



**AFRICA CENTER
FOR STRATEGIC STUDIES**

**ATELIER SUR LE CODE DE
CONDUITE DE YAOUNDÉ RELATIF
AUX ZONES MARITIMES A ET D**

LECTURE ANTICIPÉE

10-13 Décembre, 2024

À PROPOS DU CESA

Depuis sa création en 1999, le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (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 responsabilité des institutions africaines, en soutien à la politique des États-Unis en Afrique.

VISION

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

La motivation principale du CESA est 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. Cet objectif souligne l'engagement du Centre à contribuer à des impacts palpables 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 à 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 sécuritaires urgents auxquels ils sont confrontés. Conscient que seuls des échanges francs et réfléchis peuvent permettre de relever des défis importants, le Centre propose des plates-formes 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 établie et financée par le Congrès pour l'étude des questions de sécurité relatives à l'Afrique et servant de forum pour la recherche bilatérale et multilatérale, la communication, l'échange d'idées et la formation impliquant des participants militaires et civils. (10 U.S.C 342)

VUE D'ENSEMBLE

Le golfe de Guinée reste confronté à des défis pressants, notamment la sensibilisation au domaine maritime (CDM), la piraterie, les vols à main armée en mer, les enlèvements de marins, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et la criminalité transnationale organisée - en particulier la contrebande et le trafic de drogue et d'êtres humains - dans un environnement mondial en évolution rapide, de plus en plus marqué par la concurrence stratégique. Au cours de ces dernières années, les pays d'Afrique de l'Ouest ont réalisé des progrès significatifs dans l'élaboration de cadres de collaboration tels que le Code de conduite de Yaoundé (CCY). Bien que le CCY ne soit pas encore pleinement opérationnel, son cadre aux niveaux national, zonal et régional représente un progrès significatif dans le développement d'initiatives de collaboration.

La sécurité maritime est essentielle au développement économique des États du golfe de Guinée, car elle garantit des voies commerciales maritimes sûres et sécurisées. Une évaluation efficace de l'architecture actuelle de la sécurité maritime permet de garantir qu'elle continue de s'améliorer au moment où elle atteint sa pleine opérationnalisation. De manière plus générale, une évaluation régulière au niveau zonal permet d'améliorer la CDM en identifiant les lacunes et les points forts relatifs à la surveillance, au suivi et à l'échange d'informations. Cette évaluation entraîne une meilleure détection et une réponse aux menaces maritimes. En outre, l'évaluation de la situation sécuritaire au niveau zonal permet aux États d'élaborer des stratégies nationales de sécurité maritime qui répondent à des défis régionaux spécifiques.

Objectifs de l'atelier

1. Évaluer et catalyser les prochaines étapes vers la pleine opérationnalisation des zones maritimes A et D.
2. Promouvoir une compréhension commune des moyens de renforcement des structures de coordination maritime.
3. Renforcer le cadre de sécurité maritime dans le golfe de Guinée et évaluer l'état de l'architecture de Yaoundé.
4. Échanger les meilleures pratiques en matière d'élaboration et de mise en œuvre de stratégies maritimes nationales.

Structure du séminaire

Cet atelier de quatre jours comprend 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 invités à approfondir des sujets. Les exposés en séance plénière seront suivis d'une période de questions-réponses animée au cours de laquelle les participants seront invités à partager leurs expériences, à remettre en question des hypothèses et à réfléchir à des approches créatives. Les discussions en petits groupes se concentreront 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. Ceci permet aux participants de contribuer et d'échanger des points de vue sans réserve, créant ainsi un environnement d'apprentissage efficace et productif. Une interprétation simultanée sera assurée afin que le séminaire se déroule en portugais, en français et en anglais. Tous les documents du séminaire seront fournis dans ces langues.

PREMIER JOUR

Mardi 10 décembre 2024

Vue d'ensemble de l'architecture des zones A et D de CCY et résultats de l'enquête

Format : Exposé en séance plénière et période de questions-réponses avec modérateur

Objectifs :

- Évaluer les progrès accomplis pour rendre opérationnelles les zones maritimes A et D.
- Procéder à une évaluation des progrès accomplis dans l'élaboration de stratégies nationales de sécurité maritime dans les pays des zones A et D.
- Identifier les obstacles et les possibilités de renforcer la coordination maritime au niveau national, zonal/régional et international.
- Présenter les résultats de l'enquête préalable à l'atelier.

