

a d f

A F R I C A

D E F E N S E

F O

UNE MISSION MARITIME

Les forces de sécurité s'unissent pour protéger un océan d'opportunités

PLUS

Une conversation avec le chef d'état-major de la Marine du Nigeria

VISITEZ-NOUS SUR ADF-MAGAZINE.COM

articles

8 Des vagues d'opportunité et de risque

Les richesses maritimes d'Afrique sont menacées par le crime et l'interférence étrangère.

12 « C'est notre Marine »

Le chef d'état-major de la Marine nigériane s'appuie sur la technologie, la coopération et la discipline pour vaincre la criminalité en mer.

16 L'assemblage des éléments

Le projet « Deep Blue » du Nigeria intègre les éléments aériens, terrestres et maritimes pour sécuriser le domaine maritime du pays.

22 Un jeu de puissance

Les intentions de la Russie et la Chine concernant les bases navales pourraient compromettre la sécurité maritime et la souveraineté du continent.

28 Évoluer avec le temps

Alors que la sécurité maritime devient prééminente, la Marine ghanéenne doit évoluer et bâtir des partenariats.

34 Le moment d'agir

Les nations peuvent prendre des mesures proactives pour dissuader la pêche illégale.

40 Des yeux dans le ciel

Les pays se tournent vers les drones comme moyen économique pour sécuriser le domaine maritime.

44 La protection des cours d'eau intérieurs

Les grands fleuves et les lacs constituent une ressource inestimable lorsqu'ils sont utilisés correctement.

50 Les nations côtières s'associent

Les pays s'organisent en groupes régionaux pour combattre la criminalité maritime.



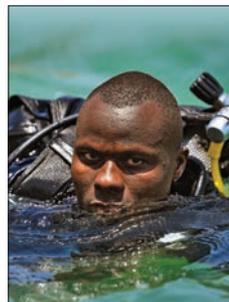
rubriques

- 4 Point de vue
- 5 Perspective africaine
- 6 L'Afrique aujourd'hui
- 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
adf-magazine.com



SUR LA COUVERTURE :

Un plongeur kényan s'entraîne au Cutlass Express 2022 à Mombasa (Kenya). Ce type de formation spécialisée et la coopération internationale démontrée pendant l'exercice sont cruciaux pour la sécurité maritime.

PREMIER MAÎTRE JUSTIN STUMBERG/
MARINE DES ÉTATS-UNIS

A lors que les leaders du monde entier cherchent à relancer la croissance économique, beaucoup se tournent vers ce qu'on appelle l'économie des océans. Les nations africaines sont bien placées pour bénéficier de ce focus sur le commerce et la sécurité maritimes.

Le continent a 38 pays côtiers et se situe à l'intersection des grandes routes commerciales connectant l'Europe, l'Asie et les Amériques. En 2030, on anticipe que l'économie des océans va doubler en Afrique, comparé à 2010, et qu'elle emploiera des millions de personnes de plus.

Mais cette croissance n'est pas garantie. La piraterie et le vol à main armée en mer perturbent le commerce. La pêche illégale pille les précieuses ressources naturelles. La contamination détruit les écosystèmes marins et effraie les touristes.

Les professionnels de la sécurité savent que l'enjeu est élevé et commencent à enregistrer quelques victoires. En 2021, les attaques de pirate ont chuté à leur niveau le plus bas depuis 27 ans. Les attaques ont baissé de plus de moitié dans le golfe de Guinée, qui était le pire point sensible mondial pour la piraterie. Dans le golfe d'Aden et au large des côtes de Somalie, la piraterie a baissé encore plus, avec une seule attaque relevée.

Ce succès est dû à l'étroite coopération entre les nations côtières et les partenaires internationaux. Les pays investissent dans les outils de sensibilisation au domaine maritime pour obtenir une meilleure représentation des navires actifs au large de leurs côtes. Ils partagent aussi leurs informations pour que les navires ne puissent pas franchir les frontières maritimes dans le but d'échapper à la capture ou d'exploiter les zones où le contrôle policier est faible. Certains actualisent leurs lois pour s'assurer que les pirates puissent être poursuivis en justice après leur capture.

Les pays doivent prendre les mêmes résolutions pour affronter les autres menaces. La pêche illégale fait perdre au continent des milliards de dollars chaque année. Les gros chalutiers étrangers déciment les zones de pêche avec leurs pratiques nuisibles et insoutenables. Pour arrêter cela, il faudra une surveillance à haute technologie et des lois plus robustes. De même, le trafic des stupéfiants en Afrique de l'Ouest est retourné à des niveaux qui n'avaient pas été constatés depuis le milieu des années 2000. Les pays côtiers ciblés par les trafiquants font face à des niveaux en hausse de violence, corruption et toxicomanie. L'inversion de cette tendance nécessitera la mise en commun des renseignements sur le plan international et la coopération sur le plan national entre les forces armées, la police et les agences du gouvernement.

Rien de cela n'est facile. Pour que les marines du continent puissent vaincre les menaces maritimes, elles doivent s'engager dans une formation couvrant l'ensemble de la carrière, la supériorité technologique et le maintien et l'expansion de leur flotte. Mais le jeu en vaudra la chandelle. La sécurisation des océans ouvre la porte à de nouveaux investissements. La protection des écosystèmes aujourd'hui offre un espoir pour demain.

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

Des fusiliers marins sénégalais se préparent à débarquer dans une embarcation rapide de combat en caoutchouc sur une plage de Dakar pendant un exercice de débarquement amphibie.

CAPORAL SUPPLÉANT ETHAN ROBERT JONES/CORPS DES FUSILIERS MARINS DES ÉTATS-UNIS



Sécurité maritime

Volume 15, 3ème trimestre

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 USA

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.

Les nations doivent mobiliser l'esprit et la coopération pour calmer la mer



Le contre-amiral Oumar Wade, chef d'état-major de la Marine sénégalaise, s'est exprimé lors de la cérémonie de clôture de l'exercice multinational Obangame Express à Dakar (Sénégal), le 18 mars 2022. Ses remarques ont été modifiées pour des raisons de longueur et de clarté.



Je suis encore ce matin très heureux de me retrouver parmi vous pour la cérémonie de clôture de

l'exercice Obangame Express. Le nombre de participants à cette édition des quelque 17 ou 18 pays du golfe de Guinée, sans compter nos partenaires, est un indicateur qui témoigne de l'engagement de tous nos pays pour encourager et améliorer la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Obangame Express est un moment important pour la marine nationale sénégalaise et pour toutes les marines du golfe de Guinée, pour la sous-région, pour acquérir, tester, évaluer les techniques et nos équipages, et il constitue à ce titre un indicateur pertinent des progrès que nous faisons dans le renforcement et l'exécution de nos missions en mer.

Obangame Express présente également un intérêt certain puisqu'il permet de développer l'interopérabilité entre les forces marines de la sous-région et du golfe de Guinée. Il me plaît donc de saluer cet effort de conduire des actions de formation et d'entraînement à l'échelle sous-régionale avec le soutien de nos partenaires américains, européens et du Brésil.

Les scénarii qui ont été exécutés ont permis d'une part de développer les

capacités des centres de coordination, également les capacités à planifier et à conduire des opérations en mer, améliorer les capacités de conduite des unités navales, des équipes de visite embarquées et le travail avec des aéronefs. Ils ont mis l'accent sur les moyens de partage de l'information, qui me paraît être un élément essentiel sur lequel nous devons travailler ensemble dans la sous-région.

Évidemment il y a du chemin à parcourir encore malgré ces avancées et chacun le comprend. Nous avons encore du travail à faire et c'est pourquoi nous devons encore vraiment mobiliser l'esprit interministériel, mobiliser suffisamment de ressources dans nos pays pour pouvoir travailler ensemble, apporter l'effort qui est nécessaire pour la sécurisation de nos eaux et de nos domaines maritimes.

Nous pouvons le constater au niveau national : des avancées ont été évoquées pendant cette rencontre, concernant les équipements, la formation et l'effort interministériel permettant la création d'organismes adéquats capables de créer la synergie interministérielle au sein de nos états.

Je voudrais pour terminer remercier le commandant militaire des États-Unis AFRICOM, particulièrement pour avoir

La garde d'honneur sénégalaise au garde-à-vous au quartier général de la Marine de Dakar pendant Obangame Express 2022.

PHOTOS PAR LE MAÎTRE 2E CLASSE PETER TICICH/
MARINE DES ÉTATS-UNIS

initié la conduite depuis 2011 de la série des exercices Express avec la participation de nos partenaires européens et du Brésil. Je voudrais également féliciter tous les participants qui sont venus s'entraîner, partager leur expérience dans la conduite des missions de sécurisation maritimes placées sous la direction de nos pays respectifs. Votre abnégation, votre engagement exemplaire et votre esprit d'équipe ont contribué à la réussite de cet exercice. Vous donnez là la preuve que la coopération entre les forces maritimes de tous les pays constitue le meilleur rempart pour juguler les différentes menaces en mer. L'actualité dans notre sous-région nous commande de travailler ensemble et d'adopter à tous les niveaux une posture opérationnelle vigoureuse et permanente.

Messieurs les officiers, officiers mariners, quartiers-maîtres et matelots, il me reste à vous souhaiter un bon retour dans vos pays respectifs. J'espère que les acquis de cet exercice seront mis à profit dans le cadre de la conduite de nos opérations futures.



LES PANGOLINS MENACÉS

OBTIENNENT UNE SECONDE CHANCE DANS UNE
CLINIQUE SUD-AFRICAINE

AGENCE FRANCE-PRESSE

La salle d'hôpital est refroidie par air pour ressembler à un terrier de pangolin. Lumbi, le patient, est alimenté par seringue avec un smoothie plein de protéines, il reçoit sa dose quotidienne de médicaments et ses signes vitaux sont vérifiés.

Lumbi est traité pour un parasite dans le sang, après avoir été secouru des mains des trafiquants dans la province du Limpopo au Nord de l'Afrique du Sud.

Comme plusieurs autres pangolins, il est un patient de l'hôpital vétérinaire de la faune sauvage de Johannesburg, fondé en 2016 pour traiter et réhabiliter la faune sauvage indigène.

Les pangolins ont été confisqués alors qu'ils avaient été capturés par des braconniers en Afrique du Sud et dans les pays voisins, notamment le Mozambique, la Namibie et le Zimbabwe.

Beaucoup de pangolins sont dans un état terrible lorsqu'ils sont secourus. Ils ont souvent besoin de soins médicaux après avoir été gardés dans des sacs ou des coffres de voiture pendant des semaines sans nourriture ni eau.

« C'est comme une USI (unité de soins intensifs) pour pangolins », déclare Nicci Wright, spécialiste de réhabilitation de la faune sauvage qui s'occupe de Lumbi.

Les pangolins sont conservés dans un lieu secret pendant le traitement. Ils pourraient nécessiter des semaines ou des mois avant d'être prêts à être libérés.

Nicci Wright, spécialiste de réhabilitation de faune sauvage, administre un médicament par voie orale à un pangolin secouru des mains des trafiquants. AFP/GETTY IMAGES

Les vétérinaires administrent des traitements standards utilisés pour d'autres mammifères tels que les chats et les chiens. Souvent, ils fonctionnent bien.

« C'est simplement un acte de foi pour chaque tentative que vous essayez », déclare la vétérinaire Kelsey Skinner après avoir donné à Lumbi sa dose quotidienne de médicaments.

Ces mammifères à écailles qui se nourrissent d'insectes sont solitaires et nocturnes. « Ils sont comme des personnes. Ils ont une petite personnalité tout à fait unique. Certains sont timides. Ils ne veulent pas qu'on les touche, dit le Dr Skinner. D'autres sont très actifs et jouent beaucoup dans la boue. »

On estime que les pangolins sont les mammifères les plus trafiqués de la planète. Ils sont appréciés pour leurs écailles (en kératine, comme les ongles des humains), qui sont utilisées en Asie pour leurs propriétés médicinales supposées.

Ces animaux vivent à l'état sauvage seulement en Asie et en Afrique. Leur nombre a fortement baissé à cause de la pression des braconniers. Certaines espèces sont classifiées comme étant en danger de disparition. Personne ne sait combien il en reste.

Les libérer dans la nature est un processus crucial pour assurer que les mammifères menacés survivent après l'énorme investissement dans leur traitement et leur réhabilitation.

Ils peuvent être libérés seulement dans une zone relativement sécurisée, telle qu'une réserve de faune sauvage privée sujette à de nombreuses patrouilles, pour éviter qu'ils ne retombent dans les mains des braconniers.

En outre, l'habitat doit être approprié. « Nous devons être absolument certains qu'ils trouveront une nourriture correcte, qu'ils trouveront des terriers, déclare Nicci Wright. Sinon, ils vont simplement mourir. »

LA CÔTE D'IVOIRE ENTOURE LA FORÊT D'UN MUR

pour faire barrière à l'empiètement de la ville

AGENCE FRANCE-PRESSE

Des ouvriers de construction à Abidjan (Côte d'Ivoire) construisent une barrière autour d'une forêt primaire dans le centre de la ville pour protéger cet espace vert menacé contre l'expansion urbaine.

Lorsqu'elle sera finie, la barrière en blocs de ciment de 10 km de long suivra la bordure du Parc national du Banco pour l'empêcher d'être envahi.

Avec le Parc national Tijuca à Rio de Janeiro (Brésil), cette réserve naturelle est l'une de deux forêts vierges seulement dans le monde à survivre au cœur d'une métropole.

L'écologiste ivoirien Tom Thalmas Lasmé déclare que le mur est crucial dans un pays qui a perdu un énorme espace forestier au cours des 50 dernières années.

La réserve naturelle de 3.474 hectares abrite environ « 30 espèces de flore menacées de disparition en Afrique de l'Ouest », dit-il. Mais en six ans, la croissance de la population et de la construction a érodé la frontière.

Ceux qui vivent à la lisière y entrent régulièrement pour abattre les arbres et obtenir du bois de chauffage ou pour chasser les animaux pour se nourrir, disent les habitants locaux. Les conducteurs qui roulent le long de sa bordure Ouest ont aussi provoqué des incendies en jetant leurs mégots de cigarette.

La Côte d'Ivoire a perdu jusqu'à 80 % de ses forêts naturelles en seulement 50 ans à cause de l'agriculture, des incendies de brousse, de l'exploitation illégale des forêts et des mines artisanales, selon l'Union internationale pour la conservation de la nature.

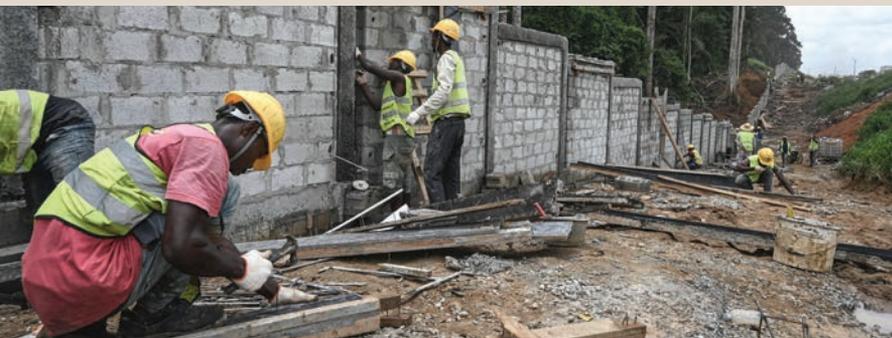
L'Office ivoirien des parcs et réserves (OIPR) déclare que 2 millions d'hectares de forêt, parmi les 3 millions d'hectares que le pays possède actuellement, ont été divisés en quatorze réserves naturelles désignées. Chaque année, 300.000 hectares d'arbres disparaissent.

L'OIPR construit une barrière autour des limites Ouest et Nord de la forêt d'Abidjan, financée par le gouvernement et le Japon, pour aider à stopper la destruction.

Adama Tondossama, chef de l'office, déclare que « la forêt du Banco absorbe le dioxyde de carbone et dégage l'oxygène qui est essentiel pour les 6 millions d'habitants d'Abidjan. Nous avons érigé cette barrière en béton pour éviter que ce poumon vert disparaisse à cause de la déforestation. »

Fousseni Coulibaly, lieutenant-colonel chargé du parc, déclare que la préservation de la réserve aide aussi à réguler les précipitations et à recharger les réserves immergées qui apportent l'eau potable à la cité voisine.

Des ouvriers construisent une barrière autour du Parc national du Banco à Abidjan (Côte d'Ivoire) pour le protéger contre l'empiètement urbain. AFP/GETTY IMAGES



AFP/GETTY IMAGES

UN ARCHITECTE BURKINABÉ GAGNE LE GRAND PRIX

PERSONNEL D'ADF

Diébédo Francis Kéré du Burkina Faso a gagné le prix Pritzker d'architecture 2022, premier architecte africain à remporter ce prix international prestigieux.

Un reportage sur le site web ArchDaily précise que Francis Kéré travaille surtout dans les environnements difficiles en utilisant des matériaux locaux qui sont employés par toute la communauté.

« Grâce à des édifices qui reflètent la beauté, la modestie, l'audace et l'invention, et par l'intégrité de son architecture et ses gestes, Francis Kéré appuie avec élégance la mission de ce prix », selon la déclaration officielle du prix Pritzker d'architecture.

Vers la mi-mars 2022, Francis Kéré était à Porto-Novo (Bénin), où Kéré Architecture, son cabinet, travaillait sur un nouvel édifice parlementaire basé sur l'arbre à palabres. C'est « un arbre sous lequel les gens se réunissent pour prendre des décisions, pour célébrer », a-t-il dit sur NPR.

Francis Kéré pensait à une oasis lorsqu'il a conçu l'école secondaire Naaba Belem Goumma et l'école primaire de Gando dans son Burkina Faso natal, selon NPR. Il est né à Gando.

Ses designs fusionnent harmonieusement l'utilité, la fonctionnalité et les matériaux locaux. Par exemple, l'école primaire de Gando mélange l'argile locale et le ciment pour former des briques qui ont une « masse thermique bioclimatique », selon l'annonce du prix. Ceci leur permet de conserver l'air plus frais à l'intérieur tout en faisant sortir l'air plus chaud par un plafond en brique et un toit large en surplomb. Résultat : une ventilation qui fonctionne sans climatisation mécanique dans un climat rigoureux.

Les innovations de Francis Kéré ont aidé l'école à accroître son nombre d'élèves de 120 à 700.

Selon l'annonce du prix, il a déclaré : « J'espère changer le paradigme, inciter les gens à rêver et prendre des risques. Ce n'est pas parce que vous êtes riche que vous devriez gaspiller les matériaux. Ce n'est pas parce que vous êtes pauvre que vous ne devriez pas essayer de créer la qualité. Tout le monde mérite la qualité, tout le monde mérite le luxe et tout le monde mérite le confort. »

L'architecte Diébédo Francis Kéré, originaire de Gando (Burkina Faso), est le premier Africain à recevoir le prix Pritzker d'architecture prestigieux.

Des vagues d'opportunité et de risque

PERSONNEL D'ADF

Alors que les pays émergent de la pandémie, ils essaient de renforcer leur croissance économique dans la mesure du possible. Un point focal est « l'économie des océans », constituée par les entreprises qui dépendent des eaux pour leurs activités. Il est anticipé que ce secteur, qui inclut l'énergie, le tourisme et la pêche, doublera ses activités entre 2010 et 2030, année où 40 millions de personnes dans le monde y travailleront.

Ses 47.000 km de littoral positionnent l'Afrique idéalement pour bénéficier de cette croissance. Mais cette prospérité fait face aux menaces de la piraterie, du trafic et de la pêche illégale. Les professionnels de la sécurité devront protéger les pêches du continent, les routes commerciales et les ports pour que l'aubaine économique puisse se concrétiser. Les tableaux ci-dessous illustrent la promesse et les menaces de l'économie des océans en Afrique.

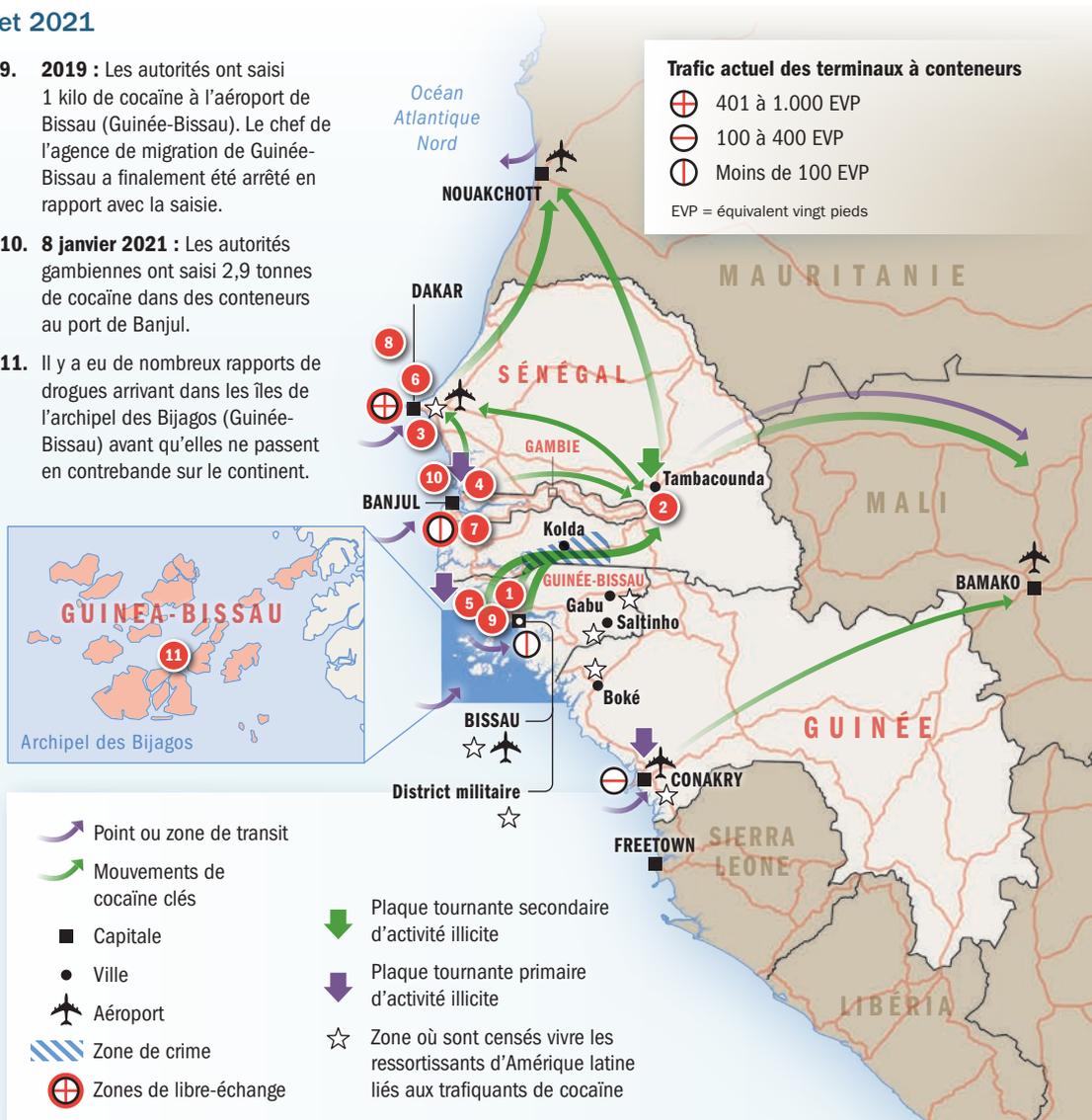
Le trafic des stupéfiants

Au début des années 2000, les autorités ont noté de gros volumes de cocaïne passés en contrebande depuis l'Amérique du Sud à travers l'Afrique de l'Ouest, à destination de l'Europe. Le point culminant s'est produit en 2007 lorsqu'on estime que 47 tonnes ont traversé la région. Les forces de sécurité d'Afrique de l'Ouest ont œuvré avec les organismes de police internationaux pendant plus de dix ans pour faire diminuer ce volume. Toutefois, les autorités

avertissent aujourd'hui d'une recrudescence. Il y a eu des saisies record de cocaïne en Afrique de l'Ouest entre 2019 et le début 2021. Les trafiquants ciblent désormais les ports maritimes, les aéroports et les routes des zones non gouvernées pour transporter les drogues sur le continent. Une grande partie des produits s'infiltré aussi dans les communautés d'Afrique de l'Ouest, ce qui cause la toxicomanie, la corruption et la violence.

Les saisies majeures entre 2019 et 2021

- Mars 2019** : Les autorités ont saisi 789 kilos de stupéfiants dans un camion qui s'était rendu de Dakar (Sénégal) à Bissau (Guinée-Bissau). C'était la première saisie majeure en Guinée-Bissau depuis plus de dix ans.
- Avril 2019** : Les autorités ont saisi 72 kilos de stupéfiants au Sénégal, au barrage de Gouloumbou.
- Juin 2019** : Les officiels ont découvert plus de 1,3 tonne de cocaïne en quatre jours au Sénégal. La cocaïne était cachée dans deux navires battant pavillon italien. La deuxième cargaison était la plus grande dans le pays depuis 2007 ; elle a été découverte à l'intérieur de quinze voitures sur un bateau venant du Brésil.
- 2019** : Les autorités gambiennes ont saisi un gros volume de cocaïne au port de Banjul.
- 2 septembre 2019** : De la cocaïne a été saisie à Caió et Canchungo (Guinée-Bissau).
- 17 septembre 2019** : Les autorités ont saisi 4 kilos de cocaïne dans le port de Dakar.
- Octobre 2019** : Deux ressortissants de la Guinée-Bissau ont été arrêtés avec des pastilles de cocaïne au poste frontière de Giboro par les autorités gambiennes.
- 6 novembre 2019** : La Marine sénégalaise a saisi 750 kilos de cocaïne à bord d'un bateau de pêche intercepté.
- 2019** : Les autorités ont saisi 1 kilo de cocaïne à l'aéroport de Bissau (Guinée-Bissau). Le chef de l'agence de migration de Guinée-Bissau a finalement été arrêté en rapport avec la saisie.
- 8 janvier 2021** : Les autorités gambiennes ont saisi 2,9 tonnes de cocaïne dans des conteneurs au port de Banjul.
- Il y a eu de nombreux rapports de drogues arrivant dans les îles de l'archipel des Bijagos (Guinée-Bissau) avant qu'elles ne passent en contrebande sur le continent.



