

adf

AFRICA DEFENSE FORUM



INVESTIR DANS LA PUISSANCE AÉRIENNE

Les pays agissent pour améliorer la sécurité
depuis les cieux



PLUS

Une conversation avec
le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana,
chef d'état-major de l'Armée de l'air du Botswana

VISITEZ-NOUS SUR ADF-MAGAZINE.COM

articles

8 La puissance dans les airs

Les pays africains investissent dans la puissance aérienne et adoptent la coopération

12 La coopération prend son envol au symposium

Les chefs d'état-major des armées de l'air de l'ensemble du continent parlent des défis et des ressources partagés

18 « Nous connaissons l'importance de la sécurité aérienne »

Le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana du Botswana parle des obstacles aux transports aériens stratégiques, à la maintenance et à la technologie

24 Les insurgés se dispersent alors que le Nigeria est maître des cieux

Une gamme de ressources versatiles aide le pays à s'attaquer aux groupes extrémistes enracinés

32 Léger, versatile, économique

La guerre asymétrique dans les points sensibles de l'Afrique privilégie les petits aéronefs COIN au lieu des avions de chasse

38 Le partage du fardeau

Les pays examinent comment satisfaire aux besoins de transport aérien stratégique sur le continent

44 Les possibilités vertigineuses des drones

Les UAV ont une grande valeur pour la défense, mais leurs risques incluent les attaques extrémistes et l'emploi de l'intelligence artificielle

50 Le maintien de la flotte aérienne en état de navigabilité

Les coûts, les pièces détachées et la formation nécessaires pour l'entretien des aéronefs sont souvent ignorés jusqu'à ce qu'il soit trop tard

rubriques

4 Point de vue

5 Perspective africaine

6 L'Afrique aujourd'hui

30 Battement du cœur de l'Afrique

56 Outillage de la profession

58 Force future

60 Défense et sécurité

62 Maintien de la paix

64 Se donner la main

66 Image du passé

67 Où suis-je ?



**Africa Defense Forum
est disponible en ligne.**

Veuillez nous rendre visite sur
adf-magazine.com



SUR LA COUVERTURE :

Cette couverture montre comment la puissance aérienne peut être utilisée pour des missions telles que le transport des soldats, la réponse aux catastrophes naturelles et les évacuations médicales.

TOUTES LES PHOTOS PAR
AFP/GETTY IMAGES ET ATMIS

Les investissements dans la puissance aérienne ne sont jamais simples. Les budgets sont limités et les exigences proviennent de nombreuses directions différentes. Les aéronefs sont onéreux et difficiles à maintenir et nécessitent une formation poussée pour les piloter. Mais les pays qui font des investissements intelligents découvrent qu'ils sont rentables.

Les pays dotés d'un transport aérien stratégique l'utilisent pour répondre rapidement aux crises nationales et régionales. Les armées de l'air ayant des capacités de renseignement, surveillance et reconnaissance peuvent repérer l'emplacement de l'ennemi et préparer une réponse terrestre ou aérienne. Les forces armées qui utilisent des aéronefs légers d'attaque sont bien adaptées aux opérations de soutien aérien rapproché, nécessaires pour vaincre les insurrections.

Les pays montrent aussi que les partenariats peuvent réduire les frais et accroître les avantages de la puissance aérienne.

Dans le bassin du lac Tchad, les pilotes de l'Armée de l'air nigériane qui utilisent des aéronefs d'attaque légers déciment les camps de Boko Haram, ce qui aide la Force multinationale mixte à combattre l'insurrection. Les pilotes kényans ont transporté des soldats du Soudan du Sud et du Burundi de la mission de la Communauté d'Afrique de l'Est en République démocratique du Congo. Les pilotes angolais sous l'égide de la Communauté de développement d'Afrique australe ont transporté le matériel et les soldats depuis la région distante du Lesotho pour aider à pacifier le Nord du Mozambique.

Le succès de ces partenariats suscite des efforts pour les élargir. L'Union africaine et certaines des communautés économiques régionales du continent examinent les moyens selon lesquels des mécanismes de partage du transport aérien pourraient mettre ce transport à la disposition de toute mission qui le nécessite. D'autres propositions demandent aux pays de mettre en commun leurs ressources pour acheter des aéronefs qui peuvent être détenus, utilisés et déployés conjointement lorsque cela est nécessaire.

Les efforts régionaux peuvent même aller plus loin, avec la création d'académies pour former les pilotes et le personnel de logistique. Une augmentation du partage de l'information peut aider les pays à développer une meilleure image des menaces qui franchissent les frontières. Les efforts continentaux tels que le Symposium des chefs des Armées de l'air africaines permettent aux responsables d'échanger des idées et de développer des solutions pour relever les défis du continent.

Aucune force armée ne possède à elle seule les moyens de relever les défis complexes de sécurité sur le continent. En établissant des partenariats pour employer la puissance aérienne efficacement et effectivement, les armées de l'air peuvent avoir un plus grand impact et restaurer la sécurité dans certaines des régions les plus troublées du continent.

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

Avions de chasse F-5 de l'Armée de l'air kényane pendant la célébration de l'indépendance (Jamhuri Day).

AFP/GETTY IMAGES



La puissance aérienne

Volume 16, 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

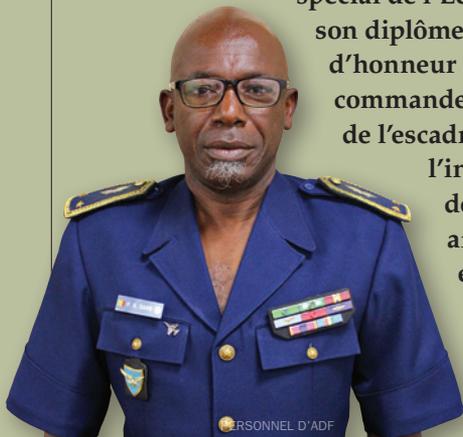
HEADQUARTERS U.S. AFRICA COMMAND

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.

« La menace transcende nos frontières »

Le général de brigade Papa Souleymane Sarr est chef d'état-major de l'Armée de l'air du Sénégal depuis novembre 2020. Il a rejoint l'Armée de l'air en 1985 et a suivi le Cours spécial de l'École de l'air en France, où il a obtenu sa qualification de pilote et son diplôme d'ingénierie. Il a reçu la Médaille des Nations unies et la Médaille d'honneur aéronautique française pour son service à l'ONU. Il a assumé des commandements à tous les niveaux de l'Armée de l'air, notamment comme chef de l'escadre opérationnelle, chef des renseignements de l'Armée de l'air et de l'instruction de l'Armée de l'air, et commandant de l'académie de l'Armée de l'air. Il était le co-hôte du Symposium des chefs des armées de l'air africaines de 2023 à Dakar (Sénégal) du 28 février au 3 mars. Il s'est exprimé lors de la cérémonie d'ouverture et ses remarques, traduites dans la version anglaise à partir du français, ont été modifiées pour des raisons de longueur et de clarté.



Depuis une quinzaine d'années, de nombreuses régions d'Afrique connaissent un développement

des mouvements terroristes, notamment le Groupe de soutien à l'Islam et aux Musulmans (GSIM), le Groupe État Islamique dans le Sahel (EIGS), Boko Haram dans la région du Lac Tchad, Al-Shabaab dans la Corne de l'Afrique, Ansar al-Sharia et l'organisation État islamique (EI) dans la région du Maghreb.

Les activités de ces groupes sont à l'origine de plusieurs milliers de victimes et du déplacement de millions de personnes causant ainsi des catastrophes humanitaires sans précédent. Aujourd'hui force est de reconnaître que ces groupuscules tentent de contrôler des pans entiers de territoire qui se trouvent entre plusieurs états.

De plus, la présence de vastes étendues difficilement contrôlables couplées avec des frontières poreuses et le développement de toutes sortes de trafic, nous impose d'avoir une approche synergique et collective.

Face à cette situation particulièrement inquiétante, il est urgent que nous, acteurs de la défense, profitons de l'occasion offerte par ce symposium pour partager nos expériences et échanger sur les

différentes pistes de solutions pour contenir ces menaces, devenues multiformes, qui entachent la sécurité de nos nations et constituent un frein au développement.

Il s'agira, au sortir de ce symposium, de dégager des pistes de solutions communes que nos Armées de l'air pourront considérer pour renforcer leurs rôles dans la prise en compte des menaces transnationales avec des modes d'actions de plus en plus élaborés.

Nos Armées de l'air ont donc l'obligation de renforcer leurs capacités opérationnelles à tous les échelons, pour mieux répondre efficacement aux défis sécuritaires à travers une posture de veille permanente dans une coopération renforcée entre nous.

La menace transcende nos frontières, nos croyances, nos idéologies. C'est pourquoi, les Forces armées des pays africains et surtout les Armées de l'air des pays africains sont de plus en plus interpellées.

Le préalable à l'atteinte de ces objectifs fixés pourrait être la mise en place de projets d'acquisition de vecteurs multi-rôles tactiques couvrant un large spectre de missions aéroterrestres, permettant de disposer d'une couverture aérienne décente de nos territoires.

La capacitation et la modernisation de nos Armées de l'air africaines ne sont qu'une étape, certes majeure, pour

Le général de brigade Papa Souleymane Sarr (à gauche), commandant de l'Armée de l'air du Sénégal, et le général James B. Hecker, commandant de l'Armée de l'air des États-Unis en Europe - Armée de l'air des États-Unis en Afrique, président à la cérémonie de clôture du Symposium des chefs d'état-major des armées de l'air africaines à Dakar (Sénégal) le 3 mars 2023. PERSONNEL D'ADF

éliminer ces menaces transnationales. Il est surtout essentiel et primordial de travailler à développer une approche plus collaborative face aux défis sécuritaires communs par la mutualisation de nos moyens.

Les rencontres comme celle qui nous réunit aujourd'hui, constituent une excellente opportunité pour échanger sur nos difficultés et perspectives d'une part, et d'autre part, intensifier notre coopération pour la neutralisation de nos ennemis communs qui ne connaissent pas de frontières physiques.

LE MOZAMBIQUE LÉGALISE LES MILICES LOCALES POUR COMBATTRE LES INSURGÉS

VOICE OF AMERICA



Le président mozambicain Filipe Nyusi s'adresse à des membres du groupe de défense local appelé Força Local à Mueda, au Cabo Delgado. Il a loué leurs efforts et promis la continuation du soutien du gouvernement. BUREAU DU PRÉSIDENT, MOZAMBIQUE

A lors que les combats contre les extrémistes violents dans la province mozambicaine du Cabo Delgado continuent avec une force militaire régionale, le pays a autorisé la création de milices locales pour fournir une assistance.

À Maputo, le gouvernement a approuvé le décret le 5 avril 2023 après avoir obtenu l'approbation du Parlement en novembre 2022. Le ministère de la Défense a admis que l'armée mozambicaine à elle seule ne pouvait pas vaincre les militants.

Le Mozambique combat les militants liés à l'État islamique au Cabo Delgado depuis 2017.

Les milices locales d'autodéfense aident déjà les forces armées du Mozambique et les contingents militaires du Rwanda et de certains pays de la Communauté de développement d'Afrique australe dans ces combats situés au Cabo Delgado riche en pétrole.

Filimao Suazi, porte-parole du cabinet, a déclaré que la milice locale serait officialisée pour renforcer les

efforts de lutte et de confinement de la propagation des incursions par les militants, et les efforts de protection des peuplements communautaires et de l'infrastructure. Il a ajouté que le décret offrira aux milices locales d'autodéfense une meilleure structure et organisation et un meilleur soutien logistique.

Il a dit que le décret établissait la force locale et les statuts respectifs, et définissait le concept de la force locale, son activation et sa désactivation, sa composition, ses formes d'acquisition, ses droits et ses obligations.

Cette force est surtout constituée d'ex-combattants et de civils qui, depuis 2020, soutiennent la lutte au Cabo Delgado.

En cinq ans, le conflit du Cabo Delgado a provoqué près de 5.000 morts, selon l'ACLED (Armed Conflict Location & Event Data Project). Il a aussi causé le déplacement de plus d'un million de personnes selon le haut commissaire des Nations unies pour les réfugiés.

Les responsables africains de la défense partagent les leçons apprises et bâtissent des liens

PERSONNEL D'ADF

La Conférence annuelle des chefs africains de la défense (CHoD) 2023 a offert une rare opportunité pour les chefs militaires d'apprendre des leçons auprès de leurs homologues aux premières lignes des batailles parmi les plus difficiles du continent.

Le lieutenant-général Placid Segokgo, commandant des Forces de défense du Botswana, a déclaré aux participants : « Dans les forces armées et les tâches que nous assumons tous, l'apprentissage est une responsabilité du commandement. Il devrait se faire verticalement, de bas en haut et de haut en bas. Il devrait se faire horizontalement pour influencer au niveau des pairs. »

Les chefs militaires de haut rang en provenance de 43 pays africains se sont réunis à la Conférence CHoD 2023 à Rome du 27 février au 2 mars pour réseauter, construire des partenariats et aider à chercher des solutions africaines aux défis de sécurité africains.

Les participants ont écouté le général de brigade Scech Aues Mao'Mahad, attaché somalien à la défense à Rome, partager ses connaissances durement gagnées de la violence qui a ravagé son pays.

« Le vrai problème est que nous n'écoutons pas le peuple, a-t-il déclaré. Nous ne livrons pas les services. Nous ne livrons pas la nourriture et l'eau, l'électricité. Le peuple préfère les terroristes au gouvernement. »

Le thème de l'événement était : « Comment les ressources et les exigences affectent notre réalité et réputation mutuelle ». Cinq panels de discussion et un conférencier principal ont traité de l'instabilité, la protection des ressources, l'optimisation de la technologie et la préparation et la réponse aux crises, parmi d'autres défis.

Des dizaines de chefs militaires ont saisi l'opportunité de créer et d'améliorer les relations, développer les partenariats et parler de leurs visions partagées pour l'avenir

Le Malawi combat la double menace du choléra et du cyclone

PERSONNEL D'ADF

Alors que le Malawi confrontait ce qui finirait par être l'épidémie de choléra la plus mortelle de son histoire, une autre menace attendait en mer : le cyclone Freddy.

La tempête a touché terre à Madagascar et au Mozambique à la fin février 2023. Après son intensification au-dessus du canal du Mozambique, elle a touché terre à nouveau en affectant le Malawi en mars. Les crues et les vents forts en ont fait l'une des tempêtes les plus mortelles ayant ravagé le pays au cours des vingt dernières années, selon un reportage de Reuters.

Vers la mi-avril, plus de 1.000 personnes avaient trouvé la mort à cause de la tempête, selon le président Lazarus Chakwera. Elle a affecté plus de 2 millions de personnes et provoqué le déplacement de plus de 500.000, selon Reuters.

Elle a aussi exacerbé la réponse prolongée à l'épidémie de choléra, qui avait commencé en mars 2022. Gavi, l'Alliance du Vaccin, a signalé le 26 avril 2023 que le Malawi avait enregistré 58.063 cas et 1.741 décès.

En réponse, l'Agence des États-Unis pour le développement international a fourni à Unicef 2,5 millions de dollars pour renforcer la lutte contre le choléra au Malawi. L'Unicef œuvrera avec les ministères de la Santé, de l'Eau et de l'Assainissement du Malawi pour fournir des services d'hygiène dans les écoles et les communautés environnantes. On anticipe que cet effort aidera au moins 300.000 personnes, dont plus de 120.000 enfants, selon l'Unicef.

Les efforts incluront la mise à niveau des installations d'eau et d'assainissement dans les centres de santé et les



Les gens traversent les crues provoquées par le cyclone Freddy à Muloza (Malawi) sur la frontière avec le Mozambique. REUTERS

écoles. Ils financeront aussi les publications et les messages de prévention du choléra. On anticipe que ces efforts aideront les élèves à retourner à l'école à Blantyre en offrant des fournitures de nettoyage, en encourageant l'hygiène et en surveillant et traitant les livraisons d'eau.

Le choléra est une infection diarrhéique aiguë provoquée par la contamination des aliments ou de l'eau. Il peut provoquer la mort par déshydratation s'il n'est pas traité. Les inondations telles que celle causée par le cyclone Freddy peuvent propager les maladies transmises par l'eau.

Le Dr Gianfranco Rotigliano, représentant de l'Unicef au Malawi, a déclaré que le pays doit se préparer pour les épidémies futures. « Avec plus de 14.000 enfants affectés et 230 jeunes vies perdues, l'épidémie représente une menace grave qui pèse sur la santé et la survie des enfants du Malawi, a-t-il dit. Alors que nous œuvrons avec nos partenaires pour répondre à leurs besoins immédiats, nous devons prioriser les investissements dans les soins de santé de qualité et les installations d'eau propre et d'assainissement, et renforcer leur accès, dans les communautés vulnérables. »

de la coordination, des opérations et de l'interopérabilité multinationales en Afrique.

La stabilité était un élément clé qui s'est retrouvé à travers la conférence, avec des discussions concernant les causes fondamentales, les indicateurs et les tendances de l'instabilité.

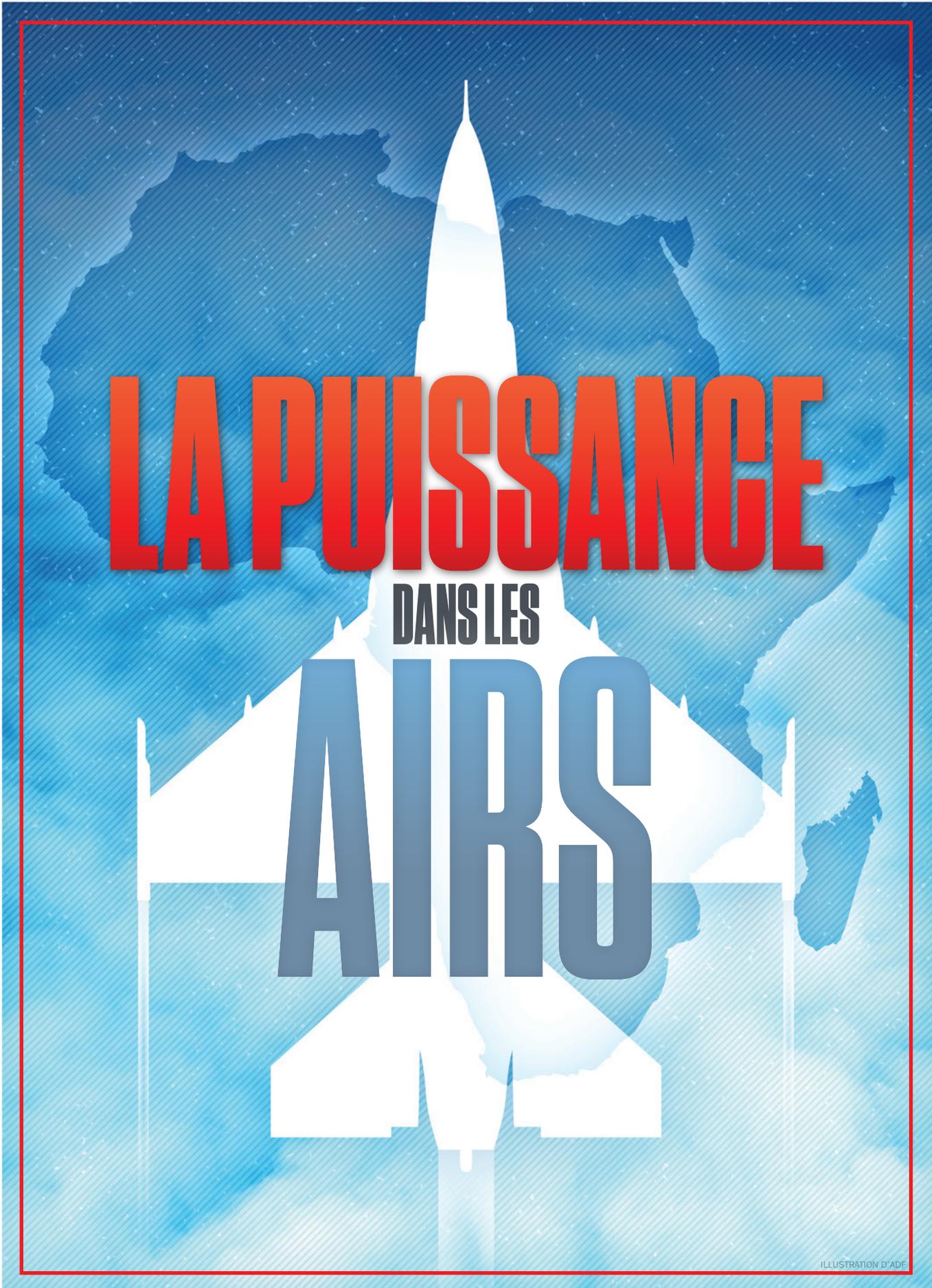
En quelques minutes seulement, le général Mao'Mahad a raconté des histoires et partagé les leçons qu'il avait apprises en Somalie. La riposte à l'insécurité est seulement l'une des façons d'améliorer un pays.

« Nous devons retourner au peuple, a-t-il dit. Nous devons entrer dans un village, essayer de leur donner de l'eau, essayer de leur donner des médicaments, essayer de leur donner des écoles pour que le gouvernement soit présent et soit fort. S'il y a moins de corruption, plus de prise de responsabilité et de transparence, je pense que ce sera le moyen de commencer à lutter contre le terrorisme. »



Le lieutenant-général Kayanja Muhanga, commandant des forces terrestres de la Force de défense du peuple ougandais, pendant la Conférence des chefs africains de la Défense à Rome.

SERGEANT D'ÉTAT-MAJOR JEREMIAH MEANEY/
ÉTAT-MAJOR UNIFIÉ DES ÉTATS-UNIS
POUR L'AFRIQUE



LA PUISSANCE

DANS LES

AIRS

ILLUSTRATION D'ADF

Les pays africains investissent dans la puissance aérienne et adoptent la coopération

PERSONNEL D'ADF

Pour la majeure partie de la période suivant l'indépendance, les armées de l'air africaines n'étaient pas une priorité. La puissance aérienne, onéreuse et difficile à maintenir, était considérée comme un luxe qui n'était pas utile pour les réalités et les menaces uniques du continent. Avec des budgets limités et des structures de commandement dominées par les forces terrestres, les armées de l'air possèdent moins de 10 % du personnel en uniforme dans beaucoup de pays.

Cela change. À mesure que les pays font face à la menace des organisations extrémistes violentes, les avions légers d'attaque s'avèrent fournir un multiplicateur de force qui donne un avantage aux forces armées. Dans les combats contre les groupes d'insurgés qui prospèrent dans les zones éloignées, les capacités de renseignement, surveillance et reconnaissance sont essentielles pour lancer des frappes ciblées. Pour les pays souhaitant transporter le personnel, l'équipement ou les fournitures d'assistance dans les régions en crise, le transport aérien lourd est la meilleure solution.

En 2022 et 2023, l'Afrique est l'une des deux régions du monde qui constatent une augmentation d'un point de pourcentage dans la taille de sa flotte continentale, avec un ajout de 41 avions militaires. Les armées de l'air de grande taille et bien établies accroissent leur flotte de transport. L'Algérie a ajouté deux avions de transport LM-100J, la Tunisie a passé commande pour huit appareils d'entraînement turbopropulseurs Beechcraft T-6C et l'Angola a commandé trois Airbus Defence and Space C295 pour la surveillance maritime et le transport. Entre-temps, l'Armée de l'air marocaine s'attend à réceptionner 25 avions de chasse F-16 Block 72 entre 2025 et 2027.

La raison de ces investissements est le succès sur le terrain. Le major-général Abdul Khalifa Ibrahim, à l'époque commandant des forces de la Force multinationale mixte dans la région du lac Tchad, a résumé ainsi la situation lorsqu'il a déclaré que la puissance aérienne était « centrale » pour la capacité de ses soldats à vaincre les groupes extrémistes violents.