Contexte :

L'architecture de Yaoundé¹ (YA) fournit un cadre global pour des actions coordonnées à différents niveaux dans l'espace maritime du golfe de Guinée, une région en proie à la piraterie, à la pêche illégale, à la contrebande et à d'autres formes de criminalité maritime. **Ces crimes n'ont pas seulement** un impact sur le transport maritime international, **mais constituent également une menace importante pour les** économies des États côtiers². Le YA décrit cinq niveaux de coordination ³: le niveau politique, le niveau stratégique, le niveau régional, le niveau zonal et le niveau national (voir figure 1 ci-dessous). En encourageant la collaboration à tous ces niveaux, le YA vise à renforcer la sécurité maritime et à favoriser le développement durable dans cette région.

Le niveau politique de la structure est occupé par les Communautés économiques régionales (CER), qui comprennent la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). La Commission du golfe de Guinée (CGG) et le Centre Interrégional de

¹ Le YA s'est inspiré de trois instruments : (1) la Déclaration des Chefs d'État ; (2) le Code de Conduite de Yaoundé (CCY) ; (3) le Mémoire d'Entente entre la CEDEAO, la CEEAC et la CGG.

² Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.

³ Les niveaux politique, stratégique, régional, zonal et national. Les niveaux politique et stratégique ont des compétences différentes dans le cadre de l'YA.

Coordination (CIC)⁴, dont le siège est à Yaoundé, jouent un rôle crucial dans la représentation du niveau stratégique dans le cadre du YA⁵.

Par ailleurs, le niveau régional comprend les deux centres maritimes régionaux du golfe de Guinée : le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (République du Congo (Congo-Brazzaville)), et le Centre régional de Sécurité maritime en Afrique de l'Ouest (CRESMAO), basé à Abidjan (Côte d'Ivoire). Les deux CER (CEEAC et CEDEAO) sont chargées d'assurer la surveillance politique du CRESMAC et du CRESMAO. Parallèlement, le CIC, en tant que centre de surveillance et d'échange d'informations, assure une coordination et une communication sans faille, reliant les activités du CRESMAC et du CRESMAO, ce qui permet de garantir la sécurité de la région.⁶

Au-dessous du niveau régional, il existe des structures de niveau zonal composées de centres multinationaux de coordination maritime (CMCM). Les deux centres régionaux de coordination de la sécurité maritime (CRESMAC et CRESMAO) coordonnent les CMCM⁷. Dans le cas du CRESMAC, l'espace maritime est divisé en deux zones, la zone A et la zone D, qui disposent chacune de leur propre CMCM.

Au niveau inférieur de la YA se trouvent les centres opérationnels maritimes (COM), qui sont censés fonctionner au niveau national, chaque pays membre gérant son propre COM. Le rôle du COM est de mobiliser les acteurs maritimes nationaux liés à l'État pour agir en mer.⁸ Il s'agit notamment de la marine, des forces de police (Agent de surveillance des côtes, autorités maritimes, inspecteurs des pêches, police, lutte contre les stupéfiants), de l'immigration, des douanes, des autorités portuaires et des acteurs privés (organisations environnementales, commissions des pêches, entre autres).

Les COM sont une composante essentielle de la AY, destinée à servir d'épine dorsale opérationnelle pour le suivi et la coordination des efforts en matière de sécurité maritime.⁹ Leurs principales fonctions consistent en l'amélioration de la connaissance du domaine maritime (CDM), la coordination des opérations de sécurité maritime, le partage d'informations, la collecte de renseignements, le renforcement des capacités et la formation. Pour s'acquitter efficacement de ces fonctions, les États doivent procéder à l'élaboration et mise en application d'une stratégie de sécurité nationale (SNSM) qui s'alignent sur ces objectifs stratégiques. Le Code de conduite de Yaoundé (CCY) met

⁴ Centre de coordination interrégional. (2022). Architecture de Yaoundé.

⁵ Sartre, P. (2014). Répondre à l'insécurité dans le golfe de Guinée. *Institut international de la paix*.

⁶ *Ibid.*

⁷ Représentant le niveau zonal de la YA.