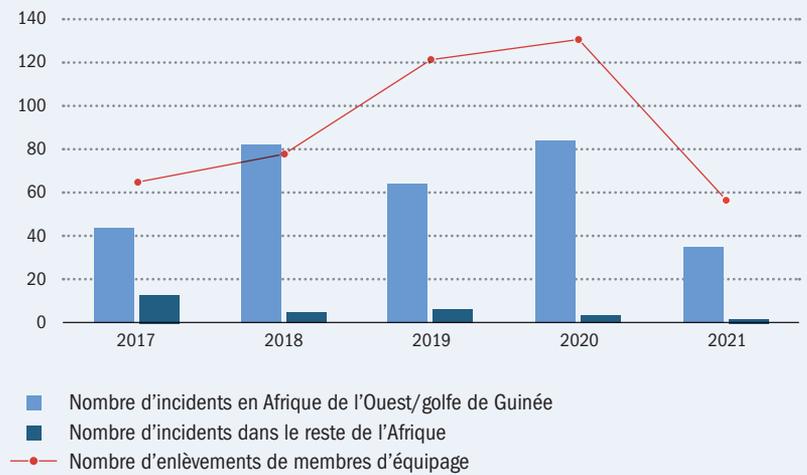
Source : Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale

ILLUSTRATION D'ADF

La piraterie

La piraterie a diminué dans le monde et sur le continent en 2021. Dans le golfe de Guinée, pire point sensible mondial pour la piraterie, il y a eu une chute de 60 % des incidents comparé à l'année précédente. Le Nigeria n'a signalé aucun succès d'enlèvement dans ses eaux en 2021, pour la première fois au cours des dernières années. De même, la piraterie en Afrique de l'Est a baissé après avoir atteint son point culminant il y a une dizaine d'années. En 2021, il y a eu seulement un incident de piraterie signalé dans le bassin somalien ou le golfe d'Aden. Le maintien de la sécurité dans les eaux côtières du continent est vital pour le commerce maritime et le tourisme.

Des incidents en baisse



Source : Bureau international maritime

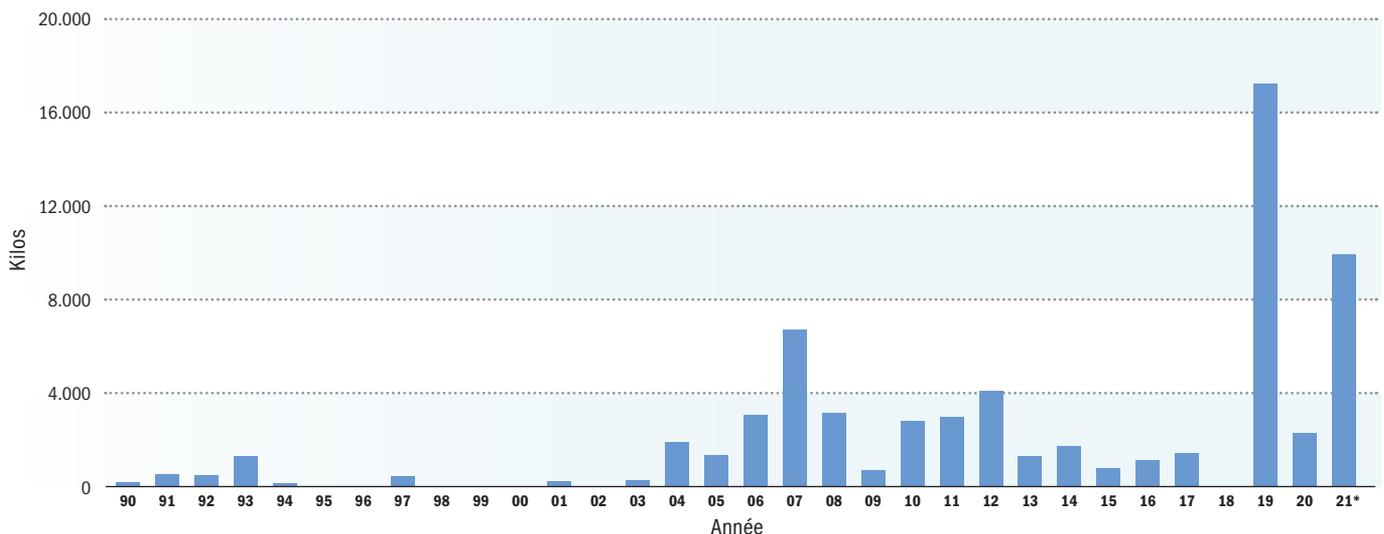
Incidents d'enlèvement dans le golfe de Guinée en 2021

Date	Pays	Emplacement	Type de navire	Équipage enlevé
23 jan.	Sao Tomé-et-Principe	98 mm NO de l'île de São Tomé	Porte-conteneurs	15
8 fév.	Gabon	83 mm OSO de Port-Gentil	Navire de pêche	10
11 mars	Bénin	212 mm au Sud de Cotonou	Chimiquier	15
19 mai	Ghana	66 mm au Sud de Tema	Navire de pêche	5
31 mai	Bénin	104 mm au Sud de Cotonou	Navire de pêche	5
5 sep.	Gabon	À l'ancrage intérieur d'Owendo	Navire de ravitaillement offshore	1
13 déc.	Guinée équatoriale	46 mm au SO de Luba	Porte-conteneurs	6

mm = milles marins

Source : Bureau international maritime

Saisies de cocaïne en Afrique de l'Ouest, par année



■ Saisies totales de cocaïne en Afrique de l'Ouest

*Les chiffres pour 2021 sont valides jusqu'à la fin mars seulement
Source : Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale



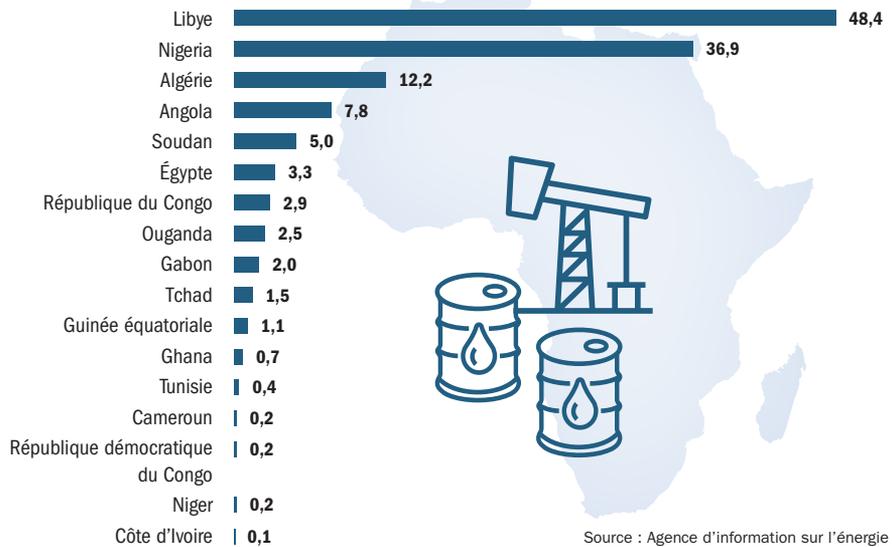
Un pompier fédéral transporte un tuyau et une buse pour combattre un incendie provenant d'un pipeline rompu et vandalisé par des voleurs de pétrole à Lagos (Nigeria). AFP/GETTY IMAGES

Le vol du pétrole

Les eaux côtières près d'un grand nombre de régions du continent contiennent d'énormes réserves de pétrole et de gaz. On estime que l'Afrique a 203 milliards de barils de ressources pétrolières récupérables. Entre 2009 et 2014, elle représentait 30 % des découvertes mondiales de pétrole et de gaz. Mais l'insécurité et le vol menacent cette richesse naturelle. Depuis les détournements de petite échelle jusqu'aux attaques organisées des navires, les criminels perturbent la production de pétrole et de gaz, en faisant perdre aux économies nationales des milliards de dollars. De nombreux pays considèrent que la protection de l'infrastructure énergétique est un intérêt national vital.

Les plus grandes réserves prouvées de pétrole en Afrique

En milliards de barils, 2021



Source : Agence d'information sur l'énergie

Ce que disent les chiffres



200.000 barils de pétrole sont perdus chaque jour au Nigeria à cause du captage illégal des pipelines.



Jusqu'à **80 %** du pétrole n'atteint pas les terminaux à cause des vols sur les réseaux de transport du Nigeria.



133 milliards de dollars de carburant sont volés ou frelatés chaque année dans le monde.



4,8 milliards de dollars sont perdus chaque année au Nigeria à cause du vol du pétrole.



30 % du pétrole raffiné du Nigeria est passé en contrebande dans les états voisins pour être vendu.



Les **deux/tiers** de tous les approvisionnements énergétiques du monde sont transportés par voie maritime.

Sources : Nigerian National Petroleum Corp., Business Insider Africa, Tracit.Org, Stable Seas

L'économie des océans

38 pays africains ont un littoral océanique. Le potentiel d'expansion des secteurs qui forment l'économie des océans est énorme en Afrique. Dans sa Stratégie maritime intégrée 2050, l'Union africaine a donné priorité à la protection et l'expansion de ces entreprises. Un objectif majeur consiste à investir dans les ports africains qui, en moyenne, sont sous-utilisés et nécessitent davantage de temps que les autres ports du monde pour traiter les cargaisons. Mais ce moteur potentiel de croissance économique fait face à un éventail de menaces, notamment la dégradation écologique, l'exploitation étrangère et l'insécurité intérieure.



Un employé dans le terminal de conteneurs de Doraleh à Djibouti. AFP/GETTY IMAGES

Une force économique



L'Afrique a plus de **100** ports.



90 % des importations et des exportations du continent se font par voie maritime.



Les navires appartenant à des sociétés africaines constituent seulement **1,2** % de la flotte mondiale.



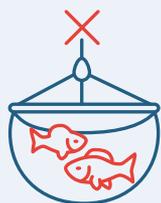
10 millions de personnes comptent sur la pêche ou la chaîne d'approvisionnement du poisson pour leurs revenus.



200 millions de personnes sur le continent consomment du poisson comme élément majeur de leur nourriture.



Les pêches produisent **24 milliards de dollars** pour les économies nationales.



La pêche illégale fait perdre au continent plus de **1 milliard de dollars** chaque année.

Sources : Institut pour les études de sécurité, Union africaine

Les secteurs de l'économie des océans, en pourcentage

La valeur de l'économie des océans était de 1,5 billion de dollars en 2010, soit 2,5 % du produit national brut de la planète. Entre 2010 et 2030, on estime que l'économie mondiale des océans va doubler pour atteindre 3 billions de dollars.



Tourisme maritime et côtier
26 %



Pétrole et gaz offshore
21 %



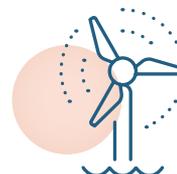
Activités portuaires
16 %



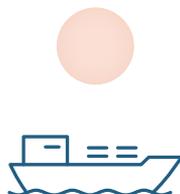
Équipement maritime
10 %



Transformation industrielle du poisson
9 %



Éoliennes offshore
8 %



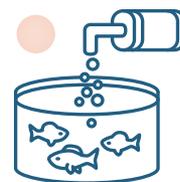
Transport d'eau
4 %



Chantiers navals et réparation
3 %



Pêches industrielles par capture
2 %



Aquaculture marine industrielle
<1 %

Source : Organisation de coopération et de développement économiques

« C'EST NOTRE MARINE »

LE CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE NIGÉRIANE S'APPUIE
SUR LA TECHNOLOGIE, LA COOPÉRATION ET LA DISCIPLINE
POUR VAINCRE LA CRIMINALITÉ EN MER



Le vice-amiral Awwal Zubairu Gambo sert dans la Marine nigériane depuis plus de trente ans. Sa carrière a inclus des missions sur la stratégie navale, les renseignements et la formation. Il a aussi servi en tant qu'attaché à la défense. En 2017, il a été coordinateur de la sécurité pour le Comité d'assistance présidentiel pour le Nord-Est du Nigeria, et chef d'état-major au commandement de la formation navale du quartier général. En 2018, il a été nommé directeur des achats à l'Administration spatiale de la défense. En janvier 2021, il est devenu le 21ème chef d'état-major de la Marine. Cette interview a été modifiée pour des raisons de longueur et de clarté.

ADF : *En 2021, le nombre d'incidents de piraterie dans les eaux nigérianes a baissé à son plus bas niveau depuis 27 ans. Comment expliquez-vous cette chute ?*

Amiral Gambo : Il est bien connu que le domaine maritime de la nation regorge d'éléments criminels et de saboteurs économiques qui détiennent la liberté de mouvement et d'action. Cette liberté entravait la conduite des activités économiques légitimes, ce qui bien entendu provoquait une perception négative du pays. Selon le Bureau international maritime, il y a eu 135 cas d'enlèvement relevés en 2020 dans le monde, et 130 de ces cas ont eu lieu dans le golfe de Guinée. Il est devenu approprié pour la Marine nigériane de prendre des mesures draconiennes pour inverser cette tendance regrettable. Pour moi, le premier acte était de renforcer la présence de la Marine nigériane pour qu'elle domine la zone grâce à des patrouilles agressives, afin de refuser à ces saboteurs économiques la liberté d'action. En conséquence, l'an dernier, les navires de la Marine nigérianes ont navigué pendant 32.665 heures, comparé aux 25.932 heures enregistrées en 2020. Ceci a conduit finalement à une baisse importante des activités criminelles dans le domaine maritime du pays. Je dirais que ceci est attribuable dans une grande mesure au soutien extraordinaire du président Muhammadu Buhari, commandant-en-chef



Le vice-amiral Awwal Zubairu Gambo, chef d'état-major de la Marine. AFP/GETTY IMAGES

des Forces armées de la République fédérale. Grâce à une recapitalisation agressive de la Marine nigériane, nous avons ajouté plus de 100 plateformes, notamment des bâtiments majeurs, des bateaux patrouilleurs rapides, des embarcations côtières de patrouille et des ressources aériennes. Il y a eu aussi la construction locale d'un navire de défense océanique.

ADF : *Comment prévoyez-vous d'empêcher une recrudescence de la piraterie ?*

Amiral Gambo : Pour maintenir la piraterie à ce bas niveau, la Marine doit bien sûr soutenir une flotte opérationnellement efficace avec un appui logistique robuste. Ceci inclut la mise à niveau des installations de la Naval Dockyard Limited de Lagos, des chantiers navals de Port Harcourt ainsi que des groupes de maintenance de flotte et des unités de soutien de flotte et notre collègue technique dans l'État du Delta. En outre, la Marine a réorganisé l'école d'apprentissage moribonde de la Naval Dockyard de Lagos pour mieux lui permettre de satisfaire à ses besoins en effectif technique et aux besoins de l'industrie maritime, qui a perdu beaucoup de personnel. Finalement, je ne dois pas manquer de souligner les contributions de mes officiers et matelots déployés sur les divers navires et bases côtières. Ils profitent de la formation professionnelle liée à diverses spécialisations et il existe des efforts pour améliorer les conditions de vie et l'infrastructure de nos bases, nos écoles et nos hôpitaux. Le personnel a démontré un focus renouvelé aligné sur ma mantra : « C'est notre Marine ». Ceci veut dire que nous devons le faire ; personne d'autre ne le fera pour nous. Tout le monde est donc sur le pont.



« Pour moi, le premier acte était de renforcer la présence de la Marine nigériane pour qu'elle domine la zone grâce à des patrouilles agressives. » — Vice-amiral Awwal Zubairu Gambo

ADF : *Le Nigeria a cherché à améliorer sa sensibilisation au domaine maritime (MDA) en utilisant le système de surveillance et de renseignement Falcon Eye. Il inclut des radars, des caméras, des capteurs et la surveillance satellitaire du littoral du pays jusqu'à 200 milles marins des côtes. Pouvez-vous expliquer comment fonctionne ce système ?*

Amiral Gambo : Je dirais que le Falcon Eye est l'infrastructure de MDA et de surveillance de pointe. Le système a des sites de capteur placés stratégiquement pour couvrir les eaux territoriales et la zone économique exclusive du pays. Ces capteurs couvrent toute la frontière maritime de la nation et s'étendent aux frontières maritimes de nos voisins dans le golfe de Guinée. Le système Falcon Eye permet à la Marine de surveiller les activités des navires en temps réel dans le domaine maritime du pays et autour de ce dernier. Il suit toujours continuellement les vaisseaux pour identifier ceux qui sont engagés dans des activités illégales et, par la suite, nos bâtiments de la Marine sont envoyés pour entreprendre des opérations d'interdiction. Entre juin 2020 et avril 2022, environ 7.826 navires ont été suivis et quelques-uns ont été arrêtés à l'aide du système MDA. Le système a été instrumental dans l'arrestation de deux navires marchands. Nous avons traqué le MV Chyanee Naree et le MV Karteria. Ces vaisseaux ont été traqués et surveillés assidûment depuis leur port de départ au Brésil, suite aux rapports d'Interpol selon lesquels ils participaient à la contrebande de cocaïne au Nigeria. Il y a eu aussi l'arrestation du pétrolier Queen of Peace le 15 mars 2022. Il transportait plus de 3 millions de litres de pétrole brut volé au Nigeria. Il est pertinent de dire qu'avant

Le vice-amiral Gambo visite le Centre de technologie de formation pédagogique de la Marine nigériane à Ile-Ife dans l'État d'Osun en février 2022.

l'arrestation, les mouvements suspects du vaisseau avaient été surveillés pendant un mois par le Falcon Eye. Ce système sert donc de véritable multiplicateur de force, ce qui assure que nos patrouilles opérationnelles sont poussées par le renseignement, orientées vers les résultats et économiques.

ADF : *En Afrique de l'Ouest, la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) fait perdre à la région 2,3 milliards de dollars par an et a contribué à la perte de 300.000 emplois. Une proportion importante de cette pêche INN est effectuée par les gros chalutiers étrangers. Quelle est votre stratégie pour réprimer cette activité nuisible ?*

Amiral Gambo : La Marine nigériane collabore avec les agences pertinentes du gouvernement pour assister à la mise en application des lois relatives à la pêche dans l'environnement maritime du pays, en particulier le département des Pêches sous la tutelle du ministère de l'Agriculture. La Marine a créé en 2016 une force opérationnelle appelée opération Tsare Teku, dont le mandat consiste à combattre la criminalité maritime pour créer un environnement convivial pour les transports sécurisés, la production de pétrole et de gaz et les autres activités économiques. La force opérationnelle fait aussi face à la pêche INN au sein de l'environnement maritime du Nigeria. Le Nigeria possède des zones de pêche à la crevette parmi les meilleures du monde autour de la péninsule de Bakassi, partagée entre nous et la république du Cameroun. Je suis

heureux de dire que les navires de la Marine nigérienne interrogent les chalutiers de pêche, quel que soit leur taille, au sein du domaine maritime pour s'assurer qu'ils sont légitimes. La plupart des vaisseaux criminels sont accompagnés de vaisseaux de transport où, quelques heures après la pêche, tout est transformé et emballé pour être vendu hors de notre territoire. C'est donc un problème globalement très sérieux. Je ne souhaite pas identifier ceux qui sont les gros acteurs de cette pêche INN mais je suis certain que nous le savons. Pour des raisons diplomatiques, je ne mentionnerai pas de pays particulier.

ADF : *Le Nigeria a modernisé sa structure maritime juridique avec la Loi de 2019 sur la suppression de la piraterie et autres offenses maritimes. Depuis lors, cette loi a été utilisée pour condamner des pirates capturés dans les eaux nigérianes. Dans quelle mesure est-il important d'actualiser les lois et espérez-vous que d'autres pays d'Afrique de l'Ouest suivront cette route ?*

Amiral Gambo : Le cadre juridique est crucial pour combattre avec succès la criminalité en mer. Les procès des offenses maritimes concernent plusieurs agences de mise en application des lois. Ces agences ont des règles variées qui guident la conduite des opérations de chacune. Cette lacune a été identifiée, ainsi que le besoin de réexaminer, redéfinir les stratégies et développer un document unificateur. En conséquence, l'adoption de la Loi sur la suppression de la piraterie et des autres offenses maritimes, que nous appelons SPOMO, a renforcé la collaboration de la Marine avec les autres agences de mise en application des lois pour criminaliser et poursuivre en justice les contrevenants maritimes. Elle a aussi aidé à rationaliser davantage et harmoniser les actions et procédures des agences liées au domaine maritime en ce qui concerne le traitement des preuves et des personnes soupçonnées d'un crime. Une condamnation notable concerne le cas de piraterie de juillet dernier [2021] dans lequel dix pirates ont été condamnés à des peines de prison de douze ans et à des amendes. Toutefois, la plupart des pays du golfe de Guinée n'ont pas de loi pour poursuivre les pirates en justice, alors que d'autres permettent seulement de poursuivre leurs propres citoyens. En juillet 2021, j'étais au Ghana pour une exposition maritime internationale et un séminaire. Au cours d'une conversation secondaire avec les chefs des marines de la CEDEAO [Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest] et de la CEEAC [Communauté économique des États de l'Afrique centrale], j'ai présenté le modèle et ils sont déjà en train de reconcevoir cela pour l'adapter aux particularités de leur environnement pour son adoption. L'Union européenne a visité le quartier général de la Marine il y a quelques semaines et nous leur avons présenté cela dans le cadre de leurs demandes d'information. Ils ont pris ce modèle avec l'idée de développer un cadre juridique conforme

à leurs propres particularités européennes. Il existe un manque de cadre juridique dans certains pays du golfe de Guinée pour adresser l'insécurité maritime, en particulier lorsque des ressortissants d'autres pays sont impliqués dans ces crimes. Pour cela, nous avons recommandé aux états du golfe de Guinée d'adopter ces lois conformément à la réalité de leur situation.

ADF : *Vous avez mis l'accent sur l'importance du comportement éthique dans la Marine. Dans un discours de 2022, vous avez averti les commandants de « sanctions sévères » en cas d'infraction. Depuis que vous êtes chef d'état-major de la Marine, qu'avez-vous fait pour promouvoir la prise de responsabilité et réprimer l'inconduite dans la Marine ?*

Amiral Gambo : Il est impossible d'exagérer l'importance du comportement éthique et de la prise de responsabilité dans la Marine nigérienne. Mes commandants ont reçu l'ordre de se familiariser avec mes directives stratégiques et d'autres règlements pertinents de la Marine guidant leurs responsabilités. Les commandants ont été avertis des sanctions pour actes d'insubordination ou de complicité avec des éléments criminels dans l'exercice de leurs fonctions. En conséquence, ils sont évalués périodiquement et attribués des indicateurs de performance clés pour déterminer leur effectivité et leur efficacité. Il existe aussi des stratégies en vigueur pour l'emploi judicieux et légitime des ressources affectées. Ceci et d'autres efforts ont abouti à une réduction importante des crimes dans le domaine maritime de la nation. Je dirais que tout le monde est mis en conformité et ils connaissent les attentes du leadership de la Marine et, à un haut niveau stratégique, celles du leadership du pays.

ADF : *Quels sont vos buts et vos espérances pour le futur de la Marine nigérienne et, plus généralement, la sécurité maritime dans la région ?*

Amiral Gambo : La Marine nigérienne détient la responsabilité constitutionnelle de protéger l'intégrité territoriale de la nation en mer. Mon programme pour sécuriser ce domaine maritime est capturé dans ma déclaration de vision : « tirer profit de tous les facteurs de la position nationale, la technologie, la formation, le travail d'équipe et la synergie pour revitaliser la Marine nigérienne et l'améliorer comme force navale bien motivée et préparée ». Le focus consiste à soutenir la présence de la Marine en mer et améliorer notre capacité à entreprendre économiquement des patrouilles orientées vers les résultats, en tirant profit du potentiel des installations MDA. Nous souhaitons cultiver un engagement robuste et collaboratif, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur, avec les parties prenantes maritimes. Ces mesures renforceront les efforts d'actualisation des applications de sécurité maritime pour les activités socio-économiques, le bien-être des Nigériens et la prospérité nationale. □

L'ASSEMBLAGE DES ÉLÉMENTS



LE PROJET « DEEP BLUE » DU NIGERIA INTÈGRE LES ÉLÉMENTS AÉRIENS, TERRESTRES ET MARITIMES POUR SÉCURISER LE DOMAINE MARITIME DU PAYS

PERSONNEL D'ADF | PHOTOS DE NIMASA

Vers la fin 2021, les eaux précédemment dangereuses au large des côtes du Nigeria montraient des signes exceptionnels de tranquillité. En fait, la région entière du golfe de Guinée avait enregistré une diminution graduelle des attaques de pirate et des vols à main armée.

Du Sénégal à l'Angola, le nombre d'incidents réels et de tentatives avait baissé de 82 en 2018 à seulement 35 en 2021. Pour le Nigeria, qui a depuis longtemps un domaine maritime parmi les plus dangereux d'Afrique de l'Ouest, ces nouvelles étaient aussi prometteuses.

Le nombre d'incidents et de tentatives d'incident au large des côtes du Nigeria a chuté abruptement de 48 en 2018 à seulement 6 en 2021, selon le Bureau international maritime (BIM).

Toutefois, le Nigeria n'a pas sombré dans l'autosatisfaction. « Nous ne sommes pas en train de dormir », a déclaré à ADF Bashir Yusuf Jamoh, PDG et dirigeant de l'Administration maritime et Agence de sécurité du Nigeria (NIMASA).

En fait, le Nigeria est tout à fait éveillé.

Alors que la menace de la criminalité maritime internationale persiste, y compris la piraterie, le vol de pétrole, le trafic de stupéfiants et la pêche illégale, le Nigeria riposte avec son Infrastructure intégrée de sécurité nationale et de protection des cours d'eau, connue aussi sous le nom de Projet Deep Blue.

Le projet, qui reconnaît les connexions entre les éléments criminels terrestres et maritimes, réunit des ressources aériennes, terrestres et maritimes coordonnées pour obtenir une vue exhaustive du domaine maritime.

« La présence du Projet Deep Blue a envoyé des signaux excellents à ces criminels pour qu'ils sachent que nous les

attendons maintenant de pied ferme », a déclaré le Dr Jamoh.

LES COMPOSANTES DU PROJET

L'équipement et le personnel engagés dans le Projet Deep Blue de 195 millions de dollars sont considérables. Des ressources aériennes, terrestres et maritimes travailleront ensemble pour acquérir, consolider, analyser et partager les informations afin d'assurer une sécurité maritime efficace.

Le projet s'appuie sur la coopération civile et militaire. Par exemple, la NIMASA est une agence civile qui se concentre sur la sécurité des navires commerciaux, la réglementation des emplois maritimes, la prévention et le contrôle de la pollution, l'enregistrement des vaisseaux et la formation et la certification des marins, entre autres.

La Marine nigériane est responsable pour sécuriser et protéger les eaux territoriales. C'est pourquoi la Marine fournit le personnel des ressources maritimes de Deep Blue. Le personnel de l'Armée de l'air fera de même pour les ressources aériennes.

Le Dr Jamoh, en tant que PDG de NIMASA, dirige le projet et l'agence fournit le soutien logistique et de gestion.

