



**DOCUMENT DE SYNTHÈSE DE L'ATELIER SUR LE CODE DE
CONDUITE DE YAOUNDÉ RELATIF AUX ZONES MARITIMES A ET D
LUANDA, ANGOLA | 10-13 DÉCEMBRE 2024**

APERÇU DU PROGRAMME

Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique (CESA) a organisé un atelier de quatre jours sur l'évaluation des progrès accomplis pour la pleine opérationnalisation des zones maritimes A et D qui font partie de l'architecture de Yaoundé (YA). Au total, 45 participants en uniforme et civils de six pays (Angola, Cameroun, République démocratique du Congo, Gabon, République du Congo et São Tomé e Príncipe) et des représentants des Centres maritimes multinationaux de coordination (CMMC) pour les zones A et D, du Centre régional pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC), du Centre interrégional de coordination (CIC) ainsi que d'organisations internationales ont participé à la table ronde. Les participants ont examiné une série de défis liés à la mise en œuvre du AY, notamment l'élaboration et la mise en application d'une stratégie de sécurité nationale maritime, l'opérationnalisation des Centres opérationnels maritimes (COM) de chaque pays, ainsi que la coordination des opérations de sécurité maritime et le partage d'informations aux niveaux national, zonal, régional et interrégional.

Ce document résume les principales conclusions de l'atelier et les recommandations formulées par les participants.

APERÇU DE L'ARCHITECTURE DE YAOUNDÉ (AY)

L'AY 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. L'AY définit cinq¹ niveaux de coordination : politique, stratégique, régional, zonal et national (voir figure 1 ci-dessous).

Le niveau politique de la structure est occupé par deux communautés économiques régionales (CER) : La Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Le Centre interrégional de coordination (CIC)², dont le siège est à Yaoundé, joue un rôle stratégique crucial de coordination entre les deux CER au sein du

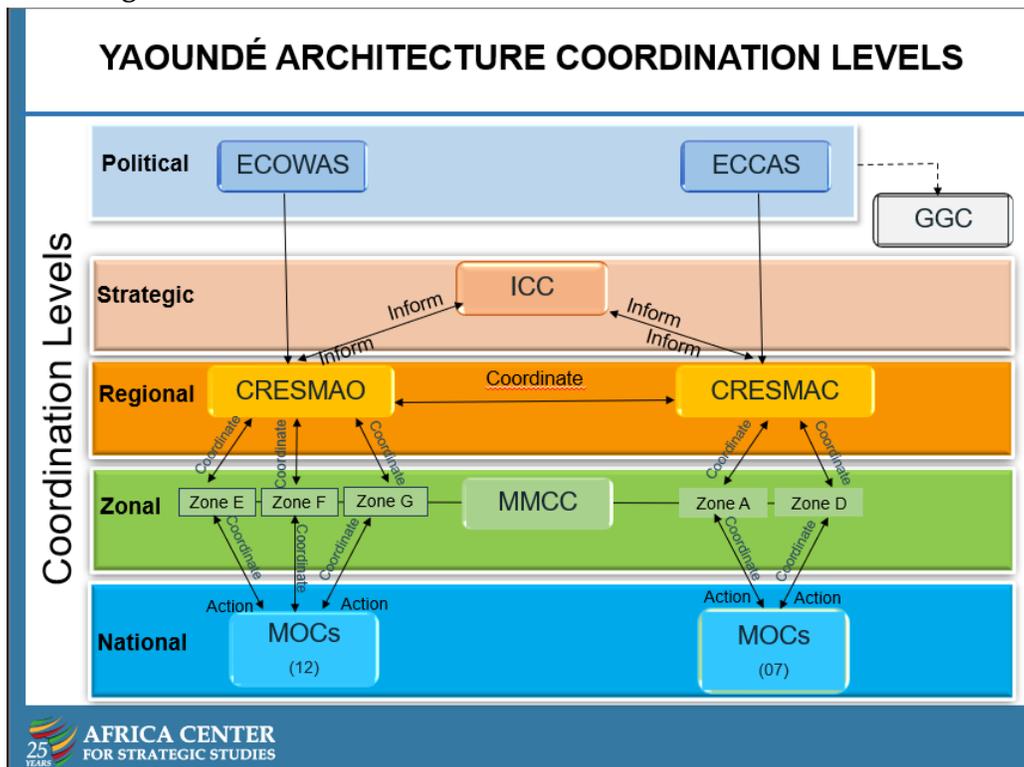
¹ Les niveaux politique, stratégique, régional, zonal et national. Les niveaux politique et stratégique ont des compétences différentes dans le cadre de l'AY.

