Ouarzazate augmentera bientôt sa capacité pour atteindre 580 mégawatts. L'énergie solaire a été plus lente à se développer en Afrique de l'Ouest, comparé à d'autres régions du continent, mais sa croissance est en bonne voie.

La plus grande centrale solaire d'Afrique de l'Ouest a officiellement ouvert ses portes en novembre 2017 à Zagtoui dans la périphérie de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso. Sa construction a coûté 55 millions de dollars et elle a été financée par la France et l'Union européenne. Zagtoui fournit maintenant 30 mégawatts au réseau électrique national.

Avant Zagtoui, la plus grande centrale solaire d'Afrique de l'Ouest était à Bokhol (Sénégal). Elle a été mise en service en 2016 et a coûté 30 millions de dollars. Charlotte Aubin, fondatrice et directrice de Greenwish,

société d'énergie renouvelable, était étroitement associée. Elle a aidé à créer le premier producteur indépendant d'électricité (IPP) avec des capitaux provenant d'investisseurs sénégalais et d'un fonds international soutenu par trois gouvernements européens.

« Le premier projet que nous avons fait était au Sénégal et ce fut une étape importante pour le

continent aussi bien que pour Greenwish, déclare Mme Aubin. C'était le premier IPP solaire à être construit en Afrique subsaharienne. Il fournit maintenant l'électricité à 160.000 personnes au Sénégal à un coût de 40 % de moins que celui du réseau de l'époque. »

Plus la demande d'un produit est forte, moins il est cher, déclare Moussa Coulibaly, chef d'Air Com, l'une des plus anciennes sociétés d'électricité solaire du Mali. Poussée par des investissements des États-Unis et de la Chine, l'industrie s'est développée rapidement. De ce fait, les coûts de production ont baissé. Un panneau solaire qui coûtait des centaines de dollars se vend aujourd'hui pour 90 dollars environ, déclare M. Coulibaly.

Quelque chose d'autre a changé dans la région : la loi. Jusqu'à récemment, les IPP tels qu'Air Com et le projet de Greenwish étaient interdits par la loi. Le Sénégal a levé l'interdiction sur la production d'électricité par des entreprises privées en 1998 ; le Mali l'a fait en 2000 et le Burkina Faso les a légalisées en 2017.

Le Sénégal a maintenant quatre centrales solaires. Le Burkina Faso en construit deux de plus. L'Afrique du Sud et le Maroc en ont chacun des douzaines. Et la liste s'allonge, avec l'Éthiopie, le Ghana, le Kenya, la Mauritanie et le Mozambique.

La centrale solaire
Noor 3 au Maroc
THE ASSOCIATED PRESS



DANS UN CLIMAT D'INCERTITUDE,

LES AGRICULTEURS KÉNYANS SE TOURNENT VERS LE PIMENT

REUTERS

Dans cette zone aride du Comté de Kajiado (Kenya) où la chaleur et la sécheresse plus fortes posent des difficultés pour les éleveurs, Arnold Ole Kapurua essaie une nouvelle récolte piquante : le piment.

M. Ole Kapurua, agriculteur et agronome de 29 ans, cultive maintenant 0,8 hectare de ces légumes forts, et il forme d'autres agriculteurs à faire de même, dans le but de protéger leurs revenus face aux conditions météo difficiles liées au changement climatique.

« À la longue, nous avons réalisé que nous ne gagnions pas beaucoup d'argent car les revenus du bétail marquaient le pas, déclare-t-il. Pendant les périodes de sécheresse, les bêtes mouraient de faim et de maladie, et pendant la saison des pluies elles mouraient à cause des inondations, ce qui limitait nos revenus. »

Mais après avoir fait quelques recherches, « j'ai réalisé que le piment résiste au climat », déclare-t-il.

Bien que certains éleveurs continuent à compter seulement sur le bétail dans la région, un nombre croissant d'entre eux concentrent maintenant leur énergie pour cultiver le piment, qui ne nécessite pas beaucoup d'eau, déclare Samuel Ole Kangangi, un autre nouvel agriculteur de piment.

Au cours des cinq dernières années, plus de 100 agriculteurs de la région ont commencé à cultiver le piment, la plupart après avoir essayé d'autres récoltes, notamment le maïs et les haricots, qui n'ont pas résisté aussi bien à la sécheresse et qui n'ont pas beaucoup rapporté. La culture bien gérée du piment peut produire une récolte continue pendant six mois, et 0,4 hectare peut produire jusqu'à 2 tonnes de piment par semaine, déclare M. Ole Kapurua.

Ce niveau de production peut rapporter jusqu'à 80.000 shillings kényans (800 dollars) par saison, déclare-t-il.

