



## Le processus d'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité maritime en Afrique<sup>1</sup>

### Fondement

L'avenir de l'Afrique, tant en termes d'opportunités que de défis, est lié à l'espace maritime qui l'entoure. Le vaste domaine maritime africain recèle d'immenses ressources qui, lorsqu'elles pleinement exploitées, permettront aux Africains de disposer d'importantes ressources supplémentaires pour renforcer leurs efforts de développement en cours, notamment en matière de sécurité alimentaire et énergétique. Le développement est à son tour un fondement essentiel de la stabilité et de la paix durable sur le continent. Ce processus de développement est pratiquement impossible à réaliser en l'absence de sécurité, tant sur terre qu'en mer.

Alors qu'une attention et des ressources considérables ont été consacrées à la sécurité sur terre, les efforts similaires pour sécuriser le domaine maritime de l'Afrique ont été faibles, notamment parce que la dimension maritime a été historiquement ignorée dans la plupart des stratégies locales, nationales, sous-régionales et continentales. Il ne s'agit toutefois pas d'un phénomène exclusivement africain.

Les États côtiers, insulaires ou archipélagiques du monde entier sont confrontés à des défis plus ou moins importants pour sécuriser leurs espaces maritimes. De même, la plupart de ces États n'ont pas encore pleinement réalisé le potentiel de développement associé à l'exploitation durable du domaine maritime. Ces deux objectifs – la sécurité et le développement – sont au cœur de la raison pour laquelle les États et les organisations internationales du monde entier élaborent, mettent en œuvre, évaluent et révisent en permanence des stratégies maritimes.

Une stratégie reconnaît l'état actuel des choses, fournit une vision pour l'avenir et élabore un plan d'action pour l'atteindre. Elle commence par une auto-évaluation honnête et un effort concerté pour améliorer sa compréhension du terrain. En d'autres termes, l'élaboration réussie d'une stratégie implique de comprendre qui et quoi pourrait menacer le statu quo.

Aujourd'hui, les gouvernements et les organisations, notamment en Afrique, s'intéressent à « l'espace » maritime et entament un processus d'engagement stratégique dans le domaine maritime. L'objectif de ce document est d'aider les gouvernements africains à cerner le processus d'élaboration d'une stratégie maritime afin de relever à la fois les défis maritimes et d'en saisir les opportunités. Aucun État côtier, insulaire ou archipélagique ne peut se permettre d'ignorer son domaine maritime, que ce soit en termes de sécurité ou d'économie -. Pour tout État, y compris sur le continent africain, se doter d'une stratégie maritime est donc devenu une composante essentielle et nécessaire d'une stratégie de sécurité nationale.

---

<sup>1</sup> Ce document est conçu comme une boîte à outils de planification pour les décideurs politiques et les praticiens qui s'engagent dans le processus d'élaboration d'une stratégie de sécurité maritime nationale en Afrique. Compilée par le Centre d'études stratégiques de l'Afrique en 2016, la boîte à outils reflète les contributions et les expériences de dizaines de professionnels africains de la sécurité maritime qui ont entrepris des processus d'élaboration d'une telle stratégie

Plusieurs pays d'Afrique ont développé leur propre stratégie maritime ces dernières années. [La stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050](#) (Stratégie AIM 2050) définit la vision maritime pour l'ensemble du continent. De même, les stratégies régionales et interrégionales et les codes de conduite fournissent des orientations sur la manière dont cette vision africaine devrait être concrétisée dans les régions et sous-régions. De nombreux États cherchent à s'assurer que cet engagement stratégique dans le domaine maritime relie efficacement les niveaux continental, interrégional, régional et désormais national. Les États sont les principaux acteurs de la sécurisation et du développement du domaine maritime. Ils doivent donc assumer leurs responsabilités stratégiques individuelles pour concrétiser la vision collective du continent.