À partir de la gauche : le gouverneur de l'État d'Ekiti Kayode Fayemi, le président Muhammadu Buhari, le président de la Chambre des représentants Femi Gbajabiamila, le ministre de la Défense Bashir Salihu Magashi, le PDG et dirigeant de la NIMASA Bashir Yusuf Jamoh et le ministre des Transports Chibuike Rotimi Amaechi inspectent l'un de plusieurs véhicules aériens sans humain à bord qui seront utilisés pour le Projet Deep Blue.



Les hélicoptères et les bateaux intercepteurs rapides démontrent leurs capacités aériennes et maritimes dans le cadre du Projet Deep Blue.



Deux jets Cessna CJ3 Citation forment le noyau de la composante aérienne du Projet Deep Blue.

La composante aérienne inclut trois hélicoptères pour missions spéciales.

La composante aérienne est constituée de deux jets Cessna CJ3 Citation pour missions spéciales, équipés d'un radar multimodal, d'un système de communications par satellite et d'un poste de d'opérateur. Ils ont une capacité d'équipage de dix personnes. Il y a aussi trois hélicoptères et quatre groupes de trois véhicules aériens sans humain à bord. En mer, Deep Blue déploiera deux navires pour missions spéciales (le DB Lagos et le DB Abuja) et 17 bateaux intercepteurs. Finalement, l'équipement terrestre est constitué de 16 véhicules blindés, avec 600 membres des forces spéciales de la Marine.

Dès le début mai 2022, déclare le Dr Jamoh, le projet avait reçu tous les bateaux intercepteurs sauf dix, et huit véhicules blindés. On anticipait que le personnel de l'Armée de l'air achèverait sa formation à la fin mai. Tous les 600 membres des forces spéciales de la Marine, basés sur terre, et le personnel basé en mer ont été formés. La NIMASA anticipait que le Projet Deep Blue serait entièrement équipé et opérationnel vers la mi-juin 2022.

Une partie de la composante terrestre est constituée du Centre de commandement, contrôle, communication, ordinateurs et renseignement (C4i). « C'est le cerveau du Projet Deep Blue », dit le Dr Jamoh.

À mesure que le personnel des forces armées observe l'espace maritime, il recueille les données qui sont envoyées au C4i par satellite. Le personnel du centre

inclut celui de la NIMASA et celui de la Marine, de l'Armée de terre, de la police, de la défense civile et de l'Armée de l'air.

« Les hommes qui contrôlent le centre contrôlent désormais les données de renseignement et les envoient aux destinations appropriées, dit le Dr Jamoh. Le centre C4i travaille avec le système satellitaire et coordonne l'ensemble des opérations dans la salle d'opérations. Cette salle possède les ordinateurs et le système de contrôle et de communication qui peut diffuser vers les opérations terrestres, aériennes et maritimes. »

Donc un avion patrouilleur pourrait par exemple observer un problème en mer, transmettre les informations à C4i et faire en sorte que les bateaux intercepteurs soient envoyés pour conduire une investigation. En même temps, C4i coordonne avec les autres autorités telles que le BIM pour partager les données et coordonner une assistance dans les zones où les ressources de Deep Blue ne peuvent pas accéder.

L'ORDRE PROVIENT DU RESPECT DE LA LOI

L'équipement et la technologie sont précieux mais la sécurité maritime est plus que le personnel, les gadgets, les renseignements, les avions et les bateaux. Pour obtenir un effet durable, il faut que les ressources soient soutenues par des lois efficaces qui aident les pays tels que le

Nigeria à assurer que les arrestations conduisent à des poursuites efficaces devant les tribunaux et, si nécessaire, à l'emprisonnement.

C'est pourquoi une partie du succès du Nigeria est représentée par la Loi sur la suppression de la piraterie et autres offenses maritimes (SPOMO), que le président Muhammadu Buhari a signée en juin 2019. Auparavant, un grand nombre de pays étaient forcés de libérer les pirates et les voleurs après leur capture parce qu'ils n'avaient pas de lois efficaces qui leur permettaient de les poursuivre.

Le Dr Jamoh a déclaré à ADF que cette loi a été efficace. Depuis son adoption, le Nigeria a poursuivi avec succès 20 criminels en vertu de la loi ; tous ont été condamnés à des peines de prison.

En fait, la loi a été utilisée pour la première fois afin de traduire en justice avec succès 10 pirates dans l'affaire du Hailufeng 11, navire battant pavillon chinois qui avait été attaqué le 15 mai 2020 dans les eaux ivoiriennes. Les pirates avaient éteint le système d'identification automatique du bateau qui diffuse son emplacement, ce qui avait forcé les autorités à tracer manuellement la position du navire.

À mesure que le navire traversait les eaux du Ghana, du Togo et du Bénin, les autorités ont échangé ces informations jusqu'à ce qu'il atteigne les eaux territoriales nigérianes. Le Nguru de la Marine nigérienne s'est ensuite placé à côté du

navire à environ 140 milles marins au Sud de Lagos et les marins ont abordé le navire et maîtrisé les pirates.

Selon un rapport du 23 juillet 2021 dans The Maritime Executive, les 10 pirates ont chacun été condamnés à 12 ans de prison et à des amendes.

« Cette loi particulière a changé le calcul des risques/avantages pour la piraterie au Nigeria », a déclaré l'expert maritime Ian Ralby, PDG d'I.R. Consilium. D'autres pays de la région ayant des lois similaires ont aussi commencé à tenter des poursuites, ce qui a changé la dynamique pour les groupes criminels organisés de la région.

Auparavant, on craignait peu d'être capturé, et encore moins d'être poursuivi, mais maintenant « il existe soudain un risque que non seulement vous mais l'ensemble de votre réseau puissiez être inquiété, avec des conséquences sérieuses de prison pendant une très longue période ; cela change la tolérance du risque pour la piraterie », a dit M. Ralby à ADF. « Je crois donc que la combinaison des acquisitions et des poursuites judiciaires a eu un effet important. »

« L'APPROCHE DU BÂTON ET DE LA CAROTTE »

Le risque de punition contraste souvent bien avec une opportunité attrayante pour éviter les poursuites. Le Dr Jamoh l'appelle « l'approche du bâton et de la carotte ».

Deep Blue et la Loi SPOMO constituent le « bâton ». La « carotte » est représentée par un effort pour offrir des opportunités aux jeunes qui sinon pourraient être induits

Les navires pour missions spéciales DB Abuja et DB Lagos patrouilleront les eaux nigérianes.





Voici quelques-uns des 17 véhicules blindés qui constitueront la composante terrestre du Projet Deep Blue.

Bashir Yusuf Jamoh, PDG et dirigeant de l'Administration maritime et Agence de sécurité du Nigeria, a déclaré que le Nigeria « n'est pas en train de dormir » en matière de sécurité maritime.

à rejoindre les réseaux maritimes illicites qui participent à la piraterie, au vol ou à la pêche illégale.

En octobre 2021, le Nigeria a sélectionné 200 jeunes pour les faire participer à une formation dans des institutions maritimes en Inde, en Grèce, aux Philippines et au Royaume-Uni. L'effort fait partie de la troisième phase du Programme de développement des marins du Nigeria (NSDP), selon The EyeWitness News, site d'actualités en ligne du Nigeria.

Le NSDP, qui est géré par la NIMASA, a été établi en 2008 pour former les jeunes de 17 à 22 ans dans les aptitudes pratiques et théoriques auprès des institutions maritimes du monde entier pour développer une communauté de marins compétents, écrit le Dr Jamoh pour le journal nigérian The Guardian.

« Pour nous, l'objectif est d'assurer que les jeunes, ces jeunes inactifs, partent des rues... pour qu'ils aient quelque chose à faire au lieu d'envisager la mer comme source de revenus illégitimes », a déclaré le Dr Jamoh à ADF.

Les étudiants qui retournent au Nigeria seront formés

pour aider à « repositionner le pays pour l'économie des océans qui est promue par la NIMASA, dans le but de diversifier l'économie nationale », a-t-il écrit.

RESTER VIGILANT

Malgré une année 2021 relativement calme dans le golfe de Guinée, un incident en 2022 a souligné le besoin continu de vigilance en matière de sécurité maritime. Au début avril, des pirates ont abordé le cargo Arch Gabriel à 278 milles au Sud de Lomé (Togo) alors qu'il était immobile, sans doute dans l'attente de son prochain contrat. C'était la première attaque d'abordage dans la région depuis plus de trois mois.

The Maritime Executive signale que l'équipage s'est réfugié dans la citadelle et, plusieurs heures plus tard, les pirates ont quitté ce navire enregistré aux Îles Marshall. Un navire de la Marine italienne a secouru l'Arch Gabriel et l'a escorté vers les eaux nigérianes, où un autre vaisseau l'a ensuite escorté à Lagos.

On anticipe que le Nigeria aura tout son équipement, son personnel et sa formation en place dans le cadre du



Le centre de commandement, contrôle, communication, ordinateurs et renseignement appelé C4i est le cerveau du Projet Deep Blue.

Projet Deep Blue à partir du deuxième semestre 2022, et que le projet améliorera la sécurité dans les eaux territoriales nigérianes. Mais les experts avertissent contre tout sentiment d'autosuffisance.

Michael Howlett, directeur du BIM, a déclaré à ADF dans un e-mail : « Le BIM applaudit toutes les initiatives conçues pour améliorer la sécurité maritime dans la région. Le Projet Deep Blue est une initiative positive mais il nécessite l'exercice du leadership, la liaison et la coopération avec les autres initiatives régionales pour assurer que les eaux du golfe de Guinée soient sûres pour les marins innocents et le commerce. »

Les autorités nigérianes reconnaissent que leur capacité améliorée pourrait motiver les criminels maritimes à accéder aux eaux des pays voisins tels que le Bénin et le Cameroun. Ceci s'est déjà produit auparavant. En 2013, les marines du Bénin et du Nigeria ont participé en commun à l'opération Prospérité. Cet effort bilatéral basé à Cotonou a autorisé les navires nigériens à entrer dans les eaux béninoises pour mettre en application la sécurité maritime.

Le contre-amiral Boniface Konan, ex-directeur intérimaire du Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest à Abidjan (Côte d'Ivoire), a déclaré à ADF dans un e-mail que les pays voisins « peuvent profiter des

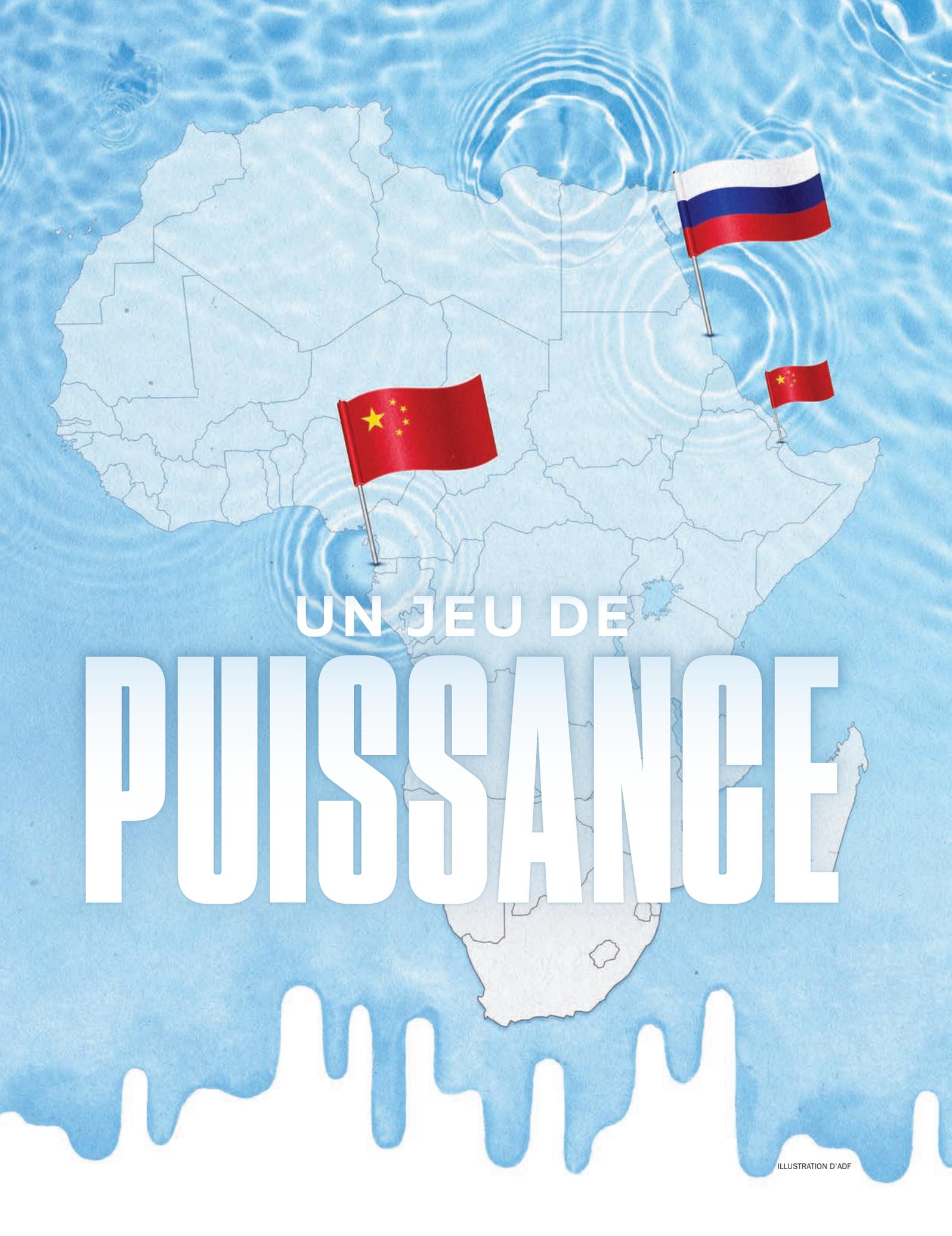
accomplissements du Nigeria avec le partage des informations, les meilleures pratiques et la coopération ».

Le Code de conduite de Yaoundé signé en 2013, qui a établi des zones maritimes sur la côte d'Afrique de l'Ouest, aide dans ce sens. Le Nigeria fait partie de la zone E avec le Bénin, le Niger et le Togo. L'amiral Konan déclare qu'un protocole d'accord conclu en 2018 entre ces pays est mis en vigueur ; il autorise des patrouilles conjointes dans les eaux des pays.

Un accord bilatéral entre le Cameroun et le Nigeria aiderait aussi, déclare le contre-amiral, tout comme des processus juridiques similaires dans la zone.

Le Nigeria essaiera aussi d'améliorer les connaissances et la coopération dans la région avec l'établissement d'un centre régional de formation en sécurité et sûreté maritimes à Lagos en 2022, pour le relocaliser finalement dans l'État du Delta, selon le Dr Jamoh. Le centre essaiera d'examiner le terrain de la sécurité maritime pour identifier les éléments communs de la criminalité régionale et aider les pays à développer des ripostes efficaces. L'intérêt du Nigeria ne se borne pas à la sécurité dans ses eaux territoriales, mais il inclut aussi ses voisins, déclare le Dr Jamoh.

« Si le Ghana n'est pas libre, le Nigeria ne sera pas libre. Si le Nigeria n'est pas libre, le Togo ne sera pas libre. » □



UN JEU DE

PUISSANCE

LES INTENTIONS DE LA RUSSIE ET LA CHINE CONCERNANT LES BASES NAVALES POURRAIENT COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA SOUVERAINETÉ DU CONTINENT

PERSONNEL D'ADF

A lors que les transports de troupe blindés et les chars d'assaut russes prenaient la route de l'Ukraine, le général soudanais Mohamed Hamdan Dogolo, appelé aussi Hemidti, se réunissait à Moscou avec Sergueï Lavrov, ministre russe des Affaires étrangères.

Hemidti, numéro deux du Conseil de souveraineté soudanais, et d'autres chefs nationaux étaient venus avec le désir de renforcer la coopération entre les deux pays, dont l'un conduit une guerre brutale contre les civils et l'autre a récemment subi un coup d'État qui a fait échouer une tentative de régime démocratique.

Pendant sa visite de huit jours, on signale qu'Hemidti a relancé la possibilité d'établissement d'une base navale russe sur la côte de la mer Rouge, au Nord de Port-Soudan, ce qui donnerait au président Vladimir Poutine une présence navale africaine très convoitée, dans une raison de plus en plus stratégique et fréquentée.

De l'autre côté du continent dans le golfe de Guinée, le gouvernement chinois est engagé depuis des dizaines d'années avec la Guinée équatoriale, principalement par l'intermédiaire de projets d'infrastructure. Il semble maintenant œuvrer pour établir une base navale permanente, très probablement au port de Bata sur le continent.

Ce port possède deux quais commerciaux, dont chacun pourrait accueillir tout navire de la Marine de l'Armée populaire de libération chinoise (PLAN), selon un article de décembre 2021 par le Centre pour les études stratégiques et internationales (CSIS).

Le port est fait sur mesure pour les besoins de la Chine. Une installation pétrolière adjacente rend commode le ravitaillement en carburant et une aire d'entrepôt facilite les travaux de réapprovisionnement. En fait, c'est la First Harbor Engineering Co. de la société China Communications Construction Co. qui a construit le port en 2014, et c'est la China Road and

Bridge Corp. qui l'a mis à niveau plus tard. Son financement a été fourni par la Banque chinoise d'importation et d'exportation.

La Chine a même construit la centrale hydro-électrique qui fournit une alimentation électrique à la majorité des installations portuaires.

« La Chine a renforcé ses liens de défense et de sécurité avec la Guinée équatoriale, directement grâce à des engagements bilatéraux et indirectement en développant ses activités dans le golfe de Guinée, selon le rapport du CSIS. En 2014, la PLAN a commencé à faire escale dans les pays du golfe et a conduit ses premiers exercices anti-piraterie avec les marines locales. De 2014 à 2019, la Chine a effectué 39 échanges militaires avec ses homologues du golfe. Beaucoup d'entre eux concernaient les bâtiments de la PLAN engagés dans des opérations anti-piraterie. »

Une base navale sur la côte d'Afrique de l'Ouest fournirait à la Chine un complément à sa base militaire de Djibouti établie en 2017. À Djibouti, la Chine a rejoint l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, le Japon et le Royaume-Uni en établissant des bases le long du corridor stratégique entre Suez, la mer Rouge et le golfe d'Aden.



Le général Mohamed Hamdan Dogolo (Hemidti), leader militaire du Soudan, donne une conférence de presse à l'aéroport de Khartoum lors de son retour de Moscou. AFP/GETTY IMAGES

Les efforts russes et chinois visant à renforcer leur présence navale le long du littoral du continent soulèvent des questions graves sur la façon dont les pays peuvent contrôler leur zone économique exclusive, en particulier en ce qui concerne l'industrie de la pêche, l'extraction des ressources naturelles et autres préoccupation financières. Les gouvernements nationaux devront considérer les conséquences à long terme de ce type d'accord, alors que des efforts se

Des pêcheurs travaillent sur la côte de Dakar (Sénégal). GETTY IMAGES



poursuivent pour faire du continent l'objet central de la compétition entre les grandes puissances.

DES RISQUES D'ATTEINTE À LA SOUVERAINETÉ

Chaque fois qu'un gouvernement étranger finance, construit et exploite un projet d'infrastructure majeur dans un autre pays, il y a des risques inhérents. On a beaucoup écrit au cours des dernières années sur la façon dont la Chine utilise son initiative de la Nouvelle route de la soie (BRI) pour conclure des accords d'infrastructure inéquitable qui fournissent de grands projets employant la main d'œuvre chinoise tout en attribuant aux pays hôtes des milliards de dollars de dettes dévastatrices. De tels projets BRI existent déjà sur le continent et en Asie.

Les accords concernant les bases et les ports rendent les pays vulnérables sur trois niveaux au moins, selon une étude pour CSIS intitulée « Influence et infrastructure : les enjeux stratégiques des projets étrangers », par son ancien associé principal Jonathan E. Hillman.

Le financement est la plus vaste catégorie d'influence potentielle. Lorsqu'un projet est négocié, le pays prêteur peut gagner des concessions et définir les conditions de remboursement. À mesure que les fonds sont débloqués, le prêteur détient le pouvoir des récompenses et des punitions. La dette, qui peut être énorme et aller au-delà de la capacité de remboursement du pays hôte, peut servir au rachat de l'infrastructure si le bénéficiaire ne peut pas satisfaire aux conditions de remboursement. Les pays tels que la Chine ou la Russie pourraient exercer un contrôle indésirable sur l'infrastructure en cas de non-remboursement.

La collecte des renseignements est l'un des risques de la phase de **conception et construction**, selon M. Hillman. « Les agents de renseignement soviétiques, par exemple, ont produit des cartes très détaillées montrant non seulement l'emplacement et les dimensions de base des ponts mais aussi leur hauteur au-dessus du niveau de l'eau, les matériaux de construction utilisés, leur charge limite et d'autres détails. » Les risques pourraient aussi concerner l'installation d'un équipement de surveillance.

C'était le cas pour le bâtiment du siège social de l'Union africaine à Addis-Abeba (Éthiopie), dont la construction avait été offerte à l'UA par la Chine comme « cadeau ». Les autorités ont appris en 2017 que chaque nuit entre minuit et 2 heures du matin, les données confidentielles étaient transférées entre les serveurs de l'UA et des serveurs de Shanghai, accusation que la Chine a niée. Trois ans plus tard, on a découvert que des hackers chinois avaient truqué un système pour copier les vidéos de surveillance au siège social de l'UA, selon Reuters.

Finalement, **le droit de propriété et l'exploitation** peuvent limiter l'accès par les concurrents aux secteurs stratégiques et aider les propriétaires à accroître leur influence régionale « puisqu'ils possèdent et contrôlent un réseau plus vaste de ressources d'infrastructure »,

écrit M. Hillman. Ici encore, cela peut aider à la collecte des renseignements.

« Il existe de longs antécédents de pays utilisant des ports commerciaux pour les opérations de renseignement, que ce soit pour obtenir des informations ou dissimuler les mouvements des biens et des personnes. »

Le droit de propriété offre aussi des avantages logistiques. Le potentiel de ces avantages serait énorme pour la Chine si elle réussissait à établir une base navale en Guinée équatoriale, ou partout ailleurs sur la côte d'Afrique de l'Ouest.

EXPLOITER LES RESSOURCES

On sait que la Chine et la Russie parrainent des navires qui pêchent illégalement au large des côtes africaines. Mais la flotte de pêche en eaux distantes (DWF) de la Chine constitue une classe à part. Le nombre de navires de la DWF demeure incertain, mais la plupart des estimations conservatrices le projette à environ 3.000.

La flotte a déjà pris une quantité importante de poissons en Afrique de l'Ouest et une base navale en Guinée équatoriale (ou partout ailleurs sur la côte du golfe de Guinée) rendrait les efforts d'application de la loi presque impossibles. L'expert du droit maritime Ian Ralby, PDG d'I.R. Consilium, déclare que l'ajout d'une base navale chinoise dans ce tout petit pays d'Afrique de l'Ouest conduirait à un « tableau vraiment sombre ».



Les passagers d'un transbordeur entrent dans le port de Bata (Guinée équatoriale). La Chine a des intentions visant une base navale dans cette région. GETTY IMAGES

« La situation est déjà cataclysmique en ce qui concerne la pêche illégale chinoise dans presque toute l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale, dit-il à ADF. Mais s'ils ont en plus les ressources navales pour protéger cela contre toute interférence, il n'y a plus d'espoir. »

Avec les navires chinois positionnés au centre de la côte du golfe, les pays tels que le Cameroun, le Gabon, Sao Tomé-et-Principe et d'autres auraient des difficultés pour faire face à la Marine d'une grande puissance si



Un manifestant soudanais brandit un drapeau en janvier 2022 pour protester contre le coup d'État d'octobre 2021 qui a renversé le régime civil. AFP/GETTY IMAGES

celle-ci souhaitait protéger ses navires de pêche.

Les problèmes potentiels concernent plus que la pêche. Ian Ralby déclare qu'une présence navale chinoise renforcée pourrait aussi nuire au développement économique de la Guinée équatoriale et de la région. Les effets pourraient s'étendre au tourisme marin et côtier et affecter les efforts de l'économie des océans, par exemple la récolte des algues et autres ressources marines utilisées pour fabriquer le savon, les produits cosmétiques et les médicaments.

De l'autre côté du continent, la relation entre la Russie et le Soudan menace le pillage d'autres ressources, principalement celles de l'intérieur du continent.

Les liens entre le Soudan et la Russie n'ont rien de nouveau. Lorsque le président Poutine avait invité les leaders africains à une conférence au sommet à Sochi en 2017, Omar el-Beshir, le dictateur soudanais de l'époque, avait déclaré que « le Soudan deviendrait la clé de la Russie en Afrique », selon les propos de Mohammed Elnaiem, activiste soudanais basé à Londres, au service médiatique allemand Deutsche Welle.

L'experte du Soudan Kholood Khair déclare que le Soudan est stratégiquement important pour la Russie parce qu'il « est situé à la confluence » du Sahel, de la



Le président russe Vladimir Poutine (à gauche) rencontre le président soudanais de l'époque, Omar el-Beshir, à Sochi (Russie) en novembre 2017. THE ASSOCIATED PRESS

Corne de l'Afrique et du bassin de la mer Rouge. Une telle base offrirait au Kremlin un éventail de nouveaux avantages géopolitiques, selon elle.

Mme Khair, fondatrice et directrice associée d'Insight Strategy Partners (groupe de réflexion de politique soudanais à Khartoum), a déclaré à ADF : « Une base sur la mer Rouge pour la Russie lui permettrait d'avoir une présence entre deux points d'étranglement internationaux, le canal de Suez et le détroit

La frégate RFS Amiral Grigorovitch de la Marine russe jette l'ancre à Port-Soudan. La Russie veut une base navale sur la côte soudanaise de la mer Rouge. AFP/GETTY IMAGES



de Bab-el-Mandeb entre le Yémen et la Somalie. Et cela lui permettrait donc de pouvoir potentiellement contrôler, sinon influencer, une partie du commerce qui les traversent, et aussi d'étendre son commerce, y compris bien sûr l'envoi des ressources en Russie, par exemple l'or extrait non seulement du Soudan mais de la République centrafricaine, du Mali, etc. »

On signale que la base proposée accommoderait des navires à propulsion nucléaire et serait à la disposition de la Russie pour 25 ans, avec des opportunités de renouvellement incorporées. Elle pourrait ravitailler en carburant les navires russes et alliés. Ce qui est peut-être le plus important, déclare Mme Khair, c'est qu'elle offre un débouché maritime pour l'extraction des ressources de minerai par une force privée de mercenaires du groupe Wagner de Russie.

Les membres de Wagner sont actifs en République centrafricaine, au Mali et au Soudan. « Wagner est une ressource militaire qui est présente pour des raisons économiques », déclare Mme Khair. Il est utilisé pour diriger les ressources telles que l'or hors des pays sans littoral afin de renflouer le coffre de guerre de Vladimir Poutine. Une base sur la côte du Soudan facilite considérablement cette tâche.

