



CENTRE D'ÉTUDES
STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

**SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES :
DÉFIS COMMUNS ET RIPOSTES
DANS L'OCÉAN INDIEN**

PROGRAMME

22-25 janvier 2024



CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE L'AFRIQUE

Sécurité et sûreté maritimes : défis communs et ripostes dans l'océan Indien – Séminaire Dar es-Salaam, Tanzanie Du 22 au 25 janvier 2023

PROGRAMME

SOMMAIRE

A PROPOS DU CESA.....	1
VISION	1
MISSION	1
MANDAT	2
Aperçu général	2
Carte de l'Afrique.....	5
Séance 1 : Préparation du terrain : Introductions thématiques et définitions	6
Séance 2 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Perspectives fondées sur des données probantes et outils numériques	9
Séance 3 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Évaluations stratégiques au niveau national (Afrique orientale et australe)	11
Séance 4 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Évaluations stratégiques au niveau régional/international	13
Séance 5 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Les leçons du Golfe de Guinée.....	16
Séance 6 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Liens internationaux - le Quad, l'IPMDA et le partage d'informations.....	18
Séance 7 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Cartographie des réponses	20
Séance 8 : Prochaines étapes de la collaboration en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien occidental.....	21

À PROPOS DU CESA

Depuis sa création en 1999, le CESA sert de forum pour la recherche, les programmes universitaires et l'échange d'idées dans le but d'améliorer la sécurité des citoyens en renforçant l'efficacité et la redevabilité des institutions africaines, à l'appui de la politique américano-africaine.

VISION

La sécurité pour tous les Africains, défendue par des institutions efficaces et redevables devant leurs citoyens.

La réalisation de la vision d'une Afrique libérée de la violence armée organisée, garantie par des institutions africaines qui s'engagent à protéger les citoyens africains, est la motivation principale du CESA. Cet objectif souligne l'engagement du Centre à contribuer à des impacts tangibles en travaillant avec nos partenaires africains – militaires et civils, gouvernementaux et de la société civile, ainsi que nationaux et régionaux. Tous ont un rôle significatif à jouer dans l'atténuation des facteurs complexes de conflit sur le continent aujourd'hui. L'obligation de rendre compte aux citoyens est un élément important de notre vision, car elle renforce l'idée que, pour être efficaces, les institutions de sécurité ne doivent pas seulement être « fortes », mais aussi être attentives aux droits des citoyens et les protéger.

MISSION

Faire progresser la sécurité en Afrique en améliorant la compréhension, en fournissant une plate-forme de dialogue fiable, en construisant des partenariats durables et en catalysant des solutions stratégiques.

La mission du CESA s'articule autour de la production et de la diffusion de connaissances par le biais de notre recherche, de nos programmes académiques, de nos communications stratégiques et de nos Amicales (communautaires). En s'appuyant sur les expériences pratiques et les leçons tirées des efforts de sécurité sur le continent, nous avons pour objectif de générer des idées et des analyses pertinentes capables d'informer les praticiens et les décideurs politiques sur les défis urgents auxquels ils sont confrontés en matière de sécurité. Conscient que seuls des échanges francs et réfléchis peuvent permettre de relever des défis importants, le Centre propose des plateformes en présentiel et virtuelles où les partenaires peuvent échanger leurs points de vue sur les priorités et les bonnes pratiques. Ces échanges favorisent les relations qui, à leur tour, sont entretenues au fil du temps par les Amicales (communautaires) du Centre, les communautés d'intérêts, les programmes de suivi et le dialogue permanent entre les participants et le personnel. Ce dialogue, nourri d'expériences concrètes et d'analyses nouvelles, permet de poursuivre l'apprentissage et de catalyser des actions concrètes.

MANDAT

Le CESA est une institution du département de la Défense des États-Unis créée et financée par le Congrès pour l'étude des questions de sécurité liées à l'Afrique et servant de forum pour la recherche bilatérale et multilatérale, la communication, l'échange d'idées et la formation y compris des participants militaires et civils. (10 U.S.C 342)

Aperçu général

L'océan Indien est depuis longtemps confronté à des problèmes de sécurité, notamment la piraterie, les vols à main armée en mer, la criminalité transnationale organisée sous la forme de trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains, le déversement et la pollution de l'environnement, la surexploitation des pêcheries et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Si cette liste traditionnelle de menaces maritimes bien connues reste une préoccupation majeure pour la prospérité et la stabilité futures de la région, ces dernières années, la menace du changement climatique et de l'extrémisme violent a également pris de l'ampleur. Ensemble, ces menaces compromettent la poursuite de « l'état final stratégique » défini dans la stratégie maritime intégrée de l'Afrique (AIM) pour 2050 : « favoriser la création de richesses à partir des océans et des mers d'Afrique en développant une économie bleue prospère et durable, dans des conditions de sécurité et de respect de l'environnement ».

Jusqu'à présent, les réponses à ces défis ont consisté en des efforts visant à créer une coopération en matière de sécurité maritime entre les gouvernements. Par exemple, le Code de conduite de Djibouti (DCoC), lancé en 2009, a réuni plusieurs États africains (de l'Égypte à l'Afrique du Sud), ainsi que plusieurs États de la péninsule arabique, afin de coordonner la lutte contre la piraterie. Le code a été modifié en 2017 (amendements de Djedda) afin d'étendre le régime de coopération à l'ensemble des crimes maritimes. Par ailleurs, les États de la Commission de l'océan Indien ont mis en place un Centre Régional de Coordination opérationnelle et un Centre Régional de Fusion de l'Information à Madagascar. Bien que ces efforts soient encourageants, l'architecture dans la région n'est pas aussi clairement définie, ni aussi solide, que dans le golfe de Guinée.