## LE PROCESSUS DE PRÉ-RÉDACTION

Bien qu'il puisse être tentant de passer immédiatement à la rédaction de la vision du domaine maritime, le processus de pré-rédaction est peut-être le deuxième plus important après la mise en œuvre. Trois évaluations doivent être effectuées avant la rédaction d'une stratégie maritime : une auto-évaluation, une évaluation du domaine et une évaluation des menaces. Pour définir une orientation crédible pour l'avenir, quel que soit le contexte, il faut tout d'abord savoir où l'on se trouve, ensuite savoir ce qui est possible (bon comme mauvais), et enfin connaître les défis qui risquent de se présenter. De même, pour définir une vision de son domaine maritime, un pays doit comprendre le statu quo, être réaliste quant aux possibilités et être conscient des difficultés probables.

### 1. Auto-évaluation

L'auto-évaluation d'une stratégie de sécurité maritime exige d'un État qu'il aborde un certain nombre de questions relatives à ses intérêts nationaux, à ses capacités et à ses moyens dans le domaine maritime. Voici quelques-unes des questions clés :

- Quelles institutions nationales ont-elles des responsabilités maritimes ?
  - Quelles sont ces responsabilités ?
  - D'où découle le mandat pour ces responsabilités ?
- Quels sont les processus et les mécanismes de coopération et de coordination interministériels en matière maritime ?
- Quelles sont les agences non maritimes les plus concernées par le domaine maritime ?
  - Quels sont les processus ou les mécanismes qui leur permettent d'exprimer leurs préoccupations ou leurs besoins concernant les questions maritimes ?
- Quelles lois maritimes internationales ont-elles été signées ?
  - Ont-elles été incorporées dans le droit national ?
- Un tiers peut-il raisonnablement accéder aux lois, réglementations et politiques maritimes du pays ?
- Que couvrent les lois, réglementations et politiques maritimes existantes ?
  - Existe-t-il des lacunes ou des insuffisances connues ?
- Comment l'application du droit maritime est-elle censée fonctionner ?
  - Existe-t-il des lacunes ou des insuffisances connues ?
- Quelles sont les institutions qui ont des responsabilités en matière d'application de la loi dans

le domaine naval ou maritime ?

- Quels sont leurs effectifs ?
- De quel équipement disposent-elles ?
- Comment ont-elles été formées ?
- Existe-t-il des lacunes ou des insuffisances connues ?
- Quelles sont les obligations bilatérales, régionales ou internationales en matière d'activités maritimes ?
  - Existe-t-il des lacunes connues dans le respect de ces obligations ?
- Quelles sont les ressources dont dispose l'État pour intervenir dans le domaine maritime ?

Cette liste de questions qu'un État doit se poser lorsqu'il procède à une auto-évaluation dans le cadre du processus d'élaboration de sa stratégie maritime n'est pas exhaustive. Elle représente plutôt un échantillon des nombreuses considérations (par exemple, les questions relatives aux institutions et aux relations interministérielles, les questions juridiques, la capacité et les moyens d'application de la loi, etc.) qui devraient être au centre de la tentative d'un État de comprendre son point de départ pour l'élaboration d'une stratégie maritime.

## 2. Évaluation du domaine

La connaissance du domaine maritime est une étape essentielle pour parvenir à la sécurité maritime. Même si les États se tournent plus délibérément vers le domaine maritime, ceux qui n'évaluent pas ce domaine de manière proactive risquent de ne pas être conscients de ce que la mer pourrait leur offrir. Une stratégie maritime doit donc soutenir l'économie et la stabilité d'un État. Mais pour y parvenir efficacement, l'État doit être conscient de son potentiel économique maritime réel, et non supposé. En d'autres termes, il doit connaître la valeur maximale de son domaine maritime s'il est exploité de manière efficace et durable.