Pour le Soudan, son alignement avec une Russie de plus en plus isolée constitue une gageure. Le Kremlin a constaté une opportunité renouvelée au Soudan avec des généraux tels que Hemidti et Abdel Fattah al-Burhan comme leaders. Et la Russie offre au Soudan une alliance importante qui ne fera pas pression pour respecter les droits de l'homme ou la gouvernance démocratique, déclare Mme Khair.

Le régime militaire perd de l'argent ainsi que son



Port-Soudan est sur la mer Rouge. AFP/GETTY IMAGES

accès à l'allégement des dettes et au financement ; la Russie offre donc des marchés pour son or et renforce le statut financier du Soudan. Ceci est selon Mme Khair une régression à la politique de l'époque el-Beshir.

Toutefois, maintenant que la Russie fait face à un isolement mondial, le calcul initial pourrait ne pas rapporter les gains anticipés. L'invasion de l'Ukraine a fait de Vladimir Poutine un paria. Les forces armées soudanaises souhaitent la légitimité mais veulent aussi rester au pouvoir. Ces deux souhaits, auxquels s'ajoutent les liens avec la Russie, sont difficiles à réconcilier. La perspective d'un régime civil durable souffre aussi à cause de ça.

« Pour le mouvement pro-démocratique, c'est une mauvaise nouvelle, dit Mme Khair. Cela signifie que le rôle des généraux est quelque peu renforcé extérieurement par un patron comme la Russie qui ne voit pas non plus de raison de cultiver une sorte quelconque de volonté démocratique. » □

ÉVOLUER AVEC LE TEMPS





ALORS QUE LA SÉCURITÉ MARITIME DEVIENT PRÉÉMINENTE, LA MARINE GHANÉENNE DOIT ÉVOLUER ET BÂTIR DES PARTENARIATS

DR KAMAL-DEEN ALI (À LA RETRAITE), MARINE DU GHANA,
ET DR HUMPHREY ASAMOAH AGYEKUM

Depuis l'indépendance, la Marine du Ghana a été l'unique institution navale de l'État, responsable pour sécuriser les eaux de la nation. Aujourd'hui, sa mission s'est étendue, tout comme les menaces de sécurité dans le golfe de Guinée. La piraterie, la pêche illégale, le trafic illicite et le terrorisme maritime potentiel sont tous des sujets de préoccupation majeure pour les citoyens, les chefs d'entreprise et les responsables élus du Ghana. Et la Marine n'est plus seule à assumer ses responsabilités. Elle doit travailler aux côtés des ministères du gouvernement, des autres institutions de sécurité et des entités privées pour satisfaire à son mandat.

Alors que le Ghana cherche à réaliser les avantages financiers de « l'économie des océans » tout en protégeant ses précieuses ressources naturelles, des questions cruciales se posent. Comment le rôle de la Marine ghanéenne évoluera-t-il en même temps que son profil de sécurité maritime élargi ? La capacité et l'équipement naval du Ghana peuvent-ils maintenir le rythme ? Et comment la Marine du Ghana peut-elle utiliser les acquisitions de nouveaux vaisseaux, la technologie, la formation et les partenariats de sécurité nationaux et internationaux pour riposter aux menaces ?

CRÉÉE, PUIS SOUS-FINANCÉE

La Marine du Ghana a été créée en 1959 par un acte du Parlement. Ceci faisait partie de l'effort de construction de la nation suivant l'indépendance, pour s'ajouter à l'Armée de terre qui existait déjà et à l'Armée de l'air qui avait atteint sa phase formatrice. Kwame Nkrumah, le premier président du Ghana, avait un plan exhaustif : établir une marine de classe mondiale pour démontrer l'indépendance politique, le développement et le prestige de la nation. Cette poussée complétait son panafricanisme et son idéologie de non-alignement. Une Marine forte s'orientait vers le soutien de sa vision pour un Haut Commandement africain qui unifierait les défenses des pays et empêcherait les

Le chef d'état-major de la Marine ghanéenne organise l'inspection et le passage en revue de la flotte au Commandement naval occidental.

MARINE DU GHANA

conflits sur le continent. Toutefois, le renversement de M. Nkrumah en 1966 signifia que sa vision aussi bien que l'agenda consistant à équiper et à construire une Marine de première classe n'étaient plus des priorités nationales. Par exemple, les contrats d'achat de deux frégates commandées pour la Marine ghanéenne furent promptement annulés. Au cours des années suivantes, l'acquisition des navires pour la Marine devint quelque chose de rare.

Dans les premières décennies après l'indépendance, les menaces provenant du domaine maritime étaient relativement exceptionnelles. Ceci voulait dire que le focus sur l'environnement maritime, la sécurité maritime et la Marine ghanéenne diminuait. Toutefois, les conflits au Liberia et en Sierra Leone dans les années 90, qui ont conduit à un afflux de réfugiés dans les ports maritimes du Ghana, ont fait changer le récit. La situation des réfugiés a fait l'objet d'une conversation précoce sur le domaine maritime et les menaces potentielles provenant de la mer. Depuis lors, certains développements, notamment la découverte du pétrole et du gaz offshore en 2006, le retour de la piraterie et la montée du trafic de stupéfiants dans le golfe de Guinée, ont souligné l'importance d'une Marine dotée d'importantes ressources.

DES RESPONSABILITÉS PLUS GRANDES, DES CONCURRENTS NOUVEAUX

Pendant de nombreuses années, il y a eu peu de débats sur le concept de la sécurité maritime.

Une équipe des forces spéciales ghanéennes s'approche d'un quai pendant un exercice à Nutekpo.

MAÎTRE 1RE CLASSE FRED GRAY IV/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Même lorsque la piraterie augmenta dans le golfe de Guinée au début des années 2000, le problème ne reçut pas beaucoup d'attention dans l'espace politique du Ghana. Dans certains cas, les Ghanéens croyaient apparemment qu'ils étaient protégés contre les menaces basées en mer. Par exemple, le ministre adjoint de l'Intérieur du Ghana avait affirmé que les mesures de sécurité mises en place le long de la côte du Ghana rendaient « les opérations trop dangereuses pour les pirates ». Pourtant, la piraterie dans les eaux du Ghana était en hausse. En date de l'été 2014, deux incidents de haute visibilité au large des côtes du Ghana ont mis en évidence le fait que le pays devait relever le défi de la piraterie.

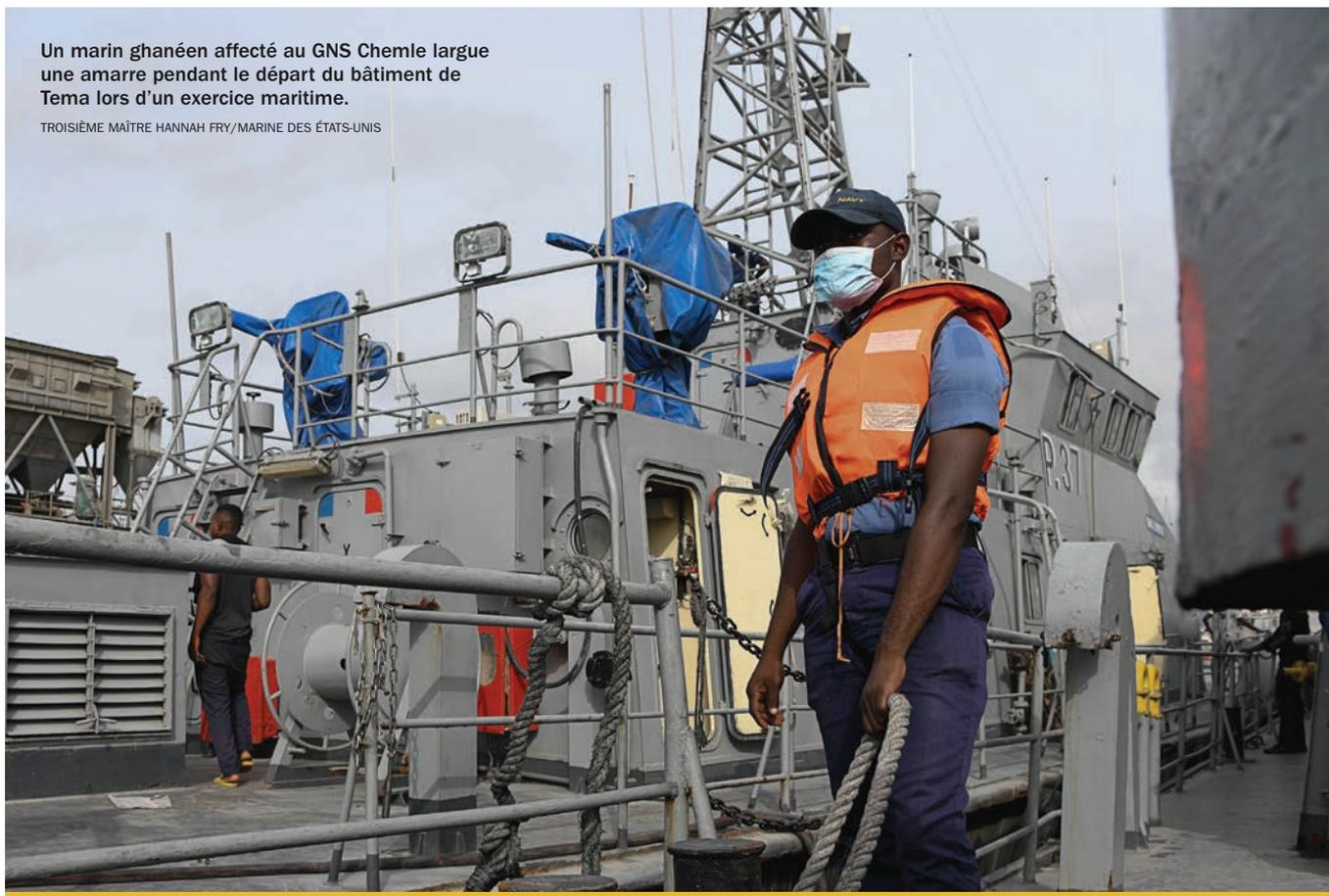
Les attaques, ainsi que la pêche illégale des chalutiers étrangers, a souligné le besoin de structurer le cadre et la capacité de gouvernance de la sécurité maritime du Ghana afin de répondre à la complexité émergente des menaces maritimes et aux dommages potentiels de l'économie.

Bien que la Marine du Ghana ait été jadis l'unique institution navale de l'État, les menaces croissantes



Un marin ghanéen affecté au GNS Chemle largue une amarre pendant le départ du bâtiment de Tema lors d'un exercice maritime.

TROISIÈME MÂITRE HANNAH FRY/MARINE DES ÉTATS-UNIS



ont déclenché des appels pour suivre une approche multi-agences. Ceci a conduit au rétablissement en 2011 de la Police marine du Ghana, unité qui avait été dissoute en 1942. En outre, de nouvelles tâches ont été ajoutées à la liste des missions de la Marine du Ghana. La Marine définit ainsi son rôle et son mandat opérationnel :

- Assurer la présence maritime dans les eaux d'Afrique de l'Ouest et la fourniture d'un soutien naval lorsque nécessaire.
- Surveiller, patrouiller et contrôler les eaux territoriales et la zone économique exclusive (ZEE) du Ghana.
- Combattre la criminalité, telle que la piraterie/le vol à main armée en mer, la contrebande des stupéfiants illicites, les passagers clandestins et les activités de dissidence.
- Conduire des opérations d'assistance aux catastrophes, d'assistance humanitaire et de recherche et sauvetage.

Elle aide aussi d'autres autorités de l'État, notamment l'Autorité maritime ghanéenne (GMA) et l'Autorité portuaire ghanéenne, à satisfaire à leur mandat. Finalement, elle œuvre pour protéger les pêches du pays et appliquer les lois anti-pollution en collaboration avec la Commission des pêches et l'Agence de protection de l'environnement du Ghana.

Bien que l'approche multi-agences à la sécurité maritime soit un développement positif pour le pays et sa Marine, elle veut aussi dire que le rôle d'hégémonie de la Marine dans le domaine maritime a changé. Par exemple, la détermination des limites de déploiement en mer reste incertaine entre la Marine ghanéenne et la Police marine ghanéenne, respectivement. En pratique, la Police marine n'a pas la capacité de conduire des opérations en haute mer, mais les lois et les politiques n'ont pas défini de limite. Ceci pourrait potentiellement créer des affrontements et des conflits entre les deux entités. Une autre question concerne le conflit institutionnel entre la Marine et la GMA. Selon le point de vue commun, depuis l'adoption en 2004 de la Loi ghanéenne sur la sécurité maritime, dont l'objet était de mettre en œuvre le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires au Ghana, la GMA a revendiqué le rôle institutionnel principal pour la sécurité maritime dans le pays. Toutefois, cette approche soulève des inquiétudes considérables de la part de la Marine et autres parties prenantes, problème qui perdure depuis plus d'une décennie.

Finalement, la Marine accroît sa coordination avec le secteur privé. La Marine ghanéenne a commencé à collaborer avec les sociétés de pétrole et de gaz offshore et a conclu des accords pour protéger l'infrastructure critique. Elle a signé un protocole d'accord de cinq ans en janvier 2022 pour assurer la sécurité de l'infrastructure pétrolière et du personnel au champ de pétrole Jubilee, à 60 km des côtes. L'exercice de cette responsabilité tout en évitant les

affrontements avec les civils et sans détourner son attention de ses autres obligations clés constituera un défi pour la Marine. Par exemple, ceci opposera la Marine aux pêcheurs artisanaux qui entrent habituellement dans les zones de sécurité et les zones exclusives autour des installations de pétrole et de gaz offshore à la recherche de stocks de poissons qui, selon les pêcheurs, ont récemment diminué.

UNE PRÉSENCE ACCRUE

Malgré l'ajout de participants dans le domaine maritime ghanéen, la Marine du Ghana reste un acteur important dans le cadre de gouvernance de la sécurité maritime à cause de son rôle institutionnel, son expertise et son expérience en mer.

Assurer la sécurité maritime nécessite une surveillance efficace et une sensibilisation au domaine maritime (MDA). La Marine dépend d'un certain nombre de plateformes MDA pour surveiller la côte du Ghana et soutenir ses opérations. Il est propre d'en souligner deux. La Marine s'appuie sur SeaVision, application de surveillance maritime non confidentielle créée par les États-Unis en 2012 et utilisée par environ 25 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. SeaVision reçoit des systèmes d'identification automatique (SIA) des données qu'elle traite pour fournir aux utilisateurs une représentation des navires actifs dans leur région. La dépendance des SIA signifie qu'il pourrait ne pas déceler certaines menaces. La Marine du Ghana utilise aussi le Système de gestion et d'information des mouvements de navire (VTMIS) procuré par la GMA. Le système satellitaire du VTMIS est soutenu par une technologie basée sur radar côtier, avec des radars déployés le long de la côte du Ghana. Les

plateformes de surveillance côtières basées sur radar ont des limitations, notamment la portée/l'étendue et la présence de zones aveugles là où les radars côtiers s'imbriquent mal. Le système est aussi fortement affecté par les conditions de la mer et la météo.

Le coût élevé des navires et la capacité d'acquérir suffisamment de plateformes pour couvrir de vastes régions présentent un défi évident pour toutes les marines, y compris les marines de pointe. La plupart des analystes de la Marine ghanéenne observent qu'elle était mieux équipée pendant les dix premières années après sa création, qu'elle a subi un déclin de capacité au cours de la décennie suivante, et qu'elle a été redynamisée dans les années 80 et 90 avec l'acquisition des classes Achimota et Sebo de bâtiment. Après leur long service au Ghana, ces navires ont été mis hors service, ce qui a ramené pendant longtemps la Marine ghanéenne à une situation de plateformes insuffisantes. Malgré les donations américaines de navire, la Marine du Ghana a continué à souffrir des défis de capacité. La découverte du pétrole et du gaz en quantité commerciale et les tâches étendues de la Marine ont conduit à un regain d'attention accordé à l'institution. Au cours des dix dernières années, le Ghana a régulièrement mis en service de nouveaux navires.

En octobre 2017, quatre navires patrouilleurs ont été mis en service. En février 2022, la Marine du Ghana a mis en service quatre nouveaux navires Flex Fighter, alors que le gouvernement ghanéen révélait

Les marins ghanéens affectés au GNS Chemle contrôlent les rampes pendant le départ de bâtiment de Tema lors d'un exercice maritime. TROISIÈME MÂTRE HANNAH FRY/MARINE DES ÉTATS-UNIS



Les navires de la Marine ghanéenne franchissent l'équateur dans une action symbolique consistant à octroyer à l'équipage l'insigne du roi Neptune. La tradition pour marquer les dates de passage remonte à 400 ans. MARINE DU GHANA



qu'il allait acquérir deux nouveaux vaisseaux pour les patrouilles offshore. Les quatre vaisseaux, acquis avec le soutien de l'industrie du pétrole et du gaz, ont été baptisés GNS Volta, GNS Densu, GNS Pra et GNS Ankobra. Malgré l'ajout de ces nouveaux bâtiments à sa flotte, la Marine est mobilisée à la limite alors qu'elle cherche à assumer ses responsabilités le long d'un littoral qui s'étend sur 550 km et une ZEE d'une taille de 235.000 km carrés.

LA MARCHÉ À SUIVRE

Le domaine maritime du Ghana a changé considérablement depuis l'indépendance, ce qui offre des difficultés et des opportunités. La Marine ghanéenne collabore avec diverses agences gouvernementales et des partenaires internationaux pour affronter les défis de sécurité. À mesure que le concept de la sécurité maritime s'est élargi pendant les dix dernières années, la Marine du Ghana a dû traiter avec les parties prenantes traditionnelles et les « nouveaux venus » dans l'architecture de gouvernance de l'océan du pays. Certains ont défié la position historique de la Marine comme première agence maritime de sécurité et d'application des lois. La Marine du Ghana s'y adapte.

Bien qu'elle affronte des défis liés à la MDA et à une présence efficace en mer pour riposter aux menaces, la Marine du Ghana est toujours l'une des marines les plus capables de la région. Avec la hausse de l'insécurité dans le golfe de Guinée, le Ghana renforce sa marine avec une nouvelle infrastructure navale, notamment de multiples

bases opérationnelles avancées le long de son littoral et des navires pour couvrir une plus grande surface. Les nouveaux navires permettront à la Marine de protéger ses intérêts maritimes, y compris la protection des activités pétrolières et de pêche. La détermination de la façon d'utiliser au mieux ses ressources limitées et de développer des partenariats de sécurité efficaces dans le pays et hors de ce dernier fera la différence entre le succès et l'échec au cours des prochaines années. En tirant les leçons de ses antécédents et embrassant la nouvelle technologie et les nouveaux partenariats, la Marine du Ghana est bien placée pour relever ces défis. □



Le Dr Kamal-Deen Ali est capitaine de la marine à la retraite, directeur exécutif du Centre africain pour le droit maritime et la sécurité et maître de conférences principal à l'Université des études professionnelles du Ghana. Il est associé du Council on Foreign Relations Ghana, du Centre national australien pour les ressources et la sécurité des océans, et du Centre Corbett pour la politique maritime. Il a publié à grande échelle sur les questions concernant la sécurité maritime et il est l'auteur de : « La coopération en matière de sécurité maritime dans le golfe de Guinée : les perspectives et les défis » (2015).



Le Dr Humphrey Asamoah Agyekum est un chercheur post-doctoral au département des sciences politiques de l'université de Copenhague (Danemark), où il travaille sur la sécurité maritime et gère le projet « Analyse de la (l'in)sécurité maritime dans le golfe de Guinée ». Il est l'auteur de « Les tyrans sont devenus officiers et gentilshommes : comment les notions de professionnalisme et de civilité ont transformé les Forces armées du Ghana ».

LE MOMENT D'AGIR

LES NATIONS PEUVENT PRENDRE DES MESURES PROACTIVES POUR DISSUADER LA PÊCHE ILLÉGALE

PERSONNEL D'ADF



Un pêcheur artisanal nigérian jette son filet. AFP/GETTY IMAGES

Les flottes de pêche étrangères ciblent la côte du continent africain depuis des dizaines d'années, en dévastant les stocks de poissons, privant des millions de personnes de revenu et de nourriture, et détruisant les écosystèmes marins.

Mais les experts déclarent que les pays peuvent riposter de plusieurs façons.

Lorsque le Comité des pêches pour le golfe de Guinée Centre-Ouest (FCWC) a établi un Centre régional de surveillance, contrôle et vigilance (RMCSC) en mai 2021, les experts l'ont perçu comme un moyen de contrer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN).

Ce centre, dont le siège est situé à Tema (Ghana), aide les pays membres du FCWC (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Liberia, Nigeria et Togo) à gérer leur secteur de la pêche. Il est équipé de systèmes de suivi des navires et peut recueillir des données sur les vaisseaux de pêche autorisés dans la région.



Des bateaux de pêche sont amarrés au port de Zhoushan (Chine).

REUTERS

« L'établissement du RMCSC nous rapproche d'un mécanisme coordonné pour entreprendre des actions communes, y compris les patrouilles pour améliorer la sécurité dans le domaine maritime de notre région », déclare Séraphin Dédi, secrétaire général du FCWC, à Ghana Web.

Le développement des bases de données pour traquer l'univers obscur des navires battant certains pavillons est une manière de combattre la pêche INN. Les navires chinois sont bien connus pour battre des « pavillons de complaisance », ce qui consiste à utiliser les registres africains ouverts pour pêcher dans les eaux au-delà de la juridiction des pays africains, et pour « emprunter un pavillon », ou utiliser et abuser des règles locales pour inscrire dans un registre africain un navire de pêche appartenant à et exploité par une société étrangère.

La Chine est le pire contrevenant mondial de la pêche INN, selon l'Indice de pêche INN, et régit la flotte en eaux distantes la plus vaste du monde.

Le commerce maritime illégal fait perdre annuellement à l'Afrique de l'Ouest près de 1,95 milliard de dollars sur la chaîne de valeur des poissons, et fait perdre aux ménages 593 millions de dollars de revenu. La pêche INN a aussi été liée à la piraterie, aux enlèvements et au trafic de stupéfiants, entre autres crimes.

En 2021, l'Environmental Justice Foundation et la société d'analyse de renseignements de pêche Trygg Mat Tracking (TMT) ont rejoint le Sénégal dans un programme visant à promouvoir la transparence des pêches du pays et y éliminer la pêche illégale.

Ce projet de trois ans, de près de 1,2 million de dollars, publie des listes de licences de pêche actualisées et des registres de navires en ligne. Il responsabilise aussi les pêcheurs artisanaux pour qu'ils aident à surveiller le port de Dakar et qu'ils participent aux décisions gouvernementales liées à la pêche.

Steve Trent, PDG et fondateur de l'EJF, a déclaré à ADF : « Contrairement à certains autres pays côtiers de la région, le Sénégal possède une expérience en surveillance participative, et ses autorités reconnaissent son importance. Les petits pêcheurs et les unités locales de surveillance travaillent de concert pour empêcher, dissuader et éliminer la pêche INN. Ces efforts font face à des limitations opérationnelles, techniques et financières que le projet aidera à surmonter. »

En mars 2021, le Kenya a ratifié l'Accord du Cap et la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.

L'accord, adopté par l'Organisation maritime internationale en 2012, spécifie les normes et la réglementation des vaisseaux de pêche pour protéger les équipages et les observateurs de la pêche, selon Pew Charitable Trusts. Les vaisseaux chinois engagés dans la pêche INN sont bien connus pour ne pas fournir de nourriture, de médicaments ou d'abri adéquats à leur équipage, dont les membres sont souvent forcés de travailler pendant de longues heures dans des conditions déplorables.

Il existe plusieurs autres mesures que les pays peuvent prendre pour dissuader la pêche illégale.

RENFORCER LES LOIS MARITIMES LOCALES

Cela pourrait sembler simple, mais il faut une volonté politique, une sensibilisation au domaine maritime et des informations provenant des communautés locales de pêche pour faire avancer une législation qui affronte efficacement la pêche INN.



Des pêcheurs tirent un bateau de pêche artisanal vers le rivage en Mauritanie.

AFP/GETTY IMAGES

L'augmentation des amendes des contrevenants INN constitue une dissuasion efficace, a déclaré à ADF Ian Ralby, expert en sécurité maritime qui a écrit longuement sur les questions de pêche.

« Je crois que l'une des choses qui doivent être faites, c'est de changer la dynamique des amendes, parce que c'est un calcul du rapport risques/avantages, a dit M. Ralby, PDG d'I.R. Consilium. Disons qu'un état a en fait la volonté politique d'arrêter et de poursuivre en justice les contrevenants de la pêche INN. Si la pénalité pour les infractions est si basse qu'elle représente simplement une dépense commerciale, cela ne va pas faire une grande différence en termes de dissuasion de l'activité. Les lois doivent être recalibrées étant donné l'immense avantage économique qui provient de la pêche illégale. »

Il cite le Sénégal comme exemple de pays qui a dramatiquement augmenté ses amendes de pêche illégale, à un montant de 1,8 million de dollars. Dans une affaire, le pays a perçu des amendes de 5 millions de dollars, ce qui lui a permis d'acheter un nouveau bateau patrouilleur. Cette action a conduit à une réduction du nombre de chalutiers industriels étrangers pêchant illégalement dans ses eaux.

D'autres pays d'Afrique de l'Ouest ayant enregistré des succès dans ce domaine incluent le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Gabon et le Ghana.

« La chose vraiment la plus importante est de faire équipe [pour les efforts d'application des lois] entre les pêches et la Garde côtière, et de conduire davantage de patrouilles inter-agences qui imiteraient en fait le succès que les entreprises telles que Sea Shepherd ont enregistré », a déclaré

Cela pourrait sembler simple, mais il faut une volonté politique, une sensibilisation au domaine maritime et des informations provenant des communautés locales de pêche pour faire avancer une législation qui affronte efficacement la pêche INN.



Ci-dessus : Poissons présentés à la vente à Dakar (Sénégal). AFP/GETTY IMAGES

À gauche : Des pêcheurs artisanaux de Côte d'Ivoire transportent leurs filets de pêche au rivage. AFP/GETTY IMAGES

M. Ralby, en mentionnant l'organisation sans but lucratif qui s'est associée à plusieurs pays pour combattre la pêche illégale. « L'autre chose, c'est que lorsque des arrestations de pêche se produisent, comment les amendes collectées sont-elles réparties entre les parties concernées ? »

Une distribution équitable des amendes servira de motivation pour que les marines travaillent avec les gardes côtiers et les pêches pour arrêter les contrevenants de la pêche INN, selon lui.

TRADUIRE EN JUSTICE LES EXPLOITANTS INN DEVANT UN TRIBUNAL INTERNATIONAL

C'est plus facile à dire qu'à faire. Cela nécessite un processus long, compliqué et coûteux, ainsi qu'une volonté politique.