Il reste nécessaire d'améliorer le dialogue et de coordonner les initiatives entre les États côtiers de l'océan Indien afin de renforcer la sécurité de cet océan commun. Compte tenu de la portée et de l'ampleur des menaces et des défis maritimes dans l'océan Indien occidental, il est nécessaire de mettre en place des initiatives susceptibles de renforcer les mécanismes de collaboration existants et de promouvoir un dialogue, une coopération et une complémentarité accrues entre les États côtiers.

En partenariat avec les Forces navales américaines pour l'Europe et l'Afrique (NAVEUR-NAVAF), le Centre d'études stratégiques du Proche-Orient et de l'Asie du Sud (NESA) et le Centre de recherche Daniel K. Inouye sur la politique de sécurité de l'Asie-Pacifique (APCSS), ce séminaire sera l'occasion pour des officiers et des fonctionnaires d'Afrique,

d'Asie du Sud et du Pacifique de l'océan Indien de discuter des menaces à la sécurité maritime qui pèsent sur la région de l'océan Indien, de parvenir à une compréhension commune des défis communs et de leurs facteurs sous-jacents, et d'envisager des réponses communes. Le séminaire fournira également une plate-forme pour discuter de l'architecture de la sécurité maritime dans la région et catalyser les prochaines étapes vers une coopération pratique en matière de sécurité maritime entre les pays participants. Les objectifs du séminaire sont les suivants : 1. Réunir les États d'Afrique, d'Asie du Sud et du Pacifique de l'océan Indien afin de susciter une compréhension commune de la nécessité de rendre opérationnelle une approche à plusieurs niveaux pour relever leurs défis communs en matière de sécurité maritime ; 2. En s'inspirant des exemples de collaboration réussie en matière de sécurité maritime dans d'autres régions (en particulier dans le golfe de Guinée), envisager des réponses communes efficaces aux défis maritimes dans l'océan Indien. 3. Catalyser les prochaines étapes vers une coopération plus importante et plus efficace en matière de sécurité maritime au niveau régional, qui s'appuie sur les efforts déployés aux niveaux national et international, les intègre et les coordonne.

Résultats attendus

- Susciter un engagement commun pour rendre pleinement opérationnelle une architecture de sécurité maritime efficace et à plusieurs niveaux pour l'océan Indien occidental.
- Établir les bases d'un renforcement des réponses stratégiques collaboratives et durables pour lutter contre l'insécurité maritime dans l'océan Indien occidental.
- Identifier les possibilités d'une coopération plus efficace en matière de sécurité maritime entre les pays de l'océan Indien occidental.

Structure du séminaire

Ce séminaire, qui s'étale sur quatre jours, comprendra à la fois des Séances plénières qui s'appuient sur une expertise stratégique, politique, académique et opérationnelle, et des séances de discussion où les participants sont encouragés à échanger librement sur les sujets qui se présentent. Les exposés en séance plénière seront suivis d'une période de questions-réponses animée au cours de laquelle les participants seront encouragés à partager leurs expériences, à remettre en question des hypothèses et à réfléchir à des approches créatives. Les discussions en petits groupes porteront sur la résolution de problèmes. Les participants seront encouragés à partager leurs points de vue et à apprendre les uns des autres. Une équipe de formateurs expérimentés travaillera avec les participants à cette fin.

Tous les programmes du CESA sont menés dans le cadre d'une politique stricte de non-attribution. Cela permet aux participants de contribuer et d'échanger leurs points de vue sans réserve, créant ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Une

interprétation simultanée sera assurée pour permettre au séminaire de se dérouler en anglais et en français. Tous les documents du séminaire seront fournis dans ces langues.

Séance 1 : Préparation du terrain : Introductions thématiques et définitions

Format : Exposé en séance plénière

Objectifs :

- Faire de l'économie bleue la clé de la prospérité économique et de la sécurité.
- Identifier le code de conduite de Djibouti et l'amendement de Djeddah comme base d'une action concertée.
- Expliquer que la collaboration et la souveraineté dans le domaine maritime ne s'excluent pas mutuellement.
- Souligner que la sécurité maritime dans l'océan Indien nécessite des cadres de collaboration pour mettre en commun les ressources afin d'assurer une présence plus efficace des États en mer.

Contexte :

Il est communément admis que l'économie bleue est essentielle au développement économique. L'économie bleue porte sur l'exploitation durable des ressources dans les domaines maritimes des États côtiers, c'est-à-dire la zone économique exclusive (ZEE), afin de promouvoir le développement socio-économique des citoyens par la réduction de la pauvreté, la croissance économique et la création d'emplois, la sécurité alimentaire et bien d'autres moyens importants. Avec des processus de planification, de gouvernance et de prise de décision appropriée impliquant un large éventail de parties prenantes, l'économie bleue peut apporter des contributions transformatrices.

Pour réaliser pleinement le potentiel de l'économie bleue en termes d'amélioration du bien-être général des sociétés, il y a des conditions à remplir et des défis à relever. Avant tout, il est essentiel de disposer d'un leadership politique visionnaire axé sur les questions maritimes afin de tirer pleinement parti des opportunités et des avantages émanant de la mer. Une autre condition importante est l'existence de ressources navales adéquates tant pour assurer la connaissance et la protection du domaine maritime que pour dissuader les menaces maritimes. Il est important de noter que ces ressources navales garantissent également la sécurité maritime des citoyens et des communautés qui dépendent de la mer pour leur subsistance. En fin de compte, l'économie bleue devrait être gérée de manière durable (c'est-à-dire restaurer, protéger et maintenir des écosystèmes diversifiés, productifs et résilients) afin de fournir des avantages sociaux et économiques aux générations futures.