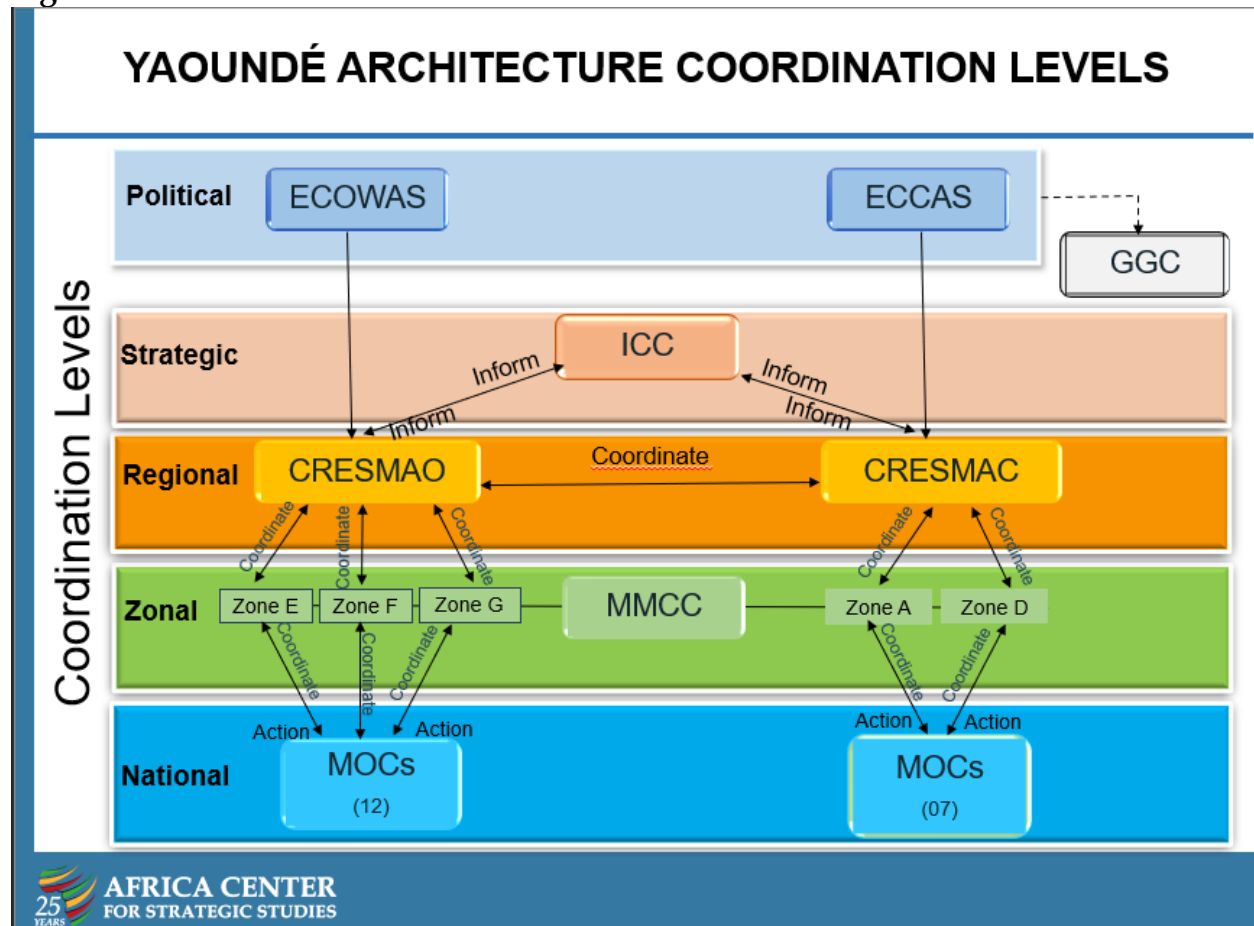
⁸ *Ibid.*

⁹ Yücel, H. (2021). Souveraineté et coopération transnationale dans le golfe de Guinée : comment une approche en réseau peut renforcer l'architecture de Yaoundé. *Scandinavian Journal of Military Studies*, 4(1), pp. 146-157.

davantage l'accent sur cette approche stratégique, en déclarant que « les signataires ont l'intention d'établir, si nécessaire, un plan national de sûreté maritime avec des plans d'urgence connexes (ou d'autres systèmes)... pour harmoniser et coordonner la mise en œuvre des mesures de sûreté... ». ¹⁰ Cela souligne l'importance stratégique de la Stratégie de sécurité nationale de sûreté maritime (SNSM) dans le processus.

Il est donc essentiel d'évaluer les progrès réalisés par les pays de la zone A et de la zone D pour mettre en œuvre le YA aux cinq niveaux afin d'améliorer la connaissance du domaine maritime (CDM) en identifiant les lacunes et les points forts en matière de surveillance, de contrôle et d'échange d'informations. Cela est particulièrement important au niveau national, étant donné le rôle central que les SMNS et les COM jouent dans le renforcement des capacités, la coordination des opérations de sécurité maritime, la collecte de renseignements et le partage d'informations non seulement au niveau national, mais aussi aux niveaux zonal, régional et interrégional.

Figure 1 : Niveaux de coordination de l'architecture de Yaoundé



¹⁰ N° 3 de l'Art. 4. (CCY).