À cette fin, plusieurs domaines doivent être explorés :

- Quelle est l'exploitation maximale durable de la pêche locale aux niveaux artisanal, semi-industriel et industriel ?
- Quelle est la valeur économique de la pêche à chacun de ces niveaux ?
- Quel est, le cas échéant, le potentiel de l'État en matière d'extraction de minerais, de pétrole et de gaz en mer ?
  - Où se trouvent ces minéraux ? Est-il rentable de les extraire ?
- Existe-t-il un potentiel d'utilisation de l'environnement marin pour l'énergie verte, notamment éolienne, houlomotrice et hydroélectrique ?
- Comment les infrastructures portuaires et à terre peuvent-elles être utilisées le plus efficacement possible ?
- Quelle agriculture terrestre nécessite un transport maritime et comment améliorer sa connectivité et en augmenter sa valeur ?
- Quelles sont les activités manufacturières terrestres qui nécessitent un transport maritime et comment leur connectivité pourrait-elle être améliorée ?

- Quelle extraction de ressources naturelles à terre nécessite un transport maritime et comment sa connectivité pourrait-elle être améliorée ?
- Quelles installations de stockage à terre pourraient ajouter une valeur économique au domaine maritime ?
- Quelles infrastructures de transformation et de conditionnement du poisson à terre pourraient accroître l'activité économique maritime ?
- Quelle est la dépendance du marché local à l'égard des produits maritimes et comment ajouter de la valeur à la chaîne d'approvisionnement ?
- Quelles infrastructures touristiques liées à la mer pourraient être développées ou améliorées ?
- Quelles activités maritimes de loisirs et de luxe pourraient être commercialisées ?

Globalement, l'objectif est de tirer le maximum d'avantages durables, à la fois économiques et sociaux, du domaine maritime.

### 3. Évaluation de la menace

L'importance géostratégique du domaine maritime ne cesse d'évoluer.

À mesure que les populations migrent vers les côtes et les zones littorales, les mers et les voies navigables intérieures revêtent une importance croissante pour la sécurité et le développement des États et de leurs citoyens. Cela est particulièrement vrai en Afrique, qui a été particulièrement touchée par les menaces et les défis maritimes, nouveaux ou anciens. Si l'élaboration d'une stratégie maritime doit permettre de répondre aux menaces et aux défis maritimes dans les États africains, il est essentiel d'évaluer les menaces et les défis auxquels elle est sensée répondre et de les classer par ordre de priorité.

Les menaces comprennent des questions opérationnelles spécifiques dans l'ensemble des activités maritimes qui peuvent être mesurées en termes de pertes réelles et de coûts d'opportunité. Ces menaces comprennent la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ; le vol de ressources, y compris le soutage du pétrole ; le trafic d'êtres humains et de marchandises, y compris les armes, les stupéfiants, les antiquités volées et les ressources naturelles détournées ; la piraterie, les vols à main armée en mer et l'insécurité des voies de navigation ; le terrorisme ; le blanchiment d'argent et les activités financières illicites ; le changement climatique et l'érosion côtière ; et la dégradation de l'environnement, qui comprend notamment les déversements illégaux (y compris les déchets toxiques), la pollution et les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques.

Au-delà de ces menaces opérationnelles tangibles, il existe également des menaces institutionnelles et des défis pour l'État, qui sont plus souvent de nature structurelle. Il s'agit notamment de la pauvreté endémique et du chômage élevé, de l'insécurité alimentaire, de l'instabilité politique, des conflits et de la corruption. Bien que ces questions puissent sembler éloignées du domaine maritime immédiat, elles ont, comme leurs homologues dans l'éventail des activités maritimes décrites ci-dessus, un effet très réel et tangible sur la sécurité et la sûreté maritimes.

Pour faire face à ces menaces, il faut surmonter d'autres obstacles : l'expansion du domaine maritime par la création de zones économiques exclusives (ZEE) et la sous-surveillance chronique par les États de leurs eaux territoriales et de leurs ZEE ; l'incapacité de nombreux États à constituer et à maintenir, en termes de ressources humaines et physiques, une force maritime,

qui peut être coûteuse ; les obligations internationales telles que la sécurité maritime et les capacités de recherche et de sauvetage ; le manque de coordination et de communication entre les parties prenantes dans le domaine maritime ; les intérêts particuliers renforcés par la corruption ; et le manque de volonté politique au sein du gouvernement de donner la priorité et d'engager des ressources dans cette entreprise qui est en concurrence avec d'autres priorités nationales et régionales pour des ressources limitées.

