

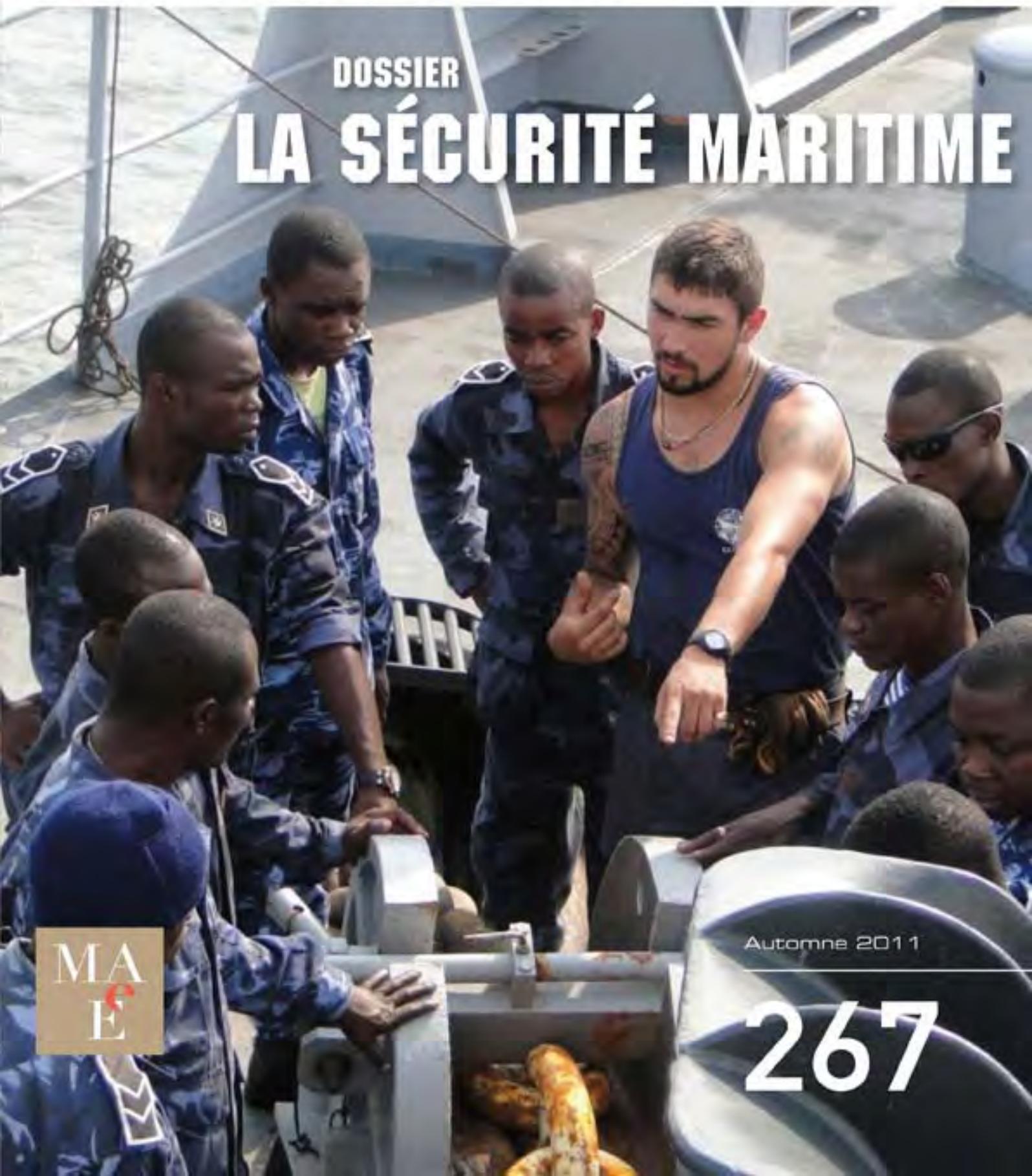


Partenaires sécurité défense

Revue de la coopération de sécurité et de défense

DOSSIER

LA SÉCURITÉ MARITIME



MA
E

Automne 2011

267

Ministère des affaires étrangères et européennes

Direction de la coopération de sécurité et de défense

37, quai d'Orsay – 75700 Paris 07 SP

Tel. : 01 43.97.94.24

E-mail : contact.dgp-dcsd@diplomatie.gouv.fr

Site internet :

www.diplomatie.gouv.fr/fr/cooperation-securite-defense

Directeur de la publication :

Général de corps d'armée Insam Clément-Bollée

Rédacteur en chef :

Lieutenant de vaisseau Stéphanie Payraudou

Contributeurs :

Brèves :

CEN Eric ARGAUT, CDT Philippe VELLARD

Dossier :

Marie Caplan

Commissaire en chef de 2^{ème} classe Eric DE BEAUREGARD

Wéna LOMBARD

Lieutenant-colonel Pascal PINOT

Capitaine de corvette Arnaud DE BASQUIAT

Capitaine de frégate Christophe LEVIVIER

Colonel Jacques DEMAN

Capitaine de frégate Patrick ROUAT

Focus :

Forces françaises du Cap-Vert

Actions croisées :

Lieutenant-colonel Laurent SAUVÉE

Réseau coopération :

Anne-Lise SAUTÉREY

Eric ABRAHAM

Conception graphique :

© Maquette DELA

Impression :

OILA

Crédits photos :

© MAEE, ENSOME, OMI (p.16-17-20-21), Marine nationale (Couverture, p.11-12-19-28-29-1), Marine nationale – Franck SEURDT (p.3-12-15-25), Marine nationale – Ludovic PICART (p.8), Marine nationale – Patrick FROMENTIN (p.13), Marine nationale – Mélanie DENRIEL (p.26), Marine nationale – Anne-Flore CABURET (p.35), FFCV (p.38)

Avertissement au lecteur :

« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

© Direction de la coopération de sécurité et de défense

ISSN : 2118.0911





L'année écoulée a été particulièrement riche en événements surprenants de tout ordre, et le domaine sécuritaire n'a pas été en reste. Pays en sortie de crise (Guinée, Côte d'Ivoire...), printemps arabe... continuent de mobiliser nos efforts, et de nouvelles pistes de réflexion sont à l'étude pour contribuer à apporter une réponse globale à des situations exceptionnelles.

Par ailleurs, des thèmes majeurs s'imposent plus que jamais aujourd'hui à certains de nos partenaires, en particulier celui de la sécurité maritime. En quelques années, les activités illicites (piraterie, banditisme, trafics en tous genres...) ont pris une ampleur sans précédent dans certaines zones, comme c'est le cas le long des côtes africaines, à l'est comme à l'ouest du continent.