« Dans les guerres modernes, l'un des thèmes les plus importants est l'utilisation de la puissance aérienne, parce qu'elle fournit une portée supplémentaire, elle permet d'assurer une livraison dans des lieux que les forces terrestres ne peuvent pas atteindre facilement, a-t-il dit à ADF. La puissance aérienne est un multiplicateur de force d'une ampleur gigantesque. »

Flottes aériennes actives des pays africains

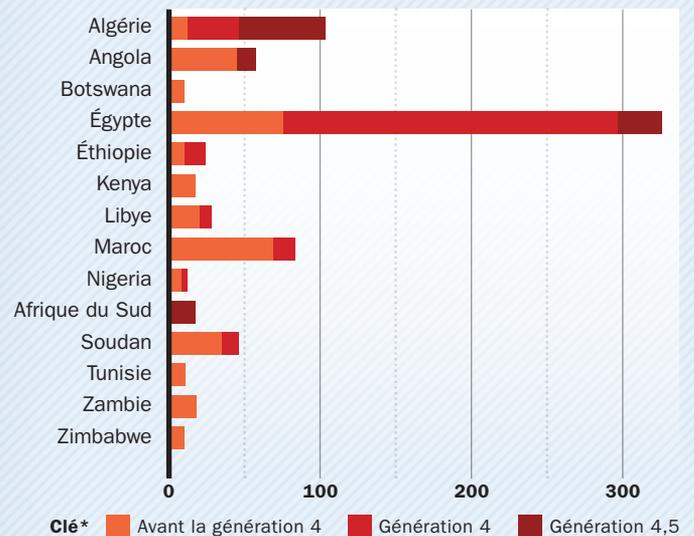
Aéronefs de combat	959
Hélicoptères de combat	1.631
Mission spéciale	59
Avions ravitailleurs	7
Aéronefs/hélicoptères de formation	1.035
Transport	427
Total	4.118

Changement annuel entre 2022 et 2023

+1%

Source : Flight International 2023 World Air Forces

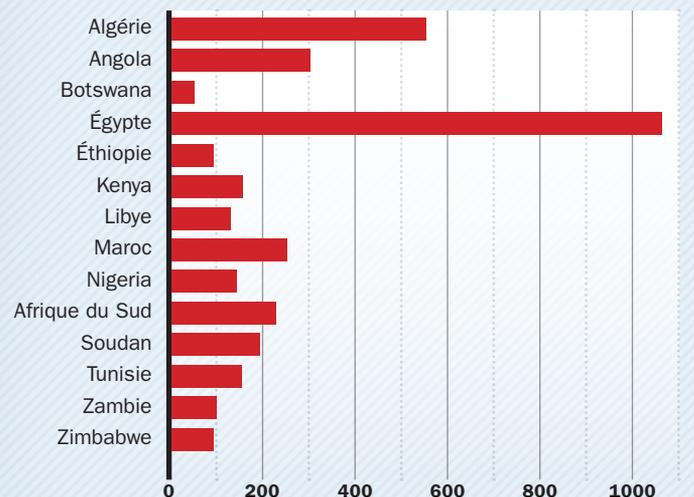
Avions de chasse des Armées de l'air africaines



*Les avions de chasse de quatrième génération sont en service depuis le début des années 80 jusqu'à aujourd'hui. Les avions de chasse de la génération 4,5 ont été actualisés avec des radars avancés, des liens de données, des systèmes avioniques et autres outils.

Sources : AeroTime, WDMA, FlightGlobal 2021

Nbre total d'avions des Armées de l'air d'Afrique



Sources : AeroTime, WDMA, FlightGlobal 2021

L'ISR offre des yeux dans le ciel

Alors que les armées de l'air combattent des insurrections actives dans certains des environnements les plus difficiles et isolés de la planète, la capacité de les traquer depuis les airs et de planifier une riposte rapide est cruciale. Le même principe s'applique aux efforts de lutte contre le trafic des stupéfiants, la piraterie, la pêche illégale et le braconnage de la faune sauvage.

Les plateformes de renseignement, surveillance et reconnaissance (ISR) ne sont pas seulement des aéronefs : ce sont des systèmes par lesquels des informations sont recueillies, traitées et transmises aux décideurs. Par conséquent, la capacité de recueillir des informations depuis les airs est seulement aussi précieuse que la capacité « de les traiter, les exploiter et les diffuser ».

La plupart des aéronefs ISR sont équipés d'une caméra de haute définition et d'un magnétoscope intégrés à un système de cartographie. Les aéronefs avec une capacité infrarouge peuvent traquer les véhicules ou les personnes pendant la nuit. Le Beechcraft 350ER King Air, le Cessna 208 Caravan et le Diamond DA42 en sont des modèles courants. La société sud-africaine Paramount Group a produit le Mwari à deux places, avec capacité ISR hybride et de soutien aérien rapproché. Il se qualifie d'aéronef robuste conçu pour les environnements austères et nécessitant un soutien logistique minime.



Le Mwari peut être utilisé pour les missions ISR (renseignement, surveillance et reconnaissance) ou les missions de soutien aérien rapproché. Les pays faisant face à des menaces asymétriques, au trafic de drogues ou au braconnage prévoient d'améliorer les capacités ISR. PARAMOUNT GROUP

Il existe une vaste gamme d'options. Certains pays achètent des avions remis à neuf qui avaient été mis hors service par d'autres armées de l'air. D'autres sous-traitent la fonction de surveillance à des sociétés. D'autres encore découvrent que les véhicules aériens sans humain à bord offrent une solution économique.

« Pour les pays avec des ressources et des finances limitées pour ce rôle, un système onéreux complètement polyvalent n'est pas nécessaire, selon Times Aerospace. Aujourd'hui, il y a plusieurs options ISR non traditionnelles (NTISR) aéroportées en existence qui sont relativement économiques et peuvent accomplir la tâche. »

Léger et efficace

Les armées de l'air africaines s'éloignent des avions de chasse onéreux qui fournissent une puissance de tir écrasante mais sont surtout utiles dans les conflits entre états. Les pays investissent plutôt dans les petits aéronefs à voilure fixe ou tournante équipés d'une capacité d'attaque sous forme de canons ou de missiles air-sol

Ces aéronefs sont plus économiques, plus faciles à maintenir et mieux adaptés à la menace des organisations extrémistes violentes. L'un d'entre eux est l'Aero L-39, appareil d'entraînement ou doté d'une capacité d'attaque au sol, utilisé dans dix pays africains, selon Times Aerospace. D'autres pays ont choisi des aéronefs turbopropulseurs, notamment le très populaire A-29 Super Tucano.

Les aéronefs légers d'attaque ne sont plus considérés comme des substituts de deuxième classe pour les chasseurs onéreux. De nombreux pays les considèrent maintenant comme de meilleurs outils pour la guerre asymétrique.

« Bien que de nombreuses armées de l'air africaines aient priorisé l'achat des avions de chasse rapides, certaines ont découvert des appareils beaucoup plus utiles, que ce soit à cause des pratiques d'achat intelligentes, des accidents historiques ou des nécessités budgétaires », selon Times Aerospace.

Les pays qui développent des capacités ISR avec une flotte d'aéronefs d'attaque légers obtiennent les



L'A-29 Super Tucano est un avion turbopropulseur qui s'est révélé efficace dans les opérations de contre-insurrection.

meilleurs résultats.

« Les armées de l'air africaines nécessitent des aéronefs d'attaque légers dont la maintenance et l'opération sont faciles, avec des coûts horaires de vol acceptables », écrit Stephen Burgess dans « La puissance aérienne en Afrique : un concept » publié dans Revista da UNIFA. « Si une capacité d'attaque est combinée à une capacité ISR sur une même plateforme, l'utilité est encore meilleure. Cette combinaison de fonctions ISR et de frappe sur le même fuselage accélère considérablement la chaîne de frappe, en permettant à un aéronef de cibler [une organisation extrémiste violente] presque immédiatement après l'avoir découverte. »

Le transport stratégique est une responsabilité partagée

Un chef du chargement et un spécialiste des opérations portuaires aériennes guident une cargaison sur un avion de transport C-130 Hercules au camp Simba (Kenya).

CAPORAL-CHEF DWANE YOUNG/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

L'Afrique représente le cinquième des terres émergées du monde et un grand nombre de ses pays font face aux défis liés à un vaste territoire peu peuplé avec une infrastructure routière sous-développée. En cas d'urgence, il est essentiel de transporter le personnel ou les fournitures rapidement aux lieux qui les nécessitent le plus. Le transport aérien stratégique est nécessaire pour ces efforts de maintien de la paix et ces réponses humanitaires.

Mais le continent est sujet à la carence du transport aérien stratégique. Seulement une poignée de pays possèdent les ressources nécessaires pour transporter rapidement les contingents de soldats et le matériel lourd sur de grandes distances, selon une analyse publiée par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique.

Les plus grosses plateformes, avec une charge utile maximale d'environ 75.000 kg, peuvent transporter suffisamment de matériel dans un théâtre d'opération pour soutenir une brigade complète. Les plateformes de transport aérien de taille intermédiaire avec une charge utile maximale entre 18.000 et 36.000 kg conviennent mieux au transport du matériel pour soutenir un ou deux bataillons à brève échéance. L'achat de ces avions, leur maintenance et la formation de leurs pilotes coûtent cher.

Puisque les capacités ne sont pas réparties uniformément sur le continent, les experts pensent que le besoin existe de coordonner ces efforts. Cela signifierait de partager les ressources ou de mettre en commun le financement pour accroître le pouvoir d'achat. Pour ce faire, il faut commencer par la transparence et les capacités de documentation dans chaque pays pour déterminer où se situent les points forts et les carences.



Une approche conjointe

Les régions du monde entier ont démontré que des succès sont obtenus avec la collaboration et la mise en commun des ressources aériennes dans les zones d'intérêt mutuel. L'Afrique, comme de nombreuses autres régions du monde, affronte des défis qui entravent la coopération, notamment un manque d'interopérabilité de l'équipement, des différences dans la formation et la structure de la force, des barrières linguistiques et un manque de confiance.

Dans « La puissance aérienne en Afrique : un concept » publié dans Revista da UNIFA, Stephen Burgess écrit qu'un bon point de départ pour la collaboration serait la création de centres de formation régionaux. Sous l'égide des communautés économiques régionales, les pays pourraient créer des programmes de formation des pilotes et offrir une participation à chaque pays de la région. Il pourrait exister des centres de formation similaires pour la maintenance et autres aptitudes. Cela permet de bâtir des liens partagés et une communauté d'experts parmi les aviateurs de la région.

À mesure que les partenariats entre les armées de l'air se développent, il pourrait exister des opportunités pour l'acquisition



Charles Ohwo (à gauche), vice-maréchal de l'air du Nigeria, accueille le major général Prince Charles Johnson III, chef d'état-major des Forces armées du Liberia, pour discuter du soutien du Nigeria pour le développement de la capacité de puissance aérienne du Liberia.

ARMÉE DE L'AIR DU NIGERIA

conjointe de nouveaux aéronefs, la standardisation du matériel, les formations conjointes et la mise en commun des données de renseignement, surveillance et reconnaissance liées à des menaces communes.

Il existe un certain mouvement dans cette direction. L'Union africaine va créer un Centre de commandement de mobilité aérienne pour l'Afrique, unité de transport aérien multinationale qui partagera les ressources continentales pour transporter le personnel et le matériel. La mise en commun du transport aérien stratégique exigera des doctrines et des procédures communes, ce qui pourrait servir de tremplin pour une coopération additionnelle.

« Nous devons mettre en œuvre des mécanismes pour optimiser l'emploi des ressources très limitées qui sont à notre disposition », déclare le brigadier Collen Mastercee Maruping des Forces de défense du Botswana, commandant adjoint par intérim de la branche aérienne.



LA COOPÉRATION

prend son envol au symposium

Les chefs d'état-major
des armées de l'air de
l'ensemble du continent
parlent des défis et des
ressources partagés

PERSONNEL D'ADF

ILLUSTRATION D'ADF

A lors que les chefs des Armées de l'air défaisaient leurs bagages et retournaient au travail après un symposium continental au Sénégal, la nature a brutalement souligné certains des thèmes et des défis qu'ils avaient abordés.

Le cyclone tropical Freddy, après s'être déplacé sur plus de 8.000 km en 34 jours, a frappé la province de Zambézie au Nord du Mozambique le 11 mars 2023, huit jours après la fin du Symposium des chefs d'état-major des Armées de l'air africaines (AACS) à Dakar. C'était la deuxième fois que cette énorme tempête touchait terre.

Les vents forts, les pluies et les ondes de tempête ont provoqué les dégâts et la dévastation au Malawi, au Mozambique, au Sud-Est de la Zambie et au Nord du Zimbabwe. Ce cyclone record a d'abord touché terre à Madagascar le 21 février, une semaine avant le début de l'AACS. Après avoir apporté de fortes pluies et des inondations au Mozambique et au Zimbabwe, il a fait une boucle pour entrer dans le canal du Mozambique où l'eau tiède l'a ravivé avant qu'il ne frappe de nouveau Madagascar et ne retourne au Mozambique. En date de la mi-mars, plus de 500 personnes avaient trouvé la mort et le Malawi avait constaté la perte des gains obtenus contre une épidémie résistante de choléra à cause des déluges de Freddy.

Dans certains pays, les chefs des Armées de l'air sont revenus dans des pays inondés par les crues, les débris et les morts, peu après leurs discussions concernant le transport aérien stratégique, l'aide humanitaire et la réponse aux catastrophes.

Le major-général Ian Macleod Chirwa, commandant de l'Armée de l'air du Malawi, a déclaré à ADF à Dakar qu'elle avait été créée il y a un peu plus de deux ans à partir d'une escadre aérienne plus petite. À la mi-mars, le Malawi a demandé à la Zambie voisine de lui prêter des hélicoptères pour aider la mission de sauvetage en cours, preuve de l'esprit collaboratif mentionné au symposium.

« Nous avons demandé à nos homologues zambiens de nous aider dans l'opération de sauvetage », a déclaré le 15 mars le ministre de la Défense du Malawi Harry Mkandawire à Nyasa Times, site Web malawien d'actualité. « Nous devons travailler ensemble dans cette mission, nous nécessitons en particulier des équipements tels que des hélicoptères pour nous assister à atteindre les gens dans les zones difficiles d'accès. »

Le cyclone Freddy n'était pas la première tourmente de ce type à frapper l'Afrique du Sud-Est et elle ne sera pas la dernière. Le cyclone Idai avait dévasté la région en mars



Les participants au symposium 2023 des chefs d'état-major des Armées de l'air africaines observent une vidéo d'accueil du général Charles Q. Brown, chef d'état-major de l'Armée de l'air des États-Unis, lors de la cérémonie d'ouverture le 28 février 2023 à Dakar (Sénégal).

SERGEANT TECHNIQUE PETER THOMPSON / ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



PERSONNEL D'ADF

« La vision des chefs des Armées de l'air africaines est donc de se réunir et de bâtir une relation africaine forte concernant la sûreté, la paix et la sécurité. Ceci est donc un forum spécial. »

~ Major-général Ian Macleod Chirwa, commandant de l'Armée de l'air du Malawi

2019, en tuant plus de 1.500 personnes. C'est pourquoi certains aspects de la coopération invoquée par les chefs des Armées de l'air sont urgents.

Les chefs d'état-major et autre personnel provenant de près de 40 pays se sont réunis à Dakar du 28 février au 3 mars pour la douzième édition de l'AACS afin de parler des défis communs à de nombreuses Armées de l'air sur le continent.

« Notre but est, en partie, de renforcer les liens entre les Armées de l'air, et en même temps de traiter des sujets qui sont importants pour notre coopération », a déclaré le général de brigade Papa Souleymane Sarr, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Sénégal, à des journalistes locaux, en s'exprimant en français lors d'une conférence de presse à cet événement de quatre jours.

Le général Sarr était aussi le co-hôte de l'AACS aux côtés du général James B. Hecker, commandant de l'Armée de l'air des États-Unis en Europe-Armée de l'air en Afrique. Le thème du symposium était : « Les Armées de l'air africaines dans la lutte contre les menaces transnationales ».

Le général de brigade Mohamoud Sheikh Ali Mohamed (au centre), commandant de l'Armée de l'air de Somalie, signe la charte de l'Association des Forces aériennes africaines le 28 février 2023 à Dakar (Sénégal).

SERGENANT D'ÉTAT-MAJOR MADELEINE E. JINKS/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



Les chefs des Armées de l'air écoutent une proposition visant à ajouter l'aviation à l'architecture maritime

PERSONNEL D'ADF

Dix ans après la signature du Code de conduite de Yaoundé, les pays d'Afrique de l'Ouest ont fait des gains importants dans le domaine de la sécurité maritime.

Les informations sont transmises librement depuis les centres de coordination de chacune des cinq zones de coopération et vers les centres régionaux à Pointe-Noire (République du Congo) et Abidjan (Côte d'Ivoire), et le Centre de coordination interrégionale à Yaoundé (Cameroun).

La technologie établie en 2020 permet de partager des logs, des photos et des enregistrements et aide les utilisateurs à cumuler les données de surveillance et identifier les navires suspects. Les résultats sont notables.

La piraterie dans le golfe de Guinée a baissé, de 81 incidents signalés en 2020 à seulement 34 en 2021. Au cours des neuf premiers mois de 2022, il y a eu seulement 13 incidents signalés, selon l'Organized Crime and Corruption Reporting Project.

Le consultant aérien et maritime Phillip Heyl déclare que la seule chose qui manque dans l'architecture de Yaoundé est une composante aérienne.

« Il existe une chose que nous n'avons pas faite il y a dix ans, et c'est la raison pour laquelle je suis ici : nous n'avons pas créé de composante aérienne pour le Code de conduite de Yaoundé », a déclaré M. Heyl aux responsables lors du symposium des chefs d'état-major des Armées de l'air africaines (AACs) à Dakar (Sénégal). Il a dit que la Communauté économique des états d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) souhaite ajouter une composante aérienne à sa stratégie maritime intégrée.

« Comme vous le savez tous, on ne peut pas arrêter les acteurs malveillants sur l'eau sans aéronef. Cela est essentiel. »

M. Heyl du groupe Heyl est un sous-traitant de l'Armée de l'air des États-Unis et œuvre avec la CEDEAO sur le concept aérien. Il déclare que cet argumentaire est le premier fourni aux chefs des Armées de l'air africaines sur cette idée. Selon lui, certaines Armées de l'air telles que celles du Ghana, du Nigeria et du Sénégal contribuent aux patrouilles aériennes en mer, mais pas au niveau nécessaire pour contrôler pleinement l'espace maritime. Il ajoute que les partenaires internationaux seraient prêts à financer ces patrouilles aériennes.

L'intégration des patrouilles aériennes avec les patrouilles navales ajouterait une dimension cruciale à l'architecture maritime du code et aiderait à sécuriser l'économie des océans pour toute la région, économie qui s'est

développée au cours des dernières années pour inclure des découvertes de pétrole et de gaz naturel. M. Heyl déclare à ADF que cela peut aider à produire des revenus pour répondre à une vaste gamme d'autres besoins tels que l'éducation et l'allègement de la pauvreté. « Mais si vous ne le gouvernez pas, tout le monde le prend. »

L'agence nigériane d'administration et de sécurité maritime a fait des progrès récemment pour sécuriser son domaine maritime grâce à son infrastructure nationale intégrée de sécurité et de protection des voies d'eau, appelée projet Deep Blue. Mais il dit que le Nigeria a acheté son propre terrain et ses ressources maritimes et aériennes.

« Ce que nous projetons de faire, c'est de prendre des ressources existantes, une Armée de l'air existante qui n'a pas vraiment de mission ISR (renseignement, surveillance et reconnaissance) offshore et de lui demander d'y contribuer, a dit M. Heyl à ADF. Nous n'achetons pas de nouveaux avions ; nous utilisons seulement ce que nous avons. Parce que l'une des initiatives stratégiques consiste à mieux coordonner vos propres agences. Cela ne vous coûte pas davantage : vous payez les frais de toute façon. Pourquoi donc ne pas faire en sorte qu'ils travaillent tous ensemble pour accomplir quelque chose ? »

Le général de brigade Papa Souleymane Sarr, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Sénégal et co-hôte de l'AACS, a déclaré à ADF qu'il était « très favorable » à cette idée.

« Le Sénégal est l'un des pays contributeurs car nous avons affecté nos ressources à la surveillance maritime, dit-il. Je suis favorable à ce qu'ils font ici, et bien sûr nous ajouterons notre voix à celle des autres pour réaliser cela, et je pense que nous serons capables de le faire, en particulier lorsque [M. Heyl] déclare qu'il y a un financement potentiel que les pays africains peuvent obtenir des donateurs, ou quelque chose dans ce sens. Je pense que nous pouvons explorer cette idée pour trouver des solutions. »

M. Heyl a déclaré aux chefs des Armées de l'air qu'ils devraient coordonner avec la CEDEAO et la Communauté économique des États d'Afrique centrale pour que le personnel des Armées de l'air travaille dans les centres de surveillance des différentes zones.

« Cette sécurité maritime, combinée à la composante aérienne, se traduira par un développement économique, dit-il. C'est l'argument ultime. »

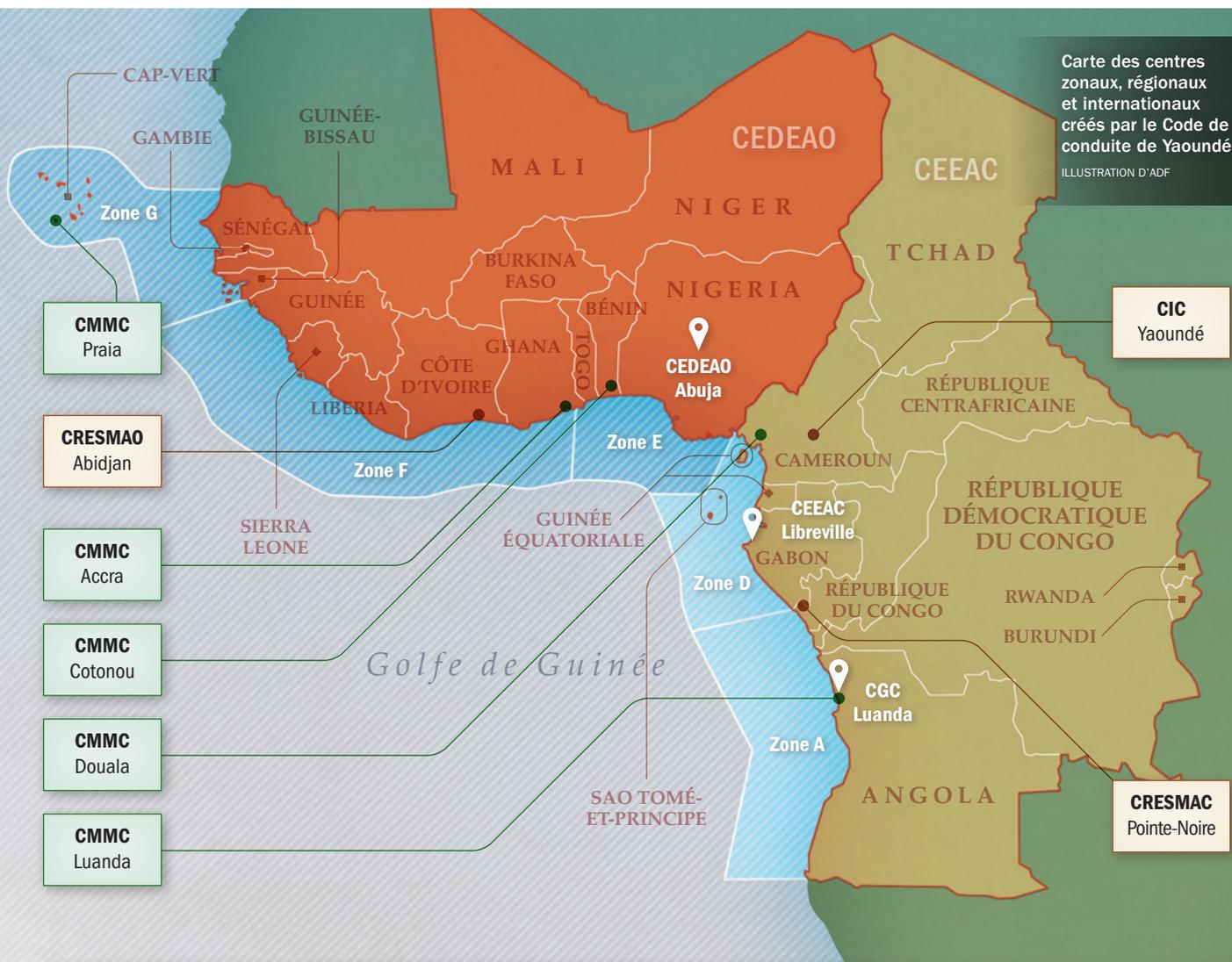
« Notre but est, en partie, de renforcer les liens entre les Armées de l'air, et en même temps de traiter des sujets qui sont importants pour notre coopération. »

~ Général de brigade Papa Souleymane Sarr, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Sénégal

Le symposium a été organisé sous les auspices de l'Association des Forces aériennes africaines (AAAF), collaboration des Armées de l'air créée en 2015 lorsque la Côte d'Ivoire, la Mauritanie et le Sénégal se sont joints aux États-Unis pour signer la charte de l'AAAF. Au symposium de 2023, la Somalie est devenue le 29ème pays africain à rejoindre l'association lorsque le général de

brigade Mohamoud Sheikh Ali Mohamed, commandant de l'Armée de l'air de Somalie, a signé la charte du groupe pendant la cérémonie d'ouverture.