² Centre de coordination interrégional (2022). Architecture de Yaoundé.

cadre de l'AY, et occupe donc le niveau stratégique de l'architecture³. Le niveau régional comprend les deux Centres maritimes régionaux : 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 sont chargées d'assurer la surveillance politique du CRESMAC et du CRESMAO. Le niveau zonal comprend cinq Centres maritimes multinationaux de coordination (CMMC) coordonnés par le CRESMAC et le CRESMAO. Cet atelier est focalisé sur les CMMC des zones A et D, qui relèvent du CRESMAC.

Au niveau national, il existe des Centres opérationnels maritimes (COM) établis principalement pour coordonner l'action de l'État en mer entre les parties prenantes maritimes.⁴ En encourageant la collaboration à tous ces niveaux, l'AY vise à renforcer la sécurité maritime et à favoriser le développement durable dans cette région.

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



³ Sartre, P. (2014). Répondre à l'insécurité dans le golfe de Guinée. *Institut international de la paix*.

⁴ *Ibid.*

Principales leçons tirées :

1. *Les composantes de l'architecture de Yaoundé dans la CEEAC sont largement en place, à l'exception de certains COM nationaux et du CMMC de la zone A qui n'est pas pleinement opérationnel.* Dans les cinq niveaux de coordination décrits dans la figure 1 ci-dessus, les composantes des niveaux politique, stratégique et régional sont en place. Cependant, toutes les composantes censées constituer les niveaux zonal et national ne sont pas pleinement opérationnelles ; ce qui rend difficile la coordination de la surveillance, du partage d'informations et des opérations.
 - a. Au niveau zonal, si le CMMC de la zone D est opérationnel, celui de la zone A ne l'est pas totalement en raison des dispositions relatives à l'emplacement de son siège. L'intention est d'établir le siège du CMMC en Angola, mais de nouveaux bureaux doivent être construits avant que le CMMC puisse être activé de manière permanente. Néanmoins, la coopération entre les États de la zone A est en cours. Les États de la zone A se coordonnent aux niveaux bilatéral et multilatéral et, bien qu'ils ne disposent pas d'un siège permanent fonctionnel, le CMMC participe à des exercices tels que l'*Obangame Express* et le *Grand African Nemo*. Néanmoins, sans un CMMC pleinement opérationnel, le partage d'informations dans la zone A ne peut se faire en temps réel et le CRESMAC est limité dans sa capacité à exécuter son mandat de coordination des zones A et D.
 - b. Le niveau national sert de colonne vertébrale à l'ensemble de l'architecture. Les États côtiers individuels constituent la première ligne de défense et fournissent des réponses localisées, tandis que les COM sont destinés à servir de centres de coordination qui relient le niveau national au reste de l'AY. C'est pourquoi il est nécessaire d'élaborer et de mettre en œuvre des COM nationaux de manière intégrée à l'échelle de l'ensemble du gouvernement. Certains pays des zones A et D ont réalisé des progrès significatifs dans l'élaboration et la mise en œuvre des COM fonctionnels. Cependant, tous les États n'ont pas développé et/ou pleinement mis en œuvre leurs COM pour servir de centre de coordination pour l'échange d'informations et des opérations de sécurité maritime. Pour plusieurs États, les contraintes de ressources sont citées comme le principal obstacle au développement et à l'opérationnalisation de leurs centres. Dans d'autres cas, tous les ministères concernés ne sont pas représentés au sein des COM. Les COM ont tendance à avoir une forte culture militaire, en particulier en ce qui concerne le partage d'informations perçues comme confidentielles/secrètes, du fait que leur personnel est essentiellement composé de personnel en uniforme. En l'absence d'une représentation interministérielle adéquate au sein des centres de coordination de la gestion, le partage efficace des informations est entravé. La prise de conscience de la différence entre la sécurité maritime et la sûreté maritime souligne la nécessité d'une représentation pluri-ministérielle au sein

des COM.