Lectures complémentaires :

- Union africaine (UA). Stratégie maritime intégrée de l'Afrique à l'horizon 2050 (stratégie AIM 2050). Addis-Abeba : Union africaine, 2014.
- Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.
- Omeje, K., & Redeker Hepner, T. (2013) *Conflict and Peace-building in the African Great Lakes Region*. Indiana University Press.
- Ukeje, C. et Fawole A. W. (2005). *La crise de l'État et le régionalisme en Afrique de l'Ouest : Identité, conflit et sécurité de l'État*. Routledge, 2013.
- Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD). Rapport annuel du programme de lutte contre la criminalité maritime. Vienne : ONUDD, 2023.

DEUXIÈME JOUR

Mercredi, 11 décembre 2024

Renforcement des structures nationales : COM dans les États des zones A et D

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Évaluer les progrès accomplis dans l'élaboration et la mise en place de COM nationaux dans les zones A et D.
- Discuter des défis liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des MOC nationaux.
- Décrire les procédures de coordination de la surveillance, du suivi et du partage d'informations entre les Coordinateurs(trices) multisectoriels au niveau national.
- Décrire et évaluer l'efficacité des procédures de coordination de la surveillance, du contrôle et de l'échange d'informations avec le CCMM pour la zone A, la zone D et le CRESMAC.

Contexte :

Les rédacteurs du code de conduite de Yaoundé () ont reconnu l'importance de l'échange d'informations en temps réel sur les menaces ou incidents imminents, et la nécessité de diffuser rapidement des alertes avec toutes les informations pertinentes aux autres parties prenantes aux niveaux national, zonal et régional. C'est pourquoi le document souligne l'importance de désigner « ...un centre de coordination national pour faciliter la circulation coordonnée, efficace et opportune de l'information entre les signataires ». ¹¹ Ces centres de coordination servent à relier le niveau national au reste de l'architecture de Yaoundé (YA) et sont censés exister au sein des Centres opérationnels maritimes (COM), garantissant l'efficacité du système et inspirant confiance aux parties prenantes. ¹²

Dans le cadre de l'architecture de Yaoundé, chaque État côtier est responsable de la surveillance et de la sécurisation de son domaine maritime par l'intermédiaire d'un centre de coordination maritime. Cet effort de collaboration sert de première ligne de défense, en fournissant des réponses localisées. Les COM nationaux renforcent encore cette collaboration en contribuant au cadre régional plus large. Pour ce faire, ils coordonnent la collecte de renseignements, le partage d'informations et les opérations de sécurité maritime avec les États voisins. Cette approche inclusive garantit la sécurité globale du

¹¹ N° 1 de l'Art. 11. (CCY).

¹² Yücel, H. (2021). Souveraineté et coopération transnationale dans le golfe de Guinée : comment une approche en réseau peut renforcer l'architecture de Yaoundé. *Scandinavian Journal of Military Studies*, 4(1), pp. 146-157.

golfe de Guinée.¹³ Il est important que chaque COM désigne un point focal chargé de la Communication et de répondre efficacement aux alertes des centres de coordination zonaux, régionaux et interrégionaux.¹⁴

Les COM jouent un rôle indispensable dans le renforcement de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Équipés de technologies, ils suivent les mouvements des navires, identifient les activités suspectes et coordonnent les patrouilles. Cette capacité de surveillance en temps réel est essentielle pour répondre rapidement aux menaces maritimes, car les retards peuvent aggraver les activités criminelles, telles que la piraterie. En outre, les COM facilitent la communication et la coordination entre les agences maritimes nationales - telles que les marines, les agents de surveillance et les autorités douanières - afin d'assurer une réponse unifiée aux incidents de sécurité. L'aspect renforcement des capacités des COM est tout aussi important. Pour de nombreux États du golfe de Guinée, la mise en place de capacités de sécurité maritime efficaces est encore un travail en cours. Les COM, souvent soutenus par des partenaires internationaux, offrent une formation, des ressources et un soutien technique essentiels. En renforçant les capacités des autorités nationales, les COM améliorent non seulement la capacité de chaque pays à sécuriser ses eaux, mais renforcent également la sécurité collective de la région, la rendant ainsi plus sécurisée pour tous.

Cependant, tous les signataires du CCY dans les zones A et D n'ont pas encore mis en place un Centre opérationnel maritime (COM) opérationnel. Bien que ces signataires disposent de l'espace maritime et des capacités nécessaires pour atteindre les objectifs de l'architecture de Yaoundé (AY) leurs capacités varient considérablement. Certains pays ont des plates-formes nécessaires, mais d'autres n'en n'ont pas.¹⁵ La plupart des signataires du CCY ont établi leurs COM entre 2015 et 2024, mais la mesure dans laquelle ces centres sont pleinement opérationnels et interconnectés diffère. Les pays disposant de ressources limitées ou d'un environnement politique complexe rencontrent souvent des difficultés pour développer ou maintenir leurs COM. Pour améliorer la connaissance du domaine maritime (CDM), il est essentiel d'évaluer dans quelle mesure les pays des zones A et D ont développé et rendu opérationnels leurs COM. Cette évaluation permettra d'identifier les lacunes et les points forts en matière de surveillance, de suivi et d'échange d'informations.