Les menaces et les défis énumérés ci-dessus sont nombreux et ne sont pas exhaustifs, qu'ils soient opérationnels ou institutionnels. Ils englobent une vaste liste de questions, dont certaines touchent tous les États côtiers et de nombreux États de l'intérieur, tandis que d'autres sont spécifiques à une région ou à une situation donnée. Il est essentiel que les évaluations individuelles des menaces établissent un ordre de priorité dans le cadre d'une stratégie maritime nationale.

### Identification des parties prenantes

Ces menaces affectent un groupe large et diversifié de parties prenantes publiques et privées et doivent donc être traitées en tenant compte de leurs intérêts. Leur prise en compte peut faciliter l'élaboration d'une stratégie nationale et la collaboration à cette stratégie.

Qu'il s'agisse du citoyen, dont le bien-être doit être au centre de toute stratégie maritime (et de fait de toute stratégie de sécurité), des organismes nationaux, régionaux et internationaux responsables du domaine maritime ou des organisations privées qui s'intéressent tout particulièrement aux questions maritimes et à la sécurité, les parties prenantes potentielles sont nombreuses. Cependant, elles sont propres à chaque État, de sorte qu'une liste exhaustive de parties prenantes ne peut pas être simplement appliquée en bloc aux domaines maritimes du continent. La liste suivante comprend un grand nombre, voire la totalité, des classifications des acteurs maritimes à prendre en compte lors de l'élaboration d'une stratégie maritime.

- Populations locales
- Entités privées, tant locales qu'internationales (y compris les pêcheries, les commerçants et les compagnies maritimes, les industries de construction et d'entretien de navires, les compagnies pétrolières, les opérateurs touristiques, les compagnies de sécurité privées et le secteur des assurances)
- Experts et praticiens (notamment scientifiques de l'environnement, consultants, groupes de réflexion et organisations non gouvernementales, universitaires, juristes, instituts de recherche et établissements d'enseignement)
- Institutions de l'État (y compris les marines, les garde-côtes, l'infanterie de marine, les douanes et les patrouilles frontalières, les autorités portuaires, les organes législatifs de l'État, les autorités judiciaires, les forces de l'ordre, les pêcheries, le commerce, l'environnement et les autres ministères concernés)
- Partenaires internationaux (y compris les États maritimes et enclavés voisins, ainsi que les partenaires de la coopération maritime – tels que les zones maritimes, les organismes régionaux et les institutions interrégionales – et les alliances dans d'autres parties du monde).
- L'Union africaine et les communautés économiques régionales.
- Les Nations unies, l'Organisation maritime internationale et d'autres organisations internationales.

## 4. RÉDACTION DES BUTS

Au début de l'élaboration d'une stratégie, il faut d'abord en déterminer le but. D'énoncer une vision, ou un but qui peut être une déclaration générale telle que « Assurer une sécurité et une sûreté maritime efficace », permet de se concentrer sur un but précis. Une fois ce but identifié, il peut et doit être soutenu par des objectifs ou des fins. Ces derniers se fondent sur Les trois évaluations de la situation d'un pays ou d'une organisation, ainsi que les domaines d'intérêt de toutes les parties prenantes concernées, servent de socle à ces fins. Ils doivent s'efforcer d'atteindre un équilibre entre les intérêts des secteurs économique, social, juridique, environnemental et sécuritaire de la société, ainsi que de travailler dans le cadre des ressources disponibles. Lors de l'élaboration d'une stratégie maritime, ces buts doivent être réalisables, tangibles et mesurables. Ils décrivent l'objectif souhaité de la mise en œuvre d'une stratégie maritime tout en permettant aux moyens de décrire la meilleure façon d'atteindre cet objectif et d'y consacrer des ressources. Au début de la mise en œuvre, chaque action devrait pouvoir être attribuée au soutien d'un ou de plusieurs des objectifs stratégiques exprimés. En d'autres termes, la réponse à la question de savoir « pourquoi » une activité maritime particulière est entreprise doit se référer directement à la stratégie.