Sur la côte orientale, la réponse de la communauté internationale est déjà importante et bien organisée. Dans le golfe de Guinée, la menace s'étire, au nord comme au sud, impliquant progressivement plus d'États côtiers. Dans les deux cas, la réponse que nous pouvons proposer s'inscrit dans une double démarche, bilatérale et multinationale.

Au large de la Somalie, la menace qui s'étend du golfe d'Aden jusqu'au cœur des pays de la Commission de l'océan Indien (COI) a conduit la communauté internationale à réagir, notamment avec l'opération Atalante. Parallèlement, elle incite les États côtiers locaux, que nous aidons déjà à titre bilatéral, à organiser une réponse collective. La DCSD prend toute sa part dans ces actions.

Dans le golfe de Guinée, les pays côtiers, déjà bénéficiaires eux aussi de programmes bilatéraux, essaient également, avec notre appui, d'organiser une réponse collective, dans un cadre sous-régional. Dans cette démarche aussi, la DCSD est présente, pour des actions de formation notamment. L'une d'entre elles mérite une mention spéciale, l'École de sécurité maritime de Bata, en Guinée-Équatoriale, qui ouvre ses portes à l'international en septembre... Un magnifique projet que cette nouvelle école nationale à vocation régionale, fruit d'un partenariat exemplaire entre nos deux pays !

Ainsi, la sécurité maritime, examinée dans toutes ses dimensions, méritait bien le dossier spécial qui suit.

Bonne lecture à tous !

Le général de corps d'armée **Bruno Clément-Bollée**,
Directeur de la coopération de sécurité et de défense

SOMMAIRE

03 ÉDITO

05 BRÈVES

- 05 Nouvelle salle informatique à l'EMIA (Guinée Conakry)
- 05 Inauguration de deux antennes de police scientifique (République dominicaine)
- 06 L'école de formation des sous-officiers de Kitona de nouveau fonctionnelle (RDC)
- 07 Une nouvelle coopération avec Tirana (Albanie)
- 07 Le séminaire de lancement du projet Aforma (Bénin)

08 DOSSIER

LA SÉCURITÉ MARITIME

- 09 Les enjeux de la sécurité maritime
- 13 Entretien avec Jocelyne Caballero, représentante spéciale chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime
- 16 Le Code de conduite de Djibouti
- 19 Les actions de l'Union européenne
- 22 Évolution de la piraterie maritime entre 2005 et 2010
- 24 La DCSD et la sécurité maritime
- 25 Les projets « sécurité maritime » de la DCSD

38 FOCUS

- 38 Hommage aux forces françaises du Cap-Vert

39 ACTIONS CROISÉES

- 39 L'enseignement du français en milieu militaire, une action majeure de la DCSD (Éthiopie)

40 RÉSEAU COOPÉRATION

- 40 Mise en place d'une coopération anti-contrefaçon dans la région du Mékong

42 LA DSCD ET VOUS

NOUVELLE SALLE INFORMATIQUE À L'EMIA

La nouvelle salle informatique de l'École militaire interarmées (EMIA) de Conakry a été inaugurée le lundi 4 avril par le chef d'état-major général des armées guinéennes. Profitant de l'ouverture du stage de formation des futurs CDU, le général Kéléfa Diallo a officialisé la mise en service de cette nouvelle salle. Fruit de la coopération franco-guinéenne (construction et équipement mobilier par la Guinée, achat et protection du matériel informatique par la France), elle dispose de 21 ordinateurs, permettant ainsi la formation d'une brigade dans sa totalité.

Les élèves des différents stages (d'élèves officiers d'active aux diplômés d'état-major) disposent enfin d'un outil performant pour l'enseignement de la bureautique et la formation aux futurs emplois qu'ils auront à occuper.



INAUGURATION DE DEUX ANTENNES DE POLICE SCIENTIFIQUE



À trois semaines du terme du projet FSP 2004-51 « Appui à la police judiciaire dominicaine », M. Roland Dubertrand, ambassadeur de France en République dominicaine, a procédé, le 20 mai 2011, à l'inauguration de deux nouvelles antennes décentralisées de la police technique et scientifique. Organisée par le chef de projet et couverte par la presse nationale, cette inauguration a eu lieu en présence du chef de la Police nationale, du gouverneur de la province de Samana, du procureur de la République et d'un grand nombre de représentants des forces de sécurité et des personnalités civiles.

Après la remise symbolique des clefs de ces deux entités techniques aux responsables locaux, les 24 nouveaux techniciens de scène de crime ont reçu leur diplôme de qualification, tandis que les 65 policiers de la zone se sont vu remettre un certificat de capacité à la « protection et gestion de la scène de crime ».

Ainsi, le projet du Fonds de solidarité prioritaire « Appui à la police judiciaire dominicaine », commencé en mars 2006, a atteint ses objectifs qui consistaient à créer une équipe de formateurs dans le domaine de l'investigation judiciaire, un laboratoire central de police technique et scientifique performant et douze antennes décentralisées pour assurer un maillage territorial adapté à la physiologie de la délinquance nationale.



L'ÉCOLE DE FORMATION DES SOUS-OFFICIERS DE KITONA DE NOUVEAU FONCTIONNELLE

Le 24 mai 2011, le ministre de la Défense nationale et des Anciens Combattants de RDC, Charles Mwando Simba, accompagné du général Antonio Martins, chef de la mission EUSEC RD Congo et de M. Pierre Jacquemot, ambassadeur de France en RDC, a inauguré l'École de formation des sous-officiers (EFSO) de la base de Kitona. Après une interruption de fonctionnement de vingt-quatre ans, c'est la première fois que l'EFSO ouvre ses portes.

La coordination de la conception de formation a été confiée à la coopération de défense française, tandis que la mission EUSEC RD Congo a lancé les travaux de réhabilitation du site de Kitona. Aux côtés de l'EFSO, l'École d'infanterie et l'École d'artillerie ont également été réhabilitées. Au total, 50 bâtiments ont ainsi été remis aux normes.

Les 230 stagiaires sont appelés à devenir la cheville ouvrière de l'armée, sous-officiers sur qui les forces armées de RDC comptent en qualité d'encadreurs des troupes. La formation de ces stagiaires qui viennent de toutes les provinces durera six mois. Elle portera principalement sur l'ABC du commandement, de l'organisation et de l'instruction au sein d'une armée.



UNE NOUVELLE COOPÉRATION AVEC TIRANA

La DCSD ouvre un nouveau projet à Tirana pour aider les forces aériennes albanaises à former des pilotes sur l'hélicoptère AS-532 Alcougar. Un coopérant militaire, pilote de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT), animera cette action de coopération.

L'Albanie disposera sous peu de cinq AS-532 Alcougar produits par Eurocopter et souhaite pouvoir les mettre, d'ici quelques années, à la disposition de l'OTAN pour des missions de sauvetage en mer.

