



BULLETIN DE LA SÉCURITÉ AFRICAINE

UNE PUBLICATION DU CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

Marine et garde-côtes: Définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime

PAR AUGUSTUS VOGEL

- ◆ L'Afrique fait face, en matière de sécurité maritime, à des défis qui s'aggravent rapidement et qui occupent une place de plus en plus importante parmi les menaces auxquelles est confronté le continent.
- ◆ Les États africains éprouvent des difficultés à parer à ces menaces en raison d'un décalage entre leurs structures de sécurité maritime et les défis à relever.
- ◆ Pour remédier à la situation, il faudrait valoriser les capacités des garde-côtes requises par ces menaces et établir, entre les organismes gouvernementaux, un ensemble de partenariats qui permettraient de lutter efficacement contre ces menaces.

POINTS SAILLANTS

L'ACCROISSEMENT DES DÉFIS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME

En février 2008, l'Association des propriétaires de chalutiers du Nigeria (NTOA) a immobilisé ses bateaux de pêche, refusant de prendre la mer. L'année précédente avait été difficile. Cent sept cas de vols à main armée avaient été signalés. Ce qui avait réduit la flottille de 250 chalutiers en 2003 à 170 à la fin de l'année 2007. Janvier 2008 avait été encore pire, les équipages des bateaux de la NTOA ayant été victimes de 50 attaques et de 10 meurtres pendant ce seul mois. Un fait notable dans les multiples plaintes émises par la NTOA : lors des attaques, il n'y avait personne à qui demander secours.

La liste des recommandations de la NTOA a débouché sur une campagne visant à convaincre

le gouvernement de la République fédérale du Nigeria de mettre sur pied une unité de garde-côtes. L'argument principal avancé est que la marine nigérienne – l'une des mieux équipées de l'Afrique et dont les capacités lui permettent de rallier l'Europe et l'Amérique du Sud – n'est pas conçue pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer. C'est essentiellement une marine hauturière, jadis capable de bombarder les forces rebelles en Sierra Leone pendant les années 1990, mais qui est impuissante face à la criminalité locale.

L'expérience du Nigeria est le reflet de l'environnement de la sécurité maritime en Afrique. Sur les 33 nations maritimes indépendantes de l'Afrique subsaharienne, seules cinq – le Cap-Vert, le Libéria (lorsque la législation sera approuvée), São

Tomé-et-Principe, la République de Maurice et la République des Seychelles – ont des forces maritimes dénommées « garde-côtes » plutôt que « marine ». Or, la plupart du temps, les problèmes de sécurité maritime de l'Afrique sont liés à la pêche illégale, au narcotrafic et aux catastrophes en mer, qui requièrent donc les compétences techniques et les relations de coopération avec les organisations civiles caractéristiques d'un service de garde-côtes.

Il est vital pour l'Afrique qu'elle réponde de manière appropriée à ces menaces : la pêche illégale nuit à son développement économique et exacerbe ses problèmes alimentaires ; la piraterie accroît les risques et augmente le coût du commerce et des investissements en Afrique qui sont pourtant indispensables et le continent se transforme de plus en plus en une plaque tournante du narcotrafic ; l'essor du commerce des stupéfiants, à son tour, permet aux organisations criminelles internationales de se positionner au sein de certains gouvernements africains et réduit ainsi la capacité

«adapter les capacités de l'Afrique en matière de sécurité maritime pour relever ces défis émergents est une priorité de plus en plus pressante et dont les implications pour le continent et la sécurité mondiale sont plus graves qu'on ne veut bien l'admettre»

de ceux-ci à focaliser sur d'autres priorités nationales ; et le commerce illégal (comme le siphonnage du pétrole, le transport de marchandises de contrefaçon et le vol) a un impact sur les activités commerciales légitimes et les marchés mondiaux. Bref, nombre des menaces émergentes de l'Afrique proviennent de la mer.

La sécurité maritime de l'Afrique a également des implications directes pour le reste du monde.

Augustus Vogel travaille au Centre d'études stratégiques de l'Afrique à l'université de la Défense nationale, où assure la liaison avec les Forces navales des États-Unis, Europe-Afrique / Sixième flotte. Il est associé à la Base de partenariat en Afrique, initiative phare de la Sixième flotte visant à appuyer la sécurité maritime de l'Afrique, depuis sa création..