Une stratégie maritime peut très bien avoir des objectifs multiples qui doivent ensuite être ordonnés en fonction des besoins du pays, de la sous-région ou de la région. Ceux-ci pourront être regroupés en piliers maritimes qui reflètent des segments plus larges de la société et sont aussi hiérarchisés comme des objectifs. De même, les objectifs maritimes reflètent la situation de l'État ou de l'organisation qui rédige sa stratégie. Malgré le caractère individuel de cette tâche, il est toutefois possible d'identifier des exemples d'objectifs maritimes clés et leurs piliers (ci-dessous, en gras) qui revêtent de l'importance dans presque tous les contextes maritimes, et de les compléter par des moyens potentiels. La liste suivante fournit des exemples d'objectifs qu'un État pourrait avoir dans ces piliers.

### *Gouvernance*

- Améliorer l'efficacité de la gouvernance du secteur maritime en veillant à ce que les ministères jouent leur rôle.
- Favoriser la sensibilisation au domaine maritime en renforçant la volonté politique et la formation des décideurs.
- Veiller à l'existence de mécanismes adéquats pour prévenir les possibilités de corruption au sein des institutions de sécurité maritime.

### *Économique*

- Favoriser le développement, promouvoir la croissance économique et encourager la libre circulation des personnes et des échanges dans le domaine maritime.
- Promouvoir les échanges et le commerce légaux et réglementés dans le domaine maritime.
- Identifier les mécanismes de financement des programmes de sécurité maritime.

### *Environnemental*

- Protéger l'environnement maritime et préserver les écosystèmes marins et les communautés maritimes.

### *Juridique*

- Améliorer le respect des traités et obligations internationaux et des lois nationales.

### *Informations*

- Concevoir des processus de communication intégrés qui permettent un partage efficace des informations relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes.

### *Militaire*

- Défendre les droits souverains des États, y compris l'utilisation et l'exploitation des ressources maritimes nationales pour les priorités nationales et internationales.
- Soutenir la sécurité sous-régionale et régionale.

## 5. MOYENS DE PLANIFICATION

Les mécanismes ou les moyens permettant d'atteindre ces objectifs sont invariablement liés aux buts énoncés. Ils décrivent une voie d'action spécifique vers le résultat final souhaité et comblent le fossé entre les objectifs et les réalités actuelles du domaine maritime. Pour ce faire, les moyens appropriés doivent tenir compte de l'étendue des activités du secteur maritime auxquelles participent les parties prenantes, et adopter une approche collaborative à laquelle toutes les parties concernées peuvent participer. Une telle approche pourrait, mais ne doit pas nécessairement, impliquer l'institution d'un organisme interministériel, et éventuellement multinational, pour la coordination de la sécurité et de la sûreté maritime. Le manque de communication entre les acteurs du secteur maritime est constamment identifié comme un obstacle à la sécurité, à la sûreté et au développement du secteur. Une meilleure coordination, articulée autour d'une stratégie maritime, permet de commencer à relever ce défi.

À cette fin, les nations africaines devront impliquer un large éventail de parties prenantes afin d'élaborer et de mettre en œuvre leurs propres stratégies maritimes nationales, conformément à la Stratégie AIM 2050 et aux différentes stratégies interrégionales et régionales. Compte tenu de l'étendue des parties prenantes dans le domaine maritime, ce processus pourrait être plus efficace et rapide en commençant par l'établissement d'un groupe composé des principales parties prenantes qui dirigerait le processus d'élaboration de la stratégie. Ce groupe serait ensuite agrandi pour accueillir les autres parties prenantes. Ce processus à plusieurs niveaux permet une approche globale participative tout en intégrant un plus grand nombre de parties prenantes. Trois ressources clés pour une stratégie maritime – infrastructures, finances et humaines – peuvent ainsi être partagées.