M. Ralby, qui est avocat, déclare que la saisie d'un navire, la documentation d'une affaire qui peut faire l'objet de poursuites, puis la comparution devant un tribunal international forment un processus qui doit être coordonné par les politiciens, le parquet, les marines et les gardes côtiers.

« C'est quelque chose de vraiment très difficile. On peut le faire jusqu'à un certain point mais c'est définitivement peu efficace, et ce n'est sans doute pas la manière la plus performante de faire face aux vraies questions opérationnelles INN en mer. »

Ian Ralby pense qu'une méthode plus efficace de dissuader la pêche INN consiste à offrir des encouragements aux sociétés de pêche qui sont « super accommodantes », peut-être en leur offrant une journée de quota additionnelle « pour essentiellement dénoncer les gens qui ne se conforment pas ».

Ceci donnerait aux exploitants légitimes un intérêt personnel dans un système réglementaire qui fonctionne bien, et créerait en fait une branche auxiliaire d'application de la loi.

« Ils diraient : "Regarde, personne ne va saper les avantages que nous obtenons légalement en agissant illégalement, donc nous allons nous assurer de partager les informations que nous obtenons sur ceux qui enfreignent la loi". »

LES NOMS DE LA HONTE

Nommer publiquement les sociétés accusées de pêche illégale est généralement considéré comme une dissuasion efficace. TMT par exemple maintient en ligne une liste des « navires les plus recherchés ».

En employant un logiciel de pointe et utilisant sa propre crédibilité, la société « met en lumière les activités des navires, des flottes et des exploitants eux-mêmes, et dans certains cas des états de pavillon », déclare Ian Ralby. Il ajoute que la société expose les entités qui « s'engagent directement dans ou facilitent la pêche INN dans le monde ». « C'est utile. Cela change les choses. »

Le site web gratuit de TMT (www.tm-tracking.org/combined-iuu-vessel-list) offre les meilleures

informations actualisées disponibles sur tous les vaisseaux de pêche qui figurent sur les listes INN publiées par les organisations de gestion des pêches régionales (RFMO).

Le site inclut des informations sur les changements d'identité des navires, les états de pavillon, l'appartenance et le lieu. Les informations du site proviennent d'une série de sources, notamment les listes INN originales des RFMO, les bases de données des navires en ligne, les autorités nationales de pêche, les investigations de TMT et les renseignements recueillis par ses partenaires et sources du monde entier.

METTRE EN ŒUVRE DES FERMETURES DE SAISON DE PÊCHE

Le Ghana impose depuis 2019 des clôtures de la saison de pêche de deux mois pour les pêcheurs industriels et d'un mois pour les pêcheurs artisanaux.

Godfrey Baidoo-Tsibu, coordinateur régional de surveillance, contrôle et vigilance du FCWC, a reconnu que les stocks de poissons les plus importants de la région « sont pleinement exploités, ou surexploités, à cause de l'excès de capacité, l'excès de pêche et l'INN », selon un reportage publié par le journal ghanéen Daily Graphic.

Des chalutiers de pêche, y compris deux navires chinois accusés de pêcher illégalement, sont amarrés en Côte d'Ivoire. AFP/GETTY IMAGES



— LES TACTIQUES — DE LA PÊCHE ILLÉGALE

Les navires pratiquant la pêche illégale sont bien connus pour employer tout un éventail de tactiques. En voici quelques-unes parmi les plus courantes :



Battre un « pavillon de complaisance », lorsqu'une société utilise des registres ouverts pour pêcher au-delà de la juridiction marine des pays côtiers.



Employer un matériel illégal, par exemple des filets dont la taille de la maille est incorrecte, pour que le pêcheur attrape plus de poissons qu'il n'est autorisé à le faire.



Pêcher dans des eaux protégées et omettre de déclarer les prises complètes.



Éperonner les bateaux artisanaux plus petits en mer et endommager leur équipement.



Pratiquer le « saiko » ou transbordement du poisson en mer, ce qui se produit en général lorsque le poisson est transféré entre un chalutier et une grosse pirogue pour dissimuler l'origine de la prise. Ces pirogues peuvent transporter environ 450 fois plus de poisson qu'une pirogue de pêche artisanale.



Pratiquer le chalutage de fond, en faisant traîner un filet sur le fond océanique et ramassant toute la faune marine, ce qui détruit les écosystèmes.



Pêcher au cyanure, ce qui étourdit les poissons et les rendent plus faciles à pêcher.



Employer des explosifs tels que la dynamite, qui tue les poissons qui flottent ensuite à la surface, où il est facile de les pêcher avec un filet.

APPLICATION DE L'ÉTAT DE DROIT

Il existe plusieurs mesures que les pays peuvent prendre pour dissuader la pêche illégale :

- Développer des bases de données pour traquer l'univers obscur des navires battant certains pavillons.
- Renforcer les lois maritimes locales.
- Intenter des poursuites contre les exploitants de la pêche illégale devant un tribunal international.
- Nommer publiquement les sociétés arrêtées pour pêche illégale.
- Mettre en œuvre des fermetures de saison de pêche.



Les petits bateaux de pêche sur la plage à Nouakchott (Mauritanie). AFP/GETTY IMAGES

Les stocks de petits poissons pélagiques tels que la sardinelle ont baissé de 80 % au Ghana au cours des vingt dernières années. L'une de ces espèces appelée sardinella aurita a entièrement disparu.

« La crise émergente de la pêche artisanale menace la croissance économique dans le secteur et présente un problème potentiel de sécurité interne qui affecte directement les moyens de subsistance d'un grand nombre de gens, jusqu'à 150.000, associés au secteur des pêches marines », a déclaré Nana Jojo Solomon, secrétaire du Conseil national ghanéen des pêcheurs de pirogue, à l'Agence américaine pour le développement international.

En décembre 2021, le Ghana a exhorté le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Liberia, le Nigeria et le Togo à mettre en œuvre des clôtures de saison de pêche coordonnées pour aider à restaurer les stocks de la région.

Paul Odartei Bannerman, directeur exécutif adjoint de la Commission des pêches du Ghana, a déclaré que l'impact sur les stocks de poissons de la région serait insignifiant si seul le Ghana observait une clôture de saison, selon un reportage du Daily Graphic. Il a ajouté que les clôtures de la saison de pêche dans d'autres régions du monde se sont avérées efficaces pour protéger les stocks de poissons.

Ian Ralby en convient mais déclare que ces fermetures nécessitent des connaissances scientifiques sur les stocks de poissons qui doivent être protégés et sur la meilleure façon de le faire. Il ajoute que la sécurité maritime doit rester vigilante pendant les saisons de clôture, puisque les sociétés de pêche INN ignorent habituellement tous les règlements.

« Fermer pendant une saison mais permettre à quelqu'un d'autre d'exploiter les pêches n'est pas une bonne solution », déclare-t-il. □

DES YEUX DANS LE CIEL



**LES PAYS SE TOURNENT VERS LES DRONES COMME
MOYEN ÉCONOMIQUE POUR SÉCURISER LE DOMAINE MARITIME**





Des drones maritimes tels que le DPI Unmanned Multirotor Aerial Relay facilitent la surveillance de la mer par les navires de la Garde côtière ou de la Marine. DRAGONFLY PICTURES

PERSONNEL D'ADF

Les navires qui pêchent illégalement adoptent fréquemment la tactique consistant à se placer hors des eaux protégées d'un pays pendant la journée et d'y entrer à la tombée de la nuit.

Les navires d'une capacité de 300 tonnes ou plus sont requis d'avoir un système d'identification automatique (SIA).

Lorsqu'un navire éteint son SIA, c'est un grand signal d'alarme.

Mais l'envoi d'un vaisseau patrouilleur chaque fois que cela se produit est difficile. Le survol par hélicoptère ou avion pourrait être trop onéreux. Les conditions météo pourraient être trop dangereuses pour risquer des vies.

La plupart des pays côtiers du continent ont des capacités de patrouille limitées et beaucoup manquent totalement de ressources aéro-maritimes, selon le chercheur Denys Reva de l'Institut pour les études de sécurité basé en Afrique du Sud.

Il déclare à ADF : « Un drone peut assumer cette fonction, en tant que solution assez économique, en particulier avec le type correct d'équipement embarqué. Le simple fait de posséder cette capacité peut servir de dissuasion et réduire les activités illégales. »

De plus en plus de pays africains emploient des systèmes aériens sans humain à bord, ou drones, pour relever tout un éventail de défis liés à la sécurité maritime : surveillance, contrôle des frontières, sécurité des ports et des côtes, recherche et sauvetage, patrouilles maritimes et inspections des navires et des cargaisons.

La défense contre la piraterie et le terrorisme est devenue le plus grand enjeu de la sécurité côtière.

Des ressources naturelles non sécurisées sont présentes en quantité abondante juste au large des côtes du continent, comme l'ont écrit le commandant Chris Rawley et le

« Le simple fait de posséder cette capacité peut servir de dissuasion et réduire les activités illégales. »

~ Denys Reva, Institut pour les études de sécurité

capitaine de corvette Cedric Patmon, officiers de la Marine américaine, dans un article de 2018 pour le Centre pour la sécurité maritime internationale :

« L'économie maritime de l'Afrique sera absolument cruciale pour la croissance et la prospérité du continent au cours des prochaines décennies. En bordure de l'Atlantique Est, le golfe de Guinée est partagé entre huit pays d'Afrique de l'Ouest. C'est un vecteur économique extrêmement important. »

« Plus de 450 millions d'Africains obtiennent un bénéfice commercial de cette étendue d'eau. La région contient des réserves pétrolières prouvées de 50,4 milliards de barils et a produit jusqu'à 5,5 millions de barils de pétrole par jour. En outre, plus de 90 % des importations et exportations étrangères traversent le golfe de Guinée, ce qui en fait le premier connecteur de la région avec l'économie mondiale. »

Davantage de pays doivent investir dans la sécurité maritime, déclare M. Reva, mais l'Afrique souffre de ce qu'il appelle la « cécité marine ».

« Le secteur maritime en Afrique a été historiquement négligé, ce qui a conduit au sous-développement, dit-il. Cette tendance a changé quelque peu au cours



L'Autorité de pêche des Seychelles a acheté deux drones à grand rayon d'action avec intelligence artificielle pour conduire la surveillance des pêches en 2021.

ATLAN SPACE

des dernières années mais de nombreux états africains n'ont pas, jusqu'à aujourd'hui, les capacités et les aptitudes de sécurité maritime en place, même les plus basiques, pour répondre à l'insécurité maritime, et encore moins la possibilité d'investir des millions de dollars pour acheter des drones et l'équipement associé. »



ATLAN SPACE

Un état insulaire au premier rang

Les Seychelles donnent un exemple du changement d'approche en Afrique pour la protection des eaux territoriales.

Elles forment un archipel de 115 îles dans l'océan Indien occidental à environ 1.100 km au Nord-Est de Madagascar, et elles ont une zone économique exclusive (ZEE) de 1,3 million de kilomètres carrés.

Jusqu'à ce que le pays achète récemment huit drones, la pêche illégale y était généralisée.

L'autorité de pêche du pays a acheté deux drones à grand rayon d'action équipés de l'intelligence artificielle en 2021. En 2022, la Garde côtière des Seychelles a acquis deux drones quadrirotors compacts auprès du Royaume-Uni, de concert avec l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

« Bien que la menace de piraterie dans l'océan Indien occidental se soit résorbée, nous avons pris de plus en plus conscience des défis posés par la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), le trafic des personnes et des armes et le trafic des stupéfiants illicites, peut-être ce qui est le plus préjudiciable pour les Seychelles », a déclaré le Haut-Commissaire britannique Patrick Lynch lors d'une cérémonie le 15 février 2022.

L'immensité de l'océan autour de l'Afrique fait des drones un complément excellent aux ressources disponibles, expliquent le commandant Rawley et le capitaine Patmon. Ils soulignent aussi le golfe de Guinée, où la

pêche illégale fait perdre aux économies de la région 2 ou 3 milliards de dollars par an.

Ils écrivent : « La clé de la mise en application des lois est la capacité d'identifier, traquer et poursuivre en justice les acteurs malveillants en haute mer et dans les zones côtières. Ce que l'on appelle la sensibilisation au domaine maritime augmente dans la région mais les options actuelles de surveillance maritime sont limitées. »

« Les marines locales les plus vastes ont des navires patrouilleurs en haute mer capables de conduire des opérations transhorizon de plusieurs jours, mais même ces vaisseaux possèdent une capacité policière limitée. Les patrouilleurs font face à des problèmes de maintenance et au manque de carburant. Les systèmes radars basés sur le littoral ont une portée maximale de 30 à 40 milles marins mais ils sont en proie à des problèmes d'alimentation électrique et de maintenance. »

Les Seychelles ont plusieurs bateaux patrouilleurs mais seulement un ou deux avions qui peuvent conduire des vols de reconnaissance ou de surveillance.

Les experts déclarent que de nombreux pays feraient bien de suivre l'exemple des Seychelles : explorer l'emploi des drones pour combattre la pêche illégale, puis étendre leur utilisation vers d'autres applications de sécurité maritime.

« Bien qu'il soit important d'adresser la pêche INN, déclare M. Reva, les questions telles que le terrorisme

maritime et les mouvements des terroristes, la piraterie et le trafic des stupéfiants sont considérées comme fortement prioritaires en termes de sécurité. Jusqu'à une époque relativement récente, les pays africains ne prenaient même pas la pêche INN au sérieux, et perdaient sans le savoir des millions de dollars de revenu. Aujourd'hui, on semble la traiter toujours comme une question "secondaire".

Toutefois, les pays qui développent leur capacité pour faire face aux questions "primaires" de sécurité maritime peuvent ensuite employer l'équipement existant pour affronter les problèmes additionnels tels que la pêche INN. »

L'emploi des drones maritimes en Afrique peut aussi inclure :

Anti-piraterie et lutte contre le terrorisme

Au cours des années récentes, une partie de l'océan Atlantique en bordure d'environ vingt pays d'Afrique de l'Ouest est devenue bien connue sous le nom de « l'allée des pirates ».

C'est une zone de plus de 2,35 millions de kilomètres carrés où se produit actuellement la quasi-totalité des enlèvements mondiaux en mer. Les pirates ont perpétré un nombre record de 130 enlèvements de marins en 2020, comparé à 5 dans le reste du monde.

Les drones faisaient partie d'une initiative nigériane de 195 millions de dollars appelée « Deep Blue ». Ce projet, qui est la première stratégie intégrée de sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et Afrique centrale, vise à faire face à la piraterie, au vol et aux autres crimes maritimes.

Observation et inspection en mer

Le trafic des stupéfiants, des êtres humains et des produits de faune sauvage est un problème constant dans les eaux africaines.

De nombreux pays sous-traitent efficacement la sécurité maritime à des missions navales étrangères, déclare Denys Reva, en notant aussi les rôles importants joués par les acteurs internationaux et les opérations régionales de sécurité maritime.

« Ils conduisent de vastes patrouilles navales anti-narcotiques dans les eaux internationales, dit-il. Ceci fait baisser un peu la pression sur les pays africains qui peuvent concentrer leurs investissements dans certains secteurs tout en dépendant de la coopération avec des partenaires internationaux dans d'autres. »

Il déclare que les drones représentent une autre méthode économique de renforcer l'application de la loi.

Surveillance

La détection des menaces en haute mer peut ressembler à la recherche d'une aiguille dans un champ plein de bottes de foin.

Les drones lancés depuis la terre ou sur un navire, équipés de système de vision nocturne, infrarouge ou de caméra thermique, peuvent améliorer les capacités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance d'un pays sur ses eaux.



Les membres des forces armées nigériennes observent un système de défense à drone pendant une exposition à Londres. GETTY IMAGES

La Marine des États-Unis emploie des drones pour protéger ses biens. Elle déploie le MQ-4C Triton pour assurer une surveillance maritime presque continue autour des bases navales clés.

Parmi ses nombreuses missions, l'Agence européenne pour la sécurité maritime déploie des drones pour aider à contrôler les frontières.

Recherche et sauvetage

Les drones ont prouvé qu'ils améliorent considérablement l'efficacité des missions de recherche et sauvetage, en particulier en mer.

Un drone équipé d'un système de détection visuelle et télémétrie (VIDAR) peut localiser des centaines d'objets grands et petits en mer.

Des drones employant VIDAR ont pu identifier des objets tels que des embarcations personnelles stationnaires et des bouées à des distances jusqu'à 9 km.

Des défis à relever

Ian Ralby, expert en sécurité maritime qui a longuement écrit sur les questions de pêche, déclare que les pays font face à plusieurs obstacles pour déployer des drones.

Ils sont difficiles à maintenir dans les climats tropicaux. Il peut être difficile de déployer des drones plus petits suffisamment longtemps pour assurer une surveillance adéquate. Certains drones ont un rayon d'action maximum de 22 km, ce qui rend difficile la couverture de la ZEE d'un pays.

« Même si tout fonctionne bien, si le drone est en bon état d'entretien et couvre la zone nécessaire, vous affrontez le problème selon lequel certains états pourraient ne pas admettre les preuves [INN] fournies par les drones », déclare le Dr Ralby à ADF.

Mais il pense que les drones peuvent être utiles pour combattre la pêche INN et les autres crimes maritimes en Afrique.

« Il est probable que nous les verrons davantage au cours des prochaines années », déclare-t-il. □

LA PROTECTION

des cours d'eau intérieurs

Les grands fleuves et les lacs constituent une ressource inestimable lorsqu'ils sont utilisés correctement

— PERSONNEL D'ADF —

Avant de pouvoir démanteler un pont de fortune sur le Limpopo, les responsables sud-africains ont dû faire face aux crocodiles.

Certaines sections du Limpopo sont infestées par les crocodiles du Nil depuis 2013, date à laquelle 15.000 d'entre eux s'échappèrent accidentellement dans le fleuve depuis les écluses d'un élevage de crocodiles voisin.

Les habitants locaux leur ont tiré dessus et ont fini par les chasser un jeudi après-midi de septembre 2021. Après cela, ils ont entrepris de détruire un pont de contrebande reliant l'Afrique du Sud au Zimbabwe. Le personnel militaire les a ensuite aidés à finir de le démanteler.

Le pont était un sous-produit de la pandémie de Covid-19. À cause du confinement de la pandémie, les deux pays avaient érigé des barrages sur les ponts du Limpopo dès mars 2020.

Même avec les patrouilles aériennes survolant la frontière de 250 km, les contrebandiers ont fait passer au

Zimbabwe des articles tels que la nourriture, le carburant, les véhicules, les couches pour enfant et l'équipement électrique. Dans l'autre sens, les cigarettes, le minerai, la faune sauvage et les explosifs constituaient la majorité des articles passés en contrebande vers l'Afrique du Sud, selon un reportage du Chronicle of Zimbabwe.

À cause de la contrebande, les deux pays ont perdu des milliers de dollars de droits de douane. La situation a empiré pendant la saison sèche, lorsque le fleuve pouvait être traversé à pied. Le côté zimbabwéen du fleuve avait peu de patrouilles de véhicule et le personnel de sécurité pouvait seulement marcher 30 km par jour environ. Néanmoins, pendant huit mois en 2021, les agents de sécurité du Zimbabwe ont arrêté plus de 46.000 personnes accusées de crimes transfrontaliers.

Les seize cours d'eau principaux

Le Limpopo, qui naît en Afrique du Sud et coule sur



Chutes Victoria

Cours d'eau principaux

Lacs

1. Lac Albert
2. Lac Tchad
3. Lac Édouard
4. Lac Kivu
5. Lac Malawi
6. Lac Tanganyika
7. Lac Turkana
8. Lac Victoria

Fleuves

1. Bénoué
2. Nil Bleu
3. Congo
4. Limpopo
5. Nil
6. Niger
7. Orange
8. Sénégal
9. Volta
10. Nil Blanc
11. Zambèze

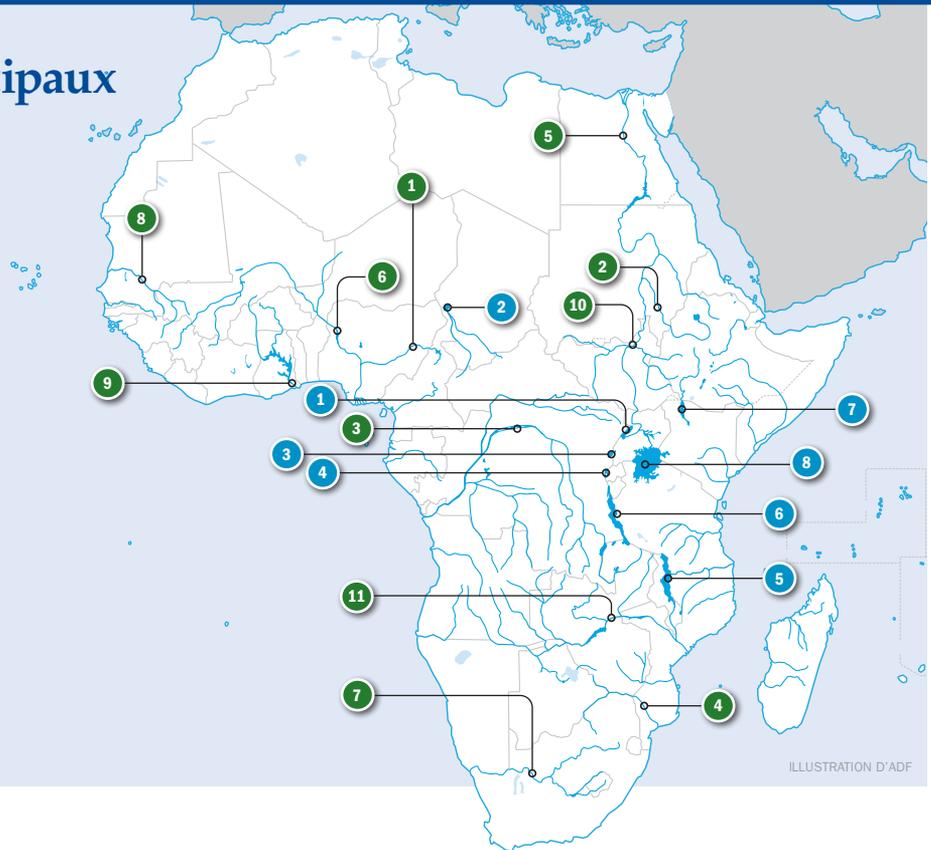


ILLUSTRATION D'ADF

1.750 km en traversant le Botswana, le Zimbabwe et le Mozambique avant d'atteindre l'océan Indien, est un élément vital de la vie de millions de personnes dans ces quatre pays. C'est l'un des dix-neuf cours d'eau intérieurs principaux d'Afrique, une liste qui inclut les onze fleuves et huit lacs ci-dessous :

- Grands Lacs d'Afrique : Albert, Édouard, Kivu, Malawi, Tanganyika, Turkana et Victoria
- Lac Tchad
- Fleuves principaux : Bénoué, Congo, Limpopo, Niger, Nil, Nil Blanc, Nil Bleu, Orange, Sénégal, Volta et Zambèze.

Ces cours d'eau fournissent des ressources inestimables, notamment le poisson, l'eau potable, les transports, l'irrigation, les expéditions et l'électricité. Mais ces ressources sont fréquemment abusées.

Dans un rapport de 2022 pour l'Institut pour les études de sécurité, le chercheur David Willima écrit que « les lacs et les rivières du continent sont de plus en plus menacés par la pêche illégale, la déprédation des ressources marines, l'immigration illégale et les disputes territoriales issues des lignes frontalières peu claires. »

Il déclare que ces menaces incluent :

- La pêche illégale et le pillage des stocks de poisson
- L'immigration illégale
- Les disputes territoriales dues aux frontières peu claires
- Les accidents de bateau aggravés par les bateaux bondés et dangereux
- Un manque de ressources de recherche et sauvetage et d'aide salvatrice

- Des disputes sur l'appartenance des ressources énergétiques nouvellement découvertes

Certains cours d'eau comme la Bénoué, longue de 1.400 km, qui traverse le Cameroun et le Nigeria sont particulièrement dangereux pendant la saison des pluies. Lorsqu'en juillet 2020 une randonnée sur la Bénoué organisée par une église s'était terminée par 20 noyades, les officiels avaient cité le haut niveau des eaux comme facteur contributeur.

Les transbordeurs bondés sont aussi une source constante d'accidents sur les cours d'eau, par exemple lorsqu'un transbordeur du lac Tanganyika a chaviré en décembre 2014, provoquant 120 morts.

Des pêcheurs retournent à une plage du Burundi après avoir pêché pendant la nuit sur le lac Tanganyika. AFP/GETTY IMAGES





Des secouristes examinent un transbordeur de passagers qui avait chaviré sur le lac Victoria près de la Tanzanie en 2018. Plus de 200 personnes sont mortes. THE ASSOCIATED PRESS

« Les lacs et les rivières du continent sont de plus en plus menacés par la pêche illicite, la déprédation des ressources marines, l’immigration illégale et les disputes territoriales issues des lignes frontalières peu claires. »

~ David Willima, Institut pour les études de sécurité

Le géant d’eau douce

Avec une superficie de plus de 60.000 km carrés, le lac Victoria est le plus grand lac d’Afrique. C’est le deuxième lac d’eau douce du monde après le lac Supérieur d’Amérique du Nord. Il a une profondeur moyenne de 40 mètres et dans certaines zones il est deux fois plus profond. Son littoral a une longueur de 7.142 km. Le lac est divisé entre le Kenya, l’Ouganda et la Tanzanie.

L’industrie de la pêche sur le lac Victoria emploie environ 800.000 personnes, et 70.000 petits bateaux de pêche fabriqués localement naviguent dans ses eaux. Le secteur de la pêche de petite échelle produit à lui seul environ 300 millions de dollars de revenu annuel pour ces trois pays. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée pratiquée par des syndicats criminels organisés menace les moyens de subsistance des communautés autour du lac.

Le lac a souffert d’une gestion incompétente pendant de nombreuses années. Dans les années cinquante, les Britanniques ont introduit dans le lac comme source de nourriture la perche du Nil, un poisson non indigène. Initialement, le plan a bien fonctionné, mais la perche a éliminé d’autres poissons, peut-être même des centaines d’espèces. La perche a fini par être surexploitée, en ruinant l’économie des villages qui avaient fini par en dépendre.

Aujourd’hui, le lac est rongé par la contamination qui tue les poissons. En deux mois seulement l’an dernier, plus de 100 tonnes de poissons, pour la plupart des perches du Nil, se sont échoués sur les berges des trois pays, selon un reportage du site web African Arguments. À environ 4.000 dollars la tonne, les pertes potentielles de revenu étaient équivalentes à près de 400.000 dollars. Les industries locales sont accusées d’avoir causé la pollution.