Cinq pilotes albanais ont commencé dès l'été leur entraînement sur simulateurs Sherpa, à la base-école du Luc, et poursuivront leur formation en Albanie, dès cet automne.



SÉMINAIRE DE LANCEMENT DU PROJET AFORMA



Le projet mobilisateur du Fonds de solidarité prioritaire AFORMA a été officiellement lancé le 2 mai dernier lors du séminaire de Cotonou (Bénin). Ce projet de coopération, soutenu et conçu en commun par la DCSD, la police et la gendarmerie françaises, et financé par le MAEE, vise à améliorer, de manière totalement inédite, le système de formation des forces de sécurité intérieure en Afrique sur une période de trois années.

Ainsi, 61 directeurs de la formation et des ressources humaines de 20 directions générales (Police, Gendarmerie et Garde nationale), représentant 9 pays africains (le Bénin, le Burkina-Faso, le Cameroun, la Guinée, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal et le Togo) ont travaillé durant les quatre jours du séminaire sur le thème de conception d'un schéma directeur et d'un plan annuel de la formation. Il leur a également été demandé d'élaborer les protocoles de sélection et d'emploi et de définir un statut pour les 80 formateurs-experts (FE) que le projet Aforma ambitionne de former.

Au deuxième semestre 2011, le projet se consacre à l'aménagement de salles pédagogiques dans les écoles de police au Bénin, au Cameroun et au Togo, et dote chaque formateur-expert déjà formé d'un ordinateur et d'un vidéo-projecteur.



LA SÉCURITÉ MARITIME

A large red oil tanker ship is visible in the background, sailing on the open sea. In the foreground, two smaller military patrol boats are moving across the water, leaving white wakes. The scene is set against a clear sky and calm sea.

La piraterie, phénomène considéré comme marginal au début des années 1990 avec une centaine d'attaques par an, représente aujourd'hui un enjeu majeur en termes de sécurité maritime. La communauté internationale est pleinement impliquée dans la lutte contre ces actes qui menacent les équilibres commerciaux et déstabilisent même certains États. La France, qui a joué un rôle de précurseur en matière de sécurité maritime, œuvre également au renforcement des capacités des pays partenaires concernés. La DCSD participe activement à cet effort national, essentiellement au travers de ses actions de coopération.

LES ENJEUX DE LA SÉCURITÉ MARITIME

La piraterie maritime a pris de l'ampleur au début des années 2000 tant en termes de cibles que de zones géographiques. Les victimes de ces attaques sont aujourd'hui aussi bien des navires de commerce ou de pêche que des bateaux de plaisance, dont des voiliers, particulièrement lents et vulnérables, sans attention particulière pour le pavillon (la nationalité) du navire attaqué. Les zones concernées se trouvent dans le golfe d'Aden et le sud de l'océan Indien, dans le golfe de Guinée, en Asie du Sud-Est, notamment dans le détroit de Malacca et au large de l'Amérique centrale et du Sud. Ces dernières années, la communauté internationale s'est fortement mobilisée et organisée pour lutter contre cette insécurité maritime.

L'état de la piraterie aujourd'hui

En 2008, l'Organisation maritime internationale a recensé 293 actes de piraterie et de vols à main armée dans le monde. L'année 2011 montre que ce chiffre est en hausse, avec 280 attaques recensées au 20 juillet par le Bureau maritime international. Ces actions sont souvent violentes,

les pirates n'hésitant pas à se servir de fusils d'assaut ou de lance-roquettes. Elles ont lieu aussi bien dans les ports et points de mouillage qu'en pleine mer. L'objectif des pirates est double : s'approprier tout ou partie des cargaisons et surtout négocier une rançon pour le navire de commerce ou de plaisance et son équipage, qui peut rester captif pendant de longues semaines. Ces prises d'otages sont devenues extrêmement fréquentes en océan Indien (du golfe d'Aden jusqu'aux Seychelles).

La piraterie maritime dans le monde



- Zone connaissant des actes de piraterie maritime
- Zone à risque majeur où les actes de piraterie maritime sont fréquents



Le détroit de Malacca, par lequel transite 30 % du commerce mondial, était considéré au début des années 2000 comme l'une des zones les plus risquées pour le commerce international en raison de l'ampleur du phénomène, mais il a bénéficié depuis des efforts des États riverains (la Malaisie, l'Indonésie et Singapour) qui coordonnent leurs efforts. Désormais, 90 % des actes de piraterie sont perpétrés dans le golfe d'Aden et le sud de l'océan Indien.

Les enjeux

Le développement de la piraterie représente une menace réelle à la fois pour les pays des zones concernées et le commerce international. L'insécurité générée par la piraterie alimente en effet l'instabilité de certains pays comme la Somalie et entraîne une perte de ressources pour les pêcheurs de pays côtiers qui peuvent être amenés, par voie de conséquence, à délaisser leur activité traditionnelle pour des actions illicites. La piraterie affecte également directement les économies locales (les activités portuaires à Mombasa et Dar es Salam sont très affectées) et donc le développement des pays touchés puisqu'une partie de leur PIB est issue des ressources halieutiques et pétrolières (70 % dans certains États du golfe de Guinée). Au Nigeria, la production nationale de pétrole a baissé de 25 % depuis 2006, ce qui représente une perte estimée à 64 millions de dollars par jour. Dans d'autres pays comme les Seychelles, la piraterie a un impact négatif non seulement sur les activités portuaires, mais également sur les approvisionnements en carburant et sur le tourisme.

L'insécurité maritime et la piraterie affectent aussi le commerce international. Le trafic dans le détroit de Bab el Mandeb, entre le Yémen et Djibouti, représente 12 % du commerce maritime et 30 % du transit mondial. Chaque jour, 45 navires et 3,5 millions de barils de brut y transitent. Environ 27 navires français (ou gérés et/ou armés par une société française) y passent chaque mois. Le classement de la région en « zone de guerre » entraîne une augmentation des primes de risques des assurances, qui ont été multipliées par 10. Le golfe de Guinée, riche en ressources halieutiques et pétrolifères, représente également un enjeu pour certaines compagnies européennes, puisque 13 % des importations de pétrole de l'UE et 6 % de ses importations en gaz proviennent de cette zone. La piraterie constitue d'autant plus une menace pour les compagnies pétrolières européennes, fortement implantées dans cette zone, qu'une majeure partie de leur production est réalisée off-shore.



Les réponses de la communauté internationale

En 2007, le Programme alimentaire mondial (PAM), dont les cargaisons d'aide alimentaire ont été plusieurs fois détournées par les pirates dans le golfe d'Aden, lance un appel conjoint avec l'Organisation maritime internationale (OMI), adressé à la communauté internationale afin qu'elle mette en place des actions à la hauteur de l'enjeu de la piraterie. Ces actions se concrétisent dans un premier temps par la protection des navires du PAM par la marine française (opération Alcyon), relayée ensuite par la marine danoise.