En 2007, selon des estimations, 60 % de la cocaïne vendue sur le marché européen (soit d'une valeur estimée à 1,8 milliard de dollars) avaient transité par l'Afrique de l'Ouest. De grandes quantités de drogues arrivent en Afrique par cargo, sont transbordées dans de petits navires et bateaux de pêche qui les amènent à terre et sont souvent réexpédiées par ceux-ci jusqu'à leur destination finale. Une grande partie des cigarettes de contrebande (évaluées à 775 millions de dollars) et des anti-paludéens de contrefaçon (évalués à 438 millions de dollars) qui transitent par l'Afrique de l'Ouest chaque année le font par voie maritime. La pêche illégale, pratiquée principalement par des bâtiments commerciaux européens, asiatiques et africains, coûte, estime-t-on, plus d'un milliard de dollars par an à l'Afrique subsaharienne.

Adapter les capacités de l'Afrique en matière de sécurité maritime pour relever ces défis émergents est une priorité de plus en plus pressante et dont les implications pour le continent et la sécurité mondiale sont plus graves qu'on ne veut bien l'admettre.

MARINE ET GARDE-CÔTES

La marine et les garde-côtes jouent des rôles fondamentalement différents, quoique complémentaires. La marine opère sur le plan international et se préoccupe principalement de la défense nationale. Pour leur part, les garde-côtes fonctionnent davantage comme une police maritime qui s'emploie à prévenir les crimes et à favoriser la sécurité publique. On trouvera ci-dessous l'analyse de cinq points sur lesquels les deux forces se différencient. Bien que ces considérations ne soient pas universellement applicables, elles offrent un cadre utile pour évaluer les rôles et les contributions des forces maritimes de l'Afrique.

Définition et lieu de la mission

La marine telle qu'elle est définie traditionnellement est un instrument important de mise en œuvre de la politique étrangère : elle prend part aux guerres et projette la puissance de l'État au-delà de ses limites territoriales. En temps de paix, elle a aussi des rôles stratégiques et diplomatiques. Par exemple, le président Theodore Roosevelt avait envoyé, en 1907, la « Grande flotte blanche » faire le tour du monde pour

manifeste la résurgence de la Marine des États-Unis en tant qu'un acteur international de premier plan. En 2009, la Marine de la Russie et celle de l'Armée populaire de libération de la Chine ont effectué des exercices conjoints dans le golfe d'Aden. Par ailleurs, les marines des États-Unis et de nombreux pays européens assurent régulièrement l'entraînement de forces maritimes des pays de l'Amérique latine, de l'Afrique et d'Asie.

Dans le contexte de l'Afrique, les fonctions de politique étrangère de la marine se manifestent également par le déploiement de navires à l'étranger avec des escales diplomatiques et en rapport avec des exercices navals, comme les récentes visites effectuées par la Marine sud-africaine en Chine, au Brésil et au Royaume-Uni ou par la Marine nigérienne au Brésil et au Royaume-Uni. Il y a aussi des exemples de missions de maintien de la paix, comme celles des Marines du Sénégal et du Nigeria en Sierra Leone. Il est regrettable que des restrictions opérationnelles empêchent la plupart des marines nationales de l'Afrique d'effectuer des missions internationales en mer. Ces marines s'acquittent plutôt de leurs obligations dans le domaine de la politique étrangère, principalement par leur participation diplomatique à des cérémonies officielles et à des réunions internationales.

Toutefois, ces activités « maritimes » ne représentent qu'une infime partie des engagements que doivent tenir les forces maritimes de l'Afrique en matière de sécurité. Une composante bien plus importante de leur mission consiste en des activités de garde-côtes et comprend des obligations en matière d'application de la loi, de protection de l'environnement et de sécurité maritime dans les eaux territoriales (qui s'étendent jusqu'à 12 milles marins de la côte) et dans la zone économique exclusive (ZEE) de l'État (qui va jusqu'à 200 milles marins de la côte). Les forces maritimes des pays africains font respecter les lois régissant le trafic mentionné ci-dessus des stupéfiants, des cigarettes, du poisson et d'autres produits de contrebande passant dans leur ZEE. Elles appuient aussi les efforts de protection de l'environnement qui interdisent la pêche illégale, le rejet de déchets et diverses formes d'exploitation destructrice des ressources. Elles sont également déployées au lendemain de catastrophes maritimes.