Questions de discussion :

- Quels sont les principaux défis qui affectent la coordination des opérations maritimes nationales dans votre pays ?

¹³ Ibid.

¹⁴ Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.

¹⁵ Ibid.

- Quels sont les défis auxquels votre pays est confronté dans la mise en place et l'opérationnalisation d'un Centre opérationnel national d'opérations maritimes ?
- Quelles sont les procédures en vigueur dans votre pays pour coordonner la surveillance, le contrôle et l'échange d'informations avec le Centre multinational de coordination maritime pour les zones A et D, le CRESMAC et la CIC ?
- Comment les cadres régionaux, tels que l'architecture de Yaoundé, peuvent-ils renforcer la coordination maritime nationale dans ces pays ?
- Quelles décisions politiques pourraient renforcer les structures nationales de coordination maritime dans votre pays ?

Lectures complémentaires :

- Yücel, H. (2021). Souveraineté et coopération transnationale dans le golfe de Guinée : comment une approche en réseau peut renforcer l'architecture de Yaoundé. *Scandinavian Journal of Military Studies*, 4(1), pp. 146-157.
- Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.

DEUXIÈME JOUR

Mercredi, 11 décembre 2024

Renforcement des structures zonales et régionales : CMCM des zones A et D et CRESMAC

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Identifier les points forts et les lacunes en matière de capacités et de procédures au sein des CMCM et du CRESMAC.
- Décrire et évaluer l'efficacité des procédures des CMCM pour la coordination de la surveillance, du contrôle et de l'échange d'informations avec les Coordinateurs(trices) des autorités nationales des États qui constituent les zones A, et D.
- Décrire et évaluer l'efficacité des procédures de coordination de la surveillance, du contrôle et de l'échange d'informations avec le CRESMAC au sein des CMCM.

Contexte :

Au niveau national de l'architecture de Yaoundé (AY) s'ajoutent les niveaux zonal et régional. Au niveau zonal, les centres multinationaux de coordination maritime (CMCM) servent de centres de coordination essentiels dans les cinq zones.¹⁶ Au niveau régional, deux institutions clés ont été créées pour renforcer la sécurité maritime : le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC), situé à Pointe-Noire, en République du Congo (Congo-Brazzaville), et le Centre Régional de Sécurité maritime en Afrique de l'Ouest (CRESMAO), situé à Abidjan, en Côte d'Ivoire. La Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sont chargées d'assurer la surveillance politique nécessaire à ces centres (CRESMAC et CRESMAO). Leurs efforts de collaboration sont essentiels dans le renforcement de la volonté politique nécessaire pour s'attaquer aux problèmes de sécurité maritime, notamment la piraterie, la pêche illégale et le trafic d'êtres humains. Entre-temps, les deux centres régionaux coordonnent les CMCM dans les différentes zones.

¹⁶ Les cinq centres de coordination répartis dans les différentes zones sont les suivants : Le CMCM Zone A, dont le siège est en Angola (couvrant l'Angola, le Congo et la RDC) ; le CMCM Zone D, dont le siège est au Cameroun (couvrant le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et São Tomé et Príncipe) ; le CMCM Zone E, dont le siège est au Bénin (couvrant le Bénin, le Niger, le Nigeria et le Togo) ; le CMCM Zone F, dont le siège est au Ghana (couvrant le Ghana, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone) ; et le CCMM zone G, dont le siège est au Cabo Verde (Cabo Verde, Gambie, Guinée-Bissau, Mali et Sénégal).

Pour les besoins de cette table ronde, nous nous concentrerons sur le CRESMAC dont l'espace maritime est divisé en deux zones, la zone A et la zone D, chacune disposant de son propre CCMM. Le CRESMAC et les deux CMCM jouent un rôle crucial en assurant la coordination efficace des opérations de sécurité maritime au-delà des frontières nationales. Le CRESMAC est l'organisme régional responsable de la sécurité maritime en Afrique centrale. Son mandat comprend la coordination des CMCM de la zone A et de la zone D, ainsi que la coopération interrégionale avec l'autre centre régional de coordination de la sécurité, le CRESMAO.