Les menaces transnationales continuent à tourmenter une grande partie du continent, depuis la contrebande des armes provenant de la Libye jusqu'aux organisations extrémistes violentes qui terrorisent le Sahel et le Nord du



Stratégie et gouvernance

- **CEEAC** : Communauté économique des États d'Afrique centrale
- **CGG** : Commission du golfe de Guinée
- **CEDEAO** : Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest

Mise en œuvre de la gouvernance

- **CRESMAC** : Centre régional de la sécurité maritime pour l'Afrique centrale
- **CIC** : Centre interrégional de coordination
- **CRESMAO** : Centre régional de la sécurité maritime pour l'Afrique de l'Ouest

Conduite opérationnelle

- **CMMC** : Centre maritime multinational de coordination



« Le symposium améliore nos relations. Nous partageons les valeurs de notre Armée de l'air parmi les présentations et parmi les réunions bilatérales. »

~ Général de brigade Hermalas Ndabashinze, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Burundi

Mozambique. Certains pays côtiers d'Afrique de l'Ouest découvrent qu'ils emploient leurs ressources aériennes pour aider à combattre tous les types de crime en mer. Le fait que l'AACS de 2022 se soit concentré sur le transport aérien stratégique montre clairement l'ampleur et la persistance des défis affrontés par les chefs des Armées de l'air.

Le général Sarr a mentionné la menace de l'extrémisme violent qui secoue le Nord du Mali depuis plus de dix ans et qui s'est propagée dans les pays sahéliens voisins tels que le Burkina Faso et le Niger. Au cours des dernières années, cette menace s'est rapprochée des pays côtiers tels que le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Sénégal.

« La menace transcende maintenant nos frontières », a déclaré le général Sarr aux journalistes locaux. « Nous avons un ennemi commun qui essaye d'éliminer tous les efforts de nos pays. Nous devons donc tous travailler la main dans la main pour réussir à repousser cet ennemi. »

Bien que le général Sarr ait dit que le Sénégal avait la capacité d'assurer sa propre sécurité, il a déclaré que la coopération entre les pays est essentielle pour affronter la menace, en ajoutant que le Sénégal offrira « une main tendue à tous nos amis ».

La famine et les catastrophes liées au climat, tout comme les criminels transnationaux et les organisations extrémistes violentes, ne s'arrêtent pas à la frontière. Elles nécessiteront toujours des réponses coordonnées et coopératives. C'est une telle coopération à laquelle les participants de l'AACS pensaient et qui a conduit à l'un des deux votes principaux des chefs des Armées de l'air pendant le symposium.

Des ressortissants tunisiens descendent d'un avion de transport militaire à Tunis après leur évacuation du Soudan en avril 2023. La capacité de transport aérien est un défi pour de nombreux pays africains.

AFP/GETTY IMAGES



La mise en commun des ressources

Les responsables africains ont envisagé un entrepôt partagé de ressources aériennes qui pourrait fournir des réponses coordonnées en temps opportun aux catastrophes humanitaires de tout type. Les officiers de liaison ont passé l'année précédant le symposium à discuter

de l'escadre de mobilité aérienne africaine et les chefs d'état-major des Armées de l'air ont voté cette année pour approuver le concept. Ensuite, l'AAAF approuvera l'idée et les chefs d'état-major encourageront leur ministre de la défense nationale à en informer l'Union africaine pour son approbation.

Oláyanjú Andrew Pópóqlá, directeur du secrétariat permanent de l'AAAF, a déclaré que l'escadre de mobilité serait similaire à l'escadre de transport lourd avec capacité de transport aérien stratégique de Pápa (Hongrie) et à l'escadre AWACS de l'OTAN à Geilenkirchen (Allemagne).

L'escadre de transport lourd de la Hongrie réunit douze pays membres. C'est la première de ce type visant à « la maximisation de la capacité de transport aérien stratégique militaire grâce au partage des ressources et à la mise en commun des capacités », selon son site web. Elle a été créée en 2008 et a reçu sa première ressource aérienne, un avion de transport Globemaster C-17, en juillet 2009. Deux de plus ont été livrés trois mois plus tard. Les pays membres sont les États-Unis et onze pays européens.

L'escadre a conduit des missions en Afghanistan, à Haïti, en Irak, en Libye et en République centrafricaine, entre autres. En 2013, elle a soutenu la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest au Mali. Une équipe multinationale est chargée de la flotte des trois

C-17. En date du début avril 2021, l'escadre avait conduit 3.200 missions, transporté 98.000 tonnes de cargaison et enregistré 36.000 heures de vol.

Le général Sarr a déclaré à ADF que l'intention est d'avoir une escadre aérienne qui détiendra ses propres ressources et qui sera gérée par les Africains. Elle sera établie dans un ou deux pays, puis diverses nations apporteront leurs contributions en personnel et pièces détachées. Elle serait responsable de la maintenance et serait disponible pour l'assistance humanitaire et la réponse aux catastrophes, et pour d'autres types de transport aérien stratégique.

« Elle va être comme une escadre que nous avons dans nos Armées de l'air, mais elle sera une escadre multinationale, c'est-à-dire qu'elle sera gérée par différentes Armées de l'air, a déclaré le général. Nous serons donc d'accord sur l'attribution des responsabilités. Et cette escadre sera là pour toutes les nations africaines : si vous subissez une catastrophe, nous devons [par exemple] fournir le transport à un contingent spécifique de mission, aussi nous allons conduire une telle mission de cette façon. »

Dans un autre vote, les chefs d'état-major des Armées de l'air ont convenu de partager les coûts associés aux événements AACS futurs, de façon à ce qu'aucun pays n'assume la pleine responsabilité de financement du symposium.

La valeur des réunions

Pendant la conférence, les chefs des Armées de l'air ou les personnes qu'ils ont désignées se sont réunies pour des présentations sur l'action humanitaire et l'assistance en cas de catastrophe ; les renseignements, la surveillance et la reconnaissance ; les femmes, la paix et la sécurité ; et d'autres sujets. Le symposium a fourni le temps nécessaire pour conduire des réunions bilatérales entre les chefs des Armées de l'air, afin qu'ils puissent aborder des questions plus spécifiques, l'une après l'autre.

Le symposium a aussi inclus un forum pour les sous-officiers de haut rang et des présentations culturelles pour encourager l'esprit de camaraderie chez les participants.

Les chefs des Armées de l'air ont déclaré que cette réunion était utile pour partager les préoccupations et les défis à relever.

Le général de brigade Hermalas Ndabashinze, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Burundi, a déclaré : « Le symposium améliore nos relations. Nous partageons les valeurs de notre Armée de l'air parmi les présentations et parmi les réunions bilatérales. » Il a dit que si les chefs des Armées de l'air constatent que quelque chose fonctionne bien ailleurs, ils peuvent

essayer d'appliquer cette meilleure pratique pour leur propre force aérienne.

Le général Chirwa, commandant de l'Armée de l'air du Malawi, en convient : « Cette conférence a tellement d'avantages. En tant que pays, le Malawi apprécie la sûreté, la sécurité et la paix. La vision des chefs des Armées de l'air africaines est donc de se réunir et de bâtir une relation africaine forte concernant la sûreté, la paix et la sécurité. Ceci est donc un forum spécial pour contribuer, en tant que Malawien, en tant qu'Armée de l'air, pour contribuer à ce partenariat important avec tant d'autres pays. »



Un avion Canadair de l'Armée de l'air royale canadienne éteint un feu de forêt dans la région de Chefchaouen en 2021. Les chefs des armées de l'air ont parlé de l'escadre de mobilité aérienne africaine qui fournirait des ressources mises en commun pour affronter diverses crises.

AFP/GETTY IMAGES

Le général Sarr a déclaré que le symposium aidait à bâtir des relations qui peuvent payer des dividendes plus tard. « Lorsque vous vous réunissez, lorsque vous commencez à vous connaître les uns les autres, cela facilite beaucoup les choses si quelque chose se produit, dit-il à ADF. Par exemple s'il y a une catastrophe dans un pays, le chef de l'Armée de l'air pourra s'appuyer sur ses homologues. Il va simplement se mettre au téléphone et les appeler, et ils l'aideront. C'est le premier résultat important que nous obtenons de ces symposiums, de ces réunions. »

Les pays africains suivants ont participé au symposium : Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burundi, Cameroun, Côte d'Ivoire, Égypte, Guinée équatoriale, Eswatini, Gabon, Ghana, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libye, Madagascar, Malawi, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigeria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République du Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Somalie, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie et Zambie.

Le prochain AACS est prévu pour le début 2024 et aura lieu en Tunisie. Son thème se concentrera sur le développement des capacités de prochaine génération pour l'Afrique. □

« NOUS CONNAISSONS L'IMPORTANCE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE »



Un avion de transport C-130 Hercules des Forces de défense du Botswana attend à l'aéroport international Sir Seretse Khama de Gaborone. REUTERS



Le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana du Botswana parle des obstacles aux transports aériens stratégiques, à la maintenance et à la technologie



Le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana est devenu chef du commandement de la composante aérienne de l'Armée du Botswana en 2021 après une carrière dans l'Armée de l'air qui avait commencé en 1986. Le général Rakgantswana a été commandant de l'escadrille de mobilité aérienne à voilure fixe et pilote de l'avion présidentiel. Il a aussi été directeur des opérations de l'Armée de l'air et commandant de la base aérienne de Thebephatshwa, base aérienne principale des Forces de défense du Botswana à environ 100 km de la capitale de Gaborone. Le général Rakgantswana s'est entretenu avec ADF le 28 février 2023, premier jour du Symposium des chefs d'état-major des Armées de l'air africaines, à Dakar (Sénégal). Ses remarques ont été modifiées pour des raisons de longueur et de clarté.

Un pilote botswanais se prépare à atterrir son C-130. Le personnel des Forces de défense du Botswana a conduit des sauts en chute libre avec le personnel américain dans le cadre d'une formation conjointe en mars 2022.

SERGEANT D'ÉTAT-MAJOR JOSHUA DE GUZMAN/
ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

ADF : Qu'est-ce qui vous a poussé à rejoindre les forces armées ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : Ma passion pour elles, mais à cette époque lointaine le Botswana faisait face à des incursions d'Afrique du Sud. Ils survolaient en général le Botswana pour poursuivre ceux qu'ils appelaient à l'époque des terroristes. Ils effectuaient ces attaques, ces attaques contre les bases militaires, contre les villages des alentours situés quelque part près des frontières. Je viens d'un

petit village appelé Ramotswa, qui est juste de l'autre côté de la frontière de l'Afrique du Sud. Et ces gens venaient, ils lançaient des bombes, des grenades, et je voyais des personnes mourir, des personnes innocentes. C'est vraiment cela qui m'a poussé à défendre mon pays contre ces agressions.

ADF : Plus récemment, le Botswana est noté pour sa paix intérieure et sa paix avec les voisins. Quelles sont donc les utilisations et les objectifs principaux de l'armée de l'air dans ce contexte ?





GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : Pour commencer, nous faisons face à la criminalité intérieure, à la criminalité transnationale, aux problèmes de braconnage. C'est là que l'armée de l'air est tout à fait critique parce que, en plus du transport des troupes dans ces zones, nous avons aussi une capacité ISR [renseignements, surveillance et reconnaissance]. Nous nous assurons que ces gens n'entrent pas dans le pays sans être détectés. Et cela fournit en fait à notre personnel au sol l'assurance qu'ils sont bien soutenus dans leurs opérations. Ainsi, le simple soutien apporté à ces opérations anti-braconnage les aide bien. C'est l'un de nos rôles principaux. L'autre consiste en ce moment à aider le pays à combattre les terroristes dans leur pays, à savoir le Mozambique. L'armée de l'air est cruciale pour soutenir cette opération. Elle s'appelle la mission de la CDAA au Mozambique, ou SAMIM. Nous conduisons beaucoup de missions de vol au Mozambique, en soutenant les opérations, en assurant les rotations de personnel.

Les autres activités que nous perfectionnons concernent les opérations d'assistance humanitaire. Un pays comme le Mozambique par exemple est sujet à des inondations chaque année, sans exception. La plupart des fleuves d'Afrique australe se déversent au Mozambique avant d'atteindre l'océan. Cela présente un défi

et notre gouvernement se réunit et décide de contribuer à l'assistance humanitaire au Mozambique. C'est là que les efforts se concentrent et nos ressources permettront de recueillir les denrées alimentaires et de les amener au Mozambique pour leur distribution dans d'autres zones difficiles d'accès.

Nous avons accordé notre assistance humanitaire à d'autres pays voisins. Je pense que le plus loin où nous sommes allés jusqu'à présent est le Congo-Brazzaville, à la suite de l'explosion d'un dépôt de munitions [en 2012]. Nous sommes allés au Malawi, nous sommes allés au Zimbabwe, nous sommes allés au Mozambique pendant le cyclone Idai. Ce dernier a paralysé toute la région de l'Afrique australe.

ADF : Quelles sont les principales ressources aériennes de l'armée de l'air du Botswana ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : Pour le transport aérien, nous avons les aéronefs de transport à voilure fixe, le Hercules C-130, le CASA 235 et le CASA 212. Nous avons aussi des hélicoptères, de petits appareils tels que les « Squirrels », l'AS350, puis nous avons les Bell 412. Et un autre est affecté aux vols présidentiels et aux appareils d'entraînement. Nous conduisons notre propre formation, la seule fois où nous devons sous-traiter la formation concerne

Des soldats des Forces de défense du Botswana montent à bord d'un avion de transport C-130 Hercules en juillet 2021 pour participer à la mission de la Communauté de développement d'Afrique australe au Mozambique.

MQONDISI DUBE/VOICE OF AMERICA

l'achat d'une nouvelle plateforme, et c'est seulement à cause du type de conversion. Par la suite, nous nous soutenons nous-mêmes parce que nous formons les formateurs sur cette plateforme.

Bien sûr, nous nous efforçons d'améliorer notre capacité d'avions de chasse. En ce moment, nous avons les F-5 dont la maintenance s'avère très coûteuse à cause des problèmes d'obsolescence, et nous recherchons donc la possibilité d'une plateforme de remplacement pour ceux-ci. Et c'est là que nous abordons les questions des principes politiques pour déterminer si nous pouvons obtenir un financement pour la plateforme que nous avons identifiée. Sur ce point, nous faisons toujours du lèche-vitrine. Nous n'en avons pas vraiment identifié une. Et cela sera déterminé par le financement. L'idée est de ne pas perdre de capacité, parce que nous connaissons l'importance de la sécurité aérienne.

ADF : Quelle est l'ampleur du problème du transport aérien stratégique sur le continent et comment le Botswana voit-il son rôle pour contribuer à cette capacité continentale ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : Ceci est un défi et nous autres, chefs des armées

de l'air, le savons. Peut-être sommes-nous incapables de résoudre cela ou de convaincre les responsables politiques du problème que nous affrontons. Vous découvrez que nous sommes engagés dans ces opérations, ou ils ont des attentes qui nous concernent, qui concernent les chefs des armées de l'air. Ils pourraient nous dire : « Faites cela », sans noter qu'ils ne nous ont pas vraiment fourni les ressources nécessaires pour entreprendre cette opération. Ce que nous constatons maintenant, c'est que nous ferons face à ce problème du transport du personnel, du transport des cargaisons par voie aérienne, et nous sommes coincés. Une preuve en est la mission de la CDAA au Mozambique qui s'avère difficile à soutenir. Et c'est surtout à cause de la mobilité du transport aérien, ou du manque de mobilité. Mais au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe, nous avons fait des promesses. L'un des pays qui a fait des promesses est l'Angola, et bien sûr la Zambie. La Zambie a offert des aéronefs de transport à charge intermédiaire. L'Angola a offert des aéronefs de transport à charge lourde. Nous soumettons aujourd'hui simplement notre demande par l'intermédiaire de la CDAA pour qu'elle puisse finalement être transmise à l'armée de l'air de la Zambie ou de l'Angola.

Le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana du Botswana (au centre) s'exprime lors du Symposium des chefs d'état-major des armées de l'air africaines le 1er mars 2023 à Dakar (Sénégal).

SERGEANT TECHNIQUE STEVEN M. ADKINS/
ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



Le défi suivant est le temps d'attente. Si j'avais cette capacité, je répondrais évidemment comme ça (en faisant claquer les doigts). Mais aujourd'hui je dois compter sur ce pays pour éliminer les conflits entre ses propres opérations et celle qui selon moi est quelque chose d'urgent. Je finis par échouer pour obtenir ce que je veux dans des délais raisonnables. Ce que nous discutons dans cette conférence au sommet, c'est l'importance de mettre cela en œuvre, et bien sûr dans les limites de l'architecture africaine de paix et de sécurité. Ce n'est pas comme si cela allait être une fonction autonome. Cela va s'intégrer dans la structure existante de l'Union africaine. Ce sera à l'Union africaine d'identifier ce qu'elle nécessite, et puis ce sera lancé. Ce que nous proposons, ce sont six plateformes et peut-être le type de C-130 et tout le reste inclus, notamment la logistique, la formation, la formation technique et évidemment les opérations pour des pilotes capables de piloter ces avions. C'est une énorme capacité que nous devrions vraiment faire en sorte d'obtenir.

ADF : L'un des défis affrontés par les armées de l'air africaines est la capacité de réparer et de maintenir les plateformes qu'elles possèdent. Quelle est l'ampleur du défi de la maintenance, des pièces de rechange et des réparations pour vous en tant que chef de l'armée de l'air ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : C'est un énorme défi en ce moment. Notre économie a des difficultés pour exploiter nos plateformes et nous finissons probablement par utiliser quelque chose qui est moins cher, qui est probablement vieux. Nous l'exploitons pendant cinq ou six ans, puis il doit subir une révision complète. Nous n'avons pas cette capacité. Les composants doivent être réparés et nous devons obtenir ces composants auprès des fabricants d'équipements d'origine (OEM). Et parce que l'équipement est vieux, ils diront : « Je ne peux pas fabriquer ce composant, en particulier si vous voulez une seule unité. Parce que cela signifierait la remise en service d'une usine qui a été fermée. Donc le minimum que je peux vous offrir est environ 100 unités. » Mais ensuite je pense : « Non, je n'ai pas besoin de 100. J'ai seulement besoin d'un seul de ces composants. » Le défi consiste alors à chercher ce composant auprès de différents vendeurs. Parfois, cela s'avère très difficile. En fin de compte, nous n'obtenons pas ce composant, nous finissons par devoir chercher parmi les autres plateformes que nous avons et par nous dire : « Bon, si j'avais trois avions, peut-être devrais-je utiliser celui-ci comme source d'approvisionnement pour les pièces de rechange afin de soutenir les deux autres. » Nous serons donc coincés avec ces trois avions qui ne volent pas ou avec l'un de ces trois qui vole et les deux autres utilisés pour soutenir le premier afin de pouvoir maintenir nos opérations.

Mais l'autre problème récent, c'est... en particulier le problème des coûts. Avec la guerre entre la Russie

et l'Ukraine, nous avons constaté que la question du transport s'est aggravée par un facteur de dix. Auparavant, j'expédiais certains composants aux OEM, par exemple aux États-Unis, à un coût inférieur à 100.000 dollars américains. Mais aujourd'hui, la dernière fois que j'ai vérifié, c'était à environ 800.000 dollars. Vous pouvez voir que c'est très cher, et ce n'est que pour l'aller simple. C'est tout simplement onéreux, à tel point que nous restons assis avec ces composants ici, nous restons assis avec ces avions ici qui n'accomplissent rien pour nous.

ADF : Avec les défis dont vous avez parlé, quelle est l'importance d'un symposium comme l'AACS pour relever ces défis pour vous, vos voisins et l'ensemble du continent ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : L'AAAF (Association des Forces aériennes africaines) veut développer ou montrer l'importance de la coopération, et le fait qu'en tant que pays individuel, vous ne pouvez pas avoir tout ce dont vous avez besoin. Et par conséquent, considérez les pays voisins et déterminez leurs capacités, et par exemple si vous êtes l'Angola vous avez cette capacité que je n'ai pas, donc aidez-moi en ce qui concerne la mobilité aérienne. En tant que pays donné, vous pouvez probablement me fournir des places pour former des techniciens, donc aidez-moi sur ce point. Et bien entendu cela va être beaucoup moins cher que si je devais envoyer ces techniciens en Europe ou aux États-Unis. Nous cherchons aujourd'hui entre nous et identifions les capacités que nous avons pour que tous les membres puissent maintenant en bénéficier.

ADF : Beaucoup de forces armées, y compris celles d'Afrique, intègrent des drones et des véhicules aériens sans humain à bord dans leurs ressources. Étant donné que vous œuvrez intensément contre le braconnage, votre armée de l'air a-t-elle considéré l'incorporation des drones ?

GÉNÉRAL RAKGANTSWANA : Nous avons des plateformes ISR sur lesquelles nous employons des avions à voilure fixe et à pilote, comparé à un drone..., mais c'est une capacité qui est bonne à avoir, bien entendu, et nous constatons son importance aujourd'hui dans nos opérations sur le terrain au Mozambique, parce que vous pouvez imaginer d'envoyer ces hommes là-bas mais il n'y a pas d'yeux dans le ciel. Dans ce cas, tout se termine pas des embuscades. C'est l'importance des drones, c'est l'importance de la capacité de renseignement, surveillance et reconnaissance. Nous recherchons un type de drone pour l'ISR parce que l'avantage de ce type est le fait qu'il peut rôder pendant longtemps, 24 heures, 18 heures, comparé à un avion qui doit retourner pour se ravitailler en carburant après cinq heures environ. □

LES INSURGÉS SE DISPERSENT ALORS QUE LE NIGERIA EST MAÎTRE DES CIEUX



Un pilote de l'Armée de l'air nigériane lance deux roquettes Hydra 70 depuis un aéronef léger d'attaque A-29 Super Tucano pendant un entraînement.

CAPORAL-CHEF REBECKAH MEDEIROS/
ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



UNE GAMME DE RESSOURCES VERSATILES AIDE LE PAYS À S'ATTAQUER AUX GROUPES EXTRÊMISTES ENRACINÉS

PERSONNEL D'ADF

La célèbre forêt de Sambisa au Nord-Est du Nigeria est réputée pour ses arbres à bas profil et ses denses broussailles, qui font obstacle à tous ceux qui sont assez inconscients pour la traverser sans machette. Elle s'étend sur 512 km carrés dans l'État de Borno et a servi de refuge pour Boko Haram et les militants qui lui sont associés.

Depuis des années, Boko Haram et la Province d'Afrique de l'Ouest de l'État islamique (PAOEI) utilisent la forêt impitoyable comme base d'opérations. Les membres de Boko Haram enlèvent les jeunes filles et les cachent dans la forêt. Les militants sortent de la brousse, attaquent les forces de sécurité et disparaissent sous le couvert forestier.

Toutefois, au cours des dernières années, les forces nigérianes ont commencé à bombarder la forêt depuis les cieux, forçant les militants et leurs associés à sortir en courant pour se rendre. Plus récemment, des ressources aériennes nouvellement acquises, en particulier une douzaine d'avions légers d'attaque A-29 Super Tucano, ont aidé à fournir à l'armée de terre et l'armée de l'air une nouvelle agilité dans la région à un coût raisonnable.



Les Tucano font partie de la liste croissante des ressources aériennes que le Nigeria obtient pour toutes les divisions de ses services militaires et sécuritaires. Depuis quelques années, le pays a ajouté des plateformes qui aident à surveiller et sécuriser la terre et la mer, notamment des drones attachés et non attachés, des hélicoptères et plusieurs types d'avions. Sur un continent où la guerre entre forces armées est rare et le transport aérien stratégique présente un défi constant, disposer d'une gamme de ressources aériennes versatiles et peu chères peut aider à soutenir l'efficacité et la valeur des missions.

Les avions de chasse haute technologie peuvent coûter des millions de dollars à l'achat et des dizaines de milliers de dollars par heure pour les exploiter, ce qui ressemble à « l'utilisation d'une Rolex pour enfoncer un clou », comme l'a déclaré un expert à Air Force Times. Au contraire, le Super Tucano peut effectuer des survols à un coût approximatif de 1.000 dollars l'heure.

Les Tucano fournissent aussi une gamme d'options d'armement, notamment les mitrailleuses montées sur les ailes et le fuselage, les missiles air-air et les bombes à guidage laser.

Les douze Tucano font partie d'un accord de près de 500 millions de dollars conclu avec les États-Unis en 2021. L'achat a permis au Nigeria d'obtenir ces avions turbo-propulseurs dans le cadre d'un forfait qui inclut les pièces détachées nécessaires pour soutenir une exploitation de plusieurs années, un soutien logistique sous-traité, des munitions et un projet de construction de plusieurs années pour mettre à niveau l'infrastructure de la base aérienne de Kainji dans l'État du Niger.