C'est ainsi que la Marine du Kenya a sauvé des passagers et récupéré des dépouilles après le naufrage du ferry de Mtongwe en 1994 et que la Marine du Sénégal a été critiquée pour ne pas avoir agi après le naufrage du Joola en 2002 (qui a fait 1 800 morts).

Moyens

Les vaisseaux employés par les forces maritimes sont le reflet des missions de celles-ci. La marine, qui navigue dans les eaux internationales, est conçue pour remplir des fonctions de guerre et transporter des troupes et du matériel. Les embarcations de débarquement amphibie transportent du personnel et du matériel pour les assauts sur les plages tandis que les bâtiments de surface (comme les frégates, les croiseurs et les destroyers) fournissent des capacités logistiques et de frappe.

Étant donné le rôle des garde-côtes dans l'application de la loi, la protection de l'environnement et la sécurité, leurs bâtiments doivent pouvoir mener des activités de recherche et sauvetage et effectuer des patrouilles dans les eaux côtières, les lacs et les cours d'eau. Ils comprennent des garde-côtes, des remorqueurs, des baliseurs et des brise-glaces, ainsi que de petits bateaux pour les patrouilles de surveillance des ports et les activités d'interception près du littoral. Les services des garde-côtes ne possèdent pas de vaisseaux de tonnage aussi importants que les grandes plateformes navales, mais la taille et les capacités de leurs bâtiments et plateformes d'opération sont similaires à celles de certains bâtiments de surface de la marine, comme les frégates.

Il est difficile de caractériser les forces maritimes de l'Afrique en fonction de cette dichotomie. La plupart des pays possèdent différentes sortes de canots pneumatiques et de corvettes qui peuvent rester en mer sans problèmes de 1 à 3 jours (et donc remplir des fonctions de garde-côtes), mais ils ont aussi des bâtiments présentant des caractéristiques de la marine, tels que les bâtiments de débarquement du Sénégal et du Nigeria ou les sous-marins de la Marine de l'Afrique du Sud. Les moyens des forces maritimes de l'Afrique sont fréquemment une combinaison de types et de capacités qui sont le résultat d'achats et de dons internationaux imprévisibles. Par exemple, la Marine du Ghana utilise

des baliseurs des garde-côtes américains dont elle a été dotée dans le cadre du programme des articles de défense excédentaires. La Marine du Nigeria a acheté divers bâtiments à des constructeurs de Grande-Bretagne, de France, d'Allemagne, d'Italie et d'ailleurs. Le navire amiral des garde-côtes de Maurice a été construit au Chili.

Cette situation a abouti à un dilemme. Les bâtiments de la marine sont extrêmement chers à acheter, à utiliser et à entretenir et il est indispensable d'en op-

«normalement, la marine forme ses équipages principalement pour les doter des compétences nécessaires pour réaliser les missions de politique étrangère et pour défendre le pays, tandis que l'entraînement des garde-côtes donne la priorité à des sujets tels que la gestion halieutique, l'application de la loi et les opérations de recherche et sauvetage»

timiser le rendement autant que faire se peut. Mais les pays africains n'ont pas de chantiers navals pour construire leurs propres navires et ils dépendent souvent des dons ou des achats de matériel qui a déjà servi. Même avec des budgets extrêmement limités, ils se servent de navire ayant des pièces de rechange difficiles à trouver, disposent d'une flotte à interopérabilité minimale et emploient des matériels économiquement peu rentables pour remplir les missions nécessaires.

Affiliation institutionnelle

Les marines sont des organisations militaires qui dépendent d'un ministère ou département de la Défense. Les garde-côtes, eux, sont des organismes paramilitaires d'institutions civiles du fait de leurs responsabilités dans des domaines tels que la sécurité et la réglementation du commerce. C'est ainsi que le Service des garde-côtes des États-Unis dépend du Département de la Sécurité intérieure (sauf en temps de guerre), que celui du Canada dépend du ministère des Pêches et des Océans et que celui de la Malaisie

est un organe de la fonction publique. Lorsqu'il n'y a pas de mandat unificateur, les multiples responsabilités des garde-côtes sont réparties entre plusieurs services, comme en Afrique du Sud, où huit organismes distincts remplissent des fonctions de garde-côtes.