Solomon Simingor, autre agriculteur du Comté de Kajiado, déclare qu'un agriculteur possédant au moins 0,8 hectare peut gagner jusqu'à trois fois plus avec le piment qu'avec le bétail, selon lui. Pour obtenir suffisamment d'eau afin d'irriguer les plantes, les agriculteurs de la région commencent à construire de petits barrages pour retenir l'eau pendant la saison des pluies. Du paillis autour des plantes – en général de l'herbe ou du plastique – aide aussi à retenir l'eau précieuse et à réduire les mauvaises herbes.

Paul Rangenga, qui a conseillé aux agriculteurs d'adopter cette culture et qui dirige une entreprise de produits frais, déclare que le piment peut offrir une alternative valable pour les éleveurs affectés par la sécheresse croissante.

« La culture du piment est un type d'investissement à long terme et les risques courus sont minimes, car les récoltes résistent à la sécheresse et sont bien adaptées aux régions arides », déclare-t-il.

ETHIOPIAN AIRLINES

— recherche la croissance —

PERSONNEL D'ADF

Ethiopian Airlines, plus grande ligne aérienne d'Afrique, a investi dans un certain nombre d'autres compagnies aériennes africaines et a ouvert des routes vers de nouvelles destinations. Elle augmente aussi sa flotte et vient d'acquérir son 100ème avion.

Cette expansion fait partie de la Vision 2025 de cette ligne aérienne d'état, qui veut devenir le groupe d'aviation dominant de l'Afrique et augmenter la part de marché des lignes aériennes africaines. Elle a la plus vaste flotte de toute compagnie aérienne africaine et le groupe de renseignements d'aviation FlightGlobal déclare qu'elle transporte maintenant le plus de passagers annuels, ayant dépassé EgyptAir, South African Airways et Royal Air Maroc.

L'Association internationale du transport aérien déclare qu'Ethiopian a produit des revenus de 2,71 milliards de dollars en 2016-2017, avec un bénéfice net de 232 millions de dollars. Le groupe d'actualités *AIN Publications* déclare que, dans le cadre d'un effort pour alléger un manque de devises étrangères, l'Éthiopie prévoit de privatiser partiellement la ligne aérienne à l'avenir.



Ethiopian se développe en Afrique de l'Ouest avec la ligne aérienne togolaise ASKY Airlines. Elle a aussi des partenariats avec Air Côte d'Ivoire et Congo Airways. Elle travaille avec le gouvernement de la Zambie pour relancer son transporteur national avec une participation de 45 % et elle projette d'établir une ligne aérienne en propriété exclusive au Mozambique. Elle a une participation dans une ligne aérienne du Tchad et elle prévoit de lancer une autre ligne en Guinée.

« Elle acquiert en général une participation minoritaire, ou d'environ 50 % », a déclaré à CNN Oliver Clark, journaliste principal de FlightGlobal. « Elle a tendance à créer des co-entreprises avec des partenaires locaux. »

La ligne aérienne a acquis son 100ème aéronef, un Boeing 787-900, en juin 2018 et elle déclare que l'âge moyen de ses avions est de moins de 5 ans. Elle a commandé cinq avions Boeing de plus ainsi que 16 avions Airbus A350.

Cette ligne aérienne continue à ajouter des pays à ses routes, les derniers étant l'Espagne et l'Indonésie.

Sundiata Keita, le roi-lion du Mali

PERSONNEL D'ADF

J'enseigne aux rois l'histoire de leurs ancêtres, pour que la vie des anciens puisse leur servir d'exemple, parce que le monde est vieux mais le futur naît du passé.

Ce sont les mots du griot (conteur) Djéli Mamadou Kouyaté dans la première section d'une histoire orale de Sundiata Keita, premier dirigeant de l'Empire du Mali. Cette histoire orale, transmise par les griots mandingues depuis 800 ans, s'appelle l'Épopée de Sundiata.

Aucune histoire orale n'est entièrement exacte mais l'épopée est vérifiée en partie par les textes des voyageurs musulmans qui visitèrent l'empire, là où se trouvent aujourd'hui le Mali et le Sénégal.

L'épopée commence vers l'an 1200 avec une prophétie selon laquelle le descendant d'un chef appelé Maghan Kon Fatta accomplirait de grandes choses. Mais cette prophétie ne se réaliserait que si le chef épousait une femme particulièrement laide. Lorsque deux chasseurs présentent une femme bossue avec des yeux « monstrueux » à la cour de Maghan Kon Fatta, il se souvient de la prophétie et épouse en secondes noces cette « femme-buffle ». En 1217, elle met au monde un fils, Sundiata Keita, qui dans son enfance ne peut pas marcher et est décrit comme un enfant obtus et stupide.