Les CMCM opèrent au niveau zonal et multinational pour coordonner l'échange d'informations et les activités conjointes - y compris, mais sans s'y limiter, la formation, les drills et les patrouilles - entre les pays de la zone. Si ces structures de coordination régionales et zonales sont essentielles pour assurer une bonne connaissance du domaine maritime régional, leur succès dépend largement de la qualité de la communication, de la coordination et du partage des informations avec les centres opérationnels maritimes (COM) au niveau national. Ces COM nationaux constituent l'épine dorsale de l'ensemble de la AY. Des tensions existent entre la nécessité de partager l'information et celle de protéger ou de dissimuler les contenus sensibles, ce qui crée un dilemme pour les parties prenantes aux niveaux national et régional. D'autres difficultés entravent l'efficacité des CMCM et du CRESMAC, notamment des problèmes de capacité et de logistique, l'absence de centres de coordination nationaux capables de coordonner et de communiquer avec les acteurs zonaux et régionaux, des doctrines et des cultures juridiques divergentes et l'Établissement de priorités accordé aux collaborations bilatérales, qui peuvent nuire aux efforts de coordination interrégionale.¹⁷

Séance 4 Questions de discussion :

- Par quelles procédures les CMCM des zones A et D se coordonnent-ils avec les parties prenantes nationales pour surveiller et sécuriser leur domaine maritime ?
- Comment les CMCM peuvent-ils améliorer la coordination de la surveillance, du contrôle et du partage d'informations avec le CRESMAC ?
- Comment les CMCM des zones A et D contribuent-ils aux efforts de sécurité maritime régionale et quels sont les défis auxquels ils sont confrontés dans la coordination des opérations ?

¹⁷ Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.

- Comment le CRESMAC se coordonne-t-il avec d'autres centres régionaux de coordination de la sécurité, comme le CRESMAO ? Quelles sont les procédures à suivre ?
- Quels sont les principaux défis auxquels le CRESMAC est confronté dans la coordination des efforts de sécurité maritime régionale ?
- Quelles recommandations politiques peuvent renforcer l'efficacité des CCMM et du CRESMAC dans la lutte contre les menaces maritimes transnationales telles que la piraterie, la pêche illégale et la contrebande ?

Lectures complémentaires :

- Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix*.
- Ralby, Ian M. (2016). Coopération sécuritaire maritime dans le golfe de Guinée : Perspectives et défis, par Kamal-Deen Ali. *Naval War College Review* 69(3). <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol69/iss3/9>
- Mohammed, A. (2023). Gouvernance de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée : Opportunités et défis des réponses des États. *The Journal of Territorial and Maritime Studies*, 10(2), 60-77. <https://www.jstor.org/stable/48750352>

TROISIÈME JOUR

Jeudi 12 décembre 2024

Processus de la Stratégie nationale de sécurité maritime

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Évaluer les progrès réalisés par les États de la zone A et D dans l'élaboration de stratégies nationales de sécurité maritime.
- Discuter des enseignements tirés de l'élaboration de la stratégie nationale de sécurité maritime.

Contexte :

Les signataires du code de conduite de Yaoundé ont reconnu la nécessité pour les États d'élaborer des stratégies nationales de sécurité maritime (SNSM), qui constituent la pierre angulaire de l'harmonisation et de la coordination de la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime. Une SNSM décrit les menaces, les défis, les priorités et les capacités spécifiques d'un État concernant son domaine maritime, ce qui permet d'adopter une approche personnalisée pour aborder la question de la sécurité maritime.¹⁸

Ces stratégies sont essentielles, car elles permettent de comprendre clairement comment les ressources nationales peuvent être utilisées efficacement pour lutter de manière coordonnée contre les menaces communes tout en répondant aux préoccupations spécifiques en matière de sécurité nationale. En outre, ces stratégies mettent souvent en évidence les lacunes relatives aux capacités, ce qui permet d'orienter les efforts de renforcement des capacités, notamment en matière de formation, d'affectation des ressources et d'assistance internationale.

En outre, les stratégies nationales renforcent la confiance et la collaboration, ce qui est vital dans une région où les frontières et les juridictions nationales peuvent compliquer les opérations conjointes. Le golfe de Guinée s'étend sur plusieurs zones maritimes et la souveraineté nationale reste une question sensible.¹⁹ Une SNSM clarifie la capacité et la volonté d'un État de s'engager dans des patrouilles conjointes, le partage d'informations et des réponses coordonnées, garantissant le respect de la souveraineté nationale tout en

¹⁸ La stratégie AIM de l'UA. 2012. Stratégie africaine maritime intégrée. Consulté le 15 octobre 2024.