Ci-dessous, les exemples d'objectifs sont réexaminés afin d'inclure les moyens d'atteindre les fins proposées.

### *Gouvernance*

- Améliorer l'efficacité de la gouvernance du domaine maritime en veillant à ce que les ministères responsables jouent leur rôle.
  - Renforcer les institutions qui mettent en place des processus d'examen et d'audit.
  - Promouvoir la sensibilisation et la connaissance du public pour permettre une plus grande redevabilité des gouvernements.
  - Élaborer des solutions dirigées par l'Afrique.

- Favoriser la connaissance du domaine maritime en renforçant la volonté politique et en sensibilisant les décideurs.
  - Promouvoir la connaissance de la situation maritime (CSM) et son statut de priorité plus important auprès des populations et des électeurs dans le cadre d'un processus continu d'éducation et de sensibilisation.
- Veiller à ce qu'il existe des mécanismes adéquats pour prévenir les possibilités de corruption.
  - Améliorer la transparence.

### *Économique*

- Favoriser le développement, promouvoir la croissance économique et encourager la libre circulation des personnes et des échanges dans le domaine maritime.
  - Augmenter les capacités de patrouille.
  - Augmenter les capacités de surveillance, de contrôle et d'escorte.
  - Mettre en place un mécanisme de gestion du trafic (signallement des navires).
  - Draguer les chenaux portuaires, arpenter et cartographier les voies navigables.
  - Établir les derniers centres de coordination de la recherche et du sauvetage maritimes (MRCC) convenus en Afrique et mettre en place des systèmes d'identification et de suivi à grande distance (LRIT).
- Promouvoir les échanges et le commerce légaux et réglementés dans le domaine maritime.
  - Faire respecter les licences et le cadre de contrôle pour les participants au commerce maritime (y compris la pêche).
  - Accroître l'exploration des ressources maritimes, y compris le pétrole et le gaz, dans le respect de l'environnement.
- Identifier les mécanismes de financement pour soutenir les programmes de sécurité maritime.
  - Mettre en place des taxes et des prélèvements locaux sur l'activité maritime.
  - Générer des fonds en coopération avec d'autres parties prenantes, y compris des partenaires étrangers partageant des intérêts mondiaux.
  - Établir une base budgétaire pour les fonds à allouer à la sécurité et à la sûreté maritimes, et augmenter ce montant chaque année.
  - Réduire les coûts des bateaux dans la mesure du possible (droits de port, électricité, logement, etc.) et affecter les fonds provenant des droits de port au soutien de la sécurité et de la sûreté maritimes.

### *Environnemental*

- Protéger l'environnement maritime et préserver les écosystèmes marins et les communautés maritimes.
  - Intervenir pour freiner l'exploitation illégale et la pollution.
  - Réglementer et gérer les ressources marines.
  - Faire respecter les lois existantes en matière de protection de l'environnement.

### *Juridique*



- Améliorer le respect des obligations et des traités internationaux, ainsi que celui des lois du pays.
  - Renforcer les lois existantes et adopter des lois pour combler les lacunes des codes juridiques existants.
  - Aligner la loi du pays aux statuts internationaux.
  - Cataloguer les accords maritimes (internationaux et nationaux) et les mettre à la disposition du public.
  - Développer l'expertise maritime dans le secteur judiciaire.

### *Informations*

- Concevoir des processus de communication intégrés qui permettent un partage efficace des informations relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes.
  - Engager un dialogue régulier sur la sécurité maritime afin de partager les stratégies et les meilleures pratiques.
  - Investir dans les technologies de communication.
  - Promouvoir les réseaux de communication informels.