L'océan Indien occidental (OIO) dispose de ressources abondantes et d'un énorme potentiel de développement. Le courant somalien fait de la région l'une des zones de pêche les plus productives au monde. Près du rivage, les eaux chaudes et les nutriments abondants offrent des conditions idéales pour les écosystèmes de récifs coralliens qui s'étendent du sud de la Somalie au Mozambique, où commence la forêt de laminaires

d’Afrique du Sud. Cependant, malgré tous les avantages qu’ils procurent, ces écosystèmes sont fortement menacés par le changement climatique et la croissance démographique. Par exemple, l’évaluation la plus récente de l’Organisation des Nations unies pour l’alimentation et l’agriculture (FAO) indique qu’environ 30 % des stocks de l’océan Indien ne sont pas pêchés à des niveaux biologiquement durables.¹ La pêche INN affecte directement les économies des États et les écosystèmes marins de cette région, en sapant les efforts de gestion réglementée et durable de la pêche. En outre, ces activités illicites mettent en danger les principaux acteurs de la chaîne de valeur des produits de la mer, notamment les communautés côtières vulnérables qui dépendent de l’océan pour leur subsistance, ainsi que les pêcheurs à grande et petite échelle qui respectent les règles, mais qui sont perdants en raison du vol endémique et endémique du poisson. Les données montrent également que la pêche INN est liée à d’autres menaces maritimes.

Selon le Fonds mondial pour la nature, le produit marin brut annuel des activités économiques menées dans la zone OIO « est estimé à plus de 20,8 milliards de dollars ».² Il comprend trois catégories : (i) le tourisme côtier et marin, qui génère 14,7 milliards de dollars par an ; (ii) la séquestration du carbone, qui représente 14 % du produit marin brut, soit 2,9 milliards de dollars par an ; (iii) la pêche et l’aquaculture, qui totalisent 1,9 milliard de dollars par an. La contribution économique la plus importante (environ 70 %) provient du tourisme côtier et maritime. Selon la FAO, la pêche dans l’océan Indien a fourni environ 15 % des prises mondiales de poisson en 2020. Au Mozambique, aux Seychelles et en Tanzanie, 20 % ou plus de la viande provient du poisson. Pour les Comores, ce chiffre s’élève à plus de 50 %.

Enfin, l’exploitation minière en eaux profondes a été ajoutée comme priorité à l’économie bleue. L’océan Indien contient du cuivre, du cobalt, du nickel, du zinc, de l’or et des éléments de terres rares, dont la valeur est estimée à 3 billions de dollars. En mars 2022, l’Association des États riverains de l’océan Indien (IORA) et l’Autorité internationale des fonds marins des Nations unies (ISA) ont signé un protocole d’accord pour collaborer au développement durable de l’exploitation minière des fonds marins dans la région. Cela créera de nouvelles opportunités pour l’économie maritime. Toutefois, les préoccupations environnementales qui y sont liées devront être dûment prises en compte. L’exploitation minière des grands fonds marins peut entraîner l’extinction d’espèces vivant au fond de l’océan, détruire les écosystèmes des grands fonds, perturber la colonne d’eau et générer des panaches de sédiments et des toxines susceptibles d’avoir un impact sur la vie marine bien au-delà du site minier.

Questions à débattre :

¹ FAO, *The State of World Fisheries and Aquaculture 2020*, (Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2020) 53-54 <https://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf>

² David Obura, *Reviving the Western Indian Ocean Economy: Actions for a Sustainable Future* (Gland, Switzerland: World Wide Fund For Nature – Formerly World Wildlife Fund –, 2017) 7 <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/13692WWF2.pdf>

- Comment l'économie bleue est-elle prise en compte dans les évaluations stratégiques de votre pays ? Quelle est sa contribution globale au développement ?
- Comment votre pays gère-t-il les ressources marines ?
- Veuillez nous faire part de votre point de vue sur les mesures spécifiques que votre pays prend actuellement pour promouvoir une économie bleue durable.

Lectures complémentaires :

1. FAO, La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020, (Rome : Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, 2020) <https://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf>
2. Tendances maritimes mondiales 2050. *Économiste d'impact*. <https://impact.economist.com/ocean/global-maritime-trends-2050/>.
3. Industries extractives marines nuisibles : Comprendre les risques et les impacts du financement des industries extractives non renouvelables (2022). *Initiative financière du Programme des Nations Unies pour l'environnement*. Genève.
4. CESA, « Tendances en matière de sécurité maritime en Afrique, » *Spotlight*, Mars 29, 2019, <https://africacenter.org/fr/spotlight/tendances-en-matiere-de-securite-maritime-en-afrique/>.
5. CESA, « Dix ans du protocole de Yaoundé : Réflexions sur la sécurité maritime dans le golfe de Guinée » *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*, juin 29, 2023, <https://africacenter.org/fr/spotlight/dix-ans-du-protocole-de-yaounde-reflexions-sur-la-securite-maritime-dans-le-golfe-de-guinee/>.
6. Kelly Moss et Maisie Pigeon, « The Western Indian Ocean », *Stables Seas*, (mars 2022), https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2022/03/Stable-Seas-Western-Indian-Ocean-Report-2022_03.pdf.
7. Sharon Lerner, « Africa's Exploding Plastic Nightmare », *The Intercept*, (2020) <https://theintercept.com/2020/04/19/africa-plastic-waste-kenya-ethiopia/>.
8. Ifesinachi Okafor-Yarwood, et al., « The Blue Economy-Cultural Livelihood-Ecosystem Conservation Triangle: The African Experience. » *Sec. Marine Conservation and Sustainability*, (2020), <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2020.00586/full#:~:text=all%2042%20Articles-,The%20Blue%20Economy%E2%80%93Cultural%20Livelihood%E2%80%93Ecosystem,Conservation%20Triangle%3A%20The%20African%20Experience&text=The%20concept%20of%20Blue%20Economy,economic%20benefits%20and%20ecological%20conservation.>

Séance 2 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Perspectives fondées sur des données probantes et outils numériques

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- En s'appuyant sur des données et leur visualisation, mettre en évidence l'importance du domaine maritime pour les États de l'océan Indien occidental et les risques posés par les défis en matière de sécurité.
- Faire émerger une compréhension commune de la menace régionale que représentent la piraterie, les vols à main armée en mer, la criminalité transnationale organisée sous la forme de trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains, le déversement et la pollution de l'environnement, la surexploitation des ressources halieutiques et la pêche INN.
- Entamer la discussion sur l'importance de l'action collective en réponse aux menaces régionales.