La prise du Ponant en avril 2008 marque un tournant dans la prise de conscience collective, mais aussi dans l'implication de la communauté internationale. Sous l'impulsion de la France, le Conseil de Sécurité des Nations unies adopte une série de résolutions relatives à la lutte contre la piraterie. La résolution 1816 (juin 2008), renforcée par la résolution 1831, permet aux États coopérant avec le gouvernement somalien d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie pour poursuivre les responsables d'actes de piraterie. La résolution 1846 (décembre 2008) appelle à une coopération juridique entre États et permet la mise en œuvre de l'opération EU Navfor-Atalante au large de la Somalie, à l'initiative de la présidence française de l'Union européenne. Parallèlement, un Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large de la Somalie est également créé en 2009, pour faciliter les discussions entre États et organisations et coordonner leurs actions.

D'autres actions militaires sont menées contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique. C'est le cas de l'opération Ocean Shield lancée par l'OTAN en octobre 2009 et de la Combined Task Force 151, opération multinationale menée par les États-Unis depuis 2008. D'autres pays opèrent par ailleurs à titre national dans le golfe d'Aden. C'est le cas notamment de l'Inde, de la Russie, de la Chine et du Japon.

Les difficultés juridiques posées par les conséquences des arrestations de pirates, notamment au large de la Somalie (on estime que 90 % des pirates arrêtés sont libérés sans jugement), ont entraîné la nomination de Jack Lang comme conseiller spécial du secrétaire général des Nations unies pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes. Celui-ci a présenté son rapport au Conseil de Sécurité de l'ONU en janvier 2011, dans lequel il formule 25 propositions, dont la mise en place de tribunaux au Puntland et au Somaliland, ainsi qu'une cour extraterritoriale, possibilité en cours d'étude par le Conseil de Sécurité.

L'Organisation maritime internationale, qui offre un cadre de dialogue pour l'ensemble des acteurs de l'activité maritime, participe également à la lutte contre la piraterie. C'est sous l'égide de l'OMI que fut signé en janvier 2009 le Code

de conduite de Djibouti, relatif à la coopération régionale dans la lutte contre la piraterie. Elle est par ailleurs à l'origine de l'accord ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on combating Piracy and armed robbery against ships in Asia), entré en vigueur en 2006, qui vise à permettre la coopération en matière de lutte contre les actes de piraterie entre 16 pays asiatiques, notamment en favorisant le partage d'informations.





G8 ET SÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

La présidence française du G8 a souhaité inclure au programme de la réunion du groupe de travail « Renforcement des capacités de maintien et de consolidation de la paix » (*peacekeeping-peacebuilding*) la thématique de la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Cette réunion, co-organisée par la DCSD et la Direction des Nations unies, des organisations internationales, des Droits de l'homme et de la Francophonie s'est tenue à Paris les 5 et 6 mai 2011. Le groupe de travail s'est accordé sur l'importance du rôle que pouvaient jouer les membres du G8 dans ce domaine, en menant des actions coordonnées et élargies si possible à d'autres partenaires. La nécessaire prise en compte de l'ensemble des problématiques liées au secteur maritime a été rappelée, en mettant l'accent, outre les efforts déployés à l'égard des marines des pays de la région, sur la nécessité d'une approche globale incluant l'ensemble des administrations locales concernées par ces enjeux. Le soutien aux organisations sous-régionales et à leurs actions en la matière (*cf.* la stratégie maritime mise en œuvre par la CEEAC) a par ailleurs été considéré comme essentiel, avec le souhait exprimé par tous de voir s'impliquer davantage la CEDEAO, l'Organisation maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), voire la Commission du golfe de Guinée dans cette problématique.

ENTRETIEN AVEC M^{ME} JOCELYNE CABALLERO



Nommée en septembre 2010 représentante spéciale chargée de la Coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime, Jocelyne Caballero nous présente les grands défis auxquels elle est confrontée pour mener à bien sa mission.

La piraterie maritime a pris depuis quelques années une nouvelle ampleur. Quels sont les défis que pose cette évolution pour la communauté internationale ?

La piraterie est une menace grave pour la stabilité et les économies régionales ainsi que pour le commerce mondial. En tant qu'État riverain de l'océan Indien, nous sommes également très concernés. Depuis 2010, le phénomène a pris de nouvelles dimensions, démontrant la détermination des pirates et leur capacité à s'adapter, de manière très réactive, aux réponses internationales pour faire prospérer leur industrie.

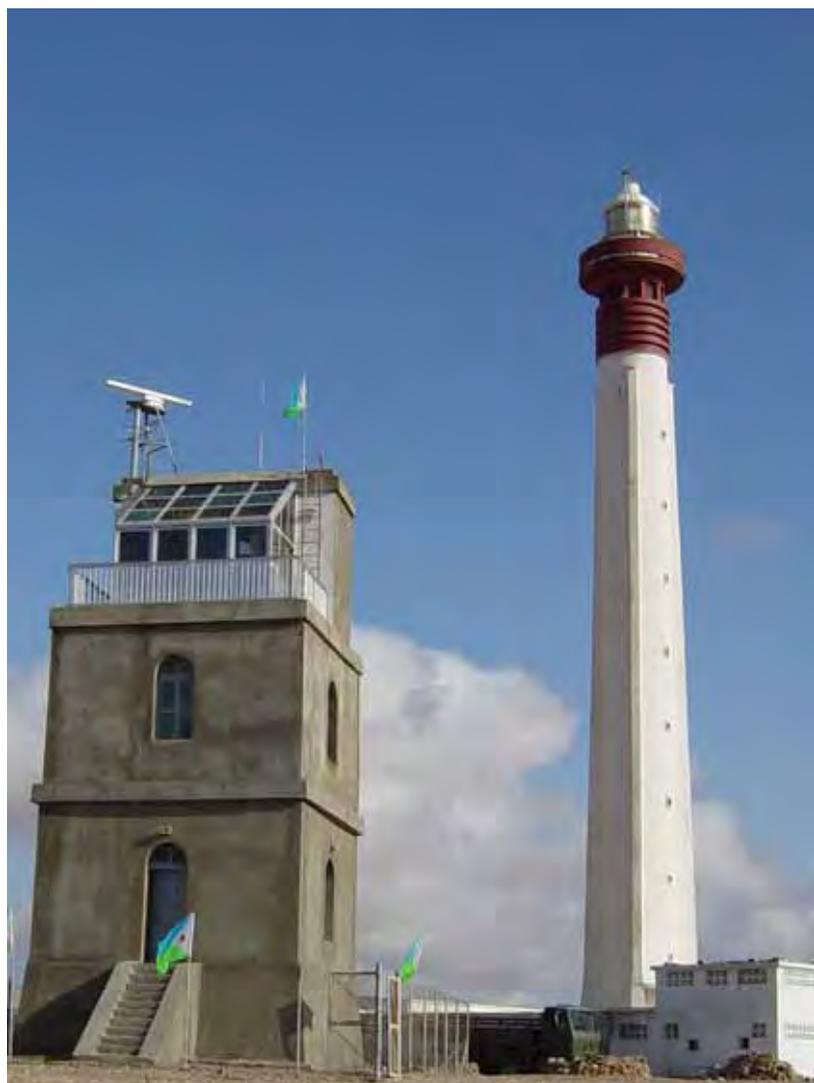
Nous sommes engagés dans une course de vitesse. Heureusement, la communauté internationale a pu prendre une longueur d'avance en diversifiant ses règles d'engagement.