Les A-29 étaient une composante cruciale de l'opération Hadin Kai, effort de contre-terrorisme en cours qui a commencé en avril 2021 pour succéder à l'opération Lafiya Dole, laquelle avait duré six ans.

Leadership News a signalé en février 2023 que deux frappes conduites par les Super Tucano avaient tué des dizaines de militants de Boko Haram alors qu'ils étaient regroupés à Gaizuwa en bordure de la forêt de Sambisa. Les A-29 ont fait feu avec des roquettes et des bombes, en tuant quelques-uns et faisant fuir le reste.

Alors que le Nigeria conduisait des opérations aériennes entre le 23 février et le 9 mars 2023, plus de 1.300 personnes se sont rendues, notamment 699 enfants,

Un A-29 Super Tucano nigérian roule sur la piste dans la base aérienne de Moody, en Géorgie, en septembre 2021.

CAPORAL-CHEF REBEKAH MEDEIROS/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



411 femmes et 222 hommes. Les autorités nigériennes déclarent que les totaux incluent les terroristes et les membres de leur famille.

Voice of Nigeria a mentionné des renseignements montrant que certains insurgés avaient prévu d'attaquer des sites à Gamboru, Kauwa et Monguno dans l'État de Borno pour perturber les élections nationales. Au lieu de ça, une « série d'opérations d'interdiction aérienne a été exécutée sur ces sites identifiés », déclare le major-général Musa Danmadami, directeur des opérations médiatiques de la défense. « Les réactions ont révélé que les frappes aériennes avaient affecté les terroristes, et que plusieurs terroristes avaient été neutralisés et leur logistique détruite. »

UNE RESSOURCE AÉRIENNE AGILE

L'A-29 Super Tucano offre à l'armée nigérienne une capacité personnalisée pour le soutien aérien léger, les combats et la reconnaissance. La Sierra Nevada Corp. construit les avions aux États-Unis avec son partenaire, Embraer Defense & Security, une société brésilienne.

La conception durable de l'aéronef le rend idéal pour le terrain inégal muni de pistes non goudronnées et pour les

bases opérationnelles avancées. Il peut être configuré pour un pilote dans la version à une place ou un pilote et un navigateur ou un stagiaire dans la version à deux places.

Il a une vitesse maximale de 593 km/h et une vitesse de croisière de 520 km/h. Il peut opérer à un plafond de 10.668 m et a un poids maximum au décollage de 5.400 kg. Sa charge utile extérieure est à peine supérieure à 1.551 kg.

DES SUCCÈS IMMÉDIATS DE PERFORMANCE

Les A-29 ont aidé les forces nigériennes à faire pression sur, et à décimer, les forces des insurgés immédiatement après leur arrivée en 2021. Alors qu'un camion roulait lentement dans la région de la forêt de Sambisa avec quatre extrémistes de Boko Haram à l'intérieur, les nouveaux avions l'observaient et attendaient le bon moment.

Deux des A-29 Super Tucano ont détruit le camion dans le village de Gargash dans une opération de deux jours qui a pris pour cible trois camps de Boko Haram et tué 49 terroristes. Les frappes aériennes des 30 et 31 août ont fait partie de l'opération Hadin Kai, selon l'armée nigérienne.

Des frappes aériennes ont aussi ciblé des repaires à Minna et Gazuwa, selon le journal nigérian Vanguard. Zagazola Makama, expert de contre-insurrection dans la région du lac Tchad, a confirmé les attaques pour le journal, en notant que les frappes ont tué 29 combattants de Boko Haram à Gazuwa et 16 à Minna, en plus de ceux qui se trouvaient dans le camion.

Le 5 décembre 2021, également dans le cadre de l'opération Hadin Kai, des pilotes ont employé les Super Tucano pour tuer le commandant Abou Sufyan de la PAOEI et des dizaines de ses combattants dans une série d'attaques à Kusuma et Sigir près du lac Tchad dans l'État de Borno, selon le site web Sahara Reporters.

Les avions ont frappé une base d'arsenal, suite à des missions de renseignement et de reconnaissance qui avaient détecté que les combattants de la PAOEI se préparaient à attaquer les troupes nigériennes dans la région. Les frappes ont atteint une installation de production d'armes, l'arsenal, un dépôt de carburant et un bâtiment plein de véhicules et de motos, selon le rapport.

Une semaine auparavant, les avions nigériens avaient détruit des technicals dans la région de Gajiram, État de Borno, selon un reportage du Daily Post. Les combattants de la PAOEI essayaient de s'emparer de la commune et d'une base opérationnelle avancée lorsque les pilotes de l'Armée de l'air nigérienne ont agi. Le général de brigade Onyema Nwachukwu, porte-parole de l'armée, a déclaré que les forces de sécurité ont récupéré 10 fusils AK-47, un canon antiaérien, un tube de mortier de 60 mm et des munitions.

L'Armée de l'air du Nigeria a utilisé les nouveaux avions pour faire davantage pression en 2022. En janvier, on signale qu'une autre frappe de l'opération Hadin Kai a tué Mallam Ari, commandant de haut rang de la PAOEI, qui était chargé de la région de Kirta Wulgo dans l'État de Borno et supervisait les mercenaires étrangers qui fabriquaient des engins explosifs improvisés pour les terroristes. Les frappes des Super Tucano ont tué M. Ari et





Le ministre nigérien de la Défense Bashir Salihi Magashi coupe le ruban pour introniser officiellement l'aéronef A-29 Super Tucano dans l'Armée de l'air du Nigeria le 31 août 2021.

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

plusieurs autres combattants de la PAOEL, et atteint une structure dans la zone, selon Sahara Reporters.

Le 13 février 2022, des frappes aériennes ont tué Malam Buba Danfulani, autre commandant de haut rang de la PAOEL, près du lac Tchad dans l'État de Borno, ainsi que d'autres, selon le magazine nigérien Northeast Star. M. Danfulani était chargé de la coordination du déploiement des espions, de la perception des impôts et de l'émission des laissez-passer.

En automne 2022, les soldats avec un soutien aérien ont attaqué des villages à l'extérieur de la ville de Bama en bordure de la forêt de Sambisa. Les militants qui s'enfuyaient se sont jetés dans la rivière Yezaram dans l'espoir d'échapper aux bombardements, et des dizaines se sont noyés.

« La plupart des membres de Boko Haram se sont noyés dans la rivière et les corps gonflés ont été

retrouvés flottant sur la surface », a déclaré Bukar Grema, combattant de milice travaillant avec les forces armées, à l'Agence France-Presse en septembre 2022. « Plus de cent d'entre eux ont été récupérés dans la rivière et enterrés par nos hommes. »

Les civils de l'État de Borno semblent avoir apprécié l'augmentation de capacité que les Super Tucano ont offerte aux forces de sécurité nigérianes. « Nous gagnons la guerre avec les Tucano », déclare Adamu Ali Adamu, résident de Borno, au Defense Post. « Nous chasserons les terroristes dans la forêt de Sambisa. »

Le résident de Borno Isyaku Umar a aussi apprécié la différence offerte par les avions. « La guerre se produit parce que des gens malintentionnés veulent jouer leurs jeux, déclare M. Umar au Defense Post. Bravo aux Tucano pour faire face à ces gens si malintentionnés ici. »

Alors que les avions continuaient à renverser la situation depuis les airs, les responsables américains ont travaillé avec leurs partenaires nigériens pour se conformer aux engagements de vente afin de fournir des installations de soutien aux Super Tucano. En février 2022, les responsables nigériens et américains ont démarré la construction de la dernière phase d'un projet de 38 millions de dollars pour bâtir des structures de soutien à la base aérienne de Kainji.

Ce coût est inclus dans le contrat au sens large de 500 millions. La construction devait comporter des pare-soleil pour abriter les Super Tucano, des aires d'assemblage et de stockage des munitions, et une annexe pour le simulateur de vol de l'A-29.

Le Nigeria n'est pas le seul pays africain qui utilise les A-29. Le Burkina Faso a réceptionné trois Super Tucano en 2011 et les a utilisés pour les patrouilles des



Un pilote de l'Armée de l'air nigérienne utilise un simulateur de vol à la base aérienne de Kainji au Nigeria le 15 février 2022.

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS AU NIGERIA



L'hélicoptère T129 ATAK WILTSHIRESPOTTER



L'avion d'entraînement multi-rôles M-346
ADRIAN PINGSTONE/WIKIPÉDIA



Le Beechcraft King Air 360 AFRICAIR, INC.



Le Diamond DA62 avec capteurs de surveillance ANNA ZVEREVA/WIKIPÉDIA



L'AgustaWestland AW109 Trekker LEONARDO

frontières. La petite armée de l'air de la Mauritanie a reçu au moins un Tucano en 2012 pour remplacer un aéronef précédent. L'Angola a réceptionné six Tucano pour la surveillance des frontières. Le Mali a acquis quatre Tucano configurés pour « les attaques légères et le soutien aérien rapproché », selon defenceWeb.

D'AUTRES RESSOURCES AÉRIENNES

Le Nigeria utilisait toute une gamme de ressources aériennes avant d'acquérir les A-29. En février 2016, il a utilisé des drones pour bombardier Boko Haram pour la première fois, selon plusieurs rapports. Les autorités de police emploient des drones Orion attachés depuis le début 2022 pour surveiller les frontières et les lieux des crimes, selon un reportage de defenceWeb.

En mars dernier, l'Armée de l'air nigérienne a confirmé qu'elle avait été autorisée à acquérir plus de 50 nouveaux aéronefs, selon defenceWeb. Parmi eux, on compte :

- **Six hélicoptères T129 ATAK** : Cet hélicoptère d'attaque et de reconnaissance bimoteur turc dispose de deux places et peut tirer avec un canon de 20 mm et une douzaine de missiles antichar guidés.
- **24 avions d'entraînement multi-rôles M-346** : Cet avion bimoteur à deux places tandem offre la formation avancée des pilotes grâce à toute une gamme de technologies. Il permet aussi aux pilotes d'interfacer dans des environnements réels, virtuels et informatisés.
- **Deux avions de transport Beechcraft King Air 360** : Cet avion peut transporter onze personnes et son intérieur est reconfigurable pour accommoder une cargaison ou servir d'ambulance aérienne.
- **Quatre aéronefs de surveillance Diamond DA62** : L'avion peut être utilisé pour les opérations de police, les missions de recherche et sauvetage et la gestion des catastrophes.
- **12 hélicoptères multi-rôles AgustaWestland AW109 Trekker** : Les portes de cet aéronef permettent la descente rapide en rappel et il peut être utilisé pour la surveillance et la reconnaissance, les escortes armées, la recherche et le sauvetage, et l'évacuation médicale.

Malgré les succès de la campagne aérienne du Nigeria contre les insurgés, le maréchal de l'air Isiaka Oladayo Amao, chef d'état-major de l'Armée de l'air, a déclaré aux médias en mars 2022 que toutes les branches des forces armées sont essentielles pour la sécurité à long terme du Nigeria.

« Dans toute guerre, une tactique majeure consiste à exploiter les faiblesses de votre adversaire, a-t-il dit. Notre monopole sur le contrôle de l'espace aérien nous donne un atout de combat et un avantage dans les airs. Les insurgés et les terroristes n'ont pas les moyens d'acheter, de piloter ou de maintenir les aéronefs. »

« Toutefois, il pourrait être inexact pour nous de conclure que les ressources aériennes sont maintenant plus importantes que les ressources terrestres ou maritimes. Le combat est dynamique et tous les services développent leur capacité, non seulement pour les événements en cours mais aussi pour protéger le territoire du Nigeria à court et à long terme. » □

Des conductrices de char d'assaut AIDENT À SÉCURISER LA SOMALIE

PERSONNEL D'ADF





Les pays africains ont passé des années à s'efforcer d'équiper le jeune gouvernement de Somalie pour assurer sa stabilité. Alors que la mission de maintien de la paix de l'Union africaine a cédé la place à la mission de transition de l'UA en Somalie, cette tâche a continué. Les femmes sont un élément essentiel de cet effort. Le caporal suppléant Dorine Chekwemboi, conductrice ougandaise de char d'assaut affectée à la mission à Mogadiscio, continue avec ses collègues de contribuer à la paix et la sécurité alors que la Somalie commence à prendre un meilleur contrôle de son avenir.



LÉGER
VERSATILE
ÉCONOMIQUE

La guerre asymétrique dans les points sensibles de l'Afrique privilégie les petits aéronefs COIN au lieu des avions de chasse

PERSONNEL D'ADF

Les jets de combat modernes sont des merveilles de puissance et de complexité. Armés de missiles air-air, ils peuvent atteindre des vitesses de 1.600 km/h. Ils sont aussi incroyablement onéreux. La génération actuelle de chasseurs a un prix de base d'environ 100 millions de dollars l'unité. On estime que chaque jet coûte 1 milliard de dollars sous forme de dépenses opérationnelles et de maintenance pendant sa durée de service optimale.

La question de leur utilité se pose aussi. Pour tout ce qui ne concerne pas les combats aériens et les frappes de missile, un avion de chasse est exagéré. Depuis la fin de la guerre froide, les Armées de l'air conduisent rarement des missions dans les espaces aériens fortement disputés et les affrontements avec des rivaux militaires avancés dotés de systèmes de défense et d'équipements avioniques sophistiqués sont extrêmement rares.

Aujourd'hui, les guerres sont en grande mesure asymétriques, contre des insurgés ou des terroristes. Ceci est en particulier le cas dans plusieurs régions d'Afrique : les

À GAUCHE : Le Cessna Bird Dog a des antécédents comme aéronef de contre-insurrection pour les missions de liaison, reconnaissance et observation. Introduit en 1950, il a été employé dans de nombreuses régions du monde.

combats aériens ne se produisent pas. Pour ce type de guerre, des aéronefs plus petits et manœuvrables sont nécessaires. Ces aéronefs de contre-insurrection, ou COIN, sont souvent conçus pour former les pilotes. Ils coûtent seulement une fraction du prix des chasseurs et sont beaucoup plus faciles et moins chers à maintenir. Ils peuvent être adaptés à de nouveaux emplois dans les missions d'attaque légère et de reconnaissance, et comme « pick-ups volants de travail ».



Le Westland Lynx, introduit en 1978, a été utilisé dans le monde entier, notamment au Nigeria et en Afrique du Sud. Certains pourraient toujours être en service. Celui-ci appartient à la Marine sud-africaine.

Le site web d'aviation Key Aero note que les aéronefs d'attaque légers sont une « source bon marché et disponible de puissance aérienne » pour les pays sensibles aux coûts et affrontant une insurrection. Les frais opérationnels de ces aéronefs sont en général d'environ 2.000 dollars l'heure, soit entre 2 et 4 % du coût des chasseurs avancés. Le coût initial est aussi moindre, selon Key Aero : un chasseur de base pour la COIN peut coûter au départ environ 10 millions de dollars.

Le Nigeria, qui possède l'une des plus grandes Armées de l'air de l'Afrique subsaharienne, a été l'un des premiers à reconnaître l'utilité de ces avions plus petits.



La guerre du Viêt-Nam a suscité un besoin pour le développement d'un meilleur aéronef COIN. Le Cessna A-37 Dragonfly a été utilisé dans le monde entier. On signale que certains étaient encore en service aussi récemment qu'en 2016.

Un aéronef expérimental Beechcraft AT-6 Wolverine survole le Polygone d'essais de missile de White Sands au Nouveau-Mexique. Cet aéronef léger d'attaque COIN est basé sur l'entraîneur Beechcraft T-6 Texan II. ETHAN WAGNER/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



DE PETITS APPAREILS À TOUTE ÉPREUVE

ALEC SMITH, ANALYSTE DES RENSEIGNEMENTS ET DE LA DÉFENSE

Les experts de l'aviation déclarent que les aéronefs de contre-insurrection ont des utilisations variées :



Collecte des renseignements, notamment reconnaissance et surveillance.



Bombardements aériens et soutien aérien rapproché.



Transport pour soutenir les combattants et les civils, notamment l'évacuation des victimes sur une base limitée. Historiquement, les petits hélicoptères sont les aéronefs COIN les plus efficaces pour l'évacuation des blessés.



Opérations psychologiques, notamment diffusion par haut-parleur et diffusion radio. Ils sont aussi utilisés pour larguer des documents anti-propagande tels que des brochures et des pamphlets.



Logistique et tâches utilitaires, par exemple le largage des fournitures d'urgence.



Un O-2 Skymaster de l'Armée de l'air des États-Unis largue des brochures sur la République du Viêt-Nam en juillet 1970.

SERGEANT WILLIAM DIEBOLD/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

« Avec sa vaste expérience de combat, d'abord au Liberia dans le cadre de la force de maintien de la paix du groupe de surveillance de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest, puis pendant la longue guerre contre Boko Haram, l'Armée de l'air nigérienne a découvert rapidement que ses chasseurs rapides de première ligne étaient beaucoup moins utiles pour le soutien aérien rapproché, comparé à ses avions d'entraînement Aero L-39 et Dassault Alpha Jet », selon un reportage du site d'actualité Times Aerospace. « Ces derniers ont formé l'ossature de la campagne aérienne du Nigeria contre le groupe d'insurgés islamistes, et ont aussi été employés dans des opérations au Cameroun, en Égypte, au Maroc et au Togo. »

Alec Smith, analyste des renseignements et de la défense pour Grey Dynamics, note des rapports qui indiquent que les États-Unis ont considéré des réductions dans leur programme de drones en vue d'employer des aéronefs COIN avec équipage.

« À mesure que le nombre de guerres entre états-nations diminue, et que les insurrections localisées deviennent plus problématiques et difficiles à gérer, les aéronefs COIN joueront un rôle plus important pour atténuer et limiter la



L'Antonov An-2 a été introduit en 1947 et est resté en production pendant plus de 50 ans. Il a été utilisé dans des pays du monde entier, notamment en Égypte.

portée des opérations des insurgés à l'avenir », écrit-il.

Ces avions COIN ne sont pas toujours basés sur des entraîneurs. L'Armée de l'air des États-Unis a annoncé en 2022 qu'elle avait choisi l'AT-802U Sky Warden produit par L3Harris Technologies et le fabricant d'aéronefs agricoles Air Tractor pour sa mission Armed Overwatch, afin de conduire des opérations de contre-terrorisme et de guerre irrégulière dans les lieux tels que l'Afrique. Le magazine Forbes signale que le Sky Warden est basé sur un avion d'épandage à hélice simple.

Le Sky Warden a été choisi pour sa grande charge utile, sa capacité de tir de missiles, de drones et de petites munitions, et sa capacité de transport de capteurs multiples et d'un maximum de sept faisceaux hertziens avec ou sans ligne de vision, selon Forbes.

Les aéronefs COIN ne sont pas seulement des avions avec équipage et à voilure fixe ; les drones et les hélicoptères ont aussi été utilisés dans la guerre asymétrique. Toutefois, les hélicoptères ont des vulnérabilités évidentes face aux tirs anti-aériens et les drones ont tendance à être limités par les problèmes de ligne de visée.

M. Smith note que les hélicoptères ont été fortement employés comme aéronefs COIN mais qu'ils ont des limitations.

« Malgré les apparences, les rotors sont en fait incroyablement friables », déclare-t-il à ADF dans un e-mail. « Les tirs d'arme de petit calibre peuvent s'avérer fatals pour les hélicoptères, et puisque ceux-ci ont tendance à survoler à une altitude et une vitesse plus basses que celles des aéronefs à voilure fixe, ils sont plus exposés à ces tirs anti-aériens potentiellement fatals. Il est certain que les hélicoptères jouent un rôle important dans les opérations COIN, par exemple pour améliorer la mobilité aérienne et évacuer les victimes, mais ils sont seulement utiles en fonction des circonstances. »

LES DÉBUTS DES AÉRONEFS COIN

L'emploi des aéronefs dans la contre-insurrection remonte presque à l'avènement de l'aviation. Mais les historiens déclarent que les avions COIN modernes datent du début des années 50 lorsque les États-Unis commencèrent à expérimenter avec les aéronefs d'entraînement en Corée et, quelques années plus tard, au Viêt-Nam.

« En Corée, les pilotes américains employaient des versions armées des entraîneurs à moteur à piston de North American T-6 Texan appelés "Moustiques", principalement pour le repérage des pièces d'artillerie et le contrôle aérien avancé », a écrit Robert Dorr pour The Year in Defense: Aerospace Edition en 2010.

Au cours des années, les experts militaires ont énuméré les normes acceptées des aéronefs COIN performants, à savoir :

- Les aéronefs doivent être durables et capables de longues périodes d'utilisation sans maintenance du moteur ou de l'avionique. Ils doivent être économiques à l'achat et à la maintenance.
- Ils doivent être capables de décoller rapidement en cas d'urgence.



Les avions d'observation et d'attaque Grumman OV-1 Mohawk ont été employés à grande échelle pendant la guerre du Viêt-Nam et plus tard dans d'autres régions du monde.

Une société sud-africaine fabrique UN NOUVEL AÉRONEF COIN

PERSONNEL D'ADF

Le premier avion Mwari de surveillance et de frappe de précision, appelé initialement AHRLAC, a été observé au Mozambique avec des marquages mozambicains.

DefenceWeb a signalé en mars 2023 que cet avion, qui peut être employé dans les opérations de contre-insurrection (COIN), avait été observé dans la province du Cabo Delgado. Les données de pistage de vol ont montré qu'il survolait la région de Nacala à la fin janvier 2023.



Le Mwari est un nouvel avion de surveillance et de frappe de précision fabriqué en Afrique du Sud.

PARAMOUNT GROUP

AHRLAC signifie « aéronef léger avancé de haute performance pour la reconnaissance ». DefenceWeb signale qu'il s'agit du troisième AHRLAC produit après deux prototypes, et qu'il est l'un de deux aéronefs de production. Son premier vol a eu lieu en avril 2022.

Les aéronefs sont construits par Paramount Aerospace Industries d'Afrique du Sud. En septembre 2022, Paramount a déclaré que quatre aéronefs étaient en production à l'usine de l'aéroport de Wonderboom près de Pretoria, et que deux clients avaient passé commande pour neuf aéronefs. Les aéronefs sont conçus pour faire concurrence aux autres petits appareils à hélice, en particulier l'Embraer A-29 Super Tucano fabriqué au Brésil qui a enregistré de bons succès. Il y a plus de 260 Super Tucano utilisés dans le monde, notamment en Mauritanie et au Nigeria.

Le Mwari a été en cours de développement pendant plus de dix ans. C'est le premier aéronef militaire nouvellement conçu en Afrique du Sud depuis la mise en service de

l'hélicoptère d'attaque Rooivalk en 1999. La production a été retardée en février 2019 à la suite de problèmes, notamment des contentieux à propos des contrats, de la propriété intellectuelle et du financement. Un plan de sauvetage a été conçu et la production a repris en septembre 2022.

Le Mwari est commercialisé pour présenter une alternative relativement économique aux aéronefs militaires de haut niveau dans les opérations de surveillance, patrouille maritime et contre-insurrection. Il peut aussi être utilisé

pour la formation. Il a un plafond de service de 9,5 km et une vitesse de croisière maximale de 460 km/h, une autonomie de mission de plus de 1.000 km avec munitions, et un temps de vol total jusqu'à 6,5 heures.

Les responsables de la société déclarent que l'aéronef a aussi une capacité d'atterrissage et de décollage sur piste courte, avec un train d'atterrissage rétractable optimisé pour les pistes ou les sites non préparés ou semi-préparés. L'aéronef présente un moteur singulier bipoutre monopoussoir

et une configuration à angle de flèche avancé à montage en hauteur. La société a annoncé qu'elle projetait de commercialiser ces avions à un coût d'environ 10 millions de dollars l'unité, prix comparable aux avions COIN similaires vendus dans d'autres régions du monde.

Le site web The National Interest indique que le Mwari est commercialisé spécifiquement pour les pays africains. Le site web mentionne la déclaration suivante de la société : « Les types de menace auxquels les pays du monde entier font face ont changé considérablement au cours des dernières années. Beaucoup de menaces affrontées ne justifient pas les coûts opérationnels des chasseurs rapides. »

La société prévoit aussi de construire un deuxième avion, le Bronco II, conçu pour être rapidement démonté, transporté et remonté sur le terrain par une petite équipe. La société projette de construire le Bronco II à Crestview en Floride (États-Unis).



Le Rockwell OV-10 Bronco a été introduit en 1959. L'Armée de l'air royale marocaine en a acquis six pour ses opérations de contre-insurrection.