Contexte :

Reliant un ensemble d'États régionaux de plus en plus dynamiques sur le plan économique, l'océan Indien est une zone géostratégique clé. La région de l'océan Indien (IOR), qui constitue la principale voie commerciale entre le Pacifique et l'Europe, est riche en minéraux, diversifiée sur le plan économique et dynamique sur le plan politique. L'importance de l'océan Indien est évidente si l'on considère l'intensité avec laquelle les principales puissances non régionales investissent, s'engagent et cherchent à influencer la région. La IOR fait partie de l'Indopacifique, un concept qui façonne actuellement la géopolitique, fait allusion à une période de concurrence entre grandes puissances et reconnaît le pouvoir croissant de l'Asie et de l'Afrique.

L'océan Indien occidental (OIO) englobe l'Afrique de l'Est, les États insulaires africains de l'océan Indien et des parties de la péninsule arabe. Dynamique au même titre que la grande IOR, l'OIO est une région complexe où convergent les défis de sécurité maritime, tant au niveau mondial que local. Les eaux de l'océan Indien sont confrontées à de nombreux défis. Les réseaux illicites opèrent dans l'ensemble de l'OIO et mettent à l'épreuve les capacités des États régionaux. La pêche INN, le trafic, la traite des êtres humains, la piraterie et les différends maritimes interrégionaux ne sont que quelques-unes des menaces qui pèsent sur ces eaux. Cependant, ce ne sont pas seulement les défis de sécurité maritime qui définissent ces eaux. La coordination et la coopération maritimes, bien que trop souvent négligées, définissent également l'OIO. Des investissements dans le partage d'informations, la formation et les exercices conjoints, la connaissance du domaine maritime et les partenariats public-privé émergent parmi les acteurs étatiques et non étatiques de la région.

Questions à débattre :

- Quelles sont les principales menaces pesant sur la sécurité maritime dans la région de l'océan Indien occidental ?
- Quelles sont les perspectives d'action collective face à ces menaces régionales ?
- Quel rôle les approches fondées sur des données probantes et soutenues par des données améliorées et des outils de visualisation des données peuvent-elles jouer dans l'identification et le traitement des menaces maritimes ?

Lectures complémentaires :

1. Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, « Mapping the Indian Ocean Region », *Carnegie Endowment for International Peace*, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/06/15/mapping-indian-ocean-region-pub-89971>
2. CEIP, The Indian Ocean Strategic Map, » *Carnegie Endowment for International Peace*, <https://carnegieendowment.org/publications/interactive/indian-ocean-map/>
3. Christian Bueger et Timothy Walker, » Beyond piracy : making waves in Western Indian Ocean », *ISS Afrique*, 14 février 2022, <https://issafrica.org/iss-today/beyond-piracy-making-waves-in-the-western-indian-ocean>
4. Kelly Moss, Maisie Pigeon, et al., « Stable Seas: Western Indian Ocean », *Stable Seas*, 17 mars 2022, <https://www.stableseas.org/post/stable-seas-western-indian-ocean>
5. Nilanthi Samaranayake, « Why the U.S. Wants to Step Up Engagement in the Indian Ocean », *United States institute of Peace*, 24 mai 2023, <https://www.usip.org/publications/2023/05/why-us-wants-step-engagement-indian-ocean>

Séance 3 : Sécurité de l’océan Indien occidental : Évaluations stratégiques au niveau national (Afrique orientale et australe)

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Fournir des évaluations stratégiques nationales des États d’Afrique de l’Est et d’Afrique australe sur la sécurité maritime, en soulignant les principaux intérêts nationaux dans le domaine maritime.
- Évaluer les mesures prises par les parties prenantes en Afrique orientale et australe pour promouvoir la sécurité maritime dans l’océan Indien.
- Explorer les mesures communes qui pourraient être prises pour combler le fossé entre les menaces et les capacités maritimes.

Contexte :

Les pays riverains de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe sont touchés par divers délits maritimes allant de la piraterie, des vols à main armée en mer, de la traite des êtres humains et de la contrebande, au déversement et à la pollution de l’environnement, à la surexploitation des ressources halieutiques et à la pêche illégale. En outre, en Afrique orientale et australe, l’insécurité en mer est souvent causée ou exacerbée par des problèmes de sécurité plus vastes sur terre, tels que le terrorisme, l’insurrection, la criminalité organisée, entre autres, dont la plupart débordent les frontières des États. Des événements géopolitiques plus lointains, tels que le conflit entre Israël et le Hamas et les attaques des rebelles houthis contre des navires commerciaux dans la mer Rouge, ont également des répercussions importantes sur la sécurité maritime dans la région de l’océan Indien occidental.

Ces menaces complexes tendent à varier d’un pays à l’autre en termes de gravité et d’intérêts maritimes de chaque État. Par conséquent, si les États conviennent qu’il faut s’attaquer à un large éventail de crimes/menaces dans la région de l’océan Indien occidental, comme l’indiquent la DCoC et l’amendement de Djeddah, chaque État peut choisir de ne donner la priorité qu’à une ou deux de ces menaces en fonction de ses intérêts nationaux.