On perçoit clairement aujourd'hui une évolution au niveau géographique, avec des actes de piraterie qui ont tendance à se déplacer du golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, vers une zone plus au Sud et à l'Est, en raison de la pression exercée au Nord de la zone par les forces navales internationales. On assiste également à une évolution en termes d'organisation. En effet, les pirates utilisent désormais des navires capturés comme « bateaux-mères » qui leur permettent d'aller plus loin en mer et de mener plusieurs opérations simultanées.

Si les pirates sont de plus en plus nombreux, leurs attaques sont également plus violentes avec l'utilisation d'armes telles que des AK47 et des lance-roquettes. Ils sont de mieux en mieux organisés, bénéficiant éventuellement de complicité et de soutiens à terre, hors de Somalie.

Ils sont désormais capables de gérer un nombre important d'otages sur une plus longue durée, ce qui leur confère

une meilleure capacité de négociation des rançons et la faculté de s'assurer un revenu constant. Pour les otages, cette situation est dramatique et intolérable.





LOI N° 2011-13 RELATIVE À LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

Le Parlement français a adopté, le 22 décembre 2010, un projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer, soutenu par Christian Ménard, député du Finistère, qui avait présenté un rapport d'information sur la piraterie maritime en mai 2009. Ce texte, en réintroduisant les actes de piraterie dans le droit français, permet de mettre en place un cadre juridique en tenant compte de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer. Il permet aux forces armées d'intervenir pour interrompre des actes de piraterie, mais aussi, par anticipation, décrit les conditions de détention des pirates à bord des bâtiments de la marine nationale et habilite les tribunaux français à les juger, en leur accordant « une compétence quasi universelle pour juger des actes de piraterie commis hors de France quelle que soit la nationalité du navire ou des victimes ». La peine encourue pour la prise de contrôle d'un navire par la violence ou la menace de la violence est également alourdie (trente ans de réclusion criminelle au lieu de vingt ans).

Le conseiller spécial du secrétaire général des Nations unies pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, M. Jack Lang, a présenté son rapport devant le Conseil de Sécurité de l'ONU le 26 janvier 2011. Comment ce rapport préconise-t-il de lutter contre la piraterie ?

Le rapport de Jack Lang promeut une approche globale de la lutte contre la piraterie en établissant un continuum entre les opérations, le traitement judiciaire de la piraterie, la gouvernance, la sécurité et le développement. Son principal objectif est d'apporter des solutions pérennes afin

que les crimes de piraterie des pirates de base – comme des commanditaires – ne restent pas impunis.

Ce rapport constitue une réelle avancée car il met en évidence la nécessité d'œuvrer avec toutes les parties somaliennes, le Gouvernement fédéral de transition ainsi que les entités stabilisées (Puntland et Somaliland). C'est ce qu'il appelle une « somalisation des solutions », un plan ciblé sur la Somalie avec un volet économique et social et un volet sécuritaire insistant sur le renforcement des capacités du pays dans ce domaine.

Le développement du volet juridictionnel et pénitentiaire a particulièrement retenu l'attention de la communauté internationale : M. Lang a ainsi proposé la création de deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland ainsi que d'une Cour somalienne extraterritoriale, avec la proposition du gouvernement tanzanien d'utiliser les locaux du Tribunal pénal international pour le Rwanda d'Arusha. Il préconise également de renforcer les capacités pénitentiaires de la Somalie.

Le rapport Lang souligne également la nécessité de consolider les acquis en matière opérationnelle comme aux niveaux judiciaire et législatif : amélioration du respect des Best Management Practices (BMP), règles de bonnes pratiques émises par l'OMI ; incrimination par tous les États de la piraterie en droit interne ; renforcement des capacités des États de la région.

Quelle est la position de la France au regard des initiatives internationales pour lutter contre la piraterie ?

La France a joué un rôle moteur dans l'adoption de toutes les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations unies relatives à la lutte contre la piraterie. Elle est le plus important contributeur à l'opération Atalante et promeut le renforcement de la posture offensive. Elle



joue un rôle actif au Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) et contribue au Fonds fiduciaire soutenant les initiatives des pays de la région pour lutter contre la piraterie maritime. Elle apporte également son soutien financier à projet régional d'Interpol pour aider les pays de la région dans la lutte contre les commanditaires.

Au-delà de son action diplomatique, la France incite au respect des BMP et encourage le développement des équipes de protection embarquées (EPE) pour escorter l'aide humanitaire ainsi que des navires marchands. Ces EPE sont en effet constituées de militaires, par opposition au modèle des sociétés militaires privées (SMP) dont l'action ne s'inscrit pas dans une chaîne de commandement et peut, par voie de conséquence, poser des problèmes en matière de règles d'engagement.

La France soutient l'approche multidimensionnelle centrée sur la Somalie préconisée par le Rapport Lang et notamment la recherche d'une solution juridictionnelle somalienne. Elle mène par ailleurs des actions concrètes destinées à

renforcer les capacités des États touchés par des actes de piraterie (via son réseau de coopérants animé par la DCSD) et appuie le projet de mise en place d'une mission UE de PSDC civilo-militaire, en complément des actions en cours de l'OMI et de la Commission européenne.

Elle participe également à hauteur de 400 000 € à un fonds fiduciaire destiné à renforcer les capacités des États du golfe d'Aden et du sud de l'océan Indien dans les domaines judiciaire et pénitentiaire, ainsi qu'au fonds devant permettre la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti, à hauteur de 50 000 €.

Enfin, les actions de la France ne sont pas limitées au golfe d'Aden et au sud de l'océan Indien, mais concernent également le golfe de Guinée, qui représente également une source de préoccupation pour la communauté internationale et les économies riveraines. C'est dans ce cadre que la DCSD mène dans cette région des actions visant à renforcer les institutions des États côtiers, à favoriser la coopération régionale et à assurer la formation des acteurs locaux.