Le chef Maghan meurt lorsque Sundiata a 7 ans, et le demi-frère de Sundiata devient chef. La plupart des versions de l'épopée disent que Sundiata et sa mère ont peur de la façon dont ils seraient traités par le nouveau chef et partent en exil. À ce moment, Sundiata commence à

s'épanouir. L'épopée déclare que, à l'âge de 10 ans, Sundiata « était un garçon plein de vigueur ; ses bras avaient la force de 10 hommes et ses biceps inspiraient la peur chez ses compagnons ».

Sundiata et sa mère se rendent à la cour du chef de Méma, un petit royaume de l'Est. Sundiata devient bientôt un favori du chef qui le nomme son adjoint.

Lorsque Sundiata apprend que sa tribu natale a été conquise par un roi voisin, il part en guerre à la tête de la moitié de l'armée de Méma, en formant une coalition avec les royaumes voisins.

Pendant la bataille, on dit que Sundiata tue le roi envahisseur avec une flèche empoisonnée. Cette victoire marque la première étape de Sundiata dans l'établissement de ce qui allait devenir l'Empire du Mali, région prospère d'Afrique de l'Ouest.

À ce moment, il est connu sous le nom de « roi-lion ».

L'épopée du griot dit que Sundiata était intelligent et fort. Le grand nombre de chefs qui l'avaient précédé savaient mieux conquérir que gouverner et Sundiata voulait créer quelque chose de plus durable. Il savait que son empire devait être autonome, et il s'assura donc que ses agriculteurs cultivent des haricots, du riz et plus tard du coton. Il dirigea son empire comme une législature, chaque tribu ayant un représentant à sa cour. Il combina sa foi musulmane avec les religions locales et devint célèbre pour posséder une magie puissante.

Il est décédé vers 1255, alors qu'une tradition orale de son histoire a déjà pris racine. Ses successeurs continuent à développer son royaume, depuis l'océan Atlantique jusqu'au fleuve Niger, au Nord jusqu'au Sahara et au Sud jusqu'au golfe de Guinée. Le royaume commence à décliner vers 1400.

Aujourd'hui, l'Épopée de Sundiata fait partie de la culture des républiques du Mali, de la Gambie, de la Guinée et du Sénégal. Elle est enseignée aux enfants dans les cours d'histoire. Le griot Djéli Mamadou Kouyaté conclut sa narration de l'épopée en déclarant que même un grand chef comme Sundiata ne pouvait pas savoir tous les secrets et toute la sagesse que possèdent les griots eux-mêmes :

Partout, j'étais capable de voir et de comprendre ce que mes maîtres m'enseignaient, mais entre leurs mains j'ai juré d'enseigner seulement ce qui doit être enseigné et de cacher ce qui doit rester caché.



INDICES



- 1 Le parc national qui entoure cette formation inclut le jardin botanique national de Kirstenbosch.
- 2 Elle se situe à l'extrémité Nord de la ceinture plissée du Cap.
- 3 Le sommet possède un plateau de 3 kilomètres.
- 4 Selon la légende, les nuages défilant sur la montagne proviennent d'un concours entre 2 fumeurs : le diable et le pirate hollandais Jan van Hunks.



partagez votre expertise

Vous désirez être publié ? *Africa Defense Forum (ADF)* est un magazine militaire professionnel qui sert de cadre international d'échanges aux spécialistes militaires et de la sécurité en Afrique. Le magazine est publié tous les trimestres par l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique et traite des rubriques suivantes : stratégies de lutte contre le terrorisme, opérations de défense et de sécurité, criminalité transnationale, ainsi que les problèmes affectant la paix, la stabilité, la bonne gouvernance et la prospérité. Ce cadre d'échanges permet une discussion et des échanges d'idées en profondeur. Nous voulons entendre le point de vue de personnes qui se trouvent dans nos pays partenaires africains et qui comprennent les intérêts et les défis du continent. Soumettez un article pour publication à *ADF* et faites entendre votre voix.

.....(directives à l'attention de l'auteur concernant une soumission à *ADF*).....

EXIGENCES RÉDACTIONNELLES

- La préférence est donnée aux articles d'une longueur approximative de 1.500 mots.
- Les articles peuvent être remaniés pour des questions de style et d'espace. Mais, *ADF* collaborera avec l'auteur sur les changements finaux.
- Incluez une courte biographie de vous-même avec vos coordonnées.
- Si possible, incluez une photographie haute résolution de vous-même ainsi que des images liées à votre article avec une légende et une mention de l'auteur de la photo.

DROITS D'AUTEUR

Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication. Votre contribution à *ADF* signifie votre acceptation de ces modalités.

SOUMISSIONS

Envoyez vos idées de sujet d'article, vos contenus et vos questions à la Rédaction d'*ADF* à l'adresse électronique : ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. Ou par courrier à l'une des adresses suivantes :

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Kelley Kaserne
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart Germany

OU

RESTEZ CONNECTÉ

Suivez *ADF* sur Facebook et Twitter et rendez-nous visite sur le site adf-magazine.com