Compte tenu des diverses aspirations des États riverains de l’océan Indien occidental, il est essentiel d’évaluer les principaux intérêts nationaux des différents États ainsi que les mesures qu’ils ont prises pour répondre à ces préoccupations maritimes. Une telle compréhension peut contribuer à mettre en évidence les domaines de préoccupation communs/partagés entre l’Afrique de l’Est et l’Afrique australe qui nécessitent une action commune. En fait, dans le but de réduire la dépendance à l’égard des forces navales internationales, le développement de la capacité régionale à faire face aux

menaces maritimes reste une priorité pour les États signataires de l'amendement de Jeddah au code de conduite de Djibouti.³ Ces efforts ont déjà abouti à la création de centres de partage d'informations, notamment le Centre régional de coordination de sauvetage maritime (RMRCC) à Mombasa, le Centre de coordination des secours maritimes (MRCC) à Dar es-Salaam et le Centre régional de partage d'informations maritimes (ReMISC) à Sanaa. Par ailleurs, le Centre régional de fusion de l'information maritime (RMIFC) de la région Afrique orientale, de l'Afrique australe et de l'océan Indien, situé à Madagascar, et le Centre régional de coordination des opérations (RCOC), basé aux Seychelles, sont des mécanismes importants pour le partage d'informations et la connaissance du domaine maritime dans l'ouest de l'océan Indien. Récemment, les signataires de l'amendement DCoC et de l'amendement de Jeddah ont accepté d'utiliser la RMIFC et la RCOC comme centres régionaux.⁴

Questions à débattre :

- Quelles sont les principales menaces communes qui pèsent sur la sécurité maritime des États d'Afrique orientale et d'Afrique australe ?
- Quelles sont les actions actuellement entreprises par les États d'Afrique orientale et d'Afrique australe pour la promotion de la sécurité maritime dans l'océan Indien ?
- Quelles mesures peuvent être prises pour l'amélioration de la coopération et de la coordination dans la lutte contre les menaces maritimes dans la région de l'océan Indien occidental ?

Lectures complémentaires :

1. Hamad Hamad, « Maritime Security Concerns of the East African Community (EAC) », *Western Indian Ocean Journal of Marine Science* 15 n ° 2 (2016): pp. 75-9 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2965871.
2. Timothy Walker, « Africa must get on board as world attention turns to maritime security », *ISS Africa*, 27 octobre 2021, <https://issafrica.org/iss-today/africa-must-get-on-board-as-world-attention-turns-to-maritime-security>.
3. Anum Khan, « Africa's Maritime Security : From Strategy to Solutions », *National Maritime Foundation*, 30 juin 2023, <https://maritimeindia.org/africas-maritime-security-from-strategy-to-solutions/>.
4. João Paulo Borges Coelho, *Approches africaines de la sécurité maritime : Southern Africa* (Maputo : Friedrich Ebert Stiftung, 2013) <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mosambik/10671.pdf>.

³ IMO, « Enhancing maritime security in the Western Indian Ocean and Gulf of Aden, » *International Maritime Organization*, 21 mars 2022, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1694.aspx>

⁴ Brian Gicheru Kinyua, « Re-Imagining Africa's Agency in Global Maritime Security », *The Maritime Executive*, 10 décembre 2023, <https://maritime-executive.com/article/re-imagining-africa-s-agency-in-global-maritime-security>

5. Christian Bueger et Timothy Walker, « De Djibouti à Djeddah, l’océan Indien occidental a besoin de sécurité », *ISS Afrique*, 23 mai 2018, <https://issafrica.org/iss-today/from-djibouti-to-jeddah-the-western-indian-ocean-needs-security>.

Séance 4 : Sécurité de l’océan Indien occidental : Évaluations stratégiques au niveau régional/international

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Élargir le débat sur les évaluations stratégiques afin d’inclure des voix importantes en dehors des États africains côtiers de l’océan Indien, y compris l’Asie du Sud et l’Océanie (par exemple, l’Inde, l’Indonésie, l’Australie), ainsi que les États-Unis.
- Évaluer les mesures prises par les parties prenantes en Asie du Sud et en Océanie pour la promotion de la sécurité maritime.
- Explorer les mesures communes qui pourraient être prises pour combler le fossé entre les menaces et les compétences maritimes.

Contexte :

Pour comprendre et contrer les menaces à la sécurité maritime d’un État de l’océan Indien, il est nécessaire de procéder à une analyse de l’océan Indien en tant que système au niveau du théâtre. Cette séance complétera l’analyse de la séance 3, axée sur le littoral occidental, en ajoutant au tableau de la sécurité maritime le point de vue des principaux États d’Asie du Sud et d’Océanie, ce qui permettra d’évaluer l’ensemble de la région de l’océan Indien. Cette analyse portera sur l’Inde, l’Australie et l’Indonésie, et sur les diverses menaces maritimes auxquelles elles sont confrontées.