### *Militaire*

- Défendre les droits souverains des États, y compris l'utilisation et l'exploitation nationales des ressources maritimes pour les priorités nationales et internationales.
  - Effectuer la délimitation et la démarcation des domaines maritimes nationaux.
  - Établir un cadre juridique pour les droits souverains maritimes
  - Développer la capacité de soutenir l'application de la loi pour atteindre d'autres objectifs.
- Soutenir la sécurité sous-régionale et régionale par le biais d'opérations de maintien de la paix.
  - Étendre ou développer les capacités nationales susceptibles de soutenir directement ou indirectement les objectifs régionaux.
  - Participer à des opérations de maintien de la paix.
  - Intégrer les forces maritimes dans la structure de la Force africaine en attente.
  - S'entraîner avec les forces terrestres de maintien de la paix pour améliorer l'interopérabilité.

## 6. APPLICATION DES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Pour atteindre les objectifs maritimes, diverses ressources seront nécessaires. Ces ressources, ou moyens, ne sont pas uniquement monétaires, même si la finance joue évidemment un rôle essentiel. Un bon équilibre entre les différents types de ressources doit être respecté. Un excès de moyens physiques sans capacité humaine restera inefficace, quelle que soit la sophistication de l'équipement. Les types de ressources nécessaires pour atteindre les objectifs maritimes sont énumérés ci-dessous.

**Ressources humaines.** Les ressources humaines sont un élément essentiel de toute stratégie maritime efficace. Il est très important d'affecter un nombre approprié de personnel – tant civils que militaires – à la réalisation d'un objectif et de veiller à ce qu'ils soient bien formés et instruits. Le développement d'institutions pour cette formation et cet enseignement est également un aspect important de l'exploitation de cette ressource humaine.

En outre, il est nécessaire de définir et de délimiter les types d'organismes auxquels ce personnel appartiendra, qu'il s'agisse de marines, de garde-côtes ou d'autres forces ou organisations maritimes. Les rôles et les responsabilités de chacune de ces organisations devraient être codifiés juridiquement afin de maximiser l'utilisation de ces ressources humaines dans la réalisation des objectifs maritimes.

**Ressources financières.** Le soutien budgétaire est souvent une condition essentielle pour atteindre un objectif. Ce soutien est généralement contrôlé par le ministère des finances. Il est donc important de veiller à ce que les objectifs de la stratégie maritime soient correctement financés, prévus et maintenus dans le budget national, sous-régional ou régional. Des taxes sur le commerce maritime et les produits peuvent être appliquées pour lever ces fonds ; il en va de même pour les amendes ou les pénalités sur la pollution. Toutefois, on peut souhaiter procéder à une évaluation des risques ou de l'impact pour voir si le commerce pourrait être affecté de manière importante. Il faut aussi que l'aide budgétaire soit bien réglementée. À cette fin, la mise en place d'un organe de contrôle financier ou d'audit pourrait être utile. Si ces ressources supplémentaires ne sont pas réaffectées au renforcement des capacités maritimes, une nouvelle taxe ne servira pas l'objectif visé.

**Ressources physiques.** Les ressources physiques englobent à la fois l'équipement et les espaces physiques nécessaires à atteindre ces objectifs maritimes. Il s'agit notamment des navires et des aéronefs, ainsi que des fournitures nécessaires (y compris les pièces détachées et le matériel d'entretien), mais aussi d'une bonne infrastructure physique. Il s'agit aussi de voies navigables et de ports bien gérés, conformes aux codes internationaux de sécurité des navires et des ports (ISPS), et de chenaux portuaires correctement dragués. Le maintien de ces ressources importantes permet d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes globales et de faire progresser de nombreux objectifs maritimes.