Les autorités régionales estiment qu’au moins 200.000 vaisseaux sont actifs sur le lac, dans les secteurs des transports et de la pêche. La sécurité des bateaux sur le lac est un problème depuis longtemps. La négligence des propriétaires de bateau en est considérée comme la cause principale. Le journal Standard du Kenya a signalé qu’à peu près tous les mois, un bateau de pêche chavire.

En septembre 2018, un ferry-boat a chaviré sur le lac

près de Mwanza (Tanzanie). Plus de 200 personnes ont trouvé la mort, bien que la capacité officielle du vaisseau ait été de 100 personnes. La Commission du bassin du lac Victoria déclare qu’en moyenne 5.000 décès sont signalés chaque année.

Le Standard a indiqué en mai 2022 que les trois pays allaient établir des centres de recherche et sauvetage et un « système de communication robuste ». Elias Bahanda, membre de la commission, a déclaré que l’amélioration de la sécurité renforcerait le commerce régional.

« Le projet a été approuvé par les trois états partenaires, a-t-il dit. La navigation sera aussi améliorée. »

Le Kenya accueillera l’un de ces centres de sauvetage à Kisumu. Le centre de l’Ouganda sera à Entebbe. Le centre régional de coordination du sauvetage sera basé à Mwanza. Tous ces centres seront équipés de bateaux de sauvetage qui auront un équipement médical. Les responsables déclarent que des bateaux rapides seront aussi utilisés pour les patrouilles. Selon M. Bahanda, le projet pourrait être prêt en 2023.

Un manque d’équipement dans les stations météo rend difficile la prédiction des intempéries sur le lac afin de prendre des précautions. La commission a priorisé la technologie moderne pour aider à localiser les navires sur le lac.

Mort sur le Congo

La République démocratique du Congo (RDC) est l’un des pays les plus pauvres du monde, qui a peu de routes goudronnées comparé à sa taille gigantesque. Pour la plupart des gens, le Congo est la seule grande route véritable. Les barges qui naviguent sur le fleuve sont comme des « villages flottants qui transportent jusqu’à 2.000 personnes, surtout des marchands avec leurs articles, depuis les sacs de sorgho jusqu’aux tonneaux d’huile de palme », selon un reportage de NBC News.

Les voyageurs et les marchands qui se rendent à Kinshasa, la capitale, peuvent passer des semaines sur les barges et les bateaux bondés naviguant le fleuve. En janvier 2022, un accident sur le Congo en RDC a provoqué

Des étudiants internationaux participent à des exercices de familiarisation aux embarcations plates au John C. Stennis Space Center des États-Unis.

ANGELA FRY/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Les États-Unis fournissent une formation aux forces qui iront combattre les extrémistes du lac Tchad

PERSONNEL D'ADF

Le lac Tchad est crucial pour la subsistance de millions de personnes au Cameroun, au Niger, au Nigeria et au Tchad. Il fournit l'eau potable et soutient la pêche, l'agriculture et l'élevage du bétail.

Mais sa taille diminue. Aujourd'hui, sa superficie est seulement de 1.500 km carrés, à peine 10 % de la taille qu'il avait jusqu'au milieu des années soixante. Les Nations unies décrivent la crise de la perte d'eau comme « l'une des pires au monde ».

Elles surveillent la situation depuis plusieurs dizaines d'années.

Dans son rapport de 2012, l'ONU note que « le rétrécissement du lac a aussi provoqué l'émergence de plusieurs conflits séparés, car les pays riverains du lac Tchad se disputent les droits de propriété des zones d'eau restantes. En plus des conflits internationaux, la violence entre les pays est aussi en hausse parmi les habitants en bordure du lac. Les agriculteurs et les pasteurs veulent l'eau pour leurs récoltes et leur bétails et ils détournent l'eau constamment, alors que les pêcheurs du lac veulent ralentir ou stopper le détournement de l'eau pour empêcher la baisse continue du niveau des eaux qui stresse davantage les poissons du lac. »

Dans cette situation déjà critique, le groupe terroriste Boko Haram est venu s'ingérer. On estime que le groupe est responsable pour au moins 35.000 décès, et pour avoir chassé 2,5 millions de personnes de leur foyer.

Dans un effort d'amélioration de la sécurité autour du lac Tchad, la Naval Small Craft Instruction and Technical Training School (école navale d'instruction et de formation technique sur les petits vaisseaux) des États-Unis a établi l'initiative du bassin du lac Tchad dans ses installations du John C. Stennis Space Center, dans l'État américain du Mississippi.

Lors de sa session inaugurale de décembre 2017, l'école a travaillé avec près de 50 professionnels de la sécurité provenant du



Des étudiants, provenant notamment du Cameroun, du Niger et du Tchad, étudient la maintenance et la révision des moteurs hors-bord au John C. Stennis Space Center.

LEAH BOURGEOIS/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Cameroun, du Niger et du Tchad.

Le commandement de la guerre navale spéciale qui offre vingt cours d'instruction structurés pour l'Initiative du bassin du lac Tchad a intégré sept classes tactiques, opérationnelles et stratégiques dans la formation. En plus d'une formation sur le leadership, les cours incluent une instruction sur la maintenance des moteurs hors-bord, le soudage, la réparation des coques de navire, la formation des formateurs et l'entretien des armes légères.

Les classes sont conduites sous forme de stages de formation au centre ou d'engagements de formation par équipe mobile au Cameroun, au Niger et au Tchad.

Environ 600 soldats étrangers sont formés dans ces installations chaque année. Des représentants de 124 pays y ont été formés.

Pour la session de deuxième année, plus de 90 % des étudiants provenaient de la région du lac Tchad. Puisque la langue principale de la région est le français, l'école a établi de nouveau des partenariats avec des interprètes belges, canadiens et français. L'équipe permanente possède aujourd'hui un officier du Cameroun.

Avec les formateurs et les interprètes des pays partenaires, des observateurs des Royal Marines du Royaume-Uni ont participé en tant qu'acteurs à un exercice d'insertion de surveillance et reconnaissance à l'occasion du cours des officiers de navire patrouilleur riverain de l'école. Des commandos de la Force terrestre royale néerlandaise qui suivaient une formation à l'école pour soutenir une autre opération ont joué le rôle de force d'opposition.

Comment protéger et améliorer l'approvisionnement en eau en Afrique

PERSONNEL D'ADF |

Avant de pouvoir répondre aux questions liées à la sécurité, la surexploitation et la salubrité de l'eau, les pays doivent d'abord protéger leur approvisionnement en eau et assurer sa propreté.

Une étude des Nations unies intitulée « Atlas des eaux africaines » émet les recommandations suivantes pour les ressources d'eau douce en Afrique :

Assurer que davantage de gens disposent d'eau potable salubre. L'amélioration de l'accès à l'eau potable réduit aussi l'incidence des maladies liées à l'eau ou hydriques telles que le choléra. Une façon de rendre l'eau potable plus accessible est d'encourager les entrepreneurs à créer des entreprises de purification d'eau et de mise en bouteille d'eau. Les gouvernements devraient promouvoir la technologie de désinfection de l'eau.

Assurer l'accès à un système sanitaire adéquat. Beaucoup de cours d'eau africains servent aussi de décharge d'eaux usées. Les gouvernements et les entreprises privées devraient reconnaître que les technologies des systèmes sanitaires ont le potentiel de produire des revenus. Les experts déclarent qu'un changement culturel lié à l'hygiène personnelle est nécessaire en Afrique.

L'étude de l'ONU déclare : « Tirez les leçons de l'expansion extraordinaire des téléphones mobiles. Encouragez et soutenez les solutions simples offertes par les entrepreneurs ; introduisez des tarifs d'eau dans les villes ; augmentez la part des systèmes sanitaires dans l'aide totale ; adoptez le financement systémique. »

Réduire les conflits potentiels au sujet de l'eau en améliorant la coopération au niveau des sources d'eau transfrontalières. L'Afrique possède 63 bassins hydrographiques qui sont partagés. Bien qu'il existe un risque de conflit sur les ressources d'eau, il existe déjà près de cents accords internationaux sur l'eau, en vigueur



Un employé vérifie la construction d'une barge sur le Congo au Nord de la République démocratique du Congo. Les bateaux obsolètes sont accusés de provoquer beaucoup de noyades sur le fleuve. AFP/GETTY IMAGES

sur le continent. Les pays doivent reconnaître et s'appuyer sur l'eau comme facteur contraignant de la coopération transfrontalière.

Fournir de l'eau pour assurer la sécurité alimentaire. L'agriculture est la plus grande utilisatrice d'eau en Afrique. Pourtant, un pourcentage élevé d'Africains vivent dans une situation de famine chronique. La capacité d'irrigation en Afrique est très sous-développée. Le défi consiste à investir dans les technologies simples et économiques d'irrigation, éviter les dangers de l'irrigation excessive et lier le développement de l'irrigation à la durabilité écologique.

Développer l'hydroélectricité. L'Afrique a un énorme potentiel en hydroélectricité. Le Congo à lui seul est une vaste source inexploitée d'énergie. Le développement de l'hydroélectricité renforcera l'économie et améliorera les conditions de vie des gens. L'électrification des campagnes ralentira la migration des jeunes vers les bidonvilles des grandes villes.

Empêcher la dégradation de la terre et la contamination de l'eau. Le Sahel en particulier a souffert de la dégradation de la terre à cause de l'intrusion de l'eau salée qui a pollué les eaux souterraines. La solution consiste à promouvoir l'écologisation du continent en encourageant l'adaptation à la sécheresse et en soutenant les évaluations scientifiques de la dégradation terrestre et la qualité de l'eau.

Améliorer la capacité à faire face à la gestion de l'eau et aux carences. Réformer les institutions d'eau, améliorer les partenariats publics/privés et enseigner au public comment gérer l'approvisionnement en eau

la mort de 50 personnes. En un seul week-end en 2010, on estime que 270 personnes sont décédées à l'occasion de deux accidents. Dans l'un de ceux-ci, un bateau a pris feu et a chaviré. Dans l'autre, un bateau naviguant sans feux a frappé un rocher et a chaviré.

De tels accidents sur le Congo et dans les lacs voisins sont fréquents, disent les responsables, parce qu'un grand nombre de propriétaires de bateau n'ont pas les moyens de les entretenir. Il est fréquent pour les propriétaires d'offrir des pots-de-vin aux agents du département de la navigation lorsqu'une inspection révèle des problèmes.

Avec une longueur de 4.800 km, le Congo est le deuxième fleuve du continent après le Nil. Il est réputé être le plus profond du monde, avec des profondeurs de plus de 200 mètres. Dans certains endroits, il a une largeur jusqu'à 16 km. Presque tout le fleuve au-dessus des chutes Livingstone est navigable en sections, en particulier entre les ports fluviaux de Kinshasa et Kisangani en RDC.

Les trois chutes d'eau principales du Congo sont aujourd'hui contournées par des voies ferrées, ce qui améliore l'utilité du fleuve pour les déplacements et le commerce. Une grande partie du commerce d'Afrique

centrale le traverse, y compris pour le café, le coton, le cuivre, l'huile de palme et le sucre. Le fleuve est la plus grande source d'électricité potentielle du continent mais jusqu'à présent il reste sous-utilisé.

Les chercheurs déclarent que le Congo, bien qu'il soit utile pour les déplacements et le transport des marchandises, reste essentiellement dangereux à naviguer. La plupart des observateurs disent que la solution des périls du fleuve consisterait à construire plus de routes afin que les gens puissent rester sur la terre ferme.

Stopper la pêche illégale

Le lac Nyassa, appelé aussi lac Malawi, est le neuvième lac du monde et le troisième d'Afrique. Il abrite plus d'espèces de poisson que tout autre lac du monde.

La Tanzanie a fini par reconnaître que ses poissons sont cruciaux pour l'économie du pays et elle s'efforce de les protéger.

En 2022, la Tanzanie a acquis seize hors-bord pour surveiller les pêches dans les lacs du pays et sur l'océan Indien. Mashimba Ndaki, ministre tanzanien pour le Bétail et les Pêches, déclare que les bateaux seront utilisés pour surveiller et contrôler la pêche illégale.

Les bateaux seront affectés au lac Victoria, au lac Tanganyika, au lac Nyassa et dans l'océan Indien pour gérer, protéger et développer les ressources de pêche du pays. M. Ndaki a exhorté les responsables des régions et des districts près des lacs et des rivières à soutenir le gouvernement dans sa lutte contre la pêche illégale.

Le Malawi, la Tanzanie et le Mozambique sont tous riverains du lac Nyassa. La question de savoir à quel pays appartiennent quelles régions du lac est une source constante de dispute. Le Malawi affirme que la totalité du lac lui appartient.

Le pays a un plan directeur d'investissement touristique de 660 millions de dollars pour lancer le développement de l'infrastructure.

Tout comme le lac Nyassa, le Zambèze est affecté par le problème de la surexploitation du poisson. Le fleuve est parfois appelé « le grand Zambèze » à cause de sa puissance et ses caractéristiques, notamment les chutes Victoria qui sont l'une des Sept Merveilles naturelles du monde. C'est le quatrième fleuve d'Afrique avec une longueur de 2.574 km. Il naît en Zambie et se jette dans l'océan Indien. Six pays lui sont riverains.

Les communautés des rives du Zambèze obtiennent leur nourriture de la pêche ; la pêche sportive est une attraction touristique, avec des loges de safari. Mais certaines sections du cours supérieur ont été fortement surexploitées. Les responsables interdisent la plupart des types de filet et imposent annuellement une interdiction de pêche de trois mois pour permettre aux poissons de se reproduire. Au cours des dernières années, les inondations et la sécheresse ont compliqué la pratique de la pêche et aujourd'hui, selon les résidents, les niveaux d'eau semblent rester bas en permanence.

La protection des cours d'eau intérieurs de l'Afrique contre les extrémistes, la surexploitation, l'immigration



Un pêcheur conduit sa pirogue sur le Congo. Le fleuve assure la subsistance de millions de personnes qui en dépendent pour le commerce et le transport.

AFP/GETTY IMAGES

illégale et les disputes territoriales exigera plusieurs approches. Le chercheur David Willima note que la Tanzanie a établi des tribunaux itinérants pour traduire en justice les pêcheurs illégaux des mers, lacs et barrages. Il remarque que la mise en application de la loi sur les cours d'eau intérieurs du continent est seulement aussi forte que son maillon le plus faible, « car la faiblesse de ces efforts sur un cours d'eau peut saper les progrès accomplis sur un autre ».

Il écrit : « Des cadres juridiques existent pour obliger les pays africains à améliorer leur sécurité maritime et leurs normes de sûreté. Mais la plupart ne sont pas encore mis à exécution à cause de l'insuffisance des ratifications. »

Ces documents juridiques incluent la Charte révisée des transports maritimes africains de 2010 et la Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique de 2016, aussi connue sous le nom de Charte de Lomé.

Le chercheur exhorte les pays du continent à « se mobiliser activement en faveur » de ces chartes et ces instruments judiciaires.

Les pays et l'Union africaine « doivent avoir la capacité d'aider les états à résoudre les disputes existantes et émergentes des frontières maritimes. Les politiques et les règlements sur la pêche illégale doivent être mis en œuvre non seulement sur les mers d'Afrique mais aussi sur ses cours d'eau intérieurs. »

« Si les pays manquent à le faire, l'économie bleue le long des fleuves et des lacs du continent ne sera pas soutenable et les Africains n'en seront pas bénéficiaires. » □

LES NATIONS CÔTIÈRES S'ASSOCIENT



Les pays s'organisent en groupes régionaux pour combattre la criminalité maritime

PERSONNEL D'ADF

La guerre entre la Russie et l'Ukraine devrait être un coup de semonce pour que les 38 pays côtiers d'Afrique donnent priorité à la sécurité maritime, selon le chef de la Marine d'Afrique du Sud.

Le vice-amiral Mosiwa Samuel Hlongwane s'est exprimé en avril 2022 à la quatrième Conférence sur la sécurité maritime en Afrique du Sud. Il a déclaré que le conflit en Europe a forcé « nos partenaires européens et mondiaux » à reconsidérer et re-prioriser la sécurité nationale et maritime, selon un reportage de DefenceWeb.

Les combats, le déploiement des navires et les mines marines menacent les routes commerciales de la mer Noire. En mars 2022, les autorités russes ont déclaré que 420 mines étaient abandonnées à la dérive dans la mer Noire après avoir rompu leurs attaches pendant une tempête.

Même sans le conflit en Europe, les pays côtiers d'Afrique font face à tout un éventail de menaces, notamment la piraterie, le vol, le trafic des stupéfiants et des êtres humains, le détournement du pétrole, la pollution et la pêche illégale, non déclarée et non réglementée.

Bien que le golfe de Guinée ait été un point sensible pour le crime maritime, il n'est pas le seul. Le golfe d'Aden, le canal du Mozambique, la mer Méditerranée et la mer Rouge ont aussi des problèmes de sécurité. Beaucoup de pays côtiers du continent ont des difficultés pour faire face aux menaces maritimes et doivent travailler avec leurs voisins dans un effort unifié.

Les pays reconnaissent le besoin de travailler ensemble et résoudre leurs différences, par exemple déterminer ce que sont leurs frontières en termes de sécurité et de droits de pêche. Mais de nombreux pays affrontent des défis pour adopter des lois et des règlements qui sont compatibles avec ceux de leurs voisins du littoral. Même la coopération pour poursuivre les criminels devant les tribunaux est compliquée par les lois incompatibles de différents pays.

L'Union africaine et les groupes économiques régionaux d'Afrique sont logiquement ceux qui peuvent aider à améliorer et appliquer la sécurité maritime, mais leurs résultats jusqu'à présent sont mitigés. Dans

un rapport pour l'Institut pour les études de sécurité (ISS), le chercheur Timothy Walker note que ces groupes sont rarement impliqués.

« Les crimes maritimes majeurs dans les eaux africaines sont souvent transnationaux en nature et en impact, ce qui met en doute les solutions simples et unilatérales, écrit-il. Pourtant, l'Union africaine et les structures régionales visant à mobiliser une action conjointe des états africains donnent rarement priorité aux questions maritimes ou à leurs conséquences sur le continent. »



Un militaire sénégalais joue du clairon au quartier général de la Marine du Sénégal à Dakar pendant la cérémonie de clôture de l'exercice Obangame Express 2022.

MAÎTRE 2E CLASSE PETER TICICH/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Il déclare que, même si l'Afrique « prend la mesure » de ses problèmes distinctifs de sécurité maritime, elle suit rarement des actions collectives. Lorsque le Conseil de paix et de sécurité (CPS) de l'Union africaine (UA) a discuté de la sécurité maritime lors d'une réunion de juillet 2021, il note que « c'était seulement sa septième réunion sur la sécurité maritime parmi les plus de 1.000 que le conseil avait convoquées après avoir ouvert ses portes en 2004 ».

Du fait de cette inaction, les pays africains ont porté leurs problèmes maritimes à l'attention du Conseil de sécurité (CS) des Nations unies au lieu du

Les fusiliers marins sénégalais conduisent des entraînements amphibies sur une embarcation rapide en caoutchouc pendant Obangame Express 2022.

CAPORAL SUPPLÉANT ETHAN ROBERT JONES/CORPS DES FUSILIERS MARINS DES ÉTATS-UNIS



Un marin gambien monte à bord d'un navire américain pendant Obangame Express 2022.

CAPORAL SUPPLÉANT EMMA GRAY/CORPS DES FUSILIERS MARINS DES ÉTATS-UNIS

CPS. « Cela donne l'impression d'un CPS qui est à la dérive et désintéressé par les politiques de sécurité maritime et les intérêts des états africains, selon M. Walker. Aux yeux du monde entier, c'est le CS, plutôt que le CPS, qui est le forum principal pour déterminer la meilleure façon de combattre la criminalité maritime en Afrique. »

LA STRATÉGIE MIA 2050

En janvier 2014, l'UA a adopté la Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique 2050, appelée aussi Stratégie MIA 2050, plan maritime intégré pour l'ensemble du continent. Son objet consiste à adresser la sécurité maritime à tous les niveaux, non seulement au niveau de la piraterie et du vol maritime à main armée. Bien qu'elle traite des activités

illicites en mer, elle se concentre aussi sur le développement durable de l'économie africaine des océans.

Un rapport du Bulletin de la Corne de l'Afrique 2018 a noté que la stratégie devait aller au-delà de la sécurité et la protection des intérêts commerciaux. « Une telle approche bidimensionnelle ne traiterait pas des autres menaces pesant sur la sécurité maritime, ni des craintes qui peuvent impacter négativement la croissance de développement de l'économie des océans pour les états africains », selon le rapport.

La chercheuse Brigid Kerubo Gesami a publié en 2021 une étude intitulée : « La sécurité maritime en Afrique : le défi de l'Union africaine pour mettre en œuvre la Stratégie MIA 2050 ». Elle dit que la mise en route de la stratégie s'est avérée difficile.

« La Stratégie MIA 2050 de l'UA... est caractérisée par une variété de politiques, résolutions, réglementations et activités liées mais séparées, déconnectées et sans coordination les unes avec les autres, écrit-elle. En plus des 11 programmes stratégiques, le Plan d'action a offert 21 objectifs, 61 cibles d'action et 65 métriques de résultat pour assister, quantifier et surveiller l'effet de la Stratégie MIA 2050 aux niveaux régionaux et nationaux. »

DES GROUPES RÉGIONAUX SONT FORMÉS

En 2004, les responsables africains et européens avaient commencé à parler d'un partenariat, ce qui conduisit à l'Initiative de défense 5+5, collaboration entre cinq pays africains (Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie) et cinq pays européens (Espagne, France, Italie, Malte et Portugal). L'objectif du groupe, selon ses organisateurs,

Les fusiliers marins somaliens patrouillent l'océan Indien après une décision judiciaire dans une dispute frontalière avec le Kenya voisin.

REUTERS





Un navire de guerre des Forces de défense du Kenya patrouille près de la ville portuaire somalienne de Kismaayo. REUTERS

est de « contribuer de façon significative aux solutions qui adressent les préoccupations communes dans le domaine de la sécurité et la défense. »

Les membres européens de cette coopérative conduisent régulièrement trois exercices militaires : Canale, Seaborder et Circaete. Depuis quelques années, l'exercice Canale est ouvert à tous les pays membres de l'Initiative 5+5.

Les domaines de coopération de l'initiative sont la surveillance maritime, la sécurité aérienne, l'éducation et la recherche, et la contribution des forces armées à la protection civile.

« En associant leurs efforts grâce à une étroite coopération, les dix pays de l'Initiative de défense 5+5 visent à améliorer leur efficacité en maintenant la mer Méditerranée comme une zone d'échange sûre et sécurisée », signale l'initiative.

L'instabilité politique en Afrique du Nord, et notamment en Libye, a sapé la participation africaine à l'initiative au cours des dernières années.

FAIRE FACE À LA PIRATERIE

En janvier 2009, les représentants des pays suivants : Djibouti, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Maldives, Seychelles, Somalie, Tanzanie et Yémen, ont signé ce qui est appelé couramment le Code de conduite de Djibouti.

Depuis lors, ces autres pays l'ont signé : Afrique du Sud, Arabie saoudite, Comores, Égypte, Émirats arabes unis, Érythrée, Jordanie, Maurice, Mozambique, Oman et Soudan.

Selon le code, les pays participants déclarent leur intention de coopérer pleinement pour combattre la piraterie et le vol à main armée contre les navires. L'Organisation maritime internationale, qui est une agence spéciale des Nations unies, observe que les signataires ont convenu de coopérer dans les secteurs suivants :

- L'investigation, l'arrestation et les poursuites judiciaires des personnes qui sont raisonnablement soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie et de vol à main armée contre des navires, y compris ceux qui incitent ou facilitent intentionnellement de tels actes.
- L'interdiction et la saisie des navires suspects et des biens à bord de ces navires.
- Le sauvetage des navires, des personnes et des biens victimes de piraterie et de vol à main armée.
- Les soins appropriés, les traitements et le rapatriement des marins, pêcheurs, autre personnel de navire et passagers victimes de piraterie et de vol à main armée, en particulier ceux qui ont été sujets à la violence.
- La conduite d'opérations en commun, à la fois entre les pays participants et entre les marines des pays hors de la région.

Le code prévoit le partage des informations liées à la piraterie par l'intermédiaire d'un réseau établi en 2011. Le réseau a trois centres de partage des informations,

à Mombasa (Kenya), Dar es Salam (Tanzanie) et Sanaa (Yémen). Le réseau échange des informations sur la piraterie dans la région et d'autres informations pertinentes.

Les Nations unies déclarent que le réseau de partage des informations a joué un rôle important pour lutter contre la piraterie.

En 2017, l'initiative a adopté l'Amendement de Djeddah pour élargir la portée du code. L'amendement inclut des mesures pour supprimer un éventail de conduites illicites, notamment la piraterie, le trafic d'armes, le trafic de stupéfiants, le commerce illégal de la faune sauvage, le détournement illégal du pétrole, le vol de pétrole brut, la traite humaine, le passage des clandestins et le déversement illégal des déchets toxiques.

LE CODE RÉGIONAL D'AFRIQUE DE L'OUEST

Inspirés par le Code de Djibouti, les états du golfe de Guinée au sens large, depuis le Sénégal jusqu'à l'Angola, ont formé le Code de conduite de Yaoundé en 2013. L'organisation non gouvernementale Stable Seas note que le but du Code de Yaoundé est de faire en sorte que les pays membres coopèrent pour combattre toutes les formes de crime maritime, depuis la piraterie jusqu'au trafic, au vol de

pétrole et à la pêche illégale : ce sont les mêmes mesures que l'Amendement de Djeddah a adoptées plus tard dans le Code de Djibouti.

Le Code de Yaoundé tire profit des zones

maritimes déjà établies par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC). Ces institutions incluent les états côtiers et les états sans littoral des deux régions.

Le code a conduit au développement de deux centres régionaux de partage des informations. Le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale est basé à Pointe-Noire (République du Congo) pour assister les pays de la CEEAC. Le Centre de coordination régional d'Afrique de l'Ouest pour la sécurité maritime basé à Abidjan (Côte d'Ivoire) sert les pays de la CEDEAO. Le Centre de coordination inter-régionale à Yaoundé (Cameroun) assure la coordination entre les deux centres.

La CEEAC a enregistré quelques succès dans le domaine de la coopération en matière de sécurité maritime. La zone D de la CEEAC, formée du Cameroun, du Gabon, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe, conduit des opérations combinées en mer « pratiquement chaque jour de l'année », selon le Centre africain pour les études stratégiques.

Obangame Express, exercice militaire annuel organisé par les forces navales des États-Unis pour l'Afrique, est conçu pour améliorer la coopération régionale afin de soutenir le Code de conduite de Yaoundé. L'exercice se concentre sur la sensibilisation au domaine maritime, le partage de l'information et l'expertise en interdiction tactique.