Avec la plus grande population du monde et une économie déjà vaste et en pleine expansion, l’Inde est le principal fournisseur de sécurité locale dans le nord de l’océan Indien, ainsi que le point d’ancrage économique de l’ensemble du théâtre de l’océan Indien. La nécessité de protéger cette croissance et les ressources croissantes dont dispose New Delhi ont entraîné une augmentation des investissements dans le domaine de la sécurité maritime. Alors que l’Inde cherche à sécuriser son économie bleue et à jouer de plus en plus un rôle de fournisseur de sécurité régionale, les principaux défis auxquels elle est confrontée en matière de sécurité maritime sont la pêche INN, la dégradation de l’environnement, le changement climatique et les catastrophes naturelles, ainsi que les activités criminelles en mer, en particulier la piraterie, et le terrorisme. En réponse à ces menaces, New Delhi a investi dans l’augmentation de la capacité de détection et de réponse maritime, notamment par l’intégration de nouveaux équipements et de nouvelles technologies pour sa marine, en renforçant sa connaissance du domaine

maritime et en s'efforçant de rendre opérationnel le projet de connaissance du domaine maritime national (NMDA) récemment approuvé. La NMDA vise à créer une grille de renseignements intégrée capable de détecter les menaces maritimes et d'y répondre en temps réel.

Avec l'Inde, l'Australie est un chef de file en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien et dispose depuis longtemps d'une marine de haute mer efficace et professionnelle. Bien qu'elle concentre l'essentiel de ses efforts en matière de sécurité maritime sur le nord et l'est, l'océan Indien revêt une importance croissante pour l'Australie. Cela a conduit à des efforts pour approfondir la coopération régionale en matière de sécurité maritime dans l'océan Indien, y compris un engagement accru avec les partenaires régionaux. Il s'agit de forums régionaux, tels que l'« Indian Ocean Rim Association et l'Indian Ocean Naval Symposium », ainsi que d'accords bilatéraux et multilatéraux tels que les dialogues trilatéraux Inde-France-Australie, la réunion trilatérale Australie-Inde-Indonésie et le dialogue quadrilatéral sur la sécurité qui, en 2022, a annoncé le Partenariat indopacifique pour la connaissance du domaine maritime (IPMDA). L'IPMDA cherche à intégrer trois régions critiques – les îles du Pacifique, l'Asie du Sud-Est et la région de l'océan Indien – ce qui souligne encore son importance.

L'Indonésie, le plus grand archipel du monde, est située à l'intersection stratégique des océans Indien et Pacifique. En raison de sa situation et de sa géographie archipélique unique, l'Indonésie doit faire face à la pêche INN, à la piraterie, à la contrebande, à l'immigration clandestine et au terrorisme maritime. Pour l'Indonésie, ces menaces ont un impact intérieur accru, car elles affectent le commerce et les lignes de communication interne au niveau national. En réponse, le gouvernement indonésien a investi dans le développement d'infrastructures pour remédier aux contraintes de capacité et a également amélioré la coordination interagences entre les services concernés – à savoir l'Agence de la sécurité maritime de la république d'Indonésie (BAKAMLA) et SATGAS 115 – pour relever les défis de la sécurité maritime.

Questions à débattre :

- Quelles mesures communes pourraient être prises pour combler le fossé entre les menaces et les capacités maritimes des États africains de l'océan Indien occidental ?
- Le cas échéant, quelles actions entreprises par les parties prenantes en Asie du Sud et en Océanie pour promouvoir la sécurité maritime peuvent être utiles aux États africains de l'océan Indien occidental ?

Lectures complémentaires :

1. Lyle J. Morris et Giacomo Persi Paoli, « A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities », *RAND Corporation*, 2018,

https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2400/RR2469/RAND_RR2469.pdf.

2. Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, « Mapping the Indian Ocean Region », *Carnegie Endowment for International Peace*, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/06/15/mapping-indian-ocean-region-pub-89971>
3. Rebecca Strating, « Maritime Cooperation in the Indian Ocean », *Australian Institute of International Affairs*, 16 mars 2022, <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/maritime-cooperation-indian-ocean/>

Séance 5 : Sécurité de l'océan Indien occidental : Les leçons du golfe de Guinée

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Identifier comment des États géographiquement divers, ayant des intérêts et des procédures différentes dans le Golfe de Guinée, coordonnent l'échange d'informations pour lutter contre la criminalité en mer.
- Identifier comment les États négocient les exigences juridiques et la chaîne de preuves pour les poursuites devant les tribunaux nationaux.
- Comprendre le rôle concret de l'architecture régionale du Golfe de Guinée dans la mise en place d'une coopération efficace.

Contexte :

Le golfe de Guinée (GdG) offre un exemple de la façon dont des États divers ayant des intérêts différents peuvent coopérer pour construire une architecture régionale dirigée localement afin d'améliorer leur sécurité maritime. Bien qu'elle soit loin d'être parfaite, l'architecture du GdG est une réalisation remarquable en matière de coopération internationale pour faire face à des défis très difficiles en matière de sécurité dans un environnement stratégique qui évolue rapidement.

Le GdG est un environnement maritime complexe où 17 États se partagent 6 000 km de côtes et leurs zones maritimes respectives. La densité moyenne du trafic maritime est de 1500 navires par jour, transportant une grande variété de marchandises, y compris des produits très vulnérables et précieux tels que le pétrole, l'or et les diamants. Cette abondance de ressources précieuses, associée à d'importants déficits de gouvernance, a facilité le développement de la criminalité maritime organisée dans la région, notamment les détournements, les vols et la piraterie au cours de la première décennie de ce siècle.

En juin 2013, les dirigeants de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée (CGG) se sont réunis à Yaoundé, au Cameroun, pour jeter les bases d'une stratégie régionale commune visant à prévenir et à poursuivre les activités illicites dans les eaux du Golfe de Guinée. Le sommet de Yaoundé a créé trois mécanismes : le code de conduite de Yaoundé, la déclaration des chefs d'État et le protocole d'accord entre les organisations régionales. Le Code de conduite de Yaoundé fait office d'organe directeur pour l'ensemble des 26 États.

La principale méthode de coordination consiste à utiliser des centres de coordination dans cinq zones (A, D, E, F et G), chacune étant dirigée par un Centre multinational de coordination maritime (MMCC) doté d'un personnel international, qui prend la tête de la coordination des réponses entre les marines membres. Ils comprennent un centre de

coordination nationale, des centres de coordination régionaux, des centres de coordination interrégionaux et internationaux.