**Technologies de l'information et de la communication (TIC).** Les TIC sont essentielles à la réalisation des objectifs maritimes, notamment parce qu'elles permettent de recueillir et de partager des informations. Les TIC devraient être achetées avec un mélange approprié de haute et de basse technologie, et en gardant à l'esprit des objectifs maritimes spécifiques. Il peut s'agir de systèmes de recherche et de sauvetage, de systèmes intégrés de surveillance des navires et de technologies de recherche et de conception. Les ressources financières doivent être utilisées avec discernement lorsqu'il s'agit de déterminer les ressources technologiques nécessaires pour atteindre les objectifs maritimes. Dans la mesure du possible, l'équipement doit être peu coûteux et facile à entretenir. Les familles de plates-formes présentant des caractéristiques similaires facilitent la maintenance lorsqu'elles sont utilisées de part d'une même sous-région ou région.

**Consultations.** Les consultations peuvent constituer une ressource importante pour atteindre les objectifs maritimes. Il s'agit de consulter des ressources humaines externes (universitaires, praticiens, experts juridiques et groupes de réflexion, par exemple) et de participer à des partenariats.

**Ressources intangibles.** Les ressources intangibles comprennent des éléments tels que la volonté politique d'améliorer la sécurité maritime, la réputation des parties prenantes concernées et la vision culturelle et populaire du domaine maritime, à la fois parmi les populations maritimes et celles qui sont indirectement touchées par ce domaine. Ces ressources, bien qu'intangibles par définition, sont essentielles pour atteindre les objectifs maritimes décrits dans la section « moyens de planification » ci-dessus, qui aborde les questions d'éducation et de sensibilisation.

## 7. ÉVALUATION DES RISQUES ASSOCIÉS À LA STRATÉGIE PROPOSÉE

L'évaluation des risques, même si elle n'est pas nécessairement effectuée au sens traditionnel du terme, est un dernier élément essentiel de la stratégie maritime. Cet exercice permet d'évaluer l'écart entre un but choisi et ses objectifs, ainsi que le risque encouru pour le combler. Il examine la pertinence, la durabilité, la faisabilité et l'acceptabilité de la stratégie, qui sont autant d'aspects importants d'une stratégie maritime réussie. Une fois terminée, l'évaluation des risques peut être utilisée pour poursuivre les objectifs par différents moyens – elle peut par exemple contribuer à renforcer la volonté politique. Les sujets qui pourraient être abordés par l'évaluation des risques comprennent l'importance de la conservation régionale, les intérêts nationaux et internationaux concurrents et le risque financier de dépendre du soutien budgétaire d'autres secteurs. L'évaluation des risques peut également aider à établir des priorités. Si le contexte général change, la mise en œuvre de la stratégie devra être modifiée et le risque devra peut-être aussi être réévalué. Les ressources peuvent diminuer de manière inattendue, par exemple en raison d'une baisse du prix des produits essentiels, et la mise en œuvre devra être réévaluée et les priorités absolues redéfinies.

Une stratégie maritime n'est pas un document statique. Elle doit être flexible et réévaluée dans un environnement en constante évolution. Une fois la stratégie maritime finalisée et adoptée, l'évaluation des risques sert de mécanisme de contrôle et d'audit périodique pour en garantir l'intégrité.

Un processus global d'élaboration de la stratégie de sécurité maritime est indispensable pour créer une stratégie nationale de sécurité maritime efficace. En fin de compte, cependant, la valeur réelle d'une stratégie réside dans sa mise en œuvre. Par conséquent, tout en se lançant dans l'important travail d'élaboration d'une stratégie maritime, les dirigeants d'un gouvernement doivent s'engager à la mettre en œuvre.

## RÉSUMÉ DU PROCESSUS

1. Évaluation :
  - Auto-évaluation
  - Domaine maritime
  - Menaces
2. Identification des parties prenantes
3. Rédaction des fins (pour autant de piliers que nécessaire)
4. Moyens de planification
5. Application des moyens de mise en œuvre – Ressources et contraintes en matière de ressources
6. Évaluation et réévaluation des risques
7. Plan d'action pour la mise en œuvre (y compris réévaluation et modification si nécessaire)
8. Mise en œuvre
9. Bilan et remise en question