Étant donné que les forces maritimes de l'Afrique (même celles qui se définissent comme étant des garde-côtes) relèvent toutes de ministères de la Défense, d'un point de vue institutionnel, elles appartiennent toutes à « la marine ». Dans de nombreux cas, cette structure a été mise en place par les bureaucraties coloniales chargées de défendre des empires. La Marine du Nigeria, par exemple, a été créée en 1956 par une loi adoptée par le Parlement britannique. Les prédécesseurs des Marines du Ghana et du Kenya étaient la Force navale volontaire de la Côte d'Or et la Marine royale de l'Afrique de l'Est, respectivement. Après l'indépendance, la raison d'être de ces forces a changé et la satisfaction des besoins de puissances coloniales à ambitions mondiales a fait place au renforcement du prestige national. La Marine nigériane, par exemple, affirme sur son site Web officiel que le Nigeria mérite « une Marine dont nous pouvons être fiers et qui est digne de ce grand pays » et qu'il ne saurait se contenter d'avoir « une Marine symbolique qui ne saurait que sillonner les eaux de notre lagune et du fleuve Ogun ! ».

Cette position représente bien la forte tendance institutionnelle des marines africaines de maintenir des identités et des structures distinctement militaires. Ces organisations se considèrent comme étant purement militaires et elles ont donc tendance à adopter les énoncés de mission de la « marine » indiqués ci-dessus, même si, objectivement, ces missions ne sont pas aussi importantes pour les besoins de sécurité immédiats du pays. Les dirigeants décident des priorités des mandats de la défense nationale et les opérations privilégient la réalisation de missions de politique étrangère plutôt que l'application de la loi, la protection de l'environnement et la sécurité maritime.

Entraînement

Au-delà de la formation de base, l'entraînement lié aux missions est différent pour la marine et pour les garde-côtes. Normalement, la marine forme ses

	Garde-côtes	Marine	Forces maritimes de l'Afrique
Missions	Sécurité maritime, application de la loi, protection de l'environnement et sécurité des frontières à l'intérieur de la zone économique exclusive	Guerre, voies maritimes internationales et politique étrangère en haute mer/ en dehors des limites nationales	Principalement, sécurité maritime, application de la loi, protection de l'environnement et sécurité des frontières à l'intérieur de la zone économique exclusive, certaines missions de politique étrangère et de maintien de la paix à l'étranger
Moyens	Remorqueurs, garde-côtes, aides à la navigation, bâtiments de patrouille portuaire et autres petites embarcations, aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante pour opérations de recherche et sauvetage, interception	Bâtiments de débarquement amphibie, bâtiments de surface, navires pour la guerre aérienne, sous-marins, bâtiments de soutien	Mélange de dons, corvettes, petits patrouilleurs, quelques bâtiments de débarquement amphibie et sous-marins
Affiliation institutionnelle	Diverse : sécurité intérieure, ministère des pêches et des océans, ministère de l'infrastructure et des transports	Ministère / département de la Défense	Ministère / département de la Défense
Entraînement	Utilisation des moyens, missions de garde-côtes	Utilisation des moyens, guerre	Utilisation des moyens, guerre
Partenariats	Nationaux (système judiciaire, pêches, ports, etc.)	Forces armées (armée de terre, armée de l'air, etc.)	Nationaux (système judiciaire, pêches, ports, etc.)

équipages principalement pour les doter des compétences nécessaires pour réaliser les missions de politique étrangère et pour défendre le pays, tandis que l'entraînement des garde-côtes donne la priorité à des sujets tels que la gestion halieutique, l'application de la loi et les opérations de recherche et sauvetage.

En règle générale, les forces maritimes de l'Afrique reçoivent un entraînement typique de la marine et n'ont pas de formation appropriée pour les nombreuses missions de garde-côtes qui leur incombent. Leur entraînement se concentre en majeure partie sur les bonnes pratiques nautiques de base et les opérations internes. Lorsqu'ils sont formés à l'étranger, par exemple, les officiers africains suivent généralement les cours d'une école navale et reçoivent une formation militaire. Toutefois, bien qu'elles puissent effectuer des poursuites et arrêter des navires suspects, de nombreuses marines africaines n'ont pas les compétences nuancées et spécifiques dont elles auraient besoin pour s'acquitter de leurs missions. Ces compétences comprennent, par exemple, les techniques d'enquête sur les scènes de crime lors des saisies de drogues, les connaissances actualisées sur les dimensions légales des mailles des filets de pêche

et les pratiques de recherche pour tenter de retrouver un navire disparu en mer.