Deux pilotes se préparent à piloter un aéronef léger d'attaque Super Tucano nouvellement livré. AFP/GETTY IMAGES

- Ils doivent être suffisamment robustes pour survivre aux atterrissages ardues sur un terrain difficile et non pavé. De façon idéale, ils devraient pouvoir décoller et atterrir sur des pistes courtes de fortune.
- Leur pilotage doit être simple. Les procédures opérationnelles simples facilitent la formation des pilotes. La simplicité des opérations facilite aussi l'entretien des aéronefs, point crucial pour assurer la performance opérationnelle d'une flotte aérienne.
- De tels aéronefs doivent avoir une capacité de basse vitesse leur permettant de « rôder », combinée à une autonomie et une consommation de carburant excellentes.
- Ils doivent pouvoir accéder rapidement à des zones distantes tout en soutenant les troupes avec des renforts et des approvisionnements.

Les programmes COIN sont devenus de plus en plus importants vers la fin du vingtième siècle lorsque la guerre asymétrique est devenue généralisée. Certains experts affirment que les drones pourraient remplacer les aéronefs COIN avec équipage à l'avenir.

Key Aero déclare qu'il est trop tôt pour assumer que les drones finiront pas remplacer les avions COIN : « En premier lieu, les drones ne sont pas nécessairement "l'option la moins chère", comme on le suppose couramment. Un rapport récent du... Centre d'études stratégiques et internationales note que les drones peuvent coûter aussi cher que les aéronefs avec équipage à la longue. Par exemple, les frais annuels de personnel pour un [drone] ISR MQ-9 Reaper s'élèvent à environ 3 millions de dollars. »

Doug Barrie de l'Institut international pour les études stratégiques déclare à Key Aero que les comparaisons de coût entre les drones et les aéronefs COIN avec équipage peuvent être trompeuses. Initialement, dit-il, un avion COIN avec équipage coûtera plus cher. « Mais cela ne prend pas en compte la formation, les satellites qui doivent être maintenus en orbite pour qu'un [drone] puisse fonctionner, ou le soutien à l'arrière pour l'opération et l'exploitation. » Et avec un drone, « si vous n'avez pas de lien satellitaire, vous êtes limité à une liaison de données à ligne de visée directe. Vous devez investir dans une capacité satellitaire ou demander à quelqu'un de le faire pour vous. »

M. Smith a déclaré à ADF qu'il est « presque certain » que les drones domineront l'espace aérien des opérations de contre-insurrection à l'avenir, mais qu'il existe toujours un besoin pour les aéronefs légers d'attaque.

« Ceci ne signifie pas nécessairement que les aéronefs légers avec équipage n'auront pas d'emploi futur ; ça signifie tout simplement qu'ils seront beaucoup moins prédominants, dit-il. Les aéronefs avec équipage seront toujours l'outil principal pour les opérations dans les espaces aériens disputés. Les aéronefs avec équipage sont utiles lorsqu'un certain degré d'intervention humaine instantanée est nécessaire dans le processus de prise de décision. Les aéronefs avec équipage ont tendance à être plus rapides ; si donc une réponse rapide est nécessaire en cas de situation qui se développe, les drones ne sont pas vraiment la meilleure option. » □

LE PARTAGE DU FARDEAU

LES PAYS EXAMINENT COMMENT SATISFAIRE
AUX BESOINS DE TRANSPORT AÉRIEN
STRATÉGIQUE SUR LE CONTINENT

PERSONNEL D'ADF



Deux C-130H Hercules livrés aux Forces armées nigériennes attendent sur le tarmac à Niamey. Le C-130 reste l'aéronef de transport militaire le plus populaire du monde grâce à sa conception et sa durabilité.

SERGEANT TECHNIQUE STEPHANIE LONGORIA/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

Lorsque les gardiens de la paix du Soudan du Sud sont descendus d'un aéronef de transport militaire C-27J Spartan de l'Armée de l'air du Kenya en République démocratique du Congo (RDC), ils tenaient leur promesse.

Le président du Soudan du Sud avait promis d'envoyer 750 soldats pour participer à la force régionale de la Communauté d'Afrique de l'Est. Leur arrivée à Goma les 2 et 3 avril 2023 signifiait que la mission, conçue pour pacifier la région volatile de l'Est de la RDC, avait atteint son plein déploiement.

Pour le Soudan du Sud, pays qui héberge des gardiens de la paix étrangers depuis son indépendance, la possibilité d'envoyer des troupes à l'étranger représentait un jalon.

« Nous sommes très fiers aujourd'hui parce que le drapeau de la République du Soudan du Sud va être présent dans la région pour continuer à contribuer à la stabilité et la paix », a déclaré avant le déploiement Angelina Teny, ministre de la Défense et des Affaires des anciens combattants à l'époque. « C'est une excellente opportunité pour nous de changer l'image de ce pays. »

Cela a aussi montré l'importance des partenariats de transport aérien. Le déploiement aurait pu être impossible sans le soutien de l'Armée de l'air kényane (KAF), qui a aussi transporté 100 soldats du Burundi en RDC en mars 2023.

Pendant des années, les missions de maintien de la paix ont été entravées par un manque de mobilité aérienne. Les pays ne pouvaient tout simplement pas

transporter en temps opportun les soldats et les équipements là où ils étaient nécessaires.

« Le transport aérien stratégique est une ressource dont chaque pays rêve, mais c'est très cher d'avoir cet équipement », déclare le major-général John Mugaravai Omenda, commandant de la KAF, à ADF. « Et étant donné notre [produit national brut], c'est généralement un défi en Afrique pour exploiter les capacités de transport aérien stratégique. »

Pour résoudre cette carence, les pays cherchent des moyens innovants d'acquérir des aéronefs, de les maintenir et de mettre en commun leurs ressources. Pour le continent, cela pourrait faire la différence entre une intervention en temps voulu pour stopper une crise et une arrivée trop tardive.

LES DÉFIS

Un grand nombre de gouvernements sur les 30 millions de km carrés du continent régissent de vastes étendues avec une infrastructure routière, ferroviaire et portuaire limitée. Cela présente un problème parfois appelé « la tyrannie de la distance ».

Le continent a 204 km de routes par 1.000 km carrés, soit 22 % environ de la moyenne mondiale. Seulement le quart environ des routes sont goudronnées. L'infrastructure n'est pas répartie uniformément, ce qui veut dire que les centres de population développés sont souvent situés très loin des zones de conflit dans les régions éloignées.



Des membres de la force régionale de la Communauté d'Afrique de l'Est accueillent les membres des Forces de défense du peuple du Soudan du Sud à Goma. FORCE RÉGIONALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST

Le major-général John Mugaravai Omenda, commandant de l'Armée de l'air du Kenya PERSONNEL D'ADF



« Notre région est vaste [et] caractérisée par une infrastructure de transport limitée, donc [elle] nécessite des mécanismes de mobilité aérienne efficaces pour combler les distances, soutenir le ravitaillement des troupes dans les théâtres... et fournir une assistance humanitaire ». déclare le lieutenant-général Jean-Jacques Mupenzi de l'Armée de l'air rwandaise au magazine Air & Space Forces.

Lorsque cette mobilité aérienne n'est pas disponible, les résultats peuvent être dévastateurs.

En 2012, alors que les insurgés tentaient de saisir le contrôle du Mali, une intervention de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest a été retardée pendant des mois à cause d'un manque de transport aérien. Des retards similaires se sont produits dans la région soudanaise du Darfour en 2010 lorsque des soldats de l'Union africaine ont été cloués au sol alors que le conflit explosait. Finalement, les Pays-Bas sont intervenus pour fournir le transport nécessaire.

Une fois arrivés dans un pays, les soldats doivent relever le défi du manque de routes pour les soutenir. Pendant la mission de l'ONU au Mali, les Casques bleus ont passé des semaines à transporter les fournitures dans des convois de camions entre la capitale de Bamako et les avant-postes éloignés des lieux tels que Tombouctou. Un ex-commandant de secteur se souvient du « cauchemar logistique » lié à la lutte contre les tempêtes de poussière, les inondations et les pierres qui trouaient les pneus pour transporter l'approvisionnement à travers le pays.

« Normalement, ils disent que les opérations déterminent la logistique, mais je pense qu'en Afrique c'est la logistique qui détermine les opérations parce que les

opérations doivent être basées sur la logistique disponible », déclare le général de brigade David Baburam (à la retraite), ex-chef du soutien de la mission de l'UA. « Vous ne pouvez pas amener les troupes au point A ou au point B si vous n'avez pas de capacité de transport aérien pour les y amener. Vous ne pouvez pas garder les troupes dans la zone opérationnelle pendant trois mois si vous ne pouvez pas les nourrir. »

TROUVER LA PLATEFORME CORRECTE

Les deux grandes catégories de transport aérien sont le stratégique et le tactique. Le transport aérien stratégique est assuré par de gros avions conçus pour le transport des soldats et des équipements lourds dans un lieu donné. Le transport aérien tactique concerne des avions plus petits ou des hélicoptères qui approvisionnent les troupes pendant leur déploiement.

Pour les plus fortes exigences de transport stratégique, définies par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) comme la capacité de transporter l'équipement d'une brigade, les options sont limitées. L'acquisition et la maintenance de ces aéronefs, avec des charges utiles maximales de 45.000 à 136.000 kg, sont onéreuses. Un C-17 Globemaster peut coûter plus de 300 millions de dollars et nécessite à peu près la même somme pour les réparations et la maintenance pendant sa durée de service.

Pour la plupart des opérations de maintien de la paix et de réponse aux urgences sur le continent, la capacité de transport aérien intermédiaire est la plus pratique. Le CESA la définit comme capacité de transporter un ou deux bataillons et leur équipement dans un lieu en plusieurs trajets au



cours de 14 jours. Ces avions ont une charge utile de 9.000 à plus de 36.000 kg et leur coût est plus abordable.

Pour satisfaire à cette exigence, certains pays se sont tournés vers le C-130, avion dont la production remonte à 1957 et qui s'est avéré fiable et économique. Aujourd'hui, le C-130 est l'aéronef de transport le plus populaire utilisé par les armées de l'air du monde entier. Il existe 858 C-130 ou L-100 (avion associé) utilisés, soit 20 % de la flotte de transport militaire mondiale.

Dans une analyse des diverses plateformes, le major Ryan McCaughan de l'Armée de l'air des États-Unis déclare que le C-130 est optimal pour les missions régionales à cause de son rayon d'action de plus de 2.700 km, sa capacité de transport d'une charge utile de 19.000 kg et sa capacité d'atterrir dans des environnements difficiles.

« Le C-130 convient à l'Afrique, écrit-il dans une analyse de 2019. Principalement en termes de capacité de charge, de temps de vol et d'atterrissage sur des surfaces non goudronnées, cette ressource fournit la réponse pour une région. » Dix pays africains utilisent l'avion.

UN EFFORT PARTAGÉ

Les pays examinent comment faire équipe pour maximiser leurs ressources. Un projet sous l'égide de l'Union africaine concerne la création d'un Centre de commandement de mobilité aérienne pour l'Afrique, qui inclurait un mécanisme de mise en commun du transport aérien. Cela offrirait un moyen d'utiliser les ressources de transport aérien du continent pour soutenir les exigences de la paix et de la sécurité.

Selon ce plan, les pays possédant des capacités aériennes conviendraient de fournir un soutien lorsque cela est

Des membres des Forces de défense du peuple du Soudan du Sud arrivent à l'aéroport international de Goma (République démocratique du Congo) pour leur déploiement. AFP/GETTY IMAGES

AÉRONEFS DE TRANSPORT MILITAIRE DANS LE MONDE

TYPE	FLOTTE ACTIVE	POURCENTAGE
C-130/L-100	858	20 %
King Air	289	7 %
C295/CN235	284	7 %
C-17	281	6 %
An-24/26	221	5 %
11-76	206	5 %
An-30/32	141	3 %
Cessna 208	129	3 %
Y-8	116	3 %
A400M	109	2 %
Autres	1,655	39 %
TOTAL	4.289	100 %

Source : World Air Forces 2023



« Le C-130 convient à l'Afrique.
Principalement en termes de
capacité de charge, de temps de vol
et d'atterrissage sur des surfaces non
goudronnées, cette ressource fournit
la réponse pour une région. »

~ Major Ryan McCaughan de l'Armée de l'air des États-Unis

Un C-130 de l'Armée de l'air d'Afrique du Sud survole la base aérienne de Waterkloof. REUTERS



Un aéronef de transport militaire Spartan C-27J de l'Armée de l'air du Kenya atterri à Goma (République démocratique du Congo) avec des troupes du Soudan du Sud pour participer à une mission d'intervention régionale.

FORCE RÉGIONALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AFRIQUE DE L'EST

demandé. Des avions pourraient être utilisés pour transporter les soldats ou le matériel dans le cadre d'une opération de sécurité, pour évacuer les personnes pendant une crise humanitaire ou fournir de l'aide en réponse à une catastrophe naturelle.

« Je pense que tous les Africains rêvent de voir un avion africain avec tous les drapeaux africains sur la queue survoler le continent et fournir une assistance et un soutien aux Africains », déclare le colonel Kais Sghaier de l'Armée de l'air tunisienne pendant une conférence de 2022 au Botswana, où un groupe de travail discutait du centre de commandement.

De tels dispositifs ont eu des succès dans d'autres régions du monde. Par exemple, le Centre de coordination des mouvements pour l'Europe, basé aux Pays-Bas, est un partenariat de 28 pays qui fournit des capacités de transport aérien, transport maritime, ravitaillement en carburant air-air et transport terrestre aux pays membres.

Les pays examinent aussi le besoin de créer des mécanismes de mise en commun du transport aérien au niveau régional, en particulier pour soutenir la Force africaine en attente qui est alignée aux communautés économiques régionales. La force est chargée de répondre aux crises dans des délais de 14 jours, mais elle a souvent été incapable de satisfaire à cet échéancier.

« Dans notre communauté économique régionale, la Communauté de développement d'Afrique australe, nous faisons face à un grand nombre de catastrophes et de crises et nous n'avons pas la capacité de transport aérien requise », déclare le major-général Hendrick Thuthu Rakgantswana, chef d'état-major de l'Armée de l'air du Botswana, au magazine Air & Space Forces. « Cela veut

donc dire que maintenant nous devons nous réunir et mettre en commun nos ressources. »

Une telle coopération a été démontrée en 2022 et 2023 lorsque la Zambie et l'Angola ont fourni un transport aérien au personnel et à l'équipement de la mission de la Communauté de développement d'Afrique australe au Mozambique.

« Ce mécanisme est la réponse ; nous devons simplement l'accommoder maintenant aux structures existantes », déclare le général.

Les pays recherchent aussi des moyens de mettre en commun leurs ressources pour améliorer leur pouvoir d'achat. Selon une idée, un groupe de pays se réunirait pour acheter une petite flotte d'aéronefs de transport dont l'appartenance et l'exploitation seraient conjointes. Cela suit le modèle de l'escadrille de transport aérien lourde de la capacité de transport aérien stratégique basée en Hongrie, partenariat de 12 pays qui partagent leurs ressources aériennes.

Pendant le symposium des chefs d'état-major des Armées de l'air africaines à Dakar (Sénégal) en 2023, les chefs des Armées de l'air ont exprimé leur optimisme sur le développement de ces partenariats et des efforts communs.

« Si tout s'améliore, je pense que nous pourrions établir un partenariat avec d'autres pays, parce que c'est l'idée de ce forum, essayer de réunir toutes ces ressources ensemble pour un usage commun et les employer chaque fois qu'il existe un besoin », déclare le général Omenda du Kenya. « Donc, c'est vrai [que les aéronefs] coûtent cher, il y en a peu, mais avec une collaboration entre les pays nous pourrions y arriver. » □

LES POSSIBILITÉS VERTIGINEUSES DES

DRONES



LES UAV ONT UNE GRANDE VALEUR POUR LA DÉFENSE, MAIS LEURS RISQUES INCLUENT LES ATTAQUES EXTRÉMISTES ET L'EMPLOI DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

PERSONNEL D'ADF

Le Nigeria déploie des drones aux passages frontaliers pour renforcer la sécurité sur sa frontière poreuse et identifier les menaces potentielles lorsqu'elles sont toujours à plusieurs kilomètres de distance.

Les drones Orion fabriqués par la société franco-américaine Elistair fonctionnent à l'extrémité d'une corde en Kevlar de 100 m. Cette attache fournit une alimentation électrique pendant un maximum de 50 heures de temps de vol et des communications sécurisées et non brouillables avec les opérateurs. Les drones font partie de la flotte nigériane de véhicules sans humain à bord qui en fait l'un des principaux acteurs du continent dans la technologie des drones.

Il est probable que terroristes recherchés par les autorités nigérianes les observent avec leurs propres drones. Selon les analystes, les groupes terroristes tels que Boko Haram et sa branche appelée Province d'Afrique de l'Ouest de l'État islamique les utilisent aux fins de collecte des renseignements tout en essayant aussi de transformer des drones peu coûteux et disponibles sur le marché en engins explosif improvisés (EEI) volants qu'ils pourraient employer pour lancer des attaques contre les cibles civiles et militaires.

Le Nigeria est un emblème de l'Afrique au sens large car la prolifération rapide de la technologie des drones suggère une prochaine course aux armements. Les drones refaçonnent déjà comment les forces armées, du Maroc à l'Afrique du Sud, protègent les citoyens, surveillent le littoral, combattent le braconnage de la faune sauvage, et plus encore.

L'expansion de la technologie des drones de qualité militaire est parallèle à la disponibilité en pleine croissance des drones commerciaux de qualité civile, dont beaucoup sont fabriqués et commercialisés par la Chine, et qui pourraient être militarisés par les groupes extrémistes.

Adam Rosman, directeur général du constructeur de drones sud-africain Aerial Monitoring Solutions, déclare à ADF : « C'est une technologie non sophistiquée qui gagne rapidement une sophistication. Il y a beaucoup de possibilités en Afrique. »

QUI POSSÈDE DES DRONES ?

Les premiers drones déployés en Afrique ont décollés en 1978, lancés par l'Afrique du Sud pour surveiller la guerre civile dans ce qui était à l'époque la Rhodésie. L'Afrique du Sud a construit les premiers drones locaux du continent, appelés aussi véhicules aériens sans humain à bord (UAV) vers la fin des années 80. L'utilisation des drones modernes a commencé en 2001 lorsque le Botswana commanda un certain nombre d'UAV Silver Arrow Micro-V construits par Israël. Depuis lors, les drones sont devenus une technologie de plus en plus incontournable pour les gouvernements du continent.



Les drones sont utilisés par les forces armées d'Afrique qui recherchent un moyen économique de renforcer leurs capacités dans les airs, sur la terre et en mer. AFP/GETTY IMAGES

Presque tous les pays du continent emploient des drones, sous une forme ou une autre. Dans la plupart des cas, les emplois sont pacifiques : livraison des fournitures de soins de santé aux communautés éloignées, surveillance des réserves de faune sauvage menacées par les braconniers. La pandémie de Covid-19 a mis en évidence la capacité émergente des drones en Afrique, où certains pays

« LE CONTINENT AFRICAIN DEVIENT UN LIEU CLÉ POUR L'ADAPTATION DES DRONES À UN GRAND NOMBRE D'OBJECTIFS MILITAIRES ET NON MILITAIRES. »

– **Nichola Heras**, directeur principal de stratégie et d'innovation
au New Lines Institute for Strategy and Policy



Le drone turc Bayraktar TB2 qui a été déployé pendant la guerre civile de Libye a attiré l'intérêt de plusieurs pays africains qui souhaitent ajouter la technologie des drones à leur arsenal. AFP/GETTY IMAGES

ont employé des drones aériens ou terrestres pour livrer des informations vitales de santé publique et surveiller les confinements.

« Le continent africain devient un lieu clé pour l'adaptation des drones à un grand nombre d'objectifs militaires et non militaires », déclare Nichola Heras, directeur principal de stratégie et d'innovation au New Lines Institute for Strategy and Policy, à ADF.

En ce qui concerne les forces armées, les pays sont moins transparents pour l'emploi de leurs drones. Les critiques déclarent que ce manque de transparence suscite des doutes sur l'utilisation des drones conformément aux normes internationales des droits de l'homme et aux règles d'engagement traditionnelles.

« Cela fait obstacle à des débats ouverts sur l'emploi militaire des drones en Afrique », opine l'organisation pour la paix PAX basée aux Pays-Bas dans un rapport sur l'utilisation des drones sur le continent. Le rapport de PAX énumère 20 pays en Afrique du Nord, au Sahel et dans la Corne de l'Afrique qui ont acquis des drones de qualité militaire. Le Maroc les fabrique aussi.

« Une quantité innombrable de drones surveillent et impactent de plus en plus la vie dans l'ensemble de l'Afrique du Nord, du Sahel et de la Corne de l'Afrique », selon PAX.

En Afrique subsaharienne, l'Afrique du Sud est devenue un autre acteur principal de l'industrie des drones. Le pays construit des

drones pour les vendre à d'autres pays et a envisagé de les déployer le long de sa frontière de 5.244 km. Le Nigeria fabrique aussi des drones. Le Cameroun a acquis de petits drones militaires en 2018. Le Kenya a déployé des drones pour surveiller les shebabs insurgés dans la Somalie voisine. La République démocratique du Congo et le Mozambique ont aussi déployés des drones dans les théâtres de combat.

Le Botswana, la Côte d'Ivoire, le Soudan et la Zambie ont ajouté des drones tactiques de taille intermédiaire à leur flotte militaire. Le succès des drones turcs Bayraktar TB2 dans la guerre civile libyenne a amélioré la réputation des drones militarisés et les forces armées en Éthiopie, au Maroc, au Rwanda, au Togo et en Tunisie les ont acquis. L'Angola envisage aussi de les ajouter.

« L'emploi des drones turcs en Libye a démontré aux pays aux revenus moyens ou moyens inférieurs du monde entier que les drones leur fourniraient une armée de l'air bon marché qui pourrait avoir des impacts dévastateurs sur le champ de bataille », déclare M. Heras.

UN MULTIPLICATEUR DE FORCE, AVEC DES LIMITES

Qu'ils traquent les bateaux engagés dans la pêche illégale en mer, ou poursuivent les braconniers dans les réserves de faune

sauvage, ou lancent des attaques contre les cellules terroristes, les drones sont devenus un multiplicateur de force pour les agences de sécurité sur tout le continent.

« L'emploi des UAS [systèmes aériens sans humain à bord] représente une nouvelle itération de la technologie du numérique », écrit l'analyste Karen Allen pour le Centre d'études stratégiques de l'Afrique.

Le coût faible de la technologie des drones comparé aux navires de la marine ou aux chasseurs de l'armée de l'air de pleine taille signifie que les forces armées limitées par leur budget peuvent ajouter des capacités à peu de frais. Les drones dotés de la technologie infrarouge peuvent effectuer la détection dans l'obscurité, ce qui est un outil utile pour observer les braconniers qui agissent souvent sous le couvert de la nuit. Ils peuvent aussi survoler une cible ou même la suivre pendant une période prolongée. Leur profil bas les rendent difficiles à repérer et encore plus difficiles à abattre.

La présence d'un drone au-dessus d'un navire de pêche, le long d'une frontière ou au-dessus d'un parc de faune sauvage peut aussi susciter des doutes dans l'esprit des acteurs potentiellement malveillants. Ces doutes pourraient les inciter à suspendre leurs opérations illégales, selon M. Rosman.

Malgré ces capacités, les drones ont des limitations. Ils peuvent être désactivés par le brouillage ou détournés pour frapper leurs opérateurs. Ils peuvent être cloués au sol par les tempêtes de sable, la couverture forestière dense ou les nuages épais, conditions qui se retrouvent fréquemment en Afrique.

Les drones sont aussi actifs pendant des périodes limitées avant de devoir être ravitaillés ou rechargés. Ceci peut rendre difficile la surveillance efficace sur de grandes distances.

« Un drone n'est pas une panacée qui va résoudre tous vos problèmes, déclare M. Rosman à ADF. Vous avez besoin d'un personnel sur le terrain. »

Ces limitations sont souvent ignorées en faveur de la mystique associée à la technologie des drones, ajoute-t-il. Les responsables africains sont bombardés d'offres de vente de la part des pays et des sociétés qui souhaitent leur vendre la technologie des drones, parfois avec des promesses que leur équipement ne peut pas tenir.

En plus, les chefs militaires s'attendent parfois à ce que les drones accomplissent des choses qu'ils ne peuvent tout simplement pas accomplir, par exemple voir à l'intérieur d'un char d'assaut.

« Vous pouvez toujours deviner les films qu'ils ont vus », déclare M. Rosman.

La recherche des drones les plus perfectionnés a produit un pêle-mêle de technologies issues de multiples pays, notamment la Chine, l'Iran, Israël et la Turquie. Les utilisateurs naviguent dans un fouillis de logiciels et de langues, selon M. Rosman.