2. *La plupart des pays de la région sont en train d'élaborer des stratégies nationales de sécurité maritime ou éprouvent des difficultés à mettre en œuvre leurs stratégies existantes.* L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies maritimes intégrées constituent la pierre angulaire à l'exécution harmonisée et coordonnée des mesures nationales de sécurité maritime et des efforts régionaux. Conscients de cette situation, la plupart des États des zones A et D sont en train d'élaborer des stratégies de sécurité maritime, tandis que quelques États, comme le Gabon et l'Angola, ont mis au point des stratégies nationales, mais rencontrent des difficultés de mise en œuvre. Veiller à ce que les États adoptent une approche globale, mais l'élaboration et la mise en œuvre de ces stratégies restent un défi à relever. Il existe une tendance au cloisonnement, c'est-à-dire que l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de sécurité maritime reposent sur l'armée, sans communication efficace avec les parties prenantes civiles. Un autre défi consiste à veiller à ce que les stratégies élaborées au niveau national soient cohérentes et complémentaires au niveau régional et interrégional. S'il ne faut pas s'attendre à une uniformité des stratégies maritimes des différents États, car ils n'ont pas les mêmes intérêts, objectifs ou moyens financiers, l'harmonisation des stratégies au niveau régional reste importante car les menaces auxquelles sont confrontés les États du golfe de Guinée sont de nature transnationale.

3. *Il est nécessaire d'élaborer et d'harmoniser des procédures d'exploitation standard (PES) pour la coordination et le partage d'informations à tous les niveaux de l'architecture de Yaoundé.* Si les COM, les CMMC, le CRESMAC et le CIC semblent disposer des moyens techniques nécessaires pour partager des informations au sein des cinq niveaux de l'architecture et entre eux, il manque des procédures opérationnelles standard sur le contenu à partager, le moment et la fréquence de ce partage, et les mécanismes par lesquels il peut/doit être effectué. Il existe une certaine confusion quant aux informations liées à la sûreté maritime qu'il est pertinent de partager et aux informations sensibles qui nécessitent des autorisations supplémentaires avant d'être partagées. En outre, tous les pays ne fournissent pas d'officiers de liaison aux CMMC, ce qui complique encore la coordination de l'échange d'informations d'une manière normalisée. L'absence de procédures opérationnelles normalisées et de cadres juridiques pour autoriser le partage d'informations reste un obstacle important. Néanmoins, au sein et entre les niveaux national, zonal et interrégional, la coordination existe toujours, souvent facilitée par la volonté des acteurs qui ont développé des réseaux informels et/ou des pratiques opérationnelles non standardisées/inconsistantes. Si elles ne sont pas formalisées, ces pratiques risquent de ne pas survivre aux détenteurs actuels de responsabilités au sein des centres. Des efforts de normalisation sont déjà en cours. Une matrice identifiant les relations fonctionnelles entre la CIC, le CRESMAO/CRESMAC, les CMMC et les COM est en cours d'élaboration.

Recommandations :

1. Mettre en place et rendre pleinement opérationnel le CMMC de la zone A ainsi que le rôle de chef de file de l'Angola dans son développement. Le siège permanent et l'opérationnalisation du CMMC pour la zone A restent une priorité essentielle. L'intention initiale était d'installer le CMMC dans une base de la marine angolaise. Avec la décision de déplacer l'emplacement du CMMC hors de la base navale, l'Angola devra, comme l'a fait le Cameroun dans la zone D, trouver un équilibre entre le rôle de chef de file dans la mise en place du centre, tout en veillant à ce qu'il fonctionne comme une entité zonale. Cela nécessite non seulement la finalisation des arrangements techniques et des accords de siège, mais aussi une plus grande implication du CRESMAC et de la CEEAC avant que le CMMC ne puisse être pleinement opérationnel.

2. Élaborer et/ou mettre en œuvre des stratégies intégrées de sécurité maritime. L'élaboration et la mise en application des stratégies nationales intégrées de sécurité maritime qui complètent les initiatives régionales et interrégionales constituent une autre recommandation prioritaire pour rendre opérationnelles les zones A et D. Pour élaborer et mettre en œuvre de telles stratégies, les pays ont besoin d'une collaboration institutionnelle, d'un engagement réel de la part des parties prenantes/agences étatiques et non étatiques responsables, ainsi que d'un suivi et d'une évaluation continus. Il semble également y avoir un consensus sur le fait que la création d'un conseil interinstitutionnel des « affaires maritimes », relevant directement du Premier ministre ou du président, constitue une meilleure pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies de sécurité maritime et garantit la pertinence de toutes les parties prenantes concernées.