Partenariats

De par sa nature militaire, les partenariats les plus actifs de la marine sont ceux qu'elle entretient avec les autres composantes des forces armées (comme l'armée de Terre ou l'armée de l'Air). Pour sa part, le service des garde-côtes collabore principalement avec des organisations civiles. Ses partenaires peuvent être des ministères de la pêche, des forces de la police maritime et de la gendarmerie, des autorités portuaires, des agences de protection de l'environnement et des organismes internationaux de réglementation du secteur maritime.

La question des partenariats illustre bien les défis que doivent relever les forces maritimes de l'Afrique. Ces forces ont un personnel en l'uniforme et elles s'identifient comme des organisations militaires, mais si elles veulent bien remplir leurs missions, elles doivent compter sur leurs relations avec des organisations civiles. Malheureusement, lorsque ces relations ne sont pas entretenues, il peut, à brève échéance, en résulter de la méfiance et du ressentiment qui limitent l'aptitude des forces maritimes à remplir leurs missions. Si ces forces

peuvent, par exemple, intercepter un bateau soupçonné de pratiquer la pêche illégale, elles ne sont peut-être pas accompagnées d'un représentant du service des pêches qui les aiderait du point de vue du droit. Il y a quelques exceptions notables. Des officiers de la Marine sénégalaise sont intégrés dans l'unité de surveillance de la Direction des pêches et ils pilotent le navire de recherche océanographique du pays. De même, la Marine du Nigeria et l'Agence d'administration et de sécurité maritime de ce pays collaborent dans le domaine de la surveillance électronique. Ces partenariats se sont avérés constituer d'importants mécanismes pour tirer parti des ressources financières limitées et entretenir des compétences essentielles pour la sécurité de ces deux pays. La mise en commun des ressources élimine les doubles emplois et maximise l'efficacité des ressources budgétaires.

L'AVENIR

Actuellement, les forces maritimes de l'Afrique ne sont pas adaptées aux menaces sécuritaires auxquelles elles sont confrontées. Elles ont des affiliations institutionnelles et des programmes d'entraînement caractéristiques d'une marine, mais leurs missions sont en majorité celles d'un service des garde-côtes ; elles opèrent dans des zones de garde-côtes et leurs partenariats doivent être ceux de garde-côtes (voir le tableau ci-dessous). Elles ne sont donc ni organisées ni formées efficacement pour répondre aux défis. Elles sont aussi gênées par le matériel étranger insuffisamment adapté qu'elles ont acheté ou qui leur ont été offert. L'inefficacité et les budgets limités ont des effets cumulatifs réciproques et pratiquement rien n'est fait au sujet des défis en matière de sécurité maritime. La pêche illégale soustrait chaque année des milliards de dollars à un continent qui connaît des records de malnutrition au monde. Les organisations internationales de trafic de stupéfiants s'implantent dans certains des États les plus fragiles au monde.

PRIORITÉS POUR REMÉDIER AUX DISPARITÉS

Aligner les moyens aux besoins. Il est évident que les États africains sont les mieux placés pour planifier leurs actions en vue de relever leurs défis en matière de sécurité maritime. Savoir si la force mari-

time est considérée comme une « marine » ou un service de « garde-côtes » est une question secondaire. Il faut commencer par bien identifier les menaces et se doter de moyens de lutte adaptés. Chaque administration doit effectuer un processus de planification similaire. Pour l'Afrique, une série d'évaluations des menaces serait très utile dans la mesure où personne ne sait vraiment ce qui se passe dans les eaux africaines. Nombre des statistiques fréquemment citées sur le narcotrafic, la pêche illégale, le commerce illicite et autres activités interdites ne sont que des estimations plus ou moins bien fondées. On ne connaît pas non plus l'ampleur des activités qui ont lieu relativement près du littoral (dans les eaux territoriales) ou un peu plus loin dans les ZEE. Un bon point de départ serait la réalisation d'une inspection de toute cette zone en faisant appel aux ressources de l'imagerie satellitaire pour quantifier la circulation maritime.

Accroître la collaboration interministérielle. Il est nécessaire de renforcer les partenariats et la coordination entre les organismes du gouvernement pour trouver de bonnes solutions de type « garde-côtes », en particulier lorsqu'on tient compte de l'identité militaire des forces maritimes de l'Afrique. Plusieurs pays ont récemment commencé à placer les divers organismes chargés des opérations de sécurité maritime sous la direction d'un seul organe de coordination. Le Sénégal, par exemple, a la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin. Le Ghana a l'Autorité maritime du Ghana et le Nigeria a l'Agence d'Administration et de Sécurité maritime.