Avec Obangame Express 2022, l'exercice a conclu son onzième cycle en mars 2022. Il a eu lieu sur cinq fuseaux horaires dans l'océan Atlantique et le golfe de Guinée, depuis le Sénégal jusqu'à l'Angola.



Des membres de l'escadron des bateaux spéciaux du Ghana documentent et détiennent une fausse « personne d'intérêt » dans le cadre d'une formation de visite, abordage, perquisition et saisie dans le golfe de Guinée pendant Obangame Express 2022. SPÉCIALISTE EN CHEF BLAKE MIDNIGHT/MARINE DES ÉTATS-UNIS



LE CENTRE MARITIME DE LA CEDEAO

La CEDEAO développe depuis plusieurs années une stratégie maritime d'intégration.

Kamal-Deen Ali, directeur exécutif du Centre africain pour le droit maritime et la sécurité, signale que treize pays échangent des informations, traitent des défis de leur domaine maritime et administrent trois zones opérationnelles partagées dans le cadre d'un effort collaboratif.

Le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest à Abidjan (Côte d'Ivoire) a ouvert ses portes en mars 2022 dans une cérémonie organisée par la CEDEAO en collaboration avec le gouvernement ivoirien.

Ce centre, créé par décision de l'Autorité des chefs d'état et de gouvernement le 31 juillet 2018, constituera un outil essentiel pour mettre en œuvre la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO qui a été adoptée en 2014.

Le centre assure la gestion et le partage de l'information, la surveillance opérationnelle, la coordination des crises, la formation et le développement des capacités. Le centre et d'autres comme lui constitueront l'architecture de la sûreté et la sécurité maritime régionale.

UN PLUS GRAND ENGAGEMENT EST NÉCESSAIRE

Le Code de Djibouti, le Code de Yaoundé et l'Initiative de défense 5+5 incluent à eux trois tous les états côtiers d'Afrique à l'exception de la Namibie. Mais les experts conviennent qu'il faudra faire plus pour que les pays

Un militaire sénégalais contraint un faux détenu pendant un exercice de visite, abordage, perquisition et saisie pour Obangame Express 2022. MAÎTRE 2E CLASSE TREY FOWLER/MARINE DES ÉTATS-UNIS

côtiers œuvrent ensemble afin de garantir la sécurité. Ils déclarent en particulier que l'UA doit s'impliquer davantage.

L'étude du Bulletin de la Corne de l'Afrique de 2018 a conclu : « La Stratégie MIA 2050 est un document impressionnant qui met l'accent sur la multi-dimensionnalité de la sécurité maritime. Toutefois, pour qu'elle passe "du papier à la pratique", elle doit être mise en œuvre de façon cohérente et uniforme. Il est donc crucial qu'il existe une coordination administrative efficace par un département établi, un flux approprié de l'information vers les responsables pertinents et les parties prenantes, et que la connexion entre les différents aspects de la stratégie soit soulignée et communiquée correctement. »

Dans son étude de l'ISS de 2021, M. Walker a noté que les pays doivent coopérer davantage.

« L'insécurité en mer rend difficile pour les états de sécuriser les routes commerciales, de protéger et exploiter les bénéfices de leur économie des océans, et d'assurer la croissance économique et le développement social pour les communautés côtières, écrit-il. Les états membres du CPS et de l'UA devraient commencer à concevoir et mettre en œuvre des plans qui recourent les niveaux nationaux, régionaux et continentaux. » □



UNE RIVALITÉ NOURRIE PAR LE FOOTBALL ET LE RIZ

PERSONNEL D'ADF | PHOTOS PAR THE ASSOCIATED PRESS

Pour ce qui est de la vantardise, le Nigeria et le Ghana sont des rivaux dans beaucoup de domaines. En ce moment, c'est le football et un plat de riz pour les fêtes.

Le dernier épisode de cette intense rivalité s'est produit à la fin mars 2022 lorsque l'équipe nationale de foot du Ghana a vaincu le Nigeria pour s'avancer vers la Coupe du monde 2022 au Qatar.

Une concurrence entre ces deux pays pourrait sembler improbable. En termes de population, le Nigeria est le pays le plus peuplé du continent avec 206 millions d'habitants. Le Ghana est le treizième d'Afrique, avec 31 millions.

Leur rivalité remonte à 1957, lorsque le Ghana a obtenu son indépendance trois ans avant le Nigeria. Les deux pays sont depuis lors des compétiteurs.

Aujourd'hui, la rivalité est centrée sur le football et des versions concurrentes du riz wolof, plat épicé d'Afrique de l'Ouest consommé à l'occasion des fêtes et des célébrations. Les deux pays fêtent la Journée du riz wolof le 22 août avec des concours où les deux versions sont comparées l'une à côté de l'autre. La concurrence du football entre les deux pays a été appelée les « guerres wolof » et la qualification pour la Coupe du monde 2022 le « derby wolof ».

La rivalité du football a commencé lorsque les deux pays luttaient pour leur indépendance. Un reportage de la BBC indique que le Ghana avait gagné ses premiers matchs autres que ceux d'un tournoi dans les années cinquante, y compris la raclée de 7 à 0 qu'il avait administrée en juin 1955 à l'équipe nigérienne appelée à l'époque les Red Devils (Diables rouges).

En date d'avril 2022, le Ghana a l'avantage dans ses matchs : 4 à 3 pour les trophées de la Coupe d'Afrique des nations, une présence aux

quarts de finale de la Coupe du monde et un avantage de 22 à 10 dans les rencontres individuelles, qui incluent la qualification pour la Coupe du monde.

La plupart de ces victoires se sont produites dans les années soixante-dix et quatre-vingt, mais en 1992 le Ghana a repris la forme lorsque les Black Stars [Étoiles noires] ont remporté une victoire de remontée de 2 à 1 contre les Super Eagles [Super-aigles] du Nigeria en demi-finale de la Coupe d'Afrique des nations.

Depuis lors, le Nigeria a enregistré des succès sur le continent en 1994 et 2013, lesquels se sont ajoutés au titre remporté en 1980, alors que le Ghana, quatre fois champion africain, n'a pas gagné de trophée depuis 1982.

Le Ghana a affronté le Nigeria dans un match de qualification pour la Coupe du monde 2022.



Des milliers d'anciens manuscrits du Mali

PASSENT AU NUMÉRIQUE

PERSONNEL D'ADF

Google a créé un partenariat avec les leaders traditionnels du Mali pour numériser des dizaines de milliers d'anciens manuscrits de la ville de Tombouctou.

Les troubles politiques dans le Nord du pays ont menacé les manuscrits. En 2013, des extrémistes ont mis le feu à deux bibliothèques de Tombouctou. On signale que de nombreux manuscrits ont été détruits, ainsi que de nombreux autres monuments de la culture islamique. Toutefois, les bibliothécaires avaient retiré en secret la plupart des manuscrits avant les attaques.



L'Institut Ahmed Baba pour les études supérieures et la recherche islamique à Tombouctou (Mali) contient des milliers d'anciens manuscrits. AFP/GETTY IMAGES

Tombouctou a été fondée comme centre commercial en Afrique de l'Ouest il y a 900 ans. Les anciens manuscrits, datant du seizième au dix-huitième siècle, traitent de nombreux éléments du savoir, notamment les mathématiques, la médecine, la science et l'astronomie. Ils offrent une représentation de la société complexe et la vie quotidienne dans la région au Moyen Âge.

Le projet de numérisation présente les travaux effectués au cours des sept dernières années pour préserver les documents. Jusqu'à 40.000 pages de document seront disponibles en ligne. La collection, appelée Mali Magic, contient aussi des visites interactives en ligne de quelques-uns des sites historiques les plus importants du pays à l'aide de Google Street View, selon un reportage de la BBC.

Google n'est pas la première société à essayer de numériser les vastes archives du Mali. Le Projet des manuscrits de Tombouctou a commencé à le faire en 1999. Ce projet conduit par l'université d'Oslo a œuvré pour préserver physiquement les manuscrits, pour les numériser et pour les rendre accessibles aux fins de recherche. Le projet a pris fin en 2007.

LE PREMIER FILM TANZANIEN SUR NETFLIX DONNE UNE VOIX AUX FEMMES

PERSONNEL D'ADF

Des cinéastes tanzaniens ont fait paraître le premier film du pays conçu pour le streaming sur Netflix. Intitulé « Binti », il raconte l'histoire de la vie et des luttes de quatre femmes qui survivent en présence de difficultés extrêmes à Dar es Salam.

Il concerne les circonstances douloureuses dans lesquelles certaines femmes se trouvent alors qu'elles recherchent une vie « parfaite ».

« Nous avons affronté tellement d'obstacles, y compris la post-production dans différents pays pendant une pandémie, simplement pour être vues, et c'est seulement le début », a déclaré Angela Ruhinda, co-fondatrice de la société de production du film avec sa sœur Alinda, à OkayAfrica.

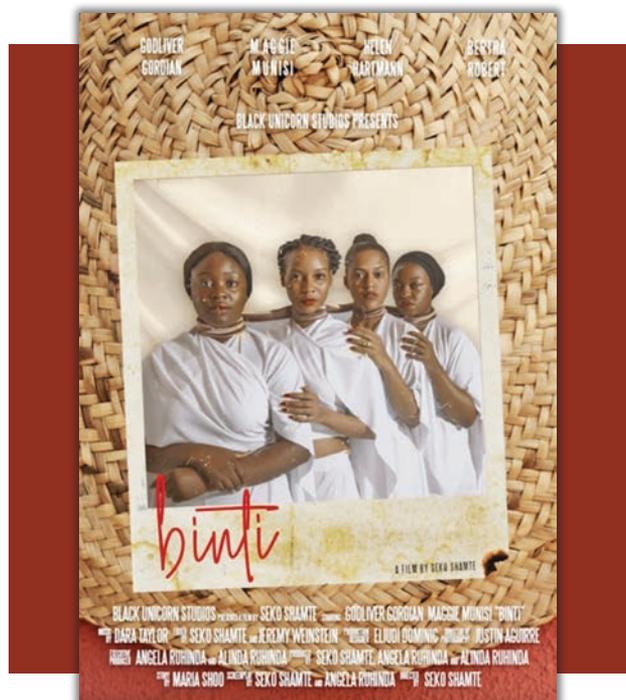
Godliver Gordian, une des actrices du film, a dit que le film montrait la douleur que les femmes assument en silence dans leur famille.

« "Binti" a donné une voix à celles qui ne peuvent pas parler, a-t-elle dit à BBC News Swahili. Il y a des choses que les familles ou les couples traverseront, mais l'une des partenaires n'obtient pas d'aide ou ne parle pas de ce qu'elle traverse. »

Alinda Ruhinda a déclaré à OkayAfrica : « Nous avons organisé un concours de scénario à la fin 2018 appelé "Fabriqué en Afrique", où nous avons demandé aux auteurs tanzaniens de soumettre des histoires originales avec un thème de responsabilisation de la femme. En 2019, ils ont choisi le scénario gagnant, intitulé "Sa vie" par Maria Shoo. »

« Nous avons adoré l'histoire parce qu'elle se concentrait sur les femmes tanzaniennes contemporaines, et on ne sentait pas qu'on l'avait déjà vue auparavant », ajoute Alinda Ruhinda.

La réalisatrice Seko Shamte a déclaré à The Citizen, journal national d'Afrique du Sud : « "Binti" est le premier film tanzanien à passer sur Netflix comme acquisition mondiale ! Nous sommes ravies et profondément reconnaissantes pour cet honneur. Nous avons travaillé très dur pour amener Binti sur l'écran, et pour apporter les histoires tanzaniennes à un auditoire mondial. »



Un événement entre le Nigeria et l'UE souligne leur partenariat maritime

DEFENCEWEB | PHOTOS PAR L'UNION EUROPÉENNE

Les responsables des marines de l'Union européenne et du Nigeria se sont réunis pour s'engager dans un partenariat solide afin de combattre les menaces en mer.

Le premier Événement conjoint sur le renforcement de la coopération entre le Nigeria et l'UE en matière de sécurité maritime, organisé le 7 avril 2022, a eu lieu au Commandement naval Ouest de la Marine nigériane à Lagos. Il a inclus des escales de la frégate ITN Luigi Rizzo de la Marine italienne et du navire patrouilleur de haute mer ESPS Serviola de la Marine espagnole. La Marine nigériane, la délégation de l'UE au Nigeria et les états membres de l'UE agissant en vertu de l'initiative des présences maritimes coordonnées de l'UE ont organisé cet événement de haut niveau. Il a comporté deux journées de formation conjointe et des démonstrations de capacité.

« Le partenariat de sécurité ne se limite pas à l'Afrique : il englobe l'Union européenne et d'autres acteurs internationaux clés situés géographiquement hors du golfe de Guinée, parce que le golfe de Guinée a une importance mondiale en tant que route maritime vitale », a déclaré le contre-amiral Saidu Garba, chef de la politique et des plans au quartier général de la Marine nigériane.

L'UE déclare que les relations entre les partenaires se sont renforcées au cours de ces dernières années grâce à une coopération opérationnelle améliorée, des exercices

conjointes, une formation et une augmentation du partage des informations. L'UE a fait l'éloge du rôle de leadership joué par le Nigeria dans le Forum de collaboration maritime du golfe de Guinée en matière de sensibilisation partagée et de réduction des conflits, et dans les initiatives régionales telles que la plateforme de partage d'information YARIS.

Nicolas Berlanga, coordinateur principal de l'UE pour le golfe de Guinée, a déclaré : « C'est une bonne chose de pouvoir coordonner intérieurement et s'engager stratégiquement avec la Marine nigériane. Parce que la liberté de navigation et l'investissement dans les activités économiques sont aussi notre liberté. »

Plus de 1.500 pétroliers, cargos et navires de pêche naviguent dans les eaux du golfe de Guinée chaque jour. Ces navires ont des points d'origine et de destination sur toute la planète, ce qui rend importants la coordination intercontinentale entre professionnels de la sécurité et le partage de l'information.

« Travailler ensemble est une condition sine qua non avec le zèle de défendre les océans grâce au renforcement de la sécurité maritime et la sûreté nécessaire pour développer le commerce international, protéger l'environnement et garantir l'utilisation de la mer pour des entreprises légitimes », a déclaré le contre-amiral Yakubu Wambai, officier général et chef du Commandement naval Ouest du Nigeria.



La frégate ITN Luigi Rizzo de la Marine italienne fait escale à Lagos (Nigeria).



Les participants assistent à un événement conjoint sur le renforcement de la coopération entre le Nigeria et l'UE en matière de sécurité maritime à Lagos (Nigeria).





Les forces de police somaliennes inaugurent une installation maritime de 3 millions de dollars

MISSION D'ASSISTANCE DE L'ONU EN SOMALIE | PHOTOS PAR EUCAP SOMALIA

Les capacités maritimes de la Somalie ont été renforcées le 30 mars 2022 avec l'inauguration d'une installation de pointe pour les forces de police somaliennes (SPF) dans la capitale de Mogadiscio.

Ce projet de 3 millions de dollars a été financé par l'Union européenne et mis en œuvre par le Bureau des Nations unies pour les services d'appui aux projets (UNOPS) et l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC). L'installation fournira une base d'opération pour les SPF près du port de Mogadiscio et le long du littoral somalien.

Cette installation, dont la construction a démarré en 2018, est constituée d'un ensemble de quartier général équipé, avec un matériel de technologie de l'information, une installation de détention, un embarcadère flottant, une rampe de mise à l'eau et une unité d'habitations. Elle est aussi équipée d'un matériel de communication maritime pour soutenir l'état opérationnel de préparation. Dans le cadre du projet, 60 policiers ont été formés et ont participé à des ateliers sur l'application du droit maritime, l'ingénierie maritime et les communications maritimes.



Les dignitaires participent à l'inauguration de la nouvelle installation maritime des forces de police somaliennes à Mogadiscio.

« La composante de mise en application du droit maritime des SPF aura une capacité beaucoup plus efficace d'intervenir et d'interfacer en haute mer et dans les zones côtières de la Somalie pour assurer que la criminalité en mer soit réduite », a déclaré Tim Lardner, directeur de pays de l'UNOPS pour la Somalie, lors de l'inauguration.

Le littoral somalien de 3.300 km s'étend le long de routes de navigation internationales stratégiques. Les responsables somaliens espèrent encourager l'innovation et la

croissance dans les régions côtières, marines et maritimes au cours des prochaines années.

« Pour que la Somalie continue à développer son "économie des océans" et bénéficie des opportunités génératrices de revenus que son vaste littoral offre, la sécurité maritime et la mise en application des lois devront continuer à jouer un rôle de facilitation », a déclaré Anita Kiki Gbeho, représentante spéciale adjointe du secrétaire général de l'ONU pour la Somalie.

Toujours lors de cet événement, le représentant régional de l'ONUDC pour l'Afrique de l'Est Neil Walsh a souligné que les installations renforcées lutteront contre la criminalité organisée transnationale et maritime.

« Nous sommes capables d'aider la police et les investigateurs pour visiter, aborder, chercher et saisir en maintenant la sécurité maritime au plus haut niveau possible de capacité, a-t-il dit. Nous le faisons ensemble. Pour nous, il n'existe pas de partenaire plus important que le gouvernement fédéral de Somalie, et en œuvrant avec nos partenaires de l'ONU et de l'UE, nous pouvons vraiment faire la différence. »

Des marins affectés à la base maritime expéditionnaire USS Hershel « Woody » Williams prennent la contrebande d'une embarcation gonflable à coque rigide après sa saisie dans un vaisseau de pêche près du Cap-Vert.

MAÎTRE 1RE CLASSE FRED GRAY IV/MARINE DES ÉTATS-UNIS



Les autorités de police du Cap-Vert et des États-Unis ont saisi 6.000 kilos de contrebande d'une valeur de 350 millions de dollars. MAÎTRE 1RE CLASSE FRED GRAY IV/MARINE DES ÉTATS-UNIS

Les autorités du Cap-Vert et des États-Unis saisissent une grande quantité de cocaïne

DEFENCEWEB

Les forces du Cap-Vert et des États-Unis ont saisi une grande quantité de drogue après avoir intercepté un navire suspect pendant une opération conjointe de mise en application des lois maritimes.

Le 1er avril 2022, les autorités du Cap-Vert et les marins des États-Unis à bord de la base maritime expéditionnaire USS Hershel « Woody » Williams ont intercepté un navire soupçonné de trafiquer 6.000 kilos de cocaïne. La cargaison illicite avait une valeur marchande estimée à 350 millions de dollars. La police du Cap-Vert a arrêté sept personnes pendant l'opération, qui était soutenue par Interpol.

Le navire de pêche battant pavillon brésilien avait été détenu alors que le partenariat maritime africain pour la mise en application de la loi conduisait des opérations dans les eaux internationales près de la côte Ouest d'Afrique. Le personnel américain a travaillé de concert avec le Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants et le Centre national des opérations maritimes du Cap-Vert.

La Marine et la Garde côtière des États-Unis ont une étroite relation avec le Cap-Vert et un accord bilatéral d'application de la loi qui permet un soutien pour lutter contre la criminalité maritime dans les eaux autour de l'archipel, selon la Marine.

Le vice-amiral Steven Poulin, commandant de la Garde

côtière des États-Unis - zone Atlantique, a déclaré : « Cette opération est un exemple excellent du partenariat fort et mutuellement bénéfique entre les gouvernements des États-Unis et du Cap-Vert. Les accords bilatéraux tels que celui-ci permettent à la Garde côtière des États-Unis, à la Marine des États-Unis et à d'autres agences de travailler aux côtés des pays partenaires pour affronter leurs défis uniques et partagés grâce à un effort collaboratif. »

La Marine des États-Unis a déclaré qu'au cours des dix dernières années elle avait progressivement augmenté la coopération en sécurité maritime avec ses partenaires sur la côte Atlantique de l'Afrique pour améliorer la sensibilisation au domaine maritime afin de les aider à protéger leurs eaux territoriales.

Le major-général Gregory Anderson de l'Armée de terre des États-Unis, directeur des opérations pour l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique, a déclaré : « Les États-Unis ont un engagement de longue date pour soutenir les états africains afin qu'ils relèvent leurs défis de sécurité dans le domaine maritime. Nos partenariats à long terme avec les états africains, y compris le Cap-Vert, sont cruciaux pour faire face aux menaces telles que le terrorisme, le trafic illicite et la piraterie, et pour développer la capacité dans la région afin d'assurer une sécurité et une stabilité à long terme. »

La Tanzanie présente le fusil « Snake » à double canon

DEFENCEWEB

Les Forces de défense du peuple de Tanzanie (TPDF) se font très remarquer par leur utilisation du fusil d'assaut israélien à double canon Gilboa DBR Snake. Les TPDF sont la première force armée connue pour utiliser une telle arme, selon un rapport de la société de renseignement Janes.

Le Gilboa DBR Snake combine dans une seule arme deux fusils du type AR-15 de 5,56 millimètres, utilisant deux chargeurs standards. Les deux canons tirent lorsqu'on appuie sur la gâchette unique. L'arme est construite pour fournir un tir rapide afin d'augmenter la probabilité d'atteinte et accélérer la neutralisation de la cible en appuyant sur la gâchette une seule fois.



Gilboa DBR Snake

SILVER SHADOW

Les armes ont été présentées lors d'un défilé le 12 janvier 2022 pour célébrer l'anniversaire de la révolution de Zanzibar en 1964.

Autres systèmes présentés : chars légers amphibies type 63A, véhicule de reconnaissance à chenilles SCORPION, barges à moteur, systèmes de déploiement de pont, systèmes radar P-15, lance-roquettes multiples BM-21 et hélicoptères H225.

La Tanzanie a un budget annuel de 742 millions de dollars pour ses forces armées, ce qui en fait l'une des armées les mieux financées d'Afrique de l'Est. Elle a envoyé des gardiens de la paix à la mission de l'ONU en République démocratique du Congo et à la mission de la Communauté de développement d'Afrique australe au Mozambique.



Les soldats tanzaniens défilent avec de nouveaux fusils d'assaut à double canon lors d'un événement célébrant l'anniversaire de la révolution de Zanzibar de 1964. BUREAU DU PRÉSIDENT DE TANZANIE



La protection des armements militaires est cruciale pour vaincre les extrémistes

PERSONNEL D'ADF

Lorsque le groupe islamiste extrémiste Ansar al-Sunna a commencé à terroriser la province du Cabo Delgado au Nord du Mozambique en 2017, ses combattants brandissaient des machettes. Aujourd'hui, les insurgés ont des fusils d'assaut et des lance-roquettes (RPG).

Les analystes déclarent qu'une raison majeure en est la capture par les extrémistes de l'équipement de l'armée du Mozambique.

Les groupes militants du continent se sont armés de cette façon.

L'expert en armement Eric G. Berman a écrit récemment pour le Centre africain pour les études stratégiques : « Les pertes de matériel appartenant aux contingents (COE) sont devenues une vulnérabilité critique pour les armées nationales et les opérations de maintien de la paix en Afrique. Les groupes armés non étatiques ont ciblé régulièrement et pris d'assaut les gardiens de la paix et les forces des armées nationales pour s'emparer du matériel légal et non légal. »

Au cours des dix dernières années en Afrique, les groupes armés ont ciblé et saisi des millions de munitions, des milliers de petites armes et armes légères, des centaines de systèmes d'armes lourdes, des véhicules et des motos, des uniformes, des équipements de communication et du carburant.

« Les groupes armés emploient ce matériel contre les gardiens de la paix et les forces armées à l'occasion d'embuscades complexes qui perpétuent le cycle des pertes de munition, écrit M. Berman. Les pelotons sont ciblés aux avant-postes. Les compagnies sont ciblées aux bases d'opérations avancées. Les bataillons sont ciblés aux quartiers généraux de secteur. Et

Des officiels ont saisi de nombreuses armes et munitions des mains des groupes armés dans l'Est de la République démocratique du Congo. SYLVAIN LIECHTI/MONUSCO

des douzaines de sites soi-disant sécurisés, grands et petits, ont été pris d'assaut et leurs entrepôts ont été pillés. »

En plus des pertes de champ de bataille, l'étude a révélé que les armes illicites provenaient des stocks nationaux et des forces de maintien de la paix à cause de la corruption, de l'incompétence et du vol.

De multiples études soulignent que les pratiques suivantes sont parmi les meilleures pour sécuriser les armes et les empêcher de tomber entre les mains de l'ennemi :

- Sécurité autour des dépôts d'armes et pour le transport des stocks.
- Relevés permanents des armes, des munitions et du matériel associé maintenus dans des registres pour toutes les forces militaires et de maintien de la paix. Ceci inclut les programmes de fabrication des armes, les évaluations avant déploiement, les relevés des stocks après déploiement et les investigations des pertes signalées.
- Programmes de récupération des armes : amnisties, échanges, réintégration des militants.
- Participation aux plateformes internationales de partage de l'information pour accéder aux renseignements de trafic d'armes.
- Partage des normes régionales et sous-régionales de contrôle des armes.

Les experts déclarent aussi que les leaders devraient donner priorité au moral, à la transparence et aux salaires et prestations des soldats pour combattre la corruption et le vol.



Les agriculteurs du Ghana se protègent contre les carences en assurant leurs récoltes

THOMSON REUTERS FOUNDATION

A lors que le soleil se rapproche de sa position de midi, la fille d'Adam Fuseina saute de son vélo, chez elle dans le village de Nafaring au Nord du Ghana. Elle appelle sa mère pour lui dire qu'elle est revenue du marché avec un panier rempli d'huile de cuisine, de farine et de légumes verts.

« Cela nous permettra de vivre pendant une semaine », déclare sa maman, une femme de 43 ans et mère de 5 enfants, debout au milieu des murs de boue séchée et des toits de chaume effilochés du village.

Les choses étaient différentes il y a un an, lorsqu'il y avait des jours où la famille d'Adam Fuseina ne pouvait pas avoir plus d'un repas.

Les inondations et les sécheresses qui empirent au Ghana ont compliqué la culture des fruits et des légumes. Lorsque les aliments de base tels que le maïs et le riz sont aussi frappés, les familles comme celle-ci font de pauvres récoltes.

Mais en mars 2021, Adam Fuseina a rejoint un progrès d'assurance gratuite des récoltes qui essaie d'assurer que les fermiers ne tombent pas dans la pauvreté à cause des intempéries, des infestations de vermine et des épidémies de maladie céréalière.

Aujourd'hui, lorsque les longues périodes de sécheresse détruisent une partie des récoltes de cette

Adam Fuseina travaille dans sa ferme du village de Nafaring au Nord du Ghana. KAGONDU NJAGI/THOMSON REUTERS FOUNDATION

ferme de 2,6 hectares, la famille peut toujours avoir une alimentation saine, dit-elle.

Le programme d'assurance, qui s'inscrit dans le cadre d'une initiative plus vaste de Roots of Change [Racines du changement], sous l'égide de l'organisme caritatif Opportunity International, utilise les données des fermes et des récoltes recueillies par le ministère de l'Agriculture pour aider à assurer environ 1.360 fermiers dans le Nord du Ghana.