¹⁹ Vreÿ, F. (2010). Sécurité maritime en Afrique : L'heure du bon ordre en mer. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 2(4), 121-132.

encourageant la collaboration régionale.²⁰ Pour que l'architecture de Yaoundé (AY) fonctionne de manière optimale, la coordination à plusieurs niveaux - local, national et régional - est essentielle. En l'absence de stratégies nationales définissant des rôles, des responsabilités et des actions spécifiques en matière de sécurité maritime, les initiatives régionales ne disposeraient pas des bases nécessaires à une coopération efficace.

Une étude réalisée en 2022 souligne l'urgence de traiter les questions relatives à la sécurité maritime de l'Afrique. Ils révèlent qu'une connaissance limitée du domaine maritime (CDM), une grande méconnaissance de la mer, la perte et la sous-exploitation des richesses maritimes et le manque de puissance maritime sont des indicateurs d'une stratégie maritime défectueuse ou inexistante. Ces problèmes contribuent au désordre en mer de l'Afrique, qui se traduit par des niveaux élevés de pêche INN, de vols à main armée en mer, de piraterie, de contrebande, de trafic, de terrorisme maritime et de domination extérieure persistante des eaux africaines. Les conclusions de l'étude constituent un appel à l'action, soulignant l'importance d'élaborer des stratégies maritimes efficaces pour lutter contre ces problèmes.

Onze des dix-neuf États côtiers intégrés à l'AY ont rendu publique leur stratégie nationale de sécurité maritime. La disponibilité de ces stratégies renforce la transparence, favorise la coopération régionale et permet un meilleur alignement sur les objectifs de l'architecture de Yaoundé. Cette ouverture permet également aux partenaires internationaux et aux parties prenantes de soutenir ces efforts par des initiatives et des ressources ciblées en matière de renforcement des capacités. Toutefois, le fait que près de la moitié des stratégies des pays ne soient pas accessibles au public indique des difficultés en termes de capacités, de priorités nationales ou de sensibilités liées à la sécurité.

Questions de discussion :

- Votre pays dispose-t-il d'une stratégie nationale de sécurité maritime ?
 - Si oui, quels sont les principaux enseignements tirés du processus d'élaboration de la stratégie et quelles sont les parties prenantes impliquées dans ce processus ? Des acteurs non étatiques, tels que le secteur privé, ont-ils également été impliqués ?
 - Si ce n'est pas le cas, où en est votre pays dans le processus d'élaboration d'une stratégie ? De quel soutien a-t-on besoin pour élaborer une stratégie ?
- Quels obstacles, le cas échéant, votre pays a-t-il rencontrés dans l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité maritime ?

²⁰ Edmunds, T. et Bueger, C. (2017). Au-delà de la sécurité maritime : Un nouvel agenda pour les études sur la sécurité maritime. *International Affairs*, 93(6), 1293-1311.

- Comment les stratégies nationales de sécurité maritime peuvent-elles être ciblées pour améliorer l'opérationnalisation des centres opérationnels maritimes nationaux ?

Lectures complémentaires :

- Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA). (2017). Boîte à outils de la Stratégie nationale de sécurité maritime. (2016). *Centre d'études stratégiques de l'Afrique*. <https://africacenter.org/toolkit/national-maritime-security-strategy-toolkit/>
- Lekunze, M. (2022). La stratégie maritime en Afrique : des failles stratégiques qui exposent l'Afrique à des vulnérabilités allant de l'insécurité alimentaire à la domination extérieure. *Third World Quarterly*, 43(12).
- Edmunds, T. et Bueger, C. (2017). Au-delà de la sécurité maritime : Un nouvel agenda pour les études sur la sécurité maritime. *International Affairs*, 93(6), 1293-1311.
- Vreÿ, F. (2010). Sécurité maritime en Afrique : L'heure du bon ordre en mer. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 2(4), 121-132.
- La stratégie AIM de l'UA. (2012). Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique. https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/33832-wd-african_union_3-1.pdf

QUATRIÈME JOUR

Vendredi 13 décembre 2024

Coordination maritime interrégionale - Le rôle de la CIC

Format : Exposé en séance plénière
Groupes de discussion

Objectifs :

- Évaluer les principales responsabilités et le rôle du centre de coordination interrégional (CIC) dans l'architecture du code de conduite de Yaoundé.
- Évaluer la manière dont le CIC s'est acquitté de ses responsabilités
- Identifier les domaines d'amélioration pour le CIC

Contexte :