Après l'achat de la technologie, certains responsables refusent de dépenser l'argent supplémentaire pour former les opérateurs, en choisissant de leur demander qu'ils comprennent tout seul ce qu'il faut faire. Cette

Les chefs militaires nigériens et les responsables d'Elistair démontrent les drones Orion que le Nigeria déploie pour sécuriser ses frontières. ELISTAIR





Les combattants des deux côtés de la guerre civile de Libye ont employé des drones commerciaux à des fins de surveillance et de renseignements et des drones de qualité militaire pour attaquer des cibles. AFP/GETTY IMAGES

approche visant à « le faire soi-même » peut conduire à la perte des drones au fond de la mer ou dans un tas de débris au sol. Parfois, l'équipement ne va nulle part.

« Il y a une énorme quantité d'équipements sur ce continent qui ne sont pas utilisés », déclare M. Rosman.

LA COURSE AUX ARMEMENTS IA

Dans leur précipitation pour acheter des drones, les pays africains pourraient bientôt devenir des terrains d'essai pour la prochaine étape de la technologie des drones : l'intelligence artificielle.

« L'Afrique est un marché émergent pour cette tendance, déclare M. Heras à ADF.

Lorsqu'elle est combinée aux capacités militaires potentielles, le continent serait un site clé pour prototyper des drones autonomes dans un contexte militaire. »

La guerre civile de Libye aurait pu déjà donner une idée de cet avenir. Avec près de 1.000 frappes aériennes de drone, la Libye est devenue une vitrine pour les employer dans les combats. Ghassan Salame, représentant spécial de l'ONU en Libye, a qualifié le conflit de « plus grande guerre des drones dans le monde ».

À la suite de ces batailles, un rapport des Nations unies suggère qu'un drone turc Kargu-2 équipé de l'IA aurait pu, selon l'expression du rapport, « avoir chassé et engagé à distance » les combattants ennemis sans émission d'ordres de la part des opérateurs humains.

Le développeur du Kargu-2 décrit ce drone quadrirotor comme conçu pour rôder au-dessus d'une cible avec des capacités de navigation et de frappe de précision complètement autonomes. L'action de frappe nécessite qu'un opérateur humain y participe, selon le site web du Kargu-2.

Toutefois, la façon dont l'attaque s'est réellement produite demeure incertaine, selon le rapport de l'ONU.

« Une fois qu'ils ont battu en retraite, ils ont été sujets à un harcèlement continu de la part des véhicules aériens de combat sans humain à bord et des systèmes d'armement autonomes létaux », écrivent les auteurs du rapport.

Zachary Kallenborn, Fellow à temps partiel du programme de technologie stratégique au Centre d'études stratégiques et internationales, et spécialiste des drones, a déclaré au New York Times que le rapport suggère qu'un système d'armement à capacité IA a pour la première fois repéré et attaqué des humains indépendamment.

Il déclare à ADF que toutes les composantes nécessaires pour créer un tel drone existent déjà.

LE FUTUR : DES ATTAQUES EN ESSAIM

L'expérience de la Libye avec les drones est unique sur le continent, selon Brendon Cannon, qui étudie les implications de la technologie des drones à l'université Khalifa dans les Émirats arabes unis. Mais cela ne pourrait pas durer très longtemps.

« Je dirais qu'une course aux armements semble être en vue, mais ses débuts sont lents pour des raisons liées aux contraintes des ressources et à la disponibilité des drones », déclare le Dr Cannon à ADF dans un e-mail. Lorsque cette course aux armements commencera, elle pourrait renforcer les points forts des groupes extrémistes si les pays ne font pas attention, ajoute-t-il. Les drones disponibles sur le marché pourraient être transformés en armes malgré leur capacité de transport de charge utile limitée.

« Cela leur donnera potentiellement un avantage pour conduire des attaques armées (bien que sur une petite échelle) contre des cibles faciles mais hautement visibles du pouvoir de l'état, par exemple les palais présidentiels ou les postes de police, à cause des défenses aériennes insuffisantes ou inexistantes dans la plupart des états », dit-il.

M. Kallenborn déclare que les avancées en logiciel pourraient aider les extrémistes à contrer la technologie de qualité militaire des gouvernements en utilisant des dizaines ou des centaines de drones disponibles sur le marché pour créer des attaques « en essaim ».

Pour la première fois de l'histoire, la technologie des drones a créé un potentiel pour des acteurs non étatiques de contrôler les cieux au-dessus d'une région donnée, déclare-t-il à ADF.

Mme Allen a suggéré que les pays combattent la course aux armements potentielle des drones en surveillant étroitement et peut-être en limitant l'importation de la technologie des drones, tactique que d'autres analystes considèrent comme difficile à exécuter efficacement étant donné les frontières poreuses du continent et les nombreux emplois légitimes des drones commerciaux. Des groupes pourraient importer des drones de course, par exemple, et les convertir pour transporter des EEI, déclare M. Rosman.

« Il n'existe actuellement aucun moyen efficace de contrer l'usage des drones de cette façon, déclare M. Heras. Les effets des forces non étatiques qui utilisent de vastes flottes de petits drones commerciaux hautement mobiles et à bas profil contre les forces armées africaines devraient empêcher les états-majors du continent de dormir la nuit. » □

LE MAINTIEN DE
LA FLOTTE AÉRIENNE EN

ÉTAT DE NAVIGABILITÉ



Les coûts, les pièces détachées et la formation nécessaires pour l'entretien des avions sont souvent ignorés jusqu'à ce qu'il soit trop tard

PERSONNEL D'ADF

L'Armée de l'air d'Afrique du Sud est l'une des plus grandes de l'Afrique subsaharienne. Sa flotte de chasseurs est l'une des plus avancées dans l'ensemble du continent, avec des Saab JAS 39 Gripen. La flotte aérienne comporte quinze hélicoptères d'attaque.

Mais en date de la mi-2023, la moitié des Gripen sont cloués au sol. Les hélicoptères de transport Oryx et les hélicoptères d'attaque Rooivalk, qui sont les plus importants de la flotte, sont aussi en grande mesure incapables de décoller.

Parmi les 11 voilures de la flotte de Rooivalk, seulement 4 sont utilisables ; les 7 autres ne le sont pas ou sont sujettes à la maintenance, selon un reportage de defenceWeb. Parmi les 23 moteurs de la flotte, 13 seulement sont utilisables.

La situation concernant les hélicoptères Oryx est également sombre. Des 39 hélicoptères de la flotte, 7 seulement sont opérationnels. 13 sont dans un centre de maintenance d'état et 19 restent dans les escadrilles en attendant leur maintenance.

Le problème est lié au manque de financement pour la maintenance et l'entretien. Les Rooivalk étaient programmés pour la révision de 15 ans des moteurs et des systèmes de transmission, mais les responsables gouvernementaux ont déclaré que des fonds manquaient pour entreprendre quoi que ce soit après la révision de quatre moteurs. La situation de la flotte d'hélicoptères de l'armée de l'air ne s'améliorera probablement pas dans un avenir proche, puisque son budget est réduit de 30 % pour 2023-2024.

Les responsables ont cloué au sol la flotte de Gripen en août 2021 lorsque les restrictions budgétaires ont laissé l'armée de l'air sans contrat de maintenance. L'absence de maintenance s'est traduite par une interdiction de vol, ce qui a laissé le pays sans avions de chasse principaux.



Un conseiller de l'Armée de l'air des États-Unis parle à des aviateurs de Djibouti sur la maintenance des avions L-410 Turbolet à Djibouti.

SERGEANT TECHNIQUE IAN DEAN/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

Le service d'actualité AeroTime signale qu'un nouveau contrat est entré en vigueur en septembre 2022, mais sur une base limitée. À la suite de négociations entre l'agence des achats militaires du pays et les sociétés de maintenance Saab de Suède et GKN du Royaume-Uni, les deux parties ont atteint un compromis. Le contrat de trois ans soutient seulement 13 avions de chasse Gripen, sur un total de 25 dans la flotte. Les 12 autres chasseurs ont été retirés du service.

UN PROBLÈME COURANT

Ceci est un problème courant pour les pays qui cherchent à construire une armée de l'air : acheter les aéronefs mais ne pas prévoir les coûts liés à les maintenir en vol. Ils n'affectent pas suffisamment de fonds pour la maintenance ou ils sont forcés de réduire les dépenses. Puisque l'armée de l'air est en général la branche la plus petite des forces armées en Afrique, il existe constamment une carence de financement pour maintenir une flotte aérienne viable et utile. Et selon les chercheurs, cela commence lorsque les pays achètent des aéronefs inappropriés.

Dans l'article de 2020 « La puissance aérienne africaine : un concept », l'auteur et éducateur Stephen Burgess écrit que de nombreuses armées de l'air « ont des difficultés pour maintenir des flottes hétérogènes d'aéronefs opérationnels ». Il ajoute : « Alors que les flottes peuvent sembler théoriquement raisonnables, la majorité des aéronefs sont fréquemment cloués au sol à cause d'une maintenance insuffisante ou d'un manque de pièces détachées. »

Il déclare qu'un autre problème est lié à ce que l'on appelle « une flotte d'unités », ou flotte constituée de seulement une ou deux unités de chaque type de plateformes, lesquelles sont trop nombreuses.

Le major-général John Mugaravai Omenda, commandant de l'Armée de l'air du Kenya, déclare que le problème est fréquent. Pendant le Symposium des chefs des armées de l'air africaines de 2023 à Dakar (Sénégal), il a dit à ADF que le grand assortiment d'aéronefs militaires de son pays peut être difficile à maintenir et provoquer des problèmes pour obtenir les pièces de rechange.

« La variété (des aéronefs) est le premier défi, dit-il. Nous devons donc faire des recherches à grande échelle pour trouver les pièces détachées. La plupart de ces ressources sont vieillissantes et leur soutien décline rapidement. L'acquisition de ces pièces est un peu difficile, tout comme la formation des techniciens pour les maintenir. »

TROP DE PLATEFORMES

Le Rapport des armées de l'air du monde 2023 montre l'ampleur du problème lié à un trop grand nombre de plateformes dans les forces armées africaines. Le continent a 54 pays, mais seulement 28 d'entre eux ont des armées de l'air. Il existe une grande variété de flottes aériennes. En voici quelques exemples :

- **La Zambie**, considérée comme possédant l'une des meilleures armées de l'air d'Afrique australe, a un total d'environ 100 aéronefs, avec 16 plateformes différentes. Parmi ces plateformes, trois ont un seul aéronef ; quatre plateformes en ont seulement deux.
- **La Tanzanie** a environ 40 aéronefs sur 14 plateformes. Trois de ces plateformes possèdent seulement un aéronef, sept en ont seulement deux.
- **Le Kenya** a environ 80 aéronefs et 18 plateformes. Huit de ces plateformes ont au maximum trois aéronefs. Des plateformes trop nombreuses provoquent toute une série de problèmes. Il est difficile d'entreposer des

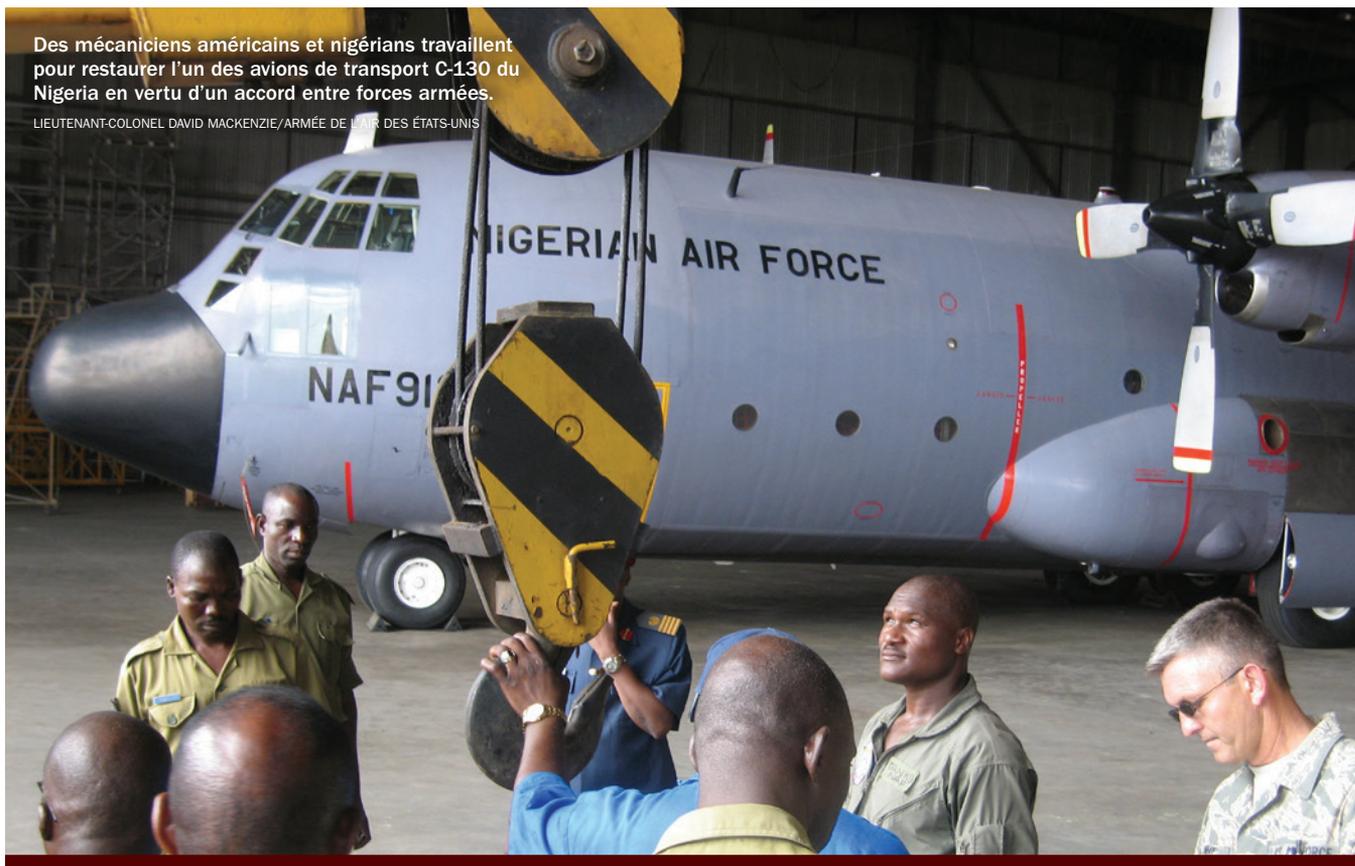


Le pilote d'un A-29 Super Tucano effectue une inspection précédant le décollage à la base aérienne de Moody aux États-Unis en septembre 2021. Après plus d'un an de formation, le dernier groupe d'aéronefs a été expédié au Nigeria.

CAPORAL-CHEF REBEKAH MEDEIROS/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

Des mécaniciens américains et nigériens travaillent pour restaurer l'un des avions de transport C-130 du Nigeria en vertu d'un accord entre forces armées.

LIEUTENANT-COLONEL DAVID MACKENZIE / ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS



pièces de rechange en nombre suffisant pour une si grande variété d'appareils. Chaque type possède ses propres problèmes de maintenance et nécessite une formation spécialisée pour effectuer les réparations. Beaucoup doivent être envoyés vers d'autres pays pour les réparations. Très souvent, les pièces détachées ne sont plus disponibles. Et il est difficile de former des pilotes pour un si grand nombre d'aéronefs.

Dans un rapport intitulé « Le développement des capacités africaines de transport aérien : une stratégie pour améliorer l'efficacité militaire », les auteurs Birame Diop, David Peyton et Gene McConville écrivent : « En plus des coûts élevés, les plateformes de transport aérien nécessitent un soutien à long terme. Les coûts de cycle de vie des systèmes aériens, notamment les dépenses de maintenance, de carburant et d'équipage, dépassent souvent le prix d'achat initial des aéronefs individuels. L'ignorance de ces coûts a conduit à des aéronefs qui sont mis fréquemment hors service ou employés sans être conformes aux normes de sécurité. »

Le Dr Burgess note que certaines armées de l'air d'Afrique ont aussi un problème de dotation en personnel.

« Un défi dont on parle moins concerne la rétention du personnel, écrit-il. Peu d'armées de l'air africaines ont des contrats de service. Dans de nombreux pays, au moment où un aviateur est correctement formé dans les disciplines aérospatiales clés, il devient extrêmement commercialisable dans l'industrie aérospatiale civile et quitte le service. Ainsi, les armées de l'air possèdent un

nombre insuffisant d'aviateurs motivés, dont un grand nombre font un travail admirable avec une formation insuffisante. Le résultat est inévitable : des flottes essentiellement clouées au sol, de mauvais antécédents de sécurité de vol et de mauvaises réputations au sein de la structure de la défense. »

Dans un entretien avec ADF lors du symposium de Dakar, le général de brigade Hermalas Ndabashinze, chef de l'Armée de l'air du Burundi, a déclaré que l'une de ses plus lourdes dépenses est la formation des pilotes, faite en général en Europe. L'Armée de l'air du Burundi est l'une des plus petites du continent mais, selon lui, la maintenance de sa flotte aérienne « est un défi courant » auquel la plupart des armées de l'air d'Afrique font face. Depuis l'achat des pièces de rechange auprès des fabricants jusqu'au transport d'un aéronef complet au fabricant pour sa révision, « c'est très onéreux, c'est un défi ».

Le Dr Burgess écrit que « dans la plupart des cas une armée de l'air serait mieux servie en exploitant seulement quelques plateformes, chacune avec suffisamment d'aéronefs, pour maximiser l'efficacité de la formation et de l'approvisionnement ».

DES HISTOIRES À SUCCÈS

De nombreuses armées de l'air changent leur approche d'acquisition des aéronefs. Certaines ont conclu qu'elles ont besoin d'appareils plus petits et moins coûteux. D'autres ont déterminé qu'elles ont besoin d'établir des systèmes de maintenance sophistiqués dans leur budget de la défense.



Des conseillers de l'Armée de l'air américaine travaillent avec le personnel kényan dans une formation de récupération, maintenance et survol à la base aérienne Moi du Kenya.

SERGEANT D'ÉTAT-MAJOR DANIEL GARCIA/ARMÉE DE L'AIR DES ÉTATS-UNIS

LE DÉVELOPPEMENT DU SOUTIEN : Moins de deux ans après l'ajout par l'Armée de l'air nigériane de douze aéronefs légers A-29 Super Tucano à sa flotte, un projet de 38 millions de dollars visant à construire de nouvelles installations de soutien pour les aéronefs a été achevé à la base aérienne de Kainji.

Les améliorations de la base ont été livrées en deux phases principales, la première ayant été effectuée en 2021 pour assurer la sécurité de la livraison des premiers Super Tucano. Ces avions de chasse plus petits sont devenus une composante cruciale de la guerre du Nigeria contre le groupe terroriste Boko Haram et les insurgés qui sont liés à ce dernier.

Le Corps du génie de l'Armée de terre des États-Unis a supervisé les projets de construction. Certaines des mises à niveau principales de la construction incluent la création d'une zone de stockage de munitions avec couverture de terre. La zone comprend aussi une installation de maintenance et d'assemblage de munitions, une nouvelle voie de circulation et une aire de cargaison. L'installation comporte désormais des salles de planification et de briefing de mission et un appareil de formation d'aviation de combat.

DefenceWeb signale que l'Armée de l'air du Nigeria a aussi qualifié six pilotes supplémentaires pour le Super Tucano ; ils représentent le dernier groupe d'un total de 24 pilotes formés pour exploiter les A-29.

UN CENTRE RÉGIONAL DE MAINTENANCE : Le Maroc projette de créer un centre de maintenance des aéronefs militaires pour les pays voisins et a conclu des accords avec des sociétés belges et américaines pour la maintenance et le soutien des avions de chasse F-16 et des avions cargo C-130 Hercules. Selon Breaking Defense, les accords ont été signés avec les sociétés belges Sabca et Sabena Aerospace et la société américaine Lockheed Martin. Le Maroc a conclu ces accords le 14 avril 2022.

Le Maroc « anticipe d'effectuer la maintenance des F-16 et des C-130 Hercules non seulement pour son armée de l'air mais aussi pour les pays africains voisins qui exploitent ces aéronefs », déclare l'expert militaire marocain Abdel Hamid Harfi à Breaking Defense.

Plusieurs pays de la région ont déjà obtenu ou vont obtenir des avions C-130. La Tunisie en possède huit et on signale que deux autres vont être livrés. L'Égypte, la Libye, le Niger et le Tchad emploient aussi des C-130. L'Égypte a 220 avions de chasse F-16, l'une des plus grandes flottes de F-16 dans le monde. On signale que le Maroc a 23 chasseurs F-16 et 12 C-130.

Le partenariat inclut la construction d'un centre de maintenance, réparation, révision et mise à niveau de 15.000 mètres carrés pour les avions militaires et les hélicoptères à l'aéroport de Benslimane. Les installations accueilleront jusqu'à 300 nouveaux emplois.



LA CONSTRUCTION D'UN CENTRE DE RÉVISION :

En avril 2023, le président ougandais Yoweri Museveni a mis en service le premier hélicoptère de combat Mi-24 révisé localement dans le pays. Military Africa signale que la National Enterprise Corp. (NEC), composante de production et de commerce de la Force de défense du peuple ougandais, a effectué cette révision élaborée.

L'Ouganda, avec la NEC et Pro-Heli International, a mis en service l'usine de maintenance, réparation et révision des hélicoptères à la base aérienne de Nakasongola. Le Mi-24 est une ressource clé de l'arsenal militaire de l'Ouganda et a été largement employé dans les opérations de contre-insurrection contre les groupes rebelles. Le Répertoire des armées de l'air du monde 2023 signale que l'Ouganda a cinq Mi-24.

Selon Military Africa, la révision a inclus un démontage complet, suivi par l'inspection et la réparation de tous les composants. Les employés ont mis à niveau les moteurs de l'hélicoptère et les systèmes avioniques et d'armement. Les pilotes ont effectué une série de vols d'essai avec l'hélicoptère révisé pour assurer qu'il était pleinement opérationnel et pouvait satisfaire aux exigences des missions envisagées. Les responsables déclarent que la révision a nécessité 15 mois, au lieu du temps habituel de trois ans pour une révision sous-traitée.

L'hélicoptère a reçu de nouveaux filtres de poussière, ce qui pourrait indiquer un déploiement futur à l'étranger. Il a été aussi mis à niveau pour les opérations de jour et de nuit et pour le déploiement contre les voleurs de bétail et les terroristes régionaux.

Un mois auparavant, l'Ouganda avait annoncé que 12 pilotes d'hélicoptère d'attaque Mi-28NE et 52 ingénieurs de maintenance avaient achevé un cours de formation de huit mois à l'escadrille Soroti de l'Armée de l'air.

FORMATION INCLUSE : L'Armée de l'air nigérienne a officiellement ajouté un troisième C-130 Hercules à sa flotte d'avions cargos lors d'une cérémonie au début 2023. Cet ajout a inclus une formation de maintenance.

Il s'agit du dernier C-130 dans le cadre d'un accord avec le gouvernement des États-Unis, selon lequel le premier avion avait été livré en janvier 2021. Le site web Military Africa signale que l'accord inclut une formation pour 16 pilotes nigériens, 19 responsables de maintenance, cinq bagagistes et un ingénieur de vol. Les pilotes nigériens ont été formés aux États-Unis et la première pilote féminine de l'Armée de l'air nigérienne a achevé ses six mois de formation en avril 2020.

En janvier 2020, l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique a transféré un nouveau hangar pour C-130, d'une valeur de 7 millions de dollars, à la base aérienne 201 près d'Agadez (Niger). □



Un hélicoptère
Super Puma

TIM FELCE

DES SUPER PUMA SONT AJOUTÉS À L'ARMÉE DE L'AIR DU BÉNIN

DEFENCEWEB

Le Bénin a ajouté cinq hélicoptères (trois H215 Super Puma et deux H125M) à sa flotte aérienne.

Les hélicoptères seront employés pour le contre-terrorisme au Nord-Ouest du Bénin, où 3.000 soldats sont déployés pour combattre les extrémistes dans le cadre de l'opération Mirador, laquelle a commencé en 2022. Des troupes gouvernementales, des aéronefs et des véhicules blindés ont été déployés aux frontières du Burkina Faso et du Niger.

L'Airbus H215 Super Puma avait été initialement développé et construit par la société française Aérospatiale. Il est aujourd'hui produit par Eurocopter et Airbus Helicopters. C'est un hélicoptère utilitaire de taille

moyenne qui offre une version plus grande du SA 330 Puma d'Aérospatiale. Le H125M, appelé aussi Fennec, est un hélicoptère militaire léger multifonctions fabriqué par Airbus Helicopters.