LE CODE DE CONDUITE DE DJIBOUTI

L'Organisation maritime internationale (OMI) a organisé à Djibouti du 26 au 29 janvier 2009 une réunion sous-régionale ayant pour objectif la conclusion d'accords sur la sûreté maritime et les actes de piraterie, dans les zones du golfe d'Aden, de l'océan Indien occidental et de la mer Rouge. Elle a permis l'adoption du Code de conduite dit « de Djibouti » concernant la répression de la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans la zone.

Des délégations de 18 pays (l'Afrique du Sud, l'Arabie Saoudite, les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Éthiopie, la France – au titre de la Réunion –, la Jordanie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, Oman, la Tanzanie, les Seychelles, la Somalie, le Soudan et le Yémen) ont participé à cette réunion sous l'égide de l'OMI. Des observateurs de plusieurs pays (le Canada, les États-Unis, l'Inde, l'Indonésie, l'Iran, l'Italie, le Japon, le Nigeria, la Norvège, Les Philippines, le Royaume-Uni et Singapour) étaient également présents, ainsi que des représentants et observateurs de l'ONU et de l'Union européenne.

Cette réunion faisait suite à celle tenue en avril 2008 à Dar Es Salaam, également à l'initiative de l'OMI, pendant laquelle avait été élaboré un projet de texte mettant en place un outil de répression de la piraterie dans la zone, qui devait donc être étudié et adopté lors de la réunion de Djibouti. À l'issue de cette dernière, les participants ont adopté quatre résolutions, qui portent sur l'assistance et la coopération technique, la formation et l'évaluation des initiatives en matière de lutte anti-piraterie, et l'adoption du Code de conduite de Djibouti, concernant la répression de la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des

navires dans la zone. Ce code de conduite, signé au départ par 9 États, est aujourd'hui adopté par 21 États.

Les objectifs

Il a pour but de favoriser la coopération technique et judiciaire entre les États et la coordination des opérations de lutte contre la piraterie ; sa mise en place repose sur 4 piliers (l'entraînement régional, le recueil de l'information de situation maritime, le partage de l'information et la mise en place de législations nationales). Pour mettre ces 4 piliers en œuvre, des projets ont été associés au Code de conduite de Djibouti, notamment la création et la mise en réseau de plusieurs centres de partage d'informations sous-régionaux (Mombasa, Sanaa et Dar Es Salam) chargés de collecter les informations en provenance des centres nationaux, ainsi que la création d'un Centre de formation et de documentation à Djibouti.

Le Centre de formation et de documentation de Djibouti

Ce centre, qui aura pour mission de coordonner, au niveau régional, la planification, la conduite et l'exécution des activités de formation et d'entraînement déjà existantes, est principalement financé par l'Union européenne et l'OMI, qui a mis en place un fonds fiduciaire destiné à la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti, fonds auquel participe en grande partie le Japon (qui a versé 14 millions de dollars) mais également la France, les Pays-Bas,

la Norvège et la république de Corée. 2,5 M€ ont déjà été débloqués pour la construction du centre.

Le financement des cours dispensés par le centre est assuré par l'Union européenne à travers son Instrument de stabilité (projet MARSIC). La première formation a été organisée au mois de mai 2011 dans des locaux encore provisoires.

La France, qui soutient le Code de conduite de Djibouti, projette de participer au fonctionnement du centre de Djibouti en envoyant ponctuellement des formateurs, ainsi qu'en faisant profiter le centre de l'expertise des trois coopérants français « action de l'État en mer » en poste à Djibouti.



CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (MONTEGO BAY, 10 DÉCEMBRE 1982)

La Convention de Montego Bay sur le droit de la mer définit (en son article 101) les actes de piraterie comme :

- a)** tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - i)** contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,
 - ii)** contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- b)** tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c)** tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.



LE PROGRAMME « ÉVIDENCE EXPLOITATION INTELLIGENCE » (EVEXI) D'INTERPOL

La problématique de l'arrestation, de la détention et de la poursuite de pirates étant récemment devenue centrale dans la lutte contre la piraterie, certains États ont pris conscience de la nécessité de bâtir un réel savoir-faire dans le domaine de l'enquête et des poursuites judiciaires. Dans ce contexte, pour répondre aux demandes d'États sollicitant conseil et assistance, Interpol a décidé de mettre en place un programme nommé EVEXI (Évidence Exploitation Intelligence), qui doit être cofinancé par la Norvège et par la France par le biais de la DCSD.



En privilégiant une approche multinationale des enquêtes liées à l'aspect « criminalité organisée » de la piraterie internationale, le projet EVEXI a pour but de fournir un cadre à une exploitation systématique et coordonnée des informations liées à la piraterie, ce qui permettrait ainsi à la police de cibler les individus impliqués dans l'organisation, le financement et la mise en œuvre d'actes de piraterie au large des côtes somaliennes. Sept États seront bénéficiaires du projet, Oman, les Seychelles, le Kenya, les Maldives, Madagascar, la Tanzanie et le Yémen. Certains d'entre eux ont déjà été appelés à mener des investigations sur des actes de piraterie et détiennent des auteurs de tels actes.

Le projet a pour objectif de former le personnel concerné au recueil d'informations et d'éléments de preuve non seulement au travers des auditions des pirates, des personnes suspectées d'actes de piraterie, ou encore des otages libérés, mais aussi à partir de l'exploitation des preuves matérielles collectées lors de l'arrestation et de la détention des pirates. Les entretiens devront être ciblés pour permettre d'obtenir des renseignements qui permettront soit d'engager des enquêtes internationales sur la piraterie, soit d'apporter des preuves à des enquêtes déjà existantes.

La mise en œuvre du projet doit également passer par l'utilisation de l'Analytical Work File (AWF) d'Europol, une base de données mondiale traitant d'informations concernant la lutte contre la criminalité, ce qui permettra d'établir des liens entre les financements de pirates somaliens par des citoyens de pays européens. EVEXI devra assister et soutenir les États participant au projet dans l'analyse des informations qu'ils recueilleront, l'exploitation de preuves et l'envoi de données et d'analyse à AWF.

Cela permettra aux personnels en charge des investigations de s'appuyer sur une méthodologie et un mécanisme de partage de l'information, avec l'appui d'Interpol, et en optimisant le traitement des informations et des preuves obtenues, de manière à permettre aux États de les utiliser dans le cadre de poursuites pénales et d'identifier les réseaux criminels.

LES ACTIONS DE L'UNION EUROPÉENNE

L'Union européenne est très impliquée dans la lutte contre la piraterie, au travers notamment de la mission EU Navfor-Atalante, première opération navale de l'Union européenne. Elle apporte également son soutien au Code de conduite de Djibouti, participe à la formation des forces de sécurité somaliennes à travers sa mission EUTM en Ouganda, tout en apportant son soutien à l'AMISOM et souhaite contribuer au renforcement des capacités maritimes des États du golfe de Guinée.