3. Élaborer des procédures d'exploitation standard (PES) pour le partage d'informations à tous les niveaux de l'AY. La mise en place de procédures opérationnelles normalisées (PON) pour le partage de l'information à tous les niveaux de l'architecture de Yaoundé a été identifiée comme une étape cruciale pour améliorer le partage de l'information dans l'ensemble de la région de la CEEAC. Ces PON doivent être harmonisées dans l'ensemble de l'architecture, tandis que les relations fonctionnelles entre les centres doivent également être clarifiées et consignées dans des manuels de procédures utilisables par l'ensemble du personnel des centres dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Au fur et à mesure que les efforts de normalisation se poursuivent, la consultation et le consensus doivent avoir lieu au niveau national, entre les COM et les CMMC, entre les CMMC et le CRESMAC, et entre le CRESMAC et le CIC. En outre, chaque pays situé dans les zones maritimes A et D doit s'assurer qu'il a nommé un officier de liaison au sein de chaque CMMC afin de garantir une coordination efficace des PON.

4. Élaborer et mettre en œuvre des COM nationaux de manière intégrée et interministérielle. Veiller à ce que les COM soient élaborés et mis en œuvre de manière intégrée et interministérielle est essentiel pour le fondement de l'ensemble de l'architecture. Les autorités nationales doivent s'assurer que tous les ministères concernés sont représentés au sein des COM de leur pays. Il s'agira non seulement de clarifier les procédures opérationnelles normalisées et

les cadres juridiques pour autoriser le partage d'informations au niveau national, mais aussi de développer une culture maritime basée sur la confiance entre les parties prenantes. L'harmonisation des procédures au niveau national permettra de clarifier les rôles et les responsabilités des différents organismes/ministères et d'éviter les chevauchements de fonctions et de compétences. La tendance des COM à être essentiellement composés de personnel en uniforme continue à perpétuer une culture de la méfiance et du secret. Des consultations interministérielles régulières par le biais de conseils interagences établis peuvent garantir le dialogue nécessaire pour remédier à la confusion des compétences, au partage de l'information et à la méfiance.

4. La CEEAC devrait jouer un rôle plus important dans la garantie d'un financement prévisible. Il n'y a pas de financement clair et prévisible pour l'ensemble de l'architecture à tous les niveaux de coordination. Cette question devrait être abordée au niveau stratégique de la CEEAC. Pour assurer le bon fonctionnement de tous les composants – des COM au CRESMAC – la CEEAC devrait s'engager à les financer, en utilisant les contributions des États membres.

5. Impliquer systématiquement le CRESMAC dans des projets visant la sécurité maritime dans la région Afrique centrale. Le protocole d'accord entre la CEDEAO, la CEEAC et la CGG qui, avec la CCY et la déclaration des chefs d'État, a inspiré l'architecture actuelle de la région, envisage la lutte contre l'insécurité maritime comme une approche globale. Ce faisant, le CRESMAC s'est vu confier le mandat de l'harmonisation des procédures, de dispenser des formations et d'élaborer une législation pour la région Afrique centrale. C'est pourquoi les partenaires doivent se coordonner et s'engager avec le CRESMAC, même sur des projets bilatéraux, afin de s'assurer que leurs initiatives sont cohérentes avec la vision que la CEEAC a pour la communauté dans le domaine de la sécurité maritime.

6. Procéder à des évaluations régulières de l'AY, non seulement dans les zones A et D, mais aussi dans toutes les autres zones. Au cours des dix dernières années, des progrès significatifs ont été réalisés dans la mise en œuvre du code de conduite de Yaoundé (CCY) et de l'architecture qu'il a inspirée. Toutefois, bien que les dispositions du CCY prévoient des évaluations régulières de l'architecture tous les trois ans, une évaluation formelle complète des progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'architecture dans toutes les zones n'a pas encore été effectuée. Ces évaluations doivent avoir lieu à des intervalles réguliers, car elles permettent de garantir des améliorations continues au fur et à mesure que l'architecture devient pleinement opérationnelle. De manière plus générale, une évaluation régulière dans toutes les zones permet d'améliorer la connaissance du domaine maritime en identifiant les lacunes et les points forts en matière de surveillance, de contrôle et d'échange d'informations. Cette évaluation entraîne une meilleure détection et une réponse aux menaces maritimes.