Les deux H125M sont équipés de caméras électro-optiques/infrarouges de haute définition longue portée Trakka Systems TC-300.

Les forces armées du Bénin avaient réceptionné précédemment deux hélicoptères AS550 Fennec en 2020, selon l'Institut international de recherche sur la paix de Stockholm. L'armée de l'air a seulement quelques aéronefs réparables en cours d'utilisation : un hélicoptère Mi-8, un avion de transport DHC-6 et un MA600, deux aéronefs légers Humbert Tétras CSM et un avion de transport BAe 748.

En janvier 2023, le Bénin a reçu huit véhicules blindés VAB (Véhicule de l'avant blindé) français pour le contre-terrorisme et d'autres fonctions de sécurité. On anticipe la livraison de sept autres, équipés d'une mitrailleuse montée sur tourelle surélevée et d'un système de vision de nuit.

En avril 2023, le gouvernement a annoncé le recrutement de 5.000 nouveaux soldats pour intensifier la lutte contre le terrorisme.



Rampe de bateau et installation d'entretien à Cotonou (Bénin)

Le Bénin emploie de nouveaux outils pour conduire des patrouilles dans le golfe de Guinée

PERSONNEL D'ADF | PHOTOS DE CHRISTOPHER GARDNER, CORPS DU GÉNIE DE L'ARMÉE DE TERRE DES ÉTATS-UNIS

Pour aider le Bénin à combattre la piraterie et d'autres crimes maritimes dans le golfe de Guinée, le gouvernement des États-Unis a livré un nouveau navire patrouilleur au pays en décembre 2022. Les États-Unis ont aussi aidé à construire un nouveau hangar à bateaux, un atelier d'entretien et une rampe de lancement pour le bateau.

Une formation a été fournie à l'unité spéciale de la police fluviale et maritime (USPFM) du Bénin par l'intermédiaire de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique.

« Le golfe de Guinée enregistre l'un des chiffres les plus élevés d'incidents de piraterie maritime dans le monde. Avant de recevoir le bateau et les autres articles du programme, la police maritime avait peu de capacité de patrouille ou d'interdiction », a déclaré dans une annonce de presse Matthew Briggs, officier adjoint des affaires politico-militaires à l'ambassade des États-Unis au Bénin.

Les officiels ont livré le hangar à bateaux et le centre d'entretien avant la pandémie de Covid-19 et l'USPFM a utilisé les installations

pour soutenir ses opérations régulières et satisfaire à ses besoins en maintenance. La nouvelle rampe de lancement en béton remplace une rampe de gravier qui ne pouvait pas supporter le poids du nouveau bateau.

Chris De Pooter, ingénieur de projet de district-Europe pour le Corps du génie de l'Armée de terre des États-Unis, a déclaré dans l'annonce de presse : « Ce sont de bonnes installations, des installations vraiment modernes que nous avons fourni pour le lancement et l'entretien des bateaux. Je pense qu'elles fourniront d'excellents avantages pour l'ensemble de la communauté. C'est un projet vraiment avantageux et je suis fier que nous ayons pu en faire partie. »

Bien que la région soit considérée comme un point sensible pour la piraterie, le nombre d'incidents a baissé récemment. Des 90 incidents de piraterie et de vol à main armée dans le monde signalés entre janvier et septembre 2022, 13 ont eu lieu dans le golfe de Guinée, comparé à 27 pendant la même période en 2021, selon le Centre de Genève pour la politique de sécurité.

Le golfe de Guinée est aussi considéré comme un point sensible mondial pour la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), qui fait perdre à l'Afrique de l'Ouest une somme annuelle estimée entre 2,3 et 9,4 milliards de dollars, et qui décime les stocks de poissons et détruit les écosystèmes.

En 2021, le Bénin a signé un accord avec le Ghana et le Togo pour que les pays œuvrent ensemble afin de réduire la pêche INN.

En 2022, le Bénin est devenu le premier pays africain à rendre les mouvements de sa flotte de pêche publiquement visibles grâce à un accord avec Global Fishing Watch (GFW), selon lequel les bateaux du Bénin sont traqués par un système de surveillance de navire. Les pays partagent leurs données avec GFW et cette dernière les présente sur sa carte en ligne.

Le gouvernement du Bénin s'est « engagé à éradiquer la pêche illégale de [ses] eaux et à prendre toutes les mesures nécessaires pour sécuriser une pêche durable », a déclaré Gaston Cossi Dossouhoui, ministre de l'Agriculture, de l'Élevage et de la Pêche du Bénin, à SeafoodSource.

L'Égypte achète de nouveaux hélicoptères

PERSONNEL D'ADF

L'Armée de terre des États-Unis a attribué à Boeing un contrat pour produire 12 nouveaux hélicoptères CH-47F Chinook pour l'Armée de l'air égyptienne.

Avec cet achat de 426 millions de dollars, l'Égypte remplacera sa flotte d'aéronefs CH-47D par le nouveau modèle F, doté d'une technologie multi-missions avancée.

« Les aéronefs modèle F amélioreront les capacités des Chinook égyptiens et aideront à atteindre efficacement leurs objectifs de transport lourd », a déclaré Ken Eland, vice-président de Boeing et directeur du programme H-47. « Le partenariat de Boeing avec l'Armée de l'air égyptienne reste fort alors que nous continuons à travailler ensemble pour moderniser leur flotte. »

Le premier Chinook a été introduit en 1962. Le CH-47 Chinook de Boeing est un hélicoptère à rotor en tandem développé par la société américaine de rotors Vertol. C'est un hélicoptère à charge lourde avec une vitesse maximale de 310 km/h. Il peut transporter jusqu'à 55 soldats ou jusqu'à 10 tonnes de cargaison mixte. Le nom du Chinook est dérivé du peuple amérindien des Chinook



Des soldats descendent d'un hélicoptère CH-47 Chinook de l'Armée de l'air égyptienne pendant un exercice en 2021.

AFP/GETTY IMAGES

originaire du Nord-Ouest des États-Unis.

Le CH-47F contient un système de gestion de cockpit numérique entièrement intégré, un cockpit avec système d'architecture avionique commune et des capacités de manutention de cargaison avancées qui complètent ses caractéristiques de performance et de prise en charge des missions.

LE NIGERIA EST PRÊT À FAIRE DÉMARRER SA PRODUCTION MILITAIRE LOCALE

PERSONNEL D'ADF

L'Agence nationale du Nigeria pour l'infrastructure de science et d'ingénierie (NASENI) souhaite produire des armements, des véhicules et des équipements militaires qui sont « fabriqués au Nigeria » pour soutenir la lutte contre les groupes extrémistes, les bandits et autres menaces sécuritaires.

Olusegun Ayeoyenikan, directeur adjoint chargé des informations à NASENI, déclare que le Corps du génie électrique et mécanique de l'Armée de terre du Nigeria a entrepris l'un des premiers projets visant à produire un canon antiaérien de 12,7 mm. Les autres projets incluront des transports de troupe blindés, des véhicules aériens sans humain à bord et des armes légères pour usage militaire.

« L'agence avait commencé à collaborer avec certaines industries et institutions de recherche indigènes ainsi qu'avec certains fabricants d'équipement d'origine étrangers dans le but d'établir la production des armes et du matériel militaires au Nigeria grâce au développement de l'infrastructure et au transfert de technologie », a déclaré M. Ayeoyenikan selon Military Africa.

Un autre projet qui a été lancé en 2017 vise à créer le premier hélicoptère fabriqué au Nigeria. Le pays a conclu un accord avec la Dynali Helicopter Company de Belgique pour produire les hélicoptères et transférer la technologie

pour pouvoir les construire localement.

Dans une conférence de presse de janvier 2023 pour mettre à jour le projet d'hélicoptère devant les médias, les responsables militaires et civils ont déclaré qu'ils prévoyaient de continuer à travailler ensemble pour développer une industrie nationale de défense robuste.

« Vous pouvez compter sur 110 % de collaboration », a déclaré le vice-maréchal de l'air Paul Jemitola, commandant de l'Institut de technologie de l'Armée de l'air à Kaduna. « Nous allons continuer à collaborer dans toutes les directions et par tous les moyens parce que nous allons aussi en bénéficier. »

Le professeur Mohammed Haruna, vice-président exécutif de NASENI, a déclaré que la croissance industrielle du Nigeria améliorera l'autosuffisance du pays.

« L'intention est d'assurer que pour tous les véhicules principaux que nous utilisons ici, leurs pièces de rechange soient disponibles ici et que le fabricant de ces véhicules soit domicilié ici et produise les pièces de rechange ici », a déclaré le professeur Haruna sur Channels Television.

Des dignitaires, y compris Yemi Osinbajo (deuxième à partir de la droite), vice-président nigérian à l'époque, posent la fondation pour une ligne de production de cellules solaires à Gora en mars 2023. L'Agence nationale du Nigeria pour l'infrastructure de science et d'ingénierie souhaite développer localement davantage de produits.

NASENI

Une société égyptienne vante
**LE NOUVEAU SYSTÈME C5ISR COMME
ÉTANT SÛR ET INTEROPÉRABLE**

PERSONNEL D'ADF

Une société égyptienne a inauguré un système C5ISR (commandement, contrôle, communications, ordinateurs, cyber, renseignements, surveillance et reconnaissance) fabriqué dans le pays. Le système travaille avec les systèmes de défense du monde entier, caractéristique importante pour les pays tels que l'Égypte qui achètent leur matériel auprès de divers fabricants mondiaux.

ACME SAICO a présenté le système à l'Expo internationale de la défense d'Abou Dabi (Émirats arabes unis). Selon le site web Breaking Defense, l'Égypte a des difficultés pour coordonner les opérations de ses systèmes de défense depuis 1970 à cause de leurs origines différentes, y compris les systèmes d'aéronef, de défense aérienne, navals et autres.

Le nouveau système est conçu pour résoudre ce problème.

« C5ISR peut accommoder les systèmes de défense hybrides de pays différents qui suivent des protocoles différents », a déclaré Ziad Badawi, chef de la division des industries électroniques de la société, à Breaking Defense.

C5ISR est un système intégré qui fournit aux avions de chasse sur le champ de bataille et aux responsables du centre de commandement la capacité de communiquer de façon transparente et d'accéder aux informations en temps réel. Selon l'Armée de terre des États-Unis, la meilleure technologie C5ISR assure « la dominance de l'information et la létalité décisive pour le soldat branché ».

En 2018, ACME SAICO a produit un centre de commandement d'intégration et de surveillance radar qui a été plus tard mis à niveau pour conduire des missions combinées avec des radars, des missiles, des aéronefs, des forces terrestres et le contre-terrorisme, a déclaré M. Badawi à Breaking Defense. La société a développé des centres de commandement pour les opérations terrestres et navales.

La société déclare que sa technologie satisfait aux normes les plus élevées de cybersécurité.

« Nous fabriquons pour le système de cybersécurité notre propre base de matériel qui n'a pas besoin de mises à jour sur l'Internet, dit-il. Le système est un client à cloud cloisonné que l'opérateur peut contrôler sans intervention du technicien de la société. La société fournit uniquement le transfert de technologie pour l'intégration des composantes et l'opérateur effectue l'intégration. »

ACME SAICO a présenté le système C5ISR à l'Expo internationale de la défense d'Abou Dabi (Émirats arabes unis). MOMEN ESMAT



LA CEDEAO
SUIT UNE APPROCHE CONJOINTE POUR LA
CYBERSÉCURITÉ

PERSONNEL D'ADF

A lors que l'usage de l'Internet augmente en Afrique de l'Ouest, les responsables demandent une meilleure coopération régionale en cybersécurité. Une approche conjointe peut protéger les citoyens, les entreprises, les institutions gouvernementales et l'infrastructure critique contre les attaques en ligne, selon l'experte en cybersécurité Folake Olagunju.

« Ce doit être une approche pan-sociétale », a-t-elle déclaré lors d'une interview de podcast avec l'Académie des partenaires internationaux de l'UE. Mme Olagunju est la responsable de programme pour l'Internet et la cybersécurité de la Communauté économique des états d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Depuis 2019, l'utilisation de l'Internet en Afrique de l'Ouest a augmenté d'environ 25 %. Cette croissance n'est pas répartie uniformément dans la région : les résidents du Cap-Vert enregistrent le pourcentage le plus élevé de 62 % en ligne alors que les Nigériens ont un pourcentage bas de 14,5 %.

Les cybercriminels profitent de la croissance en ligne. Ils emploient l'hameçonnage pour gagner l'accès aux systèmes informatiques en envoyant des e-mails d'apparence légitime qui contiennent un logiciel conçu pour envahir les réseaux informatiques ou dérober les données personnelles. Dans les attaques par logiciel de rançon, les hackers envahissent les sociétés telles que les banques et verrouillent les utilisateurs jusqu'à ce que les victimes paient une rançon.

Sur l'ensemble du continent, les Africains ont été sujets à 10,7 millions d'attaques par hameçonnage au cours du deuxième trimestre 2022, selon des données de l'industrie.

Grâce à son programme « Crime organisé : la réponse de l'Afrique de l'Ouest à la cybersécurité et la lutte contre la cybercriminalité », la CEDEAO a formé des policiers pour confronter les cybercriminels et réunir des preuves pour aider à les poursuivre en justice.

La CEDEAO aide les états membres à moderniser leur secteur des télécommunications pour le rendre plus résilient.

Une partie du plan de la CEDEAO consiste à assurer que les pays d'Afrique de l'Ouest travaillent selon des directions similaires à mesure qu'ils développent leurs plans de cybersécurité de façon à pouvoir mettre en commun les informations et renforcer la confiance mutuelle.

Mme Olagunju suggère que le modèle de la CEDEAO pourrait être dupliqué dans les autres blocs régionaux du continent pour permettre aux responsables de personnaliser des solutions adaptées à leurs problèmes uniques de cybersécurité.

« Il pourrait être préférable pour les pays d'un même bloc de se contacter mutuellement, a-t-elle déclaré. Ce n'est plus une question de "vous contre moi". C'est "nous". »

La Communauté économique des états d'Afrique de l'Ouest travaille pour améliorer la cybersécurité en Afrique de l'Ouest en formant des policiers et en aidant les états membres à moderniser leur secteur des télécommunications.



LE CENTRE DE FUSION MARITIME cible la criminalité en mer

PERSONNEL D'ADF

Les autorités ont saisi 3.000 fusils, des centaines de munitions et des missiles antichar sur un navire de pêche dans le golfe d'Oman le 15 janvier 2023. Ces armes iraniennes étaient destinées à la milice houthiste du Yémen.

Onze jours auparavant, les responsables avaient intercepté 2.000 armes iraniennes assorties à destination du Yémen sur un navire de pêche naviguant dans la même région, selon le Centre régional de fusion des informations maritimes (RMIFC) à Madagascar.

Sans les informations sur les navires que le centre a partagées avec les autorités locales, certaines de ces armes auraient pu être amenées en Somalie et vendues à des groupes extrémistes violents tels que les shebabs et l'État islamique en Somalie. L'Iran utilise le pays depuis 2016 environ pour transférer des armes à la milice houthiste.

Selon le RMIFC, le trafic des armes dans la région d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe et de l'océan Indien (ESA-IO) est en hausse. Le centre affronte le problème en mettant en commun et en échangeant des informations de sécurité maritime sur les navires soupçonnés de commettre des crimes.

Le centre aide à identifier les navires suspects qui pourraient être connectés à la criminalité en mer, notamment la contrebande des stupéfiants, la migration illégale et la pêche illégale. Une surveillance constante effectuée par la salle d'observation du centre l'aide à avertir les agences d'application du droit maritime des menaces en temps opportun.

Les arrestations de janvier « soulignent non seulement que l'utilisation des navires de pêche et des boutres continue à aider les activités des criminels, mais aussi que l'existence active des routes connues de contrebande et de trafic contribue au commerce illégal », déclare à ADF dans un e-mail le lieutenant Saïd Lavani, officier de liaison internationale des Comores au RMIFC. « La

Des fusils d'assaut AK-47 passés en contrebande par l'Iran et destinés aux rebelles houthistes du Yémen sont exposés à bord d'un navire des États-Unis. COMMANDEMENT CENTRAL DES ÉTATS-UNIS

non-détention des criminels présumés interceptés en mer permet aussi aux réseaux et aux entreprises de contrebande de prospérer. »

Le RMIFC partage les informations avec son centre jumeau, le Centre des opérations de coordination régionale (RCOC) des Seychelles, et avec tout pays qui fait face à une menace maritime. Si le pays n'est pas capable de conduire une opération d'interdiction, il peut demander de l'aide auprès du RCOC.

Les saisies fréquentes d'armes soulignent une « menace préoccupante dans la région », selon le lieutenant Lavani, lequel recommande que tous les pays de la région rejoignent l'architecture du programme pour la sécurité maritime (MASE) afin de recevoir les informations des centres régionaux. MASE est financé par l'Union européenne et sous l'égide de la Commission de l'océan Indien dans la région ESA-IO.

Les membres actuels du MASE sont les Comores, Djibouti, la France au nom de l'île de la Réunion, le Kenya, Madagascar, Maurice et les Seychelles, mais le lieutenant Lavani déclare qu'il est probable que la Tanzanie les rejoigne bientôt.

Un rapport de l'Institute pour les études de sécurité a révélé que le réseau de contrebande des armes iraniennes s'étend probablement à des groupes liés aux shebabs en Éthiopie, au Kenya et au Mozambique. Les armes iraniennes sont aussi exportées en République centrafricaine, au Soudan du Sud et en Tanzanie.

L'Iran possède aussi des liens confirmés avec un grand nombre de réseaux de contrebande de stupéfiants près de la Corne de l'Afrique, selon Abdulsalam Mohammed, chef de l'Abaad Studies & Research Center au Yémen.



LE COLLÈGE DE LA DÉFENSE DU G5 SAHEL SE DÉVELOPPE COMME « EXPORTATEUR DE LA SÉCURITÉ RÉGIONALE »

PERSONNEL D'ADF

La construction a commencé pour de nouvelles installations au Collège de la défense du G5 Sahel le 14 février 2023 à Nouakchott (Mauritanie). Une fois complétée, cette addition inclura une bibliothèque plus grande, des aires de salle de classe, un labo d'apprentissage de langues de 20 places et un équipement informatique et de traduction audio. La complétion de ce projet de 5 millions de dollars financé par le gouvernement des États-Unis est anticipée dans un an.

Cynthia Kierscht, ambassadrice des États-Unis en Mauritanie, a déclaré : « La bibliothèque sera un symbole physique des deux rôles importants du collège : fournisseur d'une éducation militaire professionnelle et exportateur de la sécurité régionale. La bibliothèque reflète vraiment l'engagement long et durable des États-Unis pour œuvrer avec la Mauritanie afin de faire avancer la paix et la sécurité au Sahel. »

Le Collège de la défense du G5 Sahel a pris le nom du G5 Sahel, une coalition créée en 2014 pour relever les défis régionaux dans une perspective politique, sécuritaire et développementale unifiée. Au moment de sa création, les membres du G5 Sahel étaient le Burkina Faso, le Mali, la Mauritanie, le Niger et le Tchad.

Le Collège de la défense du G5 Sahel s'est transformé en véritable projet régional. Il a un centre de simulation capable de placer les stagiaires dans des situations de terrain et il est interconnecté avec les centres Est et Ouest du G5, avec lesquels il peut conduire simultanément des exercices.

Le collège forme annuellement 40 élèves officiers des armées d'Afrique de l'Ouest. Il est aussi ouvert aux officiers hors du Sahel.

Le général de brigade Brahim Vall Cheibani Cheikh Ahmed, directeur du collège, déclare qu'il est impératif de réunir les chefs des forces armées du G5 autour d'un même module de formation.

« Le G5 Sahel est basé sur deux piliers : un pilier de développement et un pilier de défense et de sécurité », a déclaré le général, selon un reportage d'Africanews. « Les armées des pays du G5 étant confrontées à la même menace, il était bon pour les chefs qui commandent ces forces sur le terrain de suivre la même formation et partager la même vision de la menace, et la même approche méthodologique, et les mêmes processus de travail, parce que demain, en fin de compte, ils se retrouveront dans le même théâtre pour affronter le même ennemi. »

L'ambassadrice des États-Unis Cynthia Kierscht (au centre), le ministre mauritanien de la Défense Hanena Ould Sidi (à sa droite) et d'autres dignitaires participent à une cérémonie marquant le début de la construction d'une bibliothèque au Collège de la défense du G5 Sahel.

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS EN MAURITANIE

LA TANZANIE DÉPLOIE UN NAVIRE DE GUERRE POUR PATROILLER LE CANAL DU MOZAMBIQUE

PERSONNEL D'ADF

La Marine tanzanienne a déployé un navire dans le canal du Mozambique pour aider la Communauté de développement d'Afrique australe (CDA) et ses partenaires internationaux à affronter tout un éventail de crimes en mer, notamment la pêche illégale, la contrebande des stupéfiants, le vol du pétrole et le trafic des êtres humains et des armes.

Bien que la piraterie ait baissé dans la région, la sécurité maritime limitée du canal laisse les villes de la côte et les états insulaires vulnérables face aux menaces maritimes.

Le canal est une voie d'eau de 1.600 km de long entre Madagascar et l'Afrique de l'Est. Environ 30 % du trafic mondial des pétroliers le traverse et il est une voie majeure du trafic des stupéfiants et des armes et de la traite humaine, commerces illicites qui sont généralement connus pour aider à financer les groupes terroristes dans la région.

Le navire de la Marine tanzanienne se joint à trois navires de guerre sud-africains dans le canal, et à ceux des alliés internationaux. Les officiels ont annoncé son déploiement lors de la réunion annuelle du Comité maritime permanent de la CDA en mars 2023.

À cette réunion, le vice-amiral Monde Lobese, chef de la Marine d'Afrique du Sud, a déclaré que les marines de la région « doivent assurer qu'il n'existe aucune menace affectant la libre circulation des biens et des services. »

« Il n'est pas nécessaire que je rappelle à mes frères des pays sans littoral de la CDA que même leur commerce et leurs produits passent pas les ports de leurs voisins côtiers », a déclaré l'amiral Lobese dans un reportage du site web sud-africain d'actualités Independent Online.



Cette photo montre un bateau de 8 m de la classe Defender exploité par la Marine tanzanienne. Cette dernière déploie un navire dans le canal du Mozambique pour aider à combattre la criminalité régionale en mer.

COMMANDEMENT NAVAL DE TANZANIE

Des représentants de haut rang des marines d'Afrique du Sud, du Botswana, de la Namibie, de la République démocratique du Congo, de la Tanzanie et du Zimbabwe ont participé à la réunion.

Les membres ont travaillé sur la stratégie de sécurité maritime intégrée de la CDA, qui aidera les états membres à répondre aux urgences ou aux problèmes qui menacent leur souveraineté. L'Afrique du Sud organisera un cours pour les représentants régionaux sur « la coordination navale et les consignes du transport maritime », qui aide les marines à surveiller le commerce dans leurs eaux. La Marine d'Afrique du Sud prévoit un cours de « formation des formateurs » sur le même sujet.

Les responsables de la marine déclarent que la formation a amélioré les partenariats régionaux et qu'elle conduira à un commerce maritime mieux sécurisé et protégera la croissance économique.

« La paix et la stabilité de toute la région de la CDA est étroitement liée à notre capacité de réduire les menaces affectant notre sécurité maritime », déclare l'amiral Lobese.



Membre d'une équipe de recherche et détection entièrement féminine de l'ONU responsable pour identifier les engins explosifs improvisés au Mali HARANDANE DICKO/MINUSMA

Une unité féminine INNOVE AU MALI

MAINTIEN DE LA PAIX DES NATIONS UNIES

L'unité de police constituée égyptienne déployée à Douentza (Mali) depuis 2017 dans le cadre de la MINUSMA a mis en place trois équipes de recherche et de détection pour lutter contre la menace des engins explosifs improvisés (EEI). L'une d'elles est entièrement composée de femmes policières, et c'est la première équipe de recherche et de détection entièrement féminine déployée dans une opération de paix de l'ONU.

Les équipes sont formées pour identifier les EEI afin que les experts de l'élimination des munitions puissent les retirer en toute sécurité.

L'équipe de Douentza a travaillé près des chemins de terre utilisés par les civils qui sont souvent pris pour cible par les terroristes et les groupes armés. En 2020 et 2021, le pays a enregistré la deuxième plus grande augmentation des décès des civils et des gardiens de la paix dus au terrorisme, selon l'Indice mondial du terrorisme. Le Conseil de sécurité des Nations unies a voté pour mettre fin à la mission et on anticipe que la plupart du personnel partira à la fin 2023.