Dans le cadre de l'Architecture de Yaoundé, le mécanisme de collaboration du gouvernement a permis de diffuser avec succès des informations parmi ses États membres. Ceci facilite les poursuites judiciaires devant les tribunaux nationaux, car les pays peuvent collaborer et accéder facilement aux informations utiles aux poursuites. Bien qu'elle soit dirigée par un Africain, la CPI bénéficie également de l'appui de partenaires internationaux, notamment des Nations unies, de l'UE, de l'OMI, des États-Unis, de l'Allemagne, de la France et de l'Espagne, qui apportent leur contribution relative aux aspects spécifiques tels que la connaissance du domaine maritime (MDA).

Comprendre ce qui a fonctionné et ce qui reste à faire au sein du gouvernement peut offrir une perspective aux pays de l'océan Indien occidental lorsqu'ils examinent les mécanismes de renforcement de la coopération maritime.

Questions à débattre :

- Quelles leçons peut-on tirer du Golfe de Guinée qui soient applicables à la région de l'Océan Indien occidental ?
- Comment des États géographiquement divers, ayant des intérêts et des procédures différentes dans l'océan Indien occidental, peuvent-ils améliorer l'échange d'informations pour faire face aux menaces à la sécurité maritime ?

Lectures complémentaires :

1. Centre d'études stratégiques de l'Afrique, « Assis Malaquias reconnu pour le travail sur la sécurité maritime », *Spotlight*, 30 juin 2015.
<https://africacenter.org/spotlight/malaquias-recognized-work-maritime-security/> ; en français : <https://africacenter.org/fr/spotlight/dix-ans-du-protocole-de-yaounde-reflexions-sur-la-securite-maritime-dans-le-golfe-de-guinee/>
2. Centre d'études stratégiques de l'Afrique, « La sécurité maritime dans le golfe de Guinée : une Cartouche-amorce », *Spotlight*, 20 mai 2015.
<https://africacenter.org/security-article/maritime-security-gulf-guinea-2>
3. Adeniyi Adejimi Osinowo, « La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée », *AfricaSecurity Brief No. 30*, Africa Center for Strategic Studies, février 2015.
<https://africacenter.org/publication/combating-piracy-gulf-guinea-html/> ; en français : <https://africacenter.org/fr/publication/lutte-contre-piraterie-golfe-guinee/>

Séance 6 : Sécurité de l’océan Indien occidental : Liens internationaux – le Quad, l’IPMDA et le partage d’informations

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Discuter des leçons pratiques tirées d’autres organismes régionaux qui peuvent contribuer au développement continu de la collaboration et de la coopération en matière de sécurité maritime dans l’océan Indien.
- Mettre en évidence les leçons tirées par les pays du Quad et leurs partenaires qui pourraient être partagées avec les États côtiers de l’océan Indien.
- Tirer les leçons du partenariat IPMDA, notamment en matière de partage de l’information et de transparence, qui pourraient être utiles aux États côtiers de l’océan Indien.

Contexte :

En 2022, les dirigeants du dialogue quadrilatéral pour la sécurité, dont les États-Unis, l’Australie, l’Inde et le Japon, ont dévoilé le partenariat indopacifique pour la connaissance du domaine maritime (IPMDA) afin de renforcer les capacités existantes en la matière. Bien que la coopération maritime entre ces États ait augmenté après le tsunami de 2004 dans l’océan Indien, l’IPMDA a marqué un regain d’intérêt pour l’Indopacifique de la part de l’administration Biden, qui a cherché à renforcer le profil de l’équipe en tant que pièce maîtresse de sa stratégie Indopacifique. Compte tenu des divers problèmes de sécurité maritime qui se posent dans la région indopacifique, l’IPMDA cherche à intégrer trois régions critiques – les îles du Pacifique, l’Asie du Sud-Est et la région de l’océan Indien – dans la région indopacifique afin de protéger les pêcheries, d’améliorer la capacité des partenaires à réagir aux événements climatiques et humanitaires, et de détecter et de suivre le « transport maritime obscur » (c’est-à-dire les navires qui éteignent leur système d’identification automatique pour éviter d’être repérés), parmi une vaste gamme d’autres avantages proposés.

Pour obtenir ces avantages, l’IPMDA s’attache à tirer parti des technologies existantes pour exploiter les données non classifiées disponibles afin d’améliorer la connaissance du domaine maritime et de renforcer le partage d’informations. Ces initiatives amélioreront la capacité des partenaires à surveiller pleinement leurs domaines maritimes respectifs et étendront le soutien au partage d’informations entre les centres de fusion régionaux existants, notamment le Centre de fusion de l’information de la région de l’océan Indien en Inde, le Centre de fusion de l’information à Singapour, l’Agence des pêches du Forum des îles du Pacifique dans les îles Salomon et le Centre de fusion du Pacifique à Vanuatu. Il est important de noter que c’est la première fois que les États-Unis incluent des États des îles du Pacifique, de l’Asie du Sud-Est et de la région de l’océan Indien dans un cadre unique. Étant donné que le Quad a réussi à mettre en place

un cadre pour le soutien de cette coordination, des leçons peuvent être tirées du partenariat IPMDA, notamment en matière de partage d'informations et de transparence, qui pourraient être utiles aux États côtiers de l'océan Indien.

Questions à débattre :

- Comment les pays du Quad et leurs partenaires peuvent-ils soutenir au mieux les efforts des États de l'océan Indien pour améliorer la coopération en matière de sécurité maritime ?
- Quelles leçons peut-on tirer du partenariat IPMDA ?
- Quel rôle l'Inde, l'Australie et les États-Unis peuvent-ils jouer dans les efforts déployés par les États de l'océan Indien occidental pour lutter contre le terrorisme ?