La Ghana Agricultural Insurance Pool, un groupe de quinze assureurs, compare les données des rendements historiques des fermes aux récoltes actuelles pour vérifier les demandes de sinistre faites par les agriculteurs inscrits.

Depuis son lancement en 2021, le projet a versé 7.000 cedis (1.120 dollars) à plus de 300 fermiers, selon Ebenezer Laryea, chef ghanéen des entreprises agricoles à Opportunity International, qui paie les primes d'assurance des agriculteurs.

Certains fermiers investissent l'argent dans des plans d'épargne communautaires où les gens mettent leur argent en commun pour que les membres individuels puissent l'utiliser en cas de besoin.

Le Kenya protège les bongos rares

PERSONNEL D'ADF

Le Kenya a relâché le premier groupe de bongos des montagnes dans un sanctuaire pour sauver ces rares antilopes des forêts de l'extinction dans la nature.

Les deux mâles et trois femelles ont été relâchés près du mont Kenya. Le pays est le dernier lieu où cette espèce vit dans son habitat d'origine. On estime que moins de 100 existent aujourd'hui.

« Chaque année suivante, 10 bongos des montagnes additionnels seront relocalisés dans le sanctuaire en groupes de cinq tous les six mois », a déclaré à la BBC le ministre du Tourisme Najib Balala.

Les animaux amenés au sanctuaire sont sélectionnés à partir des troupeaux de reproduction et ils peuvent errer dans le sanctuaire et s'accoupler au hasard. La préparation des bongos captifs à leur libération a nécessité près de vingt ans.

Alors que les populations sauvages s'effondraient, les conservacionnistes du Kenya ont élevé les bongos dans l'intention de renvoyer certaines bêtes sélectionnées à la vie sauvage pour donner à ces antilopes en voie de disparition une chance de survie. Les responsables espèrent avoir dans le sanctuaire 50 à 70 de ces bongos de montagne pleinement réadaptés à la vie sauvage en 2025.

Cette stratégie présente des difficultés. Les bongos captifs doivent être éloignés complètement de tout contact humain.

Les animaux étaient des trophées de chasse très appréciés par les chasseurs de l'époque coloniale. Plus récemment, les bongos ont été menacés par la perte d'habitat, les maladies



Deux jeunes bongos de montagne mâles sont relâchés dans un sanctuaire au Kenya. AFP/GETTY IMAGES

introduites par le bétail et le braconnage pour vendre leur viande.

La plus récente observation d'un bongo sauvage sur les hauts-plateaux autour du mont Kenya était une carcasse découverte en 1994. Le mont Kenya est l'un de leurs terrains historiques, avec l'Alberdare et les forêts Eburu et Mau. Une dizaine d'années plus tard, lorsque leur extinction était imminente, certains bongos captifs ont été importés des zoos américains et introduits dans des programmes de réadaptation gérés par la Mount Kenya Wildlife Conservancy.

UNE ENSEIGNANTE OUGANDAISE TRANSFORME SA MAISON EN SALLE DE CLASSE PENDANT LA PANDÉMIE

PERSONNEL D'ADF

Lorsque le Covid-19 a frappé l'Ouganda en mars 2020, l'enseignante Irene Ocwee Trends savait qu'elle devait prendre des mesures draconiennes. Le pays avait commencé un confinement strict et fermé toutes les écoles. Elle pensait que ses élèves ne reviendraient pas avant longtemps.

En tant que directrice de l'école primaire Hilder dans un quartier pauvre de Gulu, au Nord de l'Ouganda, elle savait que ses élèves plus grands, entre 13 et 17 ans, couraient un grand risque de décrochage scolaire.

Elle a amené trente garçons et filles pour vivre dans sa maison de famille, où elle les a éduqués gratuitement.

« Les deux dernières années ont été folles », a-t-elle dit à ADF en riant. « Mais j'ai adoré cette folie. Je ne me doutais pas de la frénésie de prendre en charge trente adolescents. »

Le gouvernement n'a offert aucun financement. La plupart des parents étaient trop pauvres pour fournir une assistance.

Au début, le ministère ougandais de l'Éducation a offert des options d'enseignement à distance avec les leçons diffusées sur la télévision et la radio ou imprimées. Mais les fonds se sont taris et environ 15 millions d'enfants dans le pays



Irene Ocwee Trends est heureuse d'être revenue à l'école primaire Hilder de Gulu (Ouganda). IRENE OCWEE TRENDS

ont suspendu leur éducation.

L'enseignement ne s'est pas arrêté dans la ferme de 6 hectares de la famille d'Irene Trends. Les élèves ont aidé à convertir sa maison de cinq chambres. L'une est devenue la salle de classe et trois autres ont été transformées en dortoirs pour les élèves.

Le petit-déjeuner était servi à 9h00. Trois leçons étaient enseignées quotidiennement en classe. Les élèves lavaient leurs vêtements, allaient chercher l'eau et aidaient à cultiver les arachides, le soja, le manioc et les haricots. Le soir, les élèves se rapprochaient pour discuter de leurs parents, leur vie de famille et la communauté.

Ce genre de persévérance pendant la pandémie a inspiré Joyce Moriku Kaducu, ministre ougandaise de l'Éducation primaire, qui avait fait ses études secondaires à Gulu.

« Je n'accepte pas qu'il y ait une génération perdue, dit-elle au New York Times. Je conviens qu'il y a un certain pourcentage d'enfants qui ont été enceintes, les jeunes garçons ont commencé à gagner de l'argent et d'autres ont fait autre chose. Cela ne veut pas dire que nous avons complètement perdu cette génération. »

En janvier 2022, l'Ouganda a mis fin à la fermeture scolaire liée à la pandémie la plus longue du monde. Elle avait duré 22 mois. L'école primaire Hilder a rouvert ses portes et les élèves enseignés chez Irene Ocwee Trends ont passé leurs examens nationaux. Tous les trente iront à l'école secondaire et Hilder a été classée parmi les 20 premières écoles du pays.

Les élèves ont été reconnus à la radio. Leurs photos ont été publiées dans les journaux.

« Tout le monde parlait d'eux, dit l'enseignante. C'est alors que j'ai commencé à réaliser ce que j'avais fait. Nous avons fait quelque chose de bien. »

L'Union africaine projette de former des milliers de nouveaux professionnels de la santé

PERSONNEL D'ADF

Mariam Traoré, agent de santé communautaire, passe ses journées à faire du porte-à-porte à Yirimadio, un faubourg de Bamako (Mali), pour soigner ses voisins qui souffrent d'une variété de maladies, du paludisme à la diarrhée, et même pour offrir des immunisations. Les jours où elle ne fait pas de visites, certains patients viennent la consulter.

Mme Traoré fait partie du réseau d'agents de santé des communautés qui travaille en première ligne du système africain de soins de santé. Comme ses collègues, Mme Traoré est débordée et nécessite un soutien.

L'Organisation mondiale de la santé estime que l'Afrique a besoin de 2 millions d'agents de santé des communautés pour satisfaire à la demande de sa population en croissance rapide. Une pénurie d'agents de santé des communautés constitue seulement un exemple des carences médicales en Afrique. En moyenne, le continent a un médecin pour chaque 3.000 patients, soit le tiers environ de ce que préconise l'Organisation mondiale de la santé. Il a aussi le tiers environ des 6.000 épidémiologistes nécessités par la population, selon les experts.

Le Dr John Nkengasong, ancien directeur des Centres africains pour le contrôle et la prévention des maladies, a déclaré lors d'un récent briefing de presse : « Si nous souhaitons vraiment nous préparer pour la prochaine pandémie, nous devons réellement accroître ce chiffre. »

Afin de faire face au manque d'agents de santé en Afrique, l'Union africaine a lancé récemment la Health Workforce

Task Team (équipe opérationnelle des effectifs de santé) dont le but consiste à augmenter rapidement les effectifs de personnel clinique. Cet effort sans précédent vise à obtenir un financement de plusieurs milliards de dollars pour former des milliers de nouveaux agents de santé et aider l'Afrique à combler cette lacune.

L'équipe aura fort à faire. L'Afrique subsaharienne a environ 145.000 médecins pour une population de 821 millions, soit un rapport de 18 médecins pour chaque 100.000 habitants, selon une étude conduite par les chercheurs de l'université George Washington.

Le Dr Githinji Gitahi, PDG d'Amref Health Africa, a déclaré dans une vidéo en avril 2022 : « Un système de santé sans professionnels de la santé n'est pas un système de santé. Mais l'Afrique continue à être lésée en ce qui concerne le nombre, la formation, les aptitudes et la disponibilité des professionnels de la santé sur le continent. Ceci doit être affronté si nous voulons nous préparer pour une assurance-santé universelle, et nous préparer aussi à la prochaine pandémie. »

L'OMS estime que l'Afrique a besoin de plus d'un million de médecins pour satisfaire aux normes internationales.

L'Afrique a environ le tiers des médecins dont elle a besoin pour traiter sa population croissante. L'Union africaine espère affronter ce problème en augmentant les effectifs des professionnels de la santé. AFP/GETTY IMAGES



LE NIGERIA INAUGURE DES PYRAMIDES DE RIZ

PERSONNEL D'ADF

Le Nigeria a inauguré ce que l'on décrit comme « les plus grandes pyramides de riz du monde », formées d'un million de sacs de riz, à Abuja, la capitale.

Ces pyramides temporaires avaient pour but d'illustrer les efforts du pays pour promouvoir la production de riz et rendre le Nigeria auto-suffisant sur le plan alimentaire.

C'était l'une des principales promesses qu'avait faites le président nigérian Muhammadu Buhari lorsqu'il était entré en fonction en 2015.

Les responsables nigériens déclarent que l'initiative a fortement réduit la facture annuelle des importations de riz, passée de 1 milliard de dollars en 2015 à 18,5 millions en 2021.

Le prix du riz, qui est un aliment de base au Nigeria, a commencé à augmenter lorsque le gouvernement ferma la frontière de Sèmè-Kraké entre le Nigeria et le Bénin en août 2019. Le Nigeria a déclaré que la décision visait à renforcer le secteur agricole et réprimer la vaste contrebande, en particulier celle du riz. La frontière a été ouverte à nouveau en décembre 2020.

L'accroissement de la production de riz est dû au programme « Anchor Borrowers » de la Banque centrale du Nigeria, lancé en 2015 pour renforcer la production agricole et inverser la balance des paiements négative du Nigeria pour la nourriture. M. Buhari déclare que cette mesure aidera à réduire le prix du riz.

« On pourrait mieux comprendre la signification de l'occasion d'aujourd'hui en examinant les différentes avancées économiques que l'administration a réalisées en agriculture », a-t-il dit dans un reportage du Premium Times, le journal national du Nigeria.

Le riz a une place spéciale dans la culture nigériane. Le Nigeria et d'autres pays de la région prétendent tous qu'ils cuisinent le meilleur riz wolof, très prisé aux célébrations.

Les gens se réunissent pour voir les pyramides de riz à Abuja (Nigeria). AFP/GETTY IMAGES



Des projets ferroviaires signalent une nouvelle ère de voyages à grande vitesse

PERSONNEL D'ADF

Les gouvernements développent une infra-structure moderne de chemin-de-fer grande vitesse afin de remplacer les locomotives diesel obsolètes par des trains électriques.

Deux trains grande vitesse d'Al Boraq au Maroc

Les trains sont arrivés en Afrique dans les années 1850. Le premier chemin-de-fer a été construit en Égypte. Au cours des années, des voies ferrées ont été construites dans tout le continent, mais surtout pour l'industrie, pas pour les passagers.

Aujourd'hui, avec le commerce inter-régional en développement, les chemins-de-fer sont considérés comme une façon de transporter les personnes et les biens à grande échelle. Voici quelques-uns des nouveaux développements de chemin-de-fer sur le continent :

- **Al Boraq (Maroc)** : Le Maroc a inauguré son premier train à grande vitesse en novembre 2018. Il est le premier du continent et a une vitesse de pointe de 320 km/h. Le Maroc dit qu'il a réduit le temps de voyage entre Casablanca et Tanger d'un peu plus de trois heures à 50 minutes. En date de 2022, il avait accueilli 3 millions de passagers.
- **Le canal de Suez sur voie ferrée (Égypte)** : L'Égypte a signé un contrat de 4,45 milliards de dollars avec la société de transport Siemens Mobility en septembre 2021 pour construire une voie ferrée électrique avec une vitesse maximale de 250 km/h. Le train se déplacera sur une distance de 1.800 km et reliera la mer Rouge et la mer Méditerranée, à partir de 2023. La complétion du projet nécessitera quinze ans.
- **Train express régional (Sénégal)** : Le Sénégal a lancé la phase finale de son projet de 1,3 milliard de dollars à la fin décembre 2021, en vue de limiter les bouchons de circulation à Dakar. La construction a commencé en décembre 2016. On anticipe que la phase finale sera achevée au début 2024, selon Railway-Technology.com.
- **Train grande vitesse (Tanzanie)** : La Tanzanie introduit des trains de 160 km/h qui seront les plus rapides en Afrique de l'Est à partir de 2024. La société Hyundai Rotem de Corée du Sud développe une voie ferrée électrique grande vitesse de 546 km. En mars 2021, la Tanzanie a commencé à mettre à l'essai les systèmes électriques pour le nouveau chemin-de-fer à écartement standard.
- **Gautrain (Afrique du Sud)** : Gautrain est le train le plus rapide d'Afrique du Sud, avec une vitesse de pointe de 160 km/h. Il est entré en service en juin 2012 sur un système de voie ferrée régional de 80 km reliant Johannesburg, Pretoria, Ekurhuleni et l'aéroport international Tambo.

Le Grand Zimbabwe

PERSONNEL D'ADF

Le Grand Zimbabwe est surtout abandonné aujourd'hui, mais c'était jadis un lieu merveilleux.

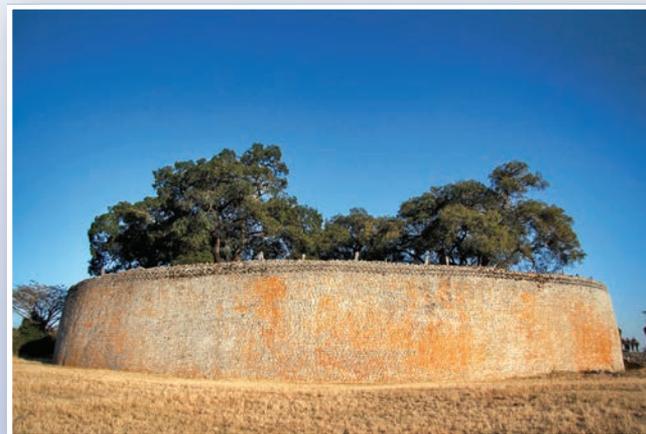
Les historiens pensent que les membres de ce qui est aujourd'hui la tribu des Shonas ont commencé à travailler sur la ville-état du Grand Zimbabwe au neuvième siècle. Son apogée a duré de 1200 environ à 1300. Il recouvrait 720 hectares et abritait une population estimée à 10.000 personnes à son point culminant.

Son centre est une structure appelée le Grand enclos. Des artisans l'ont construit en empilant plus d'un million de pierres, sans mortier mais avec une précision qui est encore évidente aujourd'hui. C'est la plus grande structure ancienne dans l'ensemble de l'Afrique subsaharienne.

Son mur extérieur elliptique a une circonférence de 250 mètres et une hauteur de 11 mètres en son point le plus haut. Un mur intérieur parallèle au mur extérieur forme un passage étroit de 55 mètres de long conduisant à une tour conique. La tour, qui a une hauteur de 10 mètres et un diamètre de 5 mètres, pourrait avoir symbolisé un silo à grain. Ou peut-être est-ce seulement une décoration, comme la rangée de chevrons à proximité.

C'était une grande source d'orgueil pour la région. Aussi, lorsque la Rhodésie a gagné son indépendance en 1980, le Premier ministre Robert Mugabe a changé le nom du pays pour l'appeler Zimbabwe, ou « maison en pierre ».

À son apogée, c'était une ville florissante connue pour ses mines d'or, et un centre commercial régional. Mais malgré son influence, elle n'a pas pu se maintenir. Les gens ont commencé à partir de la région vers 1450. En



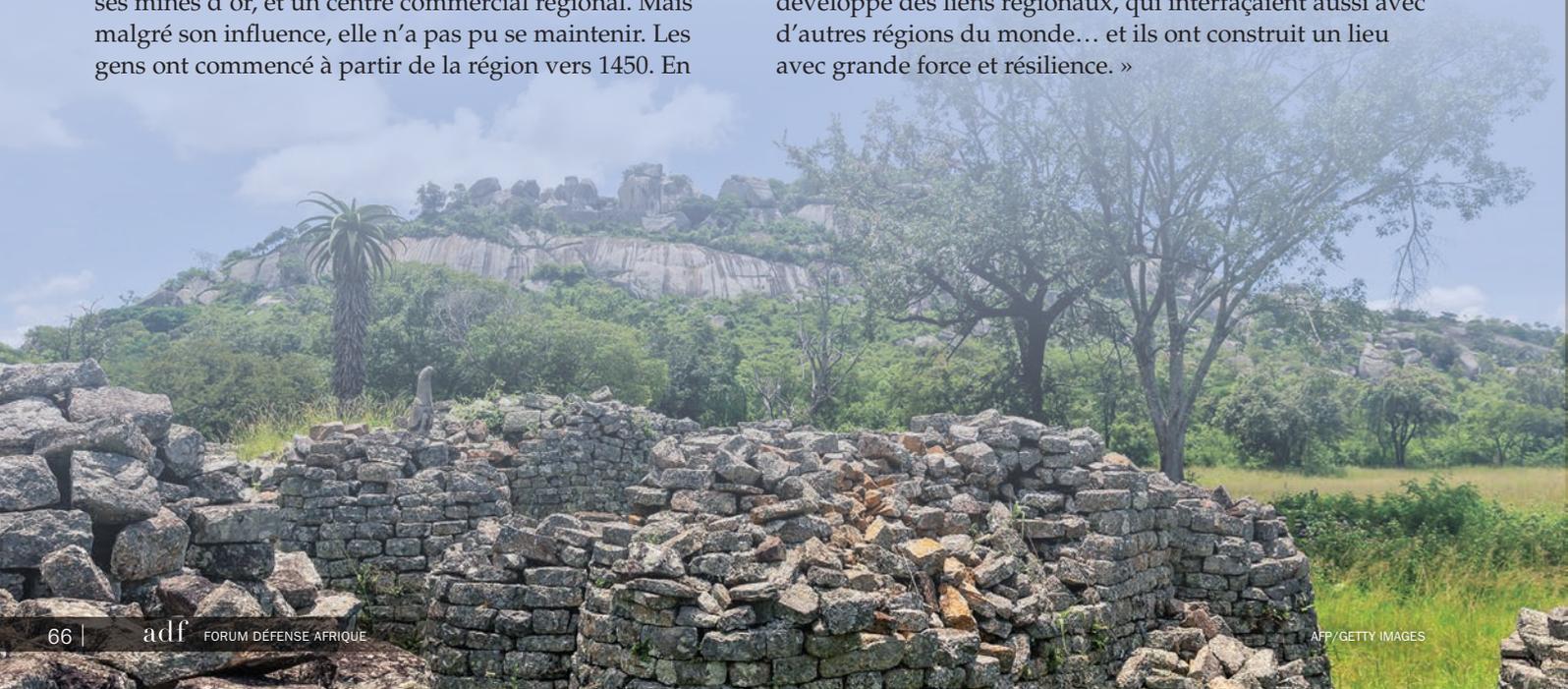
quelques années, elle avait été abandonnée.

L'archéologue zimbabwéen Shadreck Chirikure s'est consacré à prouver que le Grand Zimbabwe est un fait important de l'histoire. Ses découvertes ont été internationalement reconnues et honorées.

Plusieurs théories existent concernant le déclin et l'abandon final du Grand Zimbabwe. Certains déclarent que la région était devenue trop peuplée et ne pouvait pas produire assez de nourriture. Bien qu'il ait été jadis un centre commercial, il aurait pu perdre son commerce au profit des régions plus au Nord. Selon une autre théorie, il était soutenu par les mines d'or et n'aurait pas pu se maintenir lorsque les mines furent épuisées.

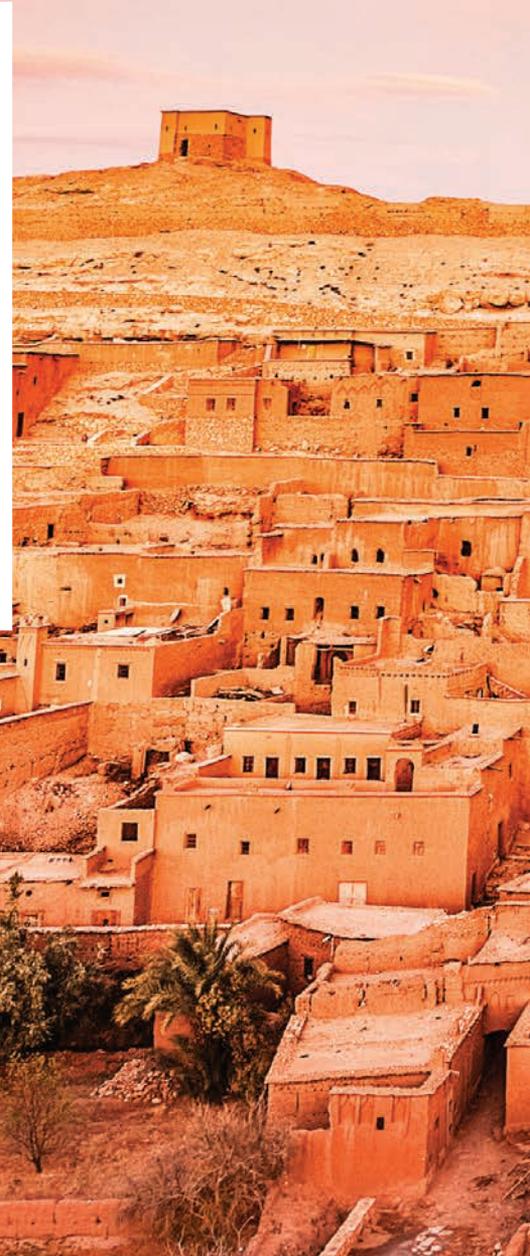
Certains chercheurs ont suggéré qu'à cause des famines, des pénuries d'eau et de l'instabilité politique, le Grand Zimbabwe avait cessé d'être utile. La plupart des théories citent des preuves indiquant que le Grand Zimbabwe avait épuisé ses ressources.

Le professeur Chirikure a déclaré à The Economist en 2021 : « Nous n'apprenons pas auprès du passé autant que nous devrions le faire. Voici un lieu qui a été occupé par des gens qui étaient de grands producteurs, qui avaient développé des liens régionaux, qui interfaçaient aussi avec d'autres régions du monde... et ils ont construit un lieu avec grande force et résilience. »



INDICES

- 1 Ce village fortifié est formé d'un groupe de bâtiments de terre.
- 2 Certaines structures remontent au dix-septième siècle.
- 3 Le site était l'un des nombreux comptoirs d'échange sur la route conduisant à l'ancien Soudan.
- 4 Les zones communautaires comportent une place publique, une mosquée, une aire de battage du grain et deux cimetières, l'un juif et l'autre musulman.



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.

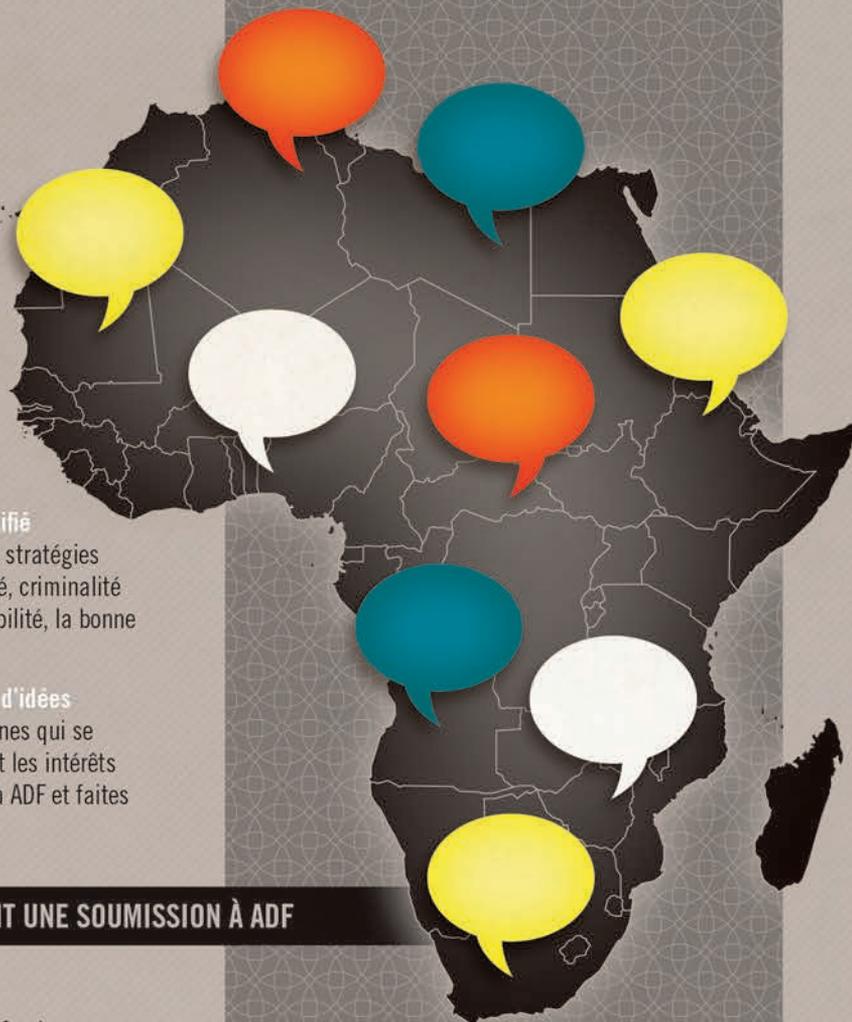
DROITS D'AUTEUR Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication. 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



Vous êtes impatient de lire le prochain numéro ?

À ADF-Magazine.com, nous vous offrons chaque semaine un traitement en profondeur des enjeux actuels qui affectent la paix et la stabilité. Consultez notre site web pour les mêmes actualités crédibles et précises sur la sécurité, sur une base hebdomadaire, provenant de tout le continent.



RESTEZ CONNECTÉ

Si vous souhaitez rester branché sur les réseaux sociaux, suivez ADF sur Facebook, Twitter et Instagram. Vous pouvez aussi vous abonner à notre liste de diffusion électronique en vous inscrivant sur notre site Web, ADF-Magazine.com, ou en envoyant un courriel à News@ADF-Magazine.com.