Situé au niveau stratégique du cadre de l'Architecture de Yaoundé (AY), le Centre interrégional de coordination (CIC) sert de centre de suivi et d'échange d'informations, reliant les activités des deux centres maritimes régionaux dans le golfe de Guinée. Ces centres régionaux sont : le Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (République du Congo (Congo-Brazzaville)), et le Centre régional de sécurité maritime en Afrique de l'Ouest (CRESMAO), basé à Abidjan (Côte d'Ivoire). Le CIC ne se contente pas de coordonner et de soutenir le travail de ces centres régionaux, mais il coordonne également les activités des cinq zones, y compris la zone A et la zone D, qui font l'objet de cette table ronde, ainsi que des États membres.²¹ En outre, la CIC collabore avec des partenaires internationaux et des gouvernements nationaux afin de susciter et de maintenir la volonté politique nécessaire pour donner la priorité à la connaissance du domaine maritime dans le golfe de Guinée.

La création de la CIC a constitué une étape importante dans l'amélioration de la connaissance du domaine maritime dans l'ensemble de la région. Toutefois, le potentiel d'amélioration de la sécurité maritime interrégionale dépend de la délimitation claire des responsabilités entre la CIC, les deux centres régionaux et les centres multinationaux de coordination maritime (CMCM) au niveau zonal, telle qu'elle a été définie à l'origine lors de la mise en place de l'AY. Il est essentiel de comprendre comment les fonctions du CIC peuvent en pratique compléter, plutôt que concurrencer ou reproduire, les mandats des structures régionales et zonales. En outre, les processus et procédures par lesquels le CIC coordonne les activités dans les différentes régions doivent être clarifiés. Comme nous l'avons vu précédemment, l'opérationnalisation effective de cette architecture

²¹ Ralby, I., Soud, D. et Ralby, R. (2019). Le golfe de Guinée est prêt pour la technologie maritime, *CIMSEC*. https://cimsec.org/author/cim_poster/page/208/

interrégionale de sécurité maritime dépend également des progrès réalisés dans le développement des différentes zones maritimes et des centres opérationnels nationaux.

Pour que la sécurité maritime interrégionale soit pleinement opérationnelle, il est essentiel d'évaluer dans quelle mesure le CIC s'acquitte efficacement de ses principaux rôles et responsabilités, tels qu'ils ont été établis initialement dans le cadre de l'accord de coopération de l'AY. Il est nécessaire de mieux comprendre les procédures par lesquelles le centre se coordonne avec les institutions aux niveaux régional et zonal. Une telle évaluation permet d'identifier les domaines à améliorer.

Questions de discussion :

- Quelles sont les principales responsabilités et les principaux rôles du CIC, et en quoi se distinguent-ils de ceux des centres régionaux tels que le CRESMAC et ses CMCM dans les zones A et D ?
- Décrivez les procédures du CIC en matière de coordination avec le CRESMAC.
- Quelles recommandations politiques peuvent renforcer l'efficacité de la CIC et sa capacité à coordonner avec le CRESMAC et le CIC dans les zones A et D ?

Lectures complémentaires :

- Jacobsen, K., L. et Nordby J., R. (2015). La sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Collège royal de défense du Danemark.
- Danso, K. et Allotey-Pappoe, S. (2021). Cartographie des acteurs maritimes dans le cadre du protocole de Yaoundé : Mandats, interrelations, plafonds et perspectives. *Centre international Kofi Annan de formation au maintien de la paix.*

QUATRIÈME JOUR

Vendredi 13 décembre 2024

Principales leçons tirées et prochaines étapes

Format : Exposé en séance plénière

Objectifs :

- Identifier les principaux enseignements de l'atelier.
- Discuter des prochaines étapes pour rendre les zones maritimes A et D pleinement opérationnelles.

Contexte :

Ces dernières années, les pays du golfe de Guinée ont réalisé des progrès significatifs dans la coordination des actions à différents niveaux dans le domaine maritime pour faire face à un large éventail de menaces maritimes. Si les cadres de collaboration tels que le Code de Conduite de Yaoundé (CCY) ne sont pas encore totalement opérationnels, l'élaboration de l'architecture aux niveaux national, zonal, régional et interrégional représente un progrès significatif vers des initiatives de collaboration durables.

L'évaluation de l'architecture de sécurité maritime réalisée dans le cadre de cet atelier est essentielle pour garantir que le CCY soit pleinement opérationnel. Cette séance de l'atelier permettra aux participants de réfléchir aux quatre jours précédents et d'identifier les lacunes et les points forts en matière de surveillance, de suivi et d'échange d'informations. Cette séance examinera également les prochaines mesures pratiques que les participants peuvent prendre pour améliorer la coordination et la collaboration à tous les niveaux de l'architecture de Yaoundé en réponse aux menaces à la sécurité maritime communes et reconnues.