Lectures complémentaires :

1. Maison Blanche, « FACT SHEET : Quad Leaders » Tokyo Summit 2022 », *Maison Blanche*, 23 mai 2022, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/05/23/fact-sheet-quad-leaders-tokyo-summit-2022/>
2. Ahana, Roy, « A work in progress: The Indo-Pacific partnership for maritime domain awareness, » Pacific Forum, 23 juin 2023, [PacNet #48 – A work in progress: The Indo-Pacific Partnership for maritime domain awareness – Pacific Forum \(pacforum.org\)](https://www.pacforum.org/2023/06/23/a-work-in-progress-the-indo-pacific-partnership-for-maritime-domain-awareness)

Séance 7 : Sécurité de l’océan Indien occidental : Cartographie des réponses

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Discuter des résultats d’une série de sondages menés tout au long des trois jours de programmation précédents, qui identifient les principales menaces communes et les prochaines étapes réalisables en matière de coopération dans le domaine de la sécurité maritime.
- Établir un consensus autour des menaces et des opportunités communes afin de concevoir les prochaines étapes de la collaboration/coopération.

Contexte :

S’étendant de la côte orientale de l’Afrique à la côte occidentale de l’Australie, l’océan Indien est le théâtre de divers défis en matière de sécurité maritime qui varient en termes d’importance stratégique pour les États d’Afrique, d’Asie du Sud et du Pacifique de l’océan Indien. Ces défis concernent notamment la souveraineté, la pêche INN, la piraterie, les vols à main armée en mer, la criminalité transnationale organisée, les rejets dans l’environnement et la pollution. Bien que les États puissent varier dans la manière dont ils classent ces menaces par ordre de priorité, il est nécessaire d’aller au-delà de la sensibilisation et de la recherche d’un consensus pour renforcer la collaboration et la coopération.

Questions à débattre :

1. Quelles sont les préoccupations communes en matière de sécurité auxquelles, selon vous, les États de l’océan Indien occidental doivent répondre de manière coordonnée ?
2. Quelles mesures concrètes peuvent être prises pour améliorer la coopération en matière de sécurité maritime dans l’océan Indien ?
3. Quelles leçons peut-on tirer du golfe de Guinée et de la région indopacifique ?

Lectures complémentaires :

1. Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, « Mapping the Indian Ocean Region », *Carnegie Endowment for International Peace*, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/06/15/mapping-indian-ocean-region-pub-89971>

Séance 8 : prochaines étapes de la collaboration en matière de sécurité maritime dans l’océan Indien occidental

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Catalyser des mesures concrètes en faveur de la coopération en matière de sécurité maritime entre les États participants.
- Évaluer comment les États du golfe de Guinée et les États de l’Indopacifique se sont organisés dans les architectures régionales.
- Discuter de la manière dont les leçons tirées d’autres régions s’appliquent au contexte de l’océan Indien occidental.

Contexte :

Le Code de conduite de Djibouti et l’Amendement de Djeddah ont été les premières tentatives importantes des États de l’océan Indien occidental pour établir un mécanisme de coopération/collaboration afin de lutter contre la piraterie, les vols à main armée contre les navires et les activités maritimes illicites dans l’océan Indien occidental et le golfe d’Aden. Bien que ce Code et son amendement constituent des étapes importantes vers la sécurisation de la région de l’océan Indien, l’architecture de l’océan Indien occidental n’est pas aussi clairement définie qu’elle devrait l’être. Certes, des mécanismes de coopération commencent à se mettre en place, notamment dans les États de la Commission de l’océan Indien qui ont créé un Centre Régional de Coordination opérationnelle et un Centre Régional de Fusion de l’Information à Madagascar. Toutefois, il manque des initiatives coordonnées et coopératives pour faire face collectivement aux multiples facettes des menaces maritimes dans la région.

Compte tenu de l’éventail des activités maritimes concernées, de leur interconnexion et de leur niveau de complexité, les pays doivent mettre en place des mécanismes de collaboration à la fois au sein de leurs gouvernements respectifs – afin d’améliorer l’efficacité et de minimiser la duplication des efforts – et avec d’autres pays pour faire face aux menaces et aux défis communs. Les cadres de collaboration reposent sur la coordination interagences et intergouvernementale, des mécanismes de coopération entre les institutions de l’État pour partager l’information, intégrer plusieurs agences et prendre des mesures coordonnées. Pour tirer pleinement parti des avantages stratégiques de la région, il faut une meilleure coordination entre les différents États de l’océan Indien occidental.

Sur la base des résultats de l’exercice de cartographie présenté lors de la séance 7, cette session discutera des prochaines étapes pratiques que les participants impliqués peuvent entreprendre pour améliorer la coordination et la collaboration en réponse aux menaces partagées à la sécurité maritime.

Lectures complémentaires :

1. Darshana M. Baruah, Nitya Labh et Jessica Greely, « Mapping the Indian Ocean Region », *Carnegie Endowment for International Peace*, 15 juin 2023, <https://carnegieendowment.org/2023/06/15/mapping-indian-ocean-region-pub-89971>
2. Centre d'études stratégiques de l'Afrique, « La sécurité maritime dans la partie occidentale de l'Océan Indien : une discussion avec Assis Malaquias », *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*, 7 juillet 2017, <https://africacenter.org/spotlight/maritime-security-western-indian-ocean-a-discussion-with-assis-malaquias/>
3. Centre d'études stratégiques de l'Afrique, « Tendances en matière de sécurité maritime en Afrique », *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*, 29 mars 2019, <https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/>