Lancée en décembre 2008 à l'initiative de la France, l'opération Atalante est toujours à la pointe de l'action et demeure la première force anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique. Initialement prévue pour un an, elle a depuis été prolongée jusqu'à décembre 2012.

Le mandat d'Atalante

L'opération de l'UE a pour objet de protéger les navires du Programme alimentaire mondial et les navires marchands dans le golfe d'Aden, ainsi que dissuader et prévenir les actes de piraterie, voire intervenir en utilisant la force si nécessaire.

Depuis 2008, plus d'une centaine d'escortes des navires du PAM ont pu être réalisées, aucun de ceux-ci n'a été attaqué par des pirates, permettant d'acheminer plus de 500 000 tonnes de nourriture en Somalie.

Avec un budget de 7,8 M€ en 2011, partagé entre les États membres, l'opération Atalante est constituée de 5 à 10 bâtiments de combat (France, Allemagne, Espagne, Finlande, Grèce et Royaume-Uni), 1 à 2 navires auxiliaires et 2 à 4 avions de patrouille maritime (fournis par le Luxembourg et l'Espagne). Les Pays-Bas, la Suède, l'Italie, la Belgique et l'Estonie sont également très actifs. Environ 2 000 militaires participent au total à l'opération.

La zone d'opération est comprise entre le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et la partie ouest de l'océan Indien.

Mais les attaques de piraterie se déplacent maintenant vers les zones où les forces navales sont moins présentes, avec une évolution des modes opératoires (attaques en « essaim » pour faire face aux équipes de protection embarquées notamment).

Face à ces nouveaux défis, les États membres ont conscience de la nécessité d'adapter le mandat d'Atalante. L'UE a ainsi



adopté des nouvelles règles d'engagements permettant à EU Navfor de mener des opérations plus robustes en mer (destruction des skiffs remorqués et immobilisation en haute mer des « bateaux-mères » capturés, par exemple). Les États membres devront décider au mois de septembre s'ils souhaitent aller au-delà, en autorisant Atalante à mener des opérations robustes ciblées sur les camps logistiques des pirates à terre, ce que la France soutient.

En complément de son engagement militaire à travers Atalante, l'UE mène un dialogue politique et régulier avec les pays de la région, en vue de signer des accords bilatéraux de transfert des pirates appréhendés (c'est déjà le cas avec le Kenya, les Seychelles et l'île Maurice¹), afin de mettre un terme à la remise en liberté des pirates capturés par Atalante, faute de solution juridictionnelle.

1. Le Kenya a dénoncé l'accord avec l'UE, tandis que l'accord avec Maurice n'est pas encore entré en vigueur.



Le projet « MASE »

Les accords de transfert constituant une réponse insuffisante face à l'ampleur du phénomène de la piraterie émanant de la Somalie, l'UE cherche parallèlement à œuvrer au renforcement des capacités judiciaires et maritimes des États de la région, afin de leur donner les moyens, à terme, de lutter eux-mêmes contre la piraterie.

L'UE prévoit ainsi d'agir dans les domaines judiciaires et maritimes à travers son projet « MASE » (« MARitime SEcurity »), doté d'un budget de 25 M€, destiné à de nombreux pays riverains de l'océan Indien. Piloté par la Commission européenne, ce projet doit être mis en œuvre par la Commission de l'océan Indien et les organisations régionales. Il prévoit l'organisation d'actions de formation, ainsi que la participation à un système de coordination des moyens et la mise en place d'un réseau de partage d'informations, mais aussi le renforcement des capacités législatives, et le soutien aux institutions en vue de faciliter l'arrestation, le transfert, la détention et la poursuite des pirates. À ce stade, les modalités d'allocation des ressources de ce projet aux différents États ne sont pas encore définies.

Parallèlement, des discussions sont actuellement engagées à Bruxelles pour mettre en place, dans le cadre de la PSDC,

une mission de renforcement des capacités maritimes et judiciaires de certains États de la région (Somalie, Djibouti, Kenya, Tanzanie). Si les travaux sur le volet maritime sont déjà bien avancés, le volet judiciaire est en revanche bloqué en raison de l'absence de position commune des États membres.



Le soutien au Code de conduite de Djibouti

Grâce à l'Instrument de stabilité, qui permet de financer des projets visant à instaurer et à maintenir la stabilité et la sécurité dans certains pays, la Commission européenne a mis en place le programme « Routes maritimes critiques », qui doit contribuer à l'amélioration de la sécurité du transport international sur certaines routes maritimes, avec une approche globale (lutte contre le terrorisme et le crime organisé, contrôle des exportations, protection des infrastructures...). C'est dans ce cadre qu'elle participe, avec le projet « Marsic » (doté de 4 M€ sur trois ans), à la mise en place du Centre de formation et de documentation de Djibouti et des centres de partage de l'information prévus dans la région dans le cadre du Code de conduite de Djibouti.

L'UE finance en outre l'essentiel du programme ROLS (Rule Of Law and Security) du PNUD qui assure la formation de personnel judiciaire en Somalie, et des programmes de l'ONUSC (Office des Nations unies contre la drogue et le crime) qui contribuent à l'élaboration du droit somalien en matière de lutte contre la piraterie.

La mission EUTM

L'Union européenne mène également d'autres actions qui entrent dans le cadre d'une approche globale de la lutte

contre la piraterie. Elle mène ainsi des actions globales ayant pour objectif la stabilisation de la Somalie dont elle est le premier bailleur avec un budget de près de 400 M€. C'est notamment le cas avec la mission EUTM (EU Training Mission) en Ouganda, à laquelle participent les Forces françaises à Djibouti, dans le but de contribuer à la formation des forces de sécurité somaliennes, en coordination avec les forces ougandaises et la mission de l'Union africaine en Somalie, l'AMISOM, que l'UE soutient également en moyens financiers et capacitaires.

Le projet Expert Support Facility (golfe de Guinée)

La Commission européenne souhaite également utiliser son programme « Routes maritimes critiques » pour renforcer les capacités maritimes des États de la côte occidentale de l'Afrique. Une mission d'évaluation sera déployée dans la zone au dernier trimestre de l'année 2011, en ciblant plus particulièrement le Ghana, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée-Équatoriale, le Gabon et le Congo-Brazzaville. Elle aura pour objectif d'élaborer des projets concrets répondant aux besoins qui seront identifiés dans les pays concernés en matière de formation maritime, de partage de l'information et de coordination régionale. Le budget qui sera alloué à ces projets est de 4,5 M€ sur deux ans.