Une fois qu'un ordre est émis pour exécuter une tâche, chaque seconde compte. Si l'équipe ne trouve pas l'EEI ou la mine terrestre, la sûreté et la sécurité d'un convoi sont compromises. Le major Doaa Moussa, commandante de l'équipe, en est consciente : « Cette équipe doit protéger les Casques bleus, mais aussi les civils. C'est une lourde responsabilité. »

Alors que les membres de l'équipe se rendent à l'armurerie et récupèrent leurs armes ainsi que leur équipement de recherche et de détection, le lieutenant-colonel Ibrahim Rady donne quelques consignes finales avant que l'équipe ne se rende au site contaminé. Une fois sur le site, l'équipe identifie et désamorce une mine terrestre.

Cette fois, il s'agissait d'un exercice de simulation pour s'assurer que l'équipe est bien préparée à répondre en cas de risque réel. Depuis 2013, le nombre d'attaques contre des Casques bleus au Mali a été multiplié par six, passant de deux incidents liés à des EEI en octobre 2013 à 12 en 2022. Il y a eu 19 incidents en 2014 et 15 en 2021.

Depuis son déploiement en 2013, la MINUSMA a perdu 162 Casques bleus à la suite d'explosions de mines terrestres et d'autres actes hostiles. Les troupes en patrouille et les convois qui traversent fréquemment le territoire malien pour protéger les civils sont souvent ciblés par les EEI, en particulier dans les régions du Nord et du centre.

« Nous sommes très fières d'être les premières femmes à être formées pour atténuer la menace des EEI », a déclaré le capitaine Rana Ghourab. « C'est un outil qui nous permettra aussi à autonomiser beaucoup les femmes en Égypte et au Moyen-Orient. Cette expérience nous aidera également à montrer que [les femmes] peuvent faire tout ce que [les hommes] peuvent faire. »



— La mission de la RDC emploie une — **UNITÉ CHIRURGICALE PORTABLE**

MAINTIEN DE LA PAIX DES NATIONS UNIES

Afin de remplir leur mandat de protection des civils, les Casques bleus participant à la Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République démocratique du Congo (MONUSCO) sont souvent confrontés à des situations dangereuses dans des zones reculées, avec un accès limité aux services médicaux. Un module chirurgical mobile léger déployé avec le bataillon du Malawi a considérablement amélioré la sécurité et la sûreté des Casques bleus.

Fonctionnant 24 heures sur 24, le module chirurgical mobile léger comporte une composante statique et une composante mobile, gérées par 31 Casques bleus. La composante statique sert de centre médical de référence aux hôpitaux de niveau 1 et dispose d'un bloc opératoire, d'un service d'urgences, d'un service de radiologie, d'un laboratoire, d'une pharmacie et d'une unité de soins intensifs. La composante mobile est un fourgon équipé d'un bloc opératoire et d'un matériel de pointe qui accompagne les troupes dans les zones difficiles d'accès. Il a commencé ses opérations en mai 2022.

Selon l'Organisation mondiale de la santé, la télé-médecine permet de « guérir à distance ». Sur le terrain, lorsque les Casques bleus et les partenaires se trouvent en situation d'urgence médicale, elle représente un excellent moyen pour les chirurgiens de soutenir un médecin sans être physiquement présents.

« 90 % des gens meurent au combat à cause d'une hémorragie importante. Cette installation est en permanence plus près des troupes », déclare le capitaine Tadziana Kapeni.

Lorsqu'un Casque bleu est blessé et qu'une évacuation n'est pas possible, le module mobile permet de prendre des mesures de réanimation chirurgicale immédiates avant que le patient ne soit transféré vers un niveau de soins supérieur.

Au cours des combats intenses à Kiwanja, dans l'Est de la RDC, trois soldats marocains servant avec la MONUSCO ont subi des blessures potentiellement mortelles. L'équipe chirurgicale mobile a effectué une réanimation et une chirurgie immédiates sous le feu de l'ennemi. Sans sa présence, les patients seraient morts en quelques heures, car l'évacuation n'était pas possible au milieu des tirs incessants dans une zone d'exclusion aérienne.

« Cette technologie est un multiplicateur de force qui devrait être intégré dans les soins médicaux des combat modernes, même dans le contexte civil », déclare le lieutenant-colonel Phillip Chitekwe, commandant du bataillon du Malawi. « Je pense que la paix est possible et qu'elle commence avec chacun d'entre nous en tant que Casque bleu. »

Les agents de santé se préparent à opérer un patient à l'intérieur du module chirurgical mobile léger.

MONUSCO

SELON DES ÉTUDES, LES MISSIONS DE L'ONU ENREGISTRENT DES SUCCÈS

LES NATIONS UNIES

Les échecs des missions de maintien de la paix des Nations unies ont fait l'objet de reportages à grande échelle, mais des études récentes présentent des raisons pour être optimiste.

Les preuves, recueillies dans seize études sanctionnées par un comité de lecture, montrent que les gardiens de la paix réduisent considérablement le nombre de victimes civiles, abrègent les conflits et aident à assurer le respect des accords de paix. En fait, la majorité des missions de maintien de la paix de l'ONU atteignent leur objectif principal, à savoir la stabilisation des sociétés et la fin de la guerre.

« Si nous examinons systématiquement les données, la plupart du temps le maintien de la paix fonctionne ». C'est la conclusion du professeur Lise Howard de l'université Georgetown. Son livre intitulé « La puissance du maintien de la paix » est basé sur des recherches de terrain exhaustives concernant différentes missions de l'ONU.

« Si nous examinons les missions achevées depuis la fin de la guerre froide, dans deux missions sur trois, les Casques bleus ont réussi à satisfaire à leur mandat et se sont retirés », a déclaré le professeur Howard dans une interview avec le service de vidéo de l'ONU. « Cela ne veut pas dire que dans tous ces cas tout est parfait dans les pays. Mais cela veut dire qu'ils ne sont plus en guerre. »

Le professeur Howard déclare que des millions de vie ont été sauvées depuis la création du service de maintien de la paix en 1948. L'idée d'employer des soldats pour aider à maintenir la paix est née lors des négociations au Moyen-Orient en 1948, lorsque l'État d'Israël nouvellement créé était en conflit avec ses voisins.

L'un des cas étudiés par le professeur est celui de la Namibie. En 1989, une mission de maintien de la paix de l'ONU a aidé à mettre fin à la guerre et a soutenu les premières élections libres et équitables de l'histoire du pays. Cela fut loin d'être facile.

« La Namibie est un pays qui a été sujet à de dures épreuves, déclare le professeur. Elle a eu plusieurs maîtres coloniaux. Elle a eu un génocide. Elle a été victime d'une guerre régionale, d'une guerre civile. Mais de façon étonnante, la Namibie n'a pas été victime de ces antécédents terriblement difficiles. »

Aujourd'hui, la Namibie est un pays stable, à revenu intermédiaire élevé, avec un système démocratique qui fonctionne bien. C'est une réussite extraordinaire, étant donné ses antécédents historiques.

La mission de l'ONU en Namibie était innovante pour l'époque. Les femmes constituaient 40 % de ses effectifs. Le professeur Howard déclare que le maintien de la paix onusien est plus efficace lorsqu'il ne s'appuie pas uniquement sur la puissance des armes.

Elle affirme que le maintien de la paix de l'ONU enregistre les meilleurs succès lorsqu'il utilise la persuasion et les encouragements, plutôt que la force militaire. Mais quelle que soit la stratégie conduisant au succès, les données de ces études exhaustives montrent que les missions de maintien de la paix sont souvent efficaces.

« Si nous examinons les cas systématiquement, les Casques bleus aident les gens dans leur vie quotidienne pour aller d'une situation où il y a la guerre et le conflit violent à une autre où la paix prédomine. »

Des Casques bleus onusiens du Rwanda patrouillent à l'extérieur de Bangui (République centrafricaine). THE ASSOCIATED PRESS





LA GUINÉE ET L'INDONÉSIE EXPLORENT UNE COOPÉRATION EN MATIÈRE D'AVIATION

PERSONNEL D'ADF

Le ministre des Transports indonésien Budi Karya Sumadi et son homologue guinéen Félix Lamah ont signé une lettre d'intention, première étape de l'engagement des deux pays pour explorer une coopération dans le secteur de l'aviation. Il s'agit d'une proposition inhabituelle puisque les deux pays sont situés à 13.700 km de distance.

L'idée initiale de cette coopération est née en septembre 2022, selon la circulaire aérospatiale The Bulletin. La Guinée a reconnu un besoin de modernisation de son secteur du commerce et des transports et a exprimé son intérêt dans une coopération avec l'Indonésie.

Dans une déclaration écrite, le ministre indonésien des Transports a dit après avoir accueilli le ministre guinéen des Transports à Jakarta : « Nous sommes prêts à poursuivre cette opportunité et à coopérer avec le gouvernement guinéen », selon un reportage du Bulletin.

Le président guinéen Mamadi Doumbouya souhaite créer une ligne aérienne nationale qui sera appelée Guinea Air. Elle remplacera le projet privé de Guinea Airlines, lancé en 2017, qui avait échoué. Il avait été annulé en 2021 à cause du mauvais état des aérodromes de Guinée et des conflits entre les actionnaires principaux.

La Guinée veut utiliser des avions fabriqués par la société d'état PT Dirgantara Indonesia. The Bulletin signale que la Guinée voudrait au moins 13 modèles civils de l'avion CN-235 pour les exploiter sur plus de 80 routes en Guinée et en Afrique de l'Ouest.

Le CN-235 est produit sous licence par l'usine indonésienne depuis 2011 dans le cadre d'une collaboration industrielle avec la société espagnole CASA, aujourd'hui intégrée au sein d'Airbus Defence and Space.

LE CAP-VERT ACCUEILLE LA CONFÉRENCE AU SOMMET DES FORCES MARITIMES AFRICAINES

PERSONNEL D'ADF

Les chefs des marines africaines ont rejoint leurs homologues internationaux à Sal, une île du Cap-Vert, pour la première conférence au sommet des forces maritimes africaines.

Ce sommet de trois jours en mars 2023 a été co-hébergé par l'amiral Stuart B. Munsch, commandant des Forces navales des États-Unis en Europe-Afrique. Il a réuni les chefs des marines, des gardes côtières et des fusiliers marins de 38 pays pour examiner des approches stratégiques et opérationnelles à la sécurité maritime.

« La dynamique de sécurité affectant les pays africains façonne notre présent et elle façonnera notre avenir. Le partenariat peut servir de fondation pour la stabilité en Afrique et pour une prospérité croissante dans chaque pays africain, a déclaré l'amiral. Cette semaine, nous avons l'opportunité de renforcer nos partenariats existants et aussi d'en construire de nouveaux, prêts à relever ensemble les défis communs. »



Les chefs militaires participant à la Conférence au sommet des forces maritimes africaines devant l'USS Bulkeley dans l'île de Sal (Cap-Vert).

CAPORAL SUPPLÉANT MARY LINNIMAN/CORPS DES FUSILIERS MARINS DES ÉTATS-UNIS

Les panels de session de discussion ont traité des approches stratégiques et opérationnelles à la sécurité maritime, de la réponse aux menaces maritimes par les fusiliers marins, des défis partagés avec les divers services maritimes et des initiatives régionales d'interopérabilité.

La conférence a aussi inclus une visite de l'USS Bulkeley, contre-torpilleur à guidage de missile de la classe Arleigh Burke, afin d'observer des démonstrations de lutte contre les incendies à bord, des exercices d'abordage conjoints des gardes côtières des États-Unis et du Cap-Vert, et une robotique simulée d'élimination des bombes par les Fusiliers marins américains.

Les remarques de clôture du contre-amiral António Duarte Monteiro, chef d'état-major de la Défense du Cap-Vert, ont souligné l'importance de la coopération entre les partenaires régionaux et internationaux.

« Les menaces contre la sécurité maritime ne respectent pas les frontières politiques et il y a très peu de chose qu'un état individuel puisse accomplir tout seul, a-t-il déclaré. Le besoin de coopérer avec d'autres est à la base du concept-même de l'amélioration de la sécurité maritime et du développement durable de l'économie des océans. La coopération avec d'autres états en matière de sécurité, de mise en application des lois et de protection de l'environnement ne devrait pas être considérée comme une atteinte à la souveraineté mais plutôt comme un multiplicateur de l'efficacité de notre souveraineté. »



Des services médicaux sont offerts aux communautés kényanes reculées

PERSONNEL D'ADF

Le personnel médical des Forces de défense du Kenya et de l'Armée de terre des États-Unis a conclu un programme d'action civique médicale de deux jours dans le Comté de Samburu (Kenya) dans le cadre des efforts d'assistance humanitaire pendant l'exercice Justified Accord 2023.

Le programme était la dernière d'une série d'actions de sensibilisation médicale de la force combinée des deux pays.

« Ceci est vraiment le point culminant de tous les engagements précédents pour les améliorer et continuer à élargir et renforcer les relations déjà nouées », a déclaré le lieutenant-colonel Rhonda Dyer de l'Armée de terre des États-Unis, infirmière de la santé publique. « Des relations existaient déjà avec les pays individuels mais cet exercice a réuni ensemble tous les partenaires. »

Les officiels ont organisé en Afrique de l'Est ce programme, aussi connu sous le nom de MEDCAP, lors de l'exercice militaire le plus vaste de l'état-major unifié des États-Unis pour l'Afrique. La Force opérationnelle d'Europe du Sud de l'Armée de terre des États-Unis pour l'Afrique conduit l'exercice auquel participe près de 1.000 personnes provenant de 20 pays sur 4 continents. L'objet de l'exercice consiste à soutenir la sécurité régionale, la réponse aux crises

et l'aide humanitaire.

Au premier jour, 300 patients se sont rendus à l'hôpital du Sous-Comté d'Archer's Post. La plupart souffraient de problèmes gastro-intestinaux et musculo-squelettiques, et aussi de morsures de serpent infectées.

« Nous avons pu tous les traiter, déclare le colonel Dyer. Mais le fait saillant de cette journée s'est sans doute produit lorsqu'une femme enceinte est venue dans la clinique et l'équipe a pu prêter assistance pour la naissance du bébé quelques minutes après son arrivée. »

La plupart des patients qui se sont rendus à la clinique ont amené plusieurs enfants avec eux. Certains d'entre eux ont accompagné les équipes de tournage militaire et ont aidé à prendre des photos lorsque les membres de leur famille recevaient un traitement médical.

Le deuxième jour du programme a eu lieu au dispensaire de Larisoro à Kalama, où le personnel militaire infirmier du Kenya et des États-Unis a traité plus de 450 patients. Le dispensaire sert de salle de maternité et l'équipe combinée a offert gratuitement ses services médicaux tels que la prise de tension artérielle et le dépistage du diabète, les tests de



laboratoire et l'émission de prescriptions contre plusieurs maladies.

Aloise Lekupe, responsable du dispensaire kényan de Larisoro, a déclaré : « Personnellement, je préférerais que ces programmes médicaux conjoints soient plus fréquents. La plupart des gens dans cette zone vivent au-dessous du seuil de pauvreté. Donc lorsqu'ils nécessitent des services médicaux, ils restent simplement chez eux. Ils dépensent le peu d'argent qu'ils ont seulement pour acheter de la nourriture. Pour eux, les services médicaux sont un luxe. »

Des patients kényans attendent leur consultation dans une clinique gratuite à Archer's Post (Kenya). Les Forces de défense du Kenya et l'Armée de terre des États-Unis ont organisé la clinique.

ENCART : Des enfants kényans regardent par le viseur d'un appareil photo lors d'un programme d'action civique médicale à Archer's Post.

CAPORAL GENESIS MIRANDA/ARMÉE DE TERRE DES ÉTATS-UNIS

Dihya, reine berbère d'Afrique du Nord

PERSONNEL D'ADF

Au septième siècle, l'Islam commence à se propager vers l'Ouest à partir de l'Arabie pour atteindre ce qui est aujourd'hui l'Espagne, et vers l'Est jusqu'au Nord de l'Inde. La religion et son pouvoir politique s'étendent à l'aide de marchands, pèlerins et missionnaires.

Elle se propage aussi par des conquêtes militaires, et ses armées saisissent de vastes territoires et établissent des avant-postes impériaux. La majeure partie de cette expansion se produit pendant le règne des quatre premiers successeurs de Mahomet, appelé le califat Rashidun, de 632 à 661.

Les tribus conquérantes ont aussi dans leur ligne de mire l'Afrique du Nord. C'est alors qu'elles rencontrent Dihya, la reine berbère qui vit dans les montagnes de ce qui est aujourd'hui l'Algérie. Elle les repousse.

Pendant quelque temps, les Berbères appelés parfois « le peuple originaire d'Afrique du Nord » étaient contrôlés par l'Exarchat de Carthage, sous l'égide de l'Empire byzantin. Après la conquête arabe de l'Égypte, l'exarchat devient l'une de leurs cibles. La capitale byzantine de Carthage tombe par la suite sous la poussée des armées de Hassan Ibn Numman de la dynastie omeyyade, mettant fin au contrôle byzantin de la région.

Lorsque les anciens chefs partent, ce qui reste des Berbères forment de petites poches de résistance, seuls adversaires du régime arabe en Afrique à l'époque. Les Berbères dispersés s'unissent sous l'égide de Dihya, qui s'avère être un chef estimable et crée une armée puissante.

Elle est connue couramment

sous le nom de la « Kahina », ou « prêtresse » en langue arabe. On dit qu'elle a le don de connaître l'avenir.

Presque tout ce qui la concerne est mystérieux. Pour des raisons politiques, les « faits » à son sujet sont inventés et réinventés après sa mort, en particulier au neuvième siècle. Les dates exactes de sa naissance, de son règne et de sa mort sont inconnues. On pense qu'elle est arrivée au pouvoir dans les années 680. Les historiens l'associent à trois tribus différentes et même l'identité de ses parents est contestée.



Cette statue de la reine Dihya se trouve à Baghaï, commune de Khenchela (Algérie).

On pense qu'elle a eu trois fils, dont l'un était adopté. Une histoire prétend que, lorsqu'elle était jeune, elle a libéré son peuple en acceptant d'épouser un tyran, puis en l'assassinant lors de la nuit de noces. Mais presque rien n'est certain, pas même à quoi elle ressemblait. Une histoire affirme qu'elle avait 127 ans à sa mort.

Mais c'est une reine puissante et le général Hassan Ibn Numman de

l'armée arabe ne tolère pas sa résistance. Il la poursuit et en 698 leurs armées s'affrontent dans la bataille de l'oued Nini ou bataille des chameaux, que la reine berbère remporte facilement. Hassan est forcé de s'enfuir et finalement de s'installer pendant cinq ans dans un lieu que l'on appelle aujourd'hui la Libye.

Dihya sait que son ennemi puissant retournera un jour. La plupart des historiens pensent qu'elle commence une campagne de terre brûlée pour détruire tout ce qui pourrait être utile à une avancée ennemie dans son empire. La campagne a peu d'impact sur les tribus de la montagne et du désert, mais dévaste sa propre tribu qui vit dans des oasis vulnérables.

Après la destruction de quelques villages et places fortes de son royaume, son propre peuple se retourne contre elle. Hassan sait cela et revient avec son armée. Cette fois-ci, il est vainqueur dans la bataille de Tabarka, dans ce qui est aujourd'hui la Tunisie et l'Algérie.

Des légendes disent qu'elle est tuée pendant la bataille, d'autres prétendent qu'elle s'empoisonne pour éviter d'être capturée. Quelles que soient les circonstances de sa mort, son corps est décapité et sa tête est envoyée à Damas comme preuve de sa mort.

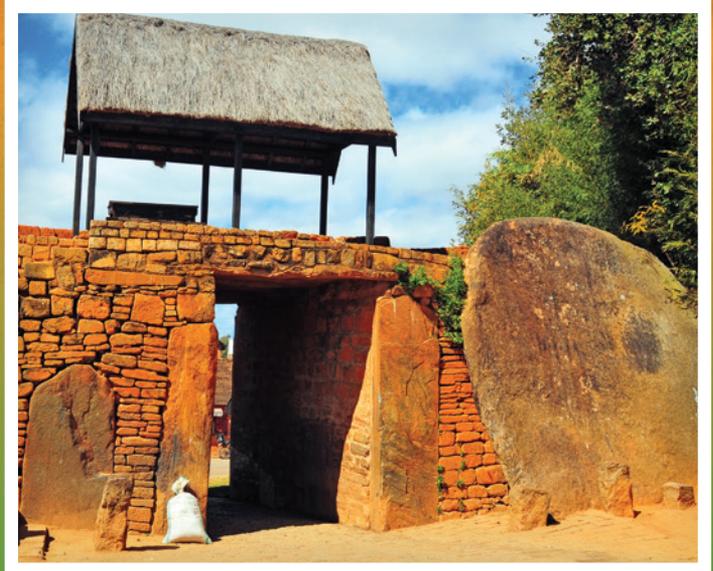
Aujourd'hui, elle est considérée comme un brillant exemple de féminisme, mais son souvenir a été manipulé de nombreuses fois au cours des siècles pour servir de symbole de l'héroïsme et de l'indépendance berbères.

Tout ce que nous savons de certain, c'est qu'elle était pendant quelque temps une grande et puissante reine.



INDICES

- 1 Ce site comprend une ville royale, un cimetière et d'autres lieux sacrés, et il demeure un lieu historique et spirituel important.
- 2 Il comporte un système de fortifications avec une série de fossés et 14 passages de pierre.
- 3 Il a été utilisé comme palais royal et capitale politique pendant le règne d'Andriantsimitoviaminiandriana Andriandrazaka dans les années 1700.
- 4 En période de danger, un énorme disque de pierre était roulé devant le portail principal pour le clôturer.



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.

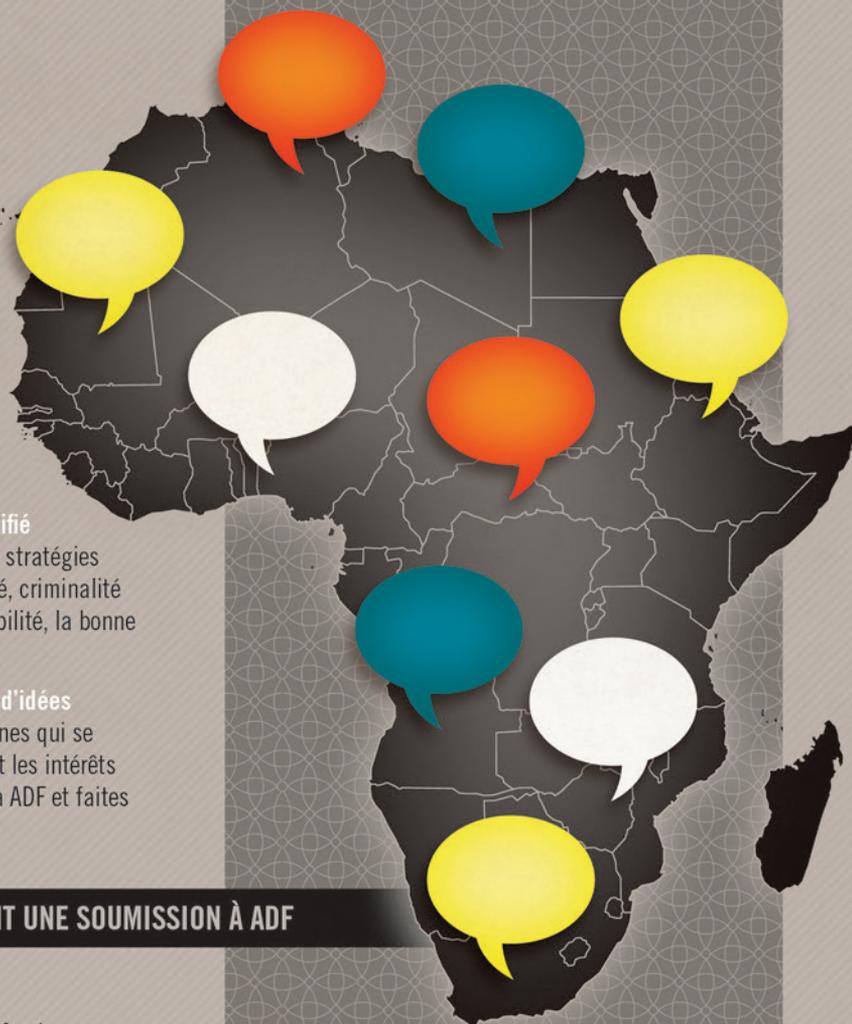
DROITS D'AUTEUR Les auteurs conservent les droits à leur texte original. Cependant, nous nous réservons le droit de revoir et corriger les articles pour qu'ils soient conformes au style de l'Associated Press et s'intègrent dans l'espace disponible. Le fait de soumettre un article ne garantit pas sa publication.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