Ces organes aident à coordonner les activités de la marine, des garde-côtes, des autorités portuaires, des ministères des transports et du commerce, des agences chargées de la pêche et de quiconque joue un rôle dans la sécurité maritime. Il y a bien évidemment des tensions au sujet de l'équilibre entre le rôle des organes de coordination dans l'organisation d'autres agences et le droit de ces organes de requérir certaines actions étant donné leur situation d'autorité. Chaque pays trouvera l'équilibre qui lui convient, mais il est indispensable de faire des efforts pour renforcer ces organes et définir leurs rôles avec l'entier soutien des autres organisations maritimes.

Renforcer les capacités. Plusieurs pays, dont les États-Unis, certains pays européens et la Chine, investissent des ressources en vue d'améliorer la sécurité maritime de l'Afrique. Ces pays devraient faire en sorte que leurs programmes de renforcement des capacités en matière de sécurité maritime aident à éliminer le décalage mentionné plus haut et veiller à ce que leur appui n'aggrave pas ce déséquilibre. La Marine américaine, par exemple, a bien plus de ressources que les garde-côtes des États-Unis dans le domaine du renforcement des capacités en matière de sécurité maritime parce qu'elle est changée de longue date d'investir des ressources dans des opérations à l'étranger. C'est un état de fait, même si la définition des compétences et de la mission des garde-côtes des États-Unis semble correspondre davantage aux besoins des défis de l'Afrique en matière de sécurité maritime. Quoi qu'il en soit, on trouvera ci-dessous des suggestions pour les États-Unis et les partenaires internationaux.

- ◆ Établir une distinction entre le soutien axé sur les aspects centraux des capacités navales de l'Afrique et le soutien qui concerne directement des menaces spécifiques pesant sur la sécurité maritime. Cette stratégie aidera à remédier à la disparité actuelle entre l'entraînement et les nécessités opérationnelles en Afrique.

- ◆ Dans les domaines de l'entraînement et de la fourniture de matériel, réagir aux défis spécifiques en matière de sécurité maritime identifiés par les pays africains. La sécurité maritime de l'Afrique ne s'améliorera pas sans le soutien enthousiaste et auto-motivé des États africains eux-mêmes.

- ◆ Réconcilier les partenariats interorganisations des bailleurs de fonds et les objectifs des forces maritimes de l'Afrique. Par exemple, lorsqu'ils opèrent dans les eaux territoriales des États-Unis, les garde-côtes américains agissent en partenariat avec de nombreux organismes. Ces partenariats peuvent être recréés pour y associer tous les organismes africains requis. Ceci permet de faire correspondre les besoins et les compétences dans le cadre d'une approche comme unifiée.

L'Afrique doit relever toute une gamme de défis en matière de sécurité maritime dont un grand nombre exigent des opérations de type garde-côtes. Ces défis ne font qu'augmenter et, si rien n'est fait, ils pourraient entraver les progrès enregistrés récemment en Afrique dans le domaine du développement et de la démocratisation. Ils risquent aussi d'accroître l'instabilité du continent. Trop souvent, les forces maritimes de l'Afrique ne sont pas dans une position optimale pour s'attaquer à ces défis. La disparité entre la façon dont ces organisations se définissent et les missions qu'elles doivent remplir indique que les États africains doivent mieux aligner leurs plans nationaux de sécurité maritime, leurs partenariats et leurs moyens. Pour leur part, les partenaires internationaux doivent calibrer leur soutien en conséquence.

Si les États africains parviennent à mieux réconcilier leurs capacités dans le domaine de la sécurité maritime aux défis, les chalutiers nigériens auront alors un interlocuteur auquel ils pourront demander secours par radio la prochaine fois qu'ils seront menacés par des agresseurs en mer. De cette façon, les 26 000 kilomètres de côte de l'Afrique pourront de nouveau engendrer la prospérité plutôt que la vulnérabilité.

CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

Directeur: Ambassadeur William M. Bellamy (à la retraite)
National Defense University
300 Fifth Avenue, Building 21
Fort McNair
Washington, DC 20319-5066
Téléphone: + 1 202 685-7300
Site Internet: www.africacenter.org

BUREAU RÉGIONAL DU CESA À DAKAR

Directrice régionale: Elisabeth Feleke
Téléphone: 221 33 869 61 00
Courriel: felekee@ndu.edu

BUREAU RÉGIONAL DU CESA À ADDIS-ABEBA

Directrice régionale adjointe: Mahlet Yared
Téléphone: 251 11 517 42 08
Courriel: YaredM@state.gov

BULLETINS DE LA SÉCURITÉ AFRICAINE

Directeur de la rédaction: Joseph Siegle, Ph.D.
Téléphone: + 1 202 685-6808
Courriel: Sieglej@ndu.edu

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) soutient l'élaboration de politiques stratégiques des États-Unis envers l'Afrique en offrant des programmes d'enseignement de qualité, en effectuant des recherches et analyses au sujet des politiques et en favorisant la prise de conscience et le dialogue sur les priorités stratégiques des États-Unis et les questions relatives à la sécurité de l'Afrique. Dans cette optique, le CESA est résolu à établir des réseaux de dirigeants civils et militaires africains, américains, européens et internationaux et à présenter les points de vue africains à l'intention des décideurs américains.



La série des Bulletins de la sécurité africaine expose les recherches et les analyses d'experts du CESA et de chercheurs extérieurs pour mieux faire comprendre les questions relatives à la sécurité de l'Afrique. Les opinions, conclusions et recommandations exprimées ou implicites sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du ministère de la Défense ou de tout autre organisme du gouvernement fédéral des États-Unis. Pour de plus amples renseignements sur le CESA, veuillez consulter le site Internet à : <http://www.africacenter.org>.

AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES



<http://www.africacenter.org>



Centre d'études stratégiques de l'Afrique

Incompréhension des conflits ethniques en Afrique

Fr. Clement Mweyang Aapengnuo

Bulletin de la Sécurité Africaine, à paraître prochainement

De la cupidité aux griefs : Ressources naturelles et conflits en Afrique*

Elisabeth Feleke

Chapitre de l'ouvrage : *L'environnement en Afrique et la sécurité humaine au 21e siècle*, édité par Dr Helen Purkitt

Cambria Press, à paraître prochainement

L'avantage de la démocratie : comment les démocraties apportent la prospérité et la paix*

Joseph T. Siegle, Morton H. Halperin

et Michael M. Weinstein

Routledge, 2009

L'engagement des États-Unis en matière de sécurité en Afrique

Amb. William M. Bellamy (ret.)

Bulletin de la Sécurité en Afrique No. 1, 2009

La coopération africaine contre le terrorisme : l'évaluation des initiatives régionales et sous-régionales*

Édité par Andre Le Sage

Potomac Books, 2007

La lutte continue de Bénin pour la démocratie*

Mathurin Houngnikpo

La Revue de l'Afrique de l'Ouest, 2007

* Titres disponibles en anglais seulement

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique est un organisme unique en son genre au sein du Département de la Défense des États-Unis qui sert de lien entre les militaires et civils actifs dans le domaine de la sécurité à travers l'Afrique, l'Europe et les États-Unis. En plus de mener et de commander des recherches et des analyses sur les problèmes complexes de sécurité en Afrique, le CESA prépare des programmes qui permettent aux participants d'examiner des problèmes complexes et de trouver leur propre solution. Situé à Washington sur le campus de l'Université de la Défense nationale (NDU), le CESA organise nombre de ses séminaires sur le continent africain. Parmi les programmes actuels et futurs du CESA, on peut citer :

- ◆ Le Séminaire pour hauts responsables (annuel)
- ◆ Les Séminaires sous-régionaux
- ◆ Les programmes de contre-terrorisme
- ◆ Cours pour les attachés de la défense Africains
- ◆ Gestion des ressources en matière de sécurité en Afrique
- ◆ Les cours pour la prochaine génération de dirigeants militaires africains
- ◆ Le programme d'introduction aux problèmes de sécurité en Afrique
- ◆ Initiatives de soutien des Amicales du CESA (TOPS)
- ◆ Conférence sur le leadership communautaire
- ◆ Les programmes divers liés aux affaires communautaires et relations publiques et événements particuliers

Grâce à ces programmes et à d'autres initiatives, le CESA fournit un espace de dialogue et d'analyse des difficultés auxquelles l'Afrique fait face aujourd'hui. Ces programmes encouragent la compréhension du rôle de l'armée dans le cadre du pouvoir démocratique, développent le professionnalisme militaire, et contribuent à l'avancement des politiques de la sécurité américaine.