Évolution de la piraterie maritime entre 2005 et 2010



État participant à une réponse militaire

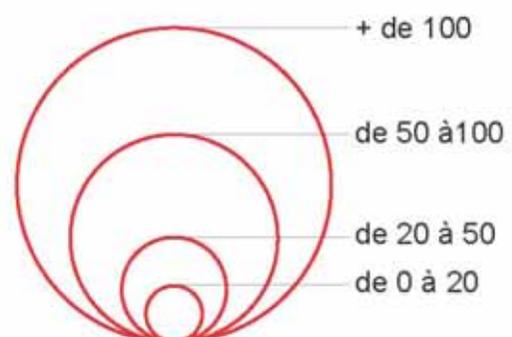
Nombre

Source : ISEMAR (institut supérieur d'économie maritime)



d'attaques en : **2005**
2010

Nombre d'attaques :





LA DCSD ET LA SÉCURITÉ MARITIME

En raison de l'accroissement des activités illicites au large notamment des côtes africaines, la sécurité maritime prend une ampleur croissante dans le périmètre d'action de la DCSD. Il s'agit d'assister nos partenaires dans l'exercice de leurs droits souverains et de leur permettre de sauvegarder leurs intérêts dans leurs espaces maritimes.

L'action de la DCSD en matière de soutien à la sécurisation des espaces maritimes s'appuie sur les principes généraux suivants :

- éviter toute substitution durable aux forces de sécurité des États côtiers en attachant une grande importance à la formation et à l'entraînement des marines ou institutions locales;
- privilégier une approche interministérielle qui repose sur un traitement intégré et une chaîne de commandement si possible unifiée, en s'appuyant sur le concept de l'action de l'État en mer;
- s'intégrer dans une approche globale qui appréhende l'espace maritime avec sa composante terrestre et dans une perspective non exclusivement sécuritaire (soutien aux pêcheurs, développement des ressources halieutiques en dehors des zones d'interdiction de pêche, lutte contre la pêche illicite...);

- s'inscrire de préférence dans un cadre multilatéral permettant la concertation et la coordination des efforts, et la mobilisation des instruments de l'Union européenne et des Nations unies (PNUD, ONUDC), et en s'appuyant également sur les organisations régionales et sous-régionales.

Cette coopération concerne essentiellement l'Afrique et l'océan Indien, avec, pour la façade orientale, Djibouti, les Seychelles, Maurice, Madagascar ainsi que le Yémen, et, pour les côtes occidentales, la Mauritanie, le Sénégal, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Cameroun, le Gabon, la Guinée-Équatoriale et le Congo-Brazzaville. Les actions multilatérales proposées complètent les nombreuses actions bilatérales menées dans tous les pays partenaires, y compris dans ceux ne disposant pas de coopérants affectés de manière permanente.



LES PROJETS « SÉCURITÉ MARITIME » DE LA DCSD

La DCSD, en complément des actions menées par la France et ses partenaires au sein de la communauté internationale, s'implique fortement dans le renforcement des capacités maritimes des États côtiers du golfe de Guinée. Outre les actions menées par son réseau de coopérants « Action de l'État en mer » (AEM), la DCSD conduit deux projets multinationaux d'importance : l'appui à la réforme du secteur de la sécurité dans le golfe de Guinée (ASECMAR) du Fonds de solidarité prioritaire et le soutien à l'École navale de Bata (Guinée-Équatoriale).

Le FSP ASECMAR

Pour tenter d'améliorer la capacité de certains États à exercer leur souveraineté dans la zone du golfe de Guinée, dont l'importance stratégique a déjà été soulignée, la DCSD a mis en place un projet d'appui à la réforme du système de sécurité maritime dans le golfe de Guinée (ASECMAR) sur le Fonds de solidarité prioritaire.

En s'inspirant du concept français d'« Action de l'État en mer » (AEM), il apparaît en effet nécessaire d'apporter une réponse globale au problème de la piraterie, avec une approche multisectorielle se caractérisant aussi bien par des actions dans le domaine de la justice, que celui des douanes, de la sécurité intérieure, en lien avec une composante terrestre.

Un projet de 800 000 € sur trois ans

Dans ce cadre, le projet ASECMAR vise à lutter contre les différents trafics en apportant une réponse institutionnelle. Il a aussi pour but de renforcer la coopération existante. Géographiquement, le projet a ciblé trois États, le Bénin, le Ghana et le Togo, *a priori* non inclus dans les actions prévues par la Communauté européenne, pour leur permettre de renforcer leurs systèmes de sécurité, à travers trois composantes : la fourniture des outils et procédures aux administrations et services concernés, la mise en place des actions de formation dans le secteur considéré et enfin le soutien à la coordination régionale.





Doté d'un budget de 800 000 €, le projet doit démarrer avec un séminaire de sensibilisation prévu au mois de novembre 2011 au Bénin, pendant lequel seront définis les besoins des différents États, en fonction de ceux des institutions, et les actions qui seront prévues pour y répondre, dont la mise en œuvre s'étalera de 2012 à 2014.

Ce séminaire regroupera les trois États ciblés par le FSP, ainsi que des représentants de la CEDEAO, de la CEEAC et de l'OMI, en présence des bailleurs impliqués dans le renforcement des capacités maritimes des États de la région. Sur une période de trois jours, ce séminaire abordera notamment les principales conventions maritimes et internationales applicables, le cadre juridique de l'AEM et son interaction avec la police et la justice, ainsi que la coordination interministérielle et régionale.

Le renforcement institutionnel

La première composante, le « renforcement structurel des administrations et services liés aux activités maritimes », a pour objectif d'aider à la rédaction du cadre juridique de la lutte contre l'insécurité maritime à travers des missions d'experts et des propositions d'actions sur la législation et les services en charge de l'AEM. Cette composante doit se traduire par une transposition en droit national des dispositions du droit international de la mer et du droit maritime, par une codification dans le droit pénal des infractions liées aux activités de brigandage, par l'adoption d'un mécanisme de coordination interministériel et interservices, et enfin par la définition des rôles attribués à différents services impliqués dans le projet.

Le volet « formation »

Le « renforcement des capacités des acteurs étatiques concernés par la sécurité maritime », deuxième composante du FSP, comporte trois volets. Le premier visera à mettre en place des formations pratiques au profit des administrations concernées en vue de faciliter des actions conjointes, sur la base d'outils et de procédures partagées, formations qui seront organisées à un niveau national dans une perspective de soutien de la CEDEAO et seront sanctionnées par l'organisation d'exercices AEM dans chaque pays partenaire. Le deuxième volet prévoit l'organisation de formations pratiques à l'utilisation des équipements de surveillance, afin que les agents acquièrent des compétences solides en termes d'utilisation des équipements,



de mise en pratique des procédures, mais aussi de formation d'autres agents.

Enfin le troisième volet consiste en des actions de formations à la langue française au profit des agents ghanéens, devant leur permettre d'acquérir un vocabulaire utilisé dans les pays francophones de la sous-région, à l'issue desquelles l'agent pourra interagir avec ses homologues francophones dans le cadre de procédures basiques de coordination régionale et de lire et comprendre une documentation technique en français.

L'appui à la coordination régionale

La troisième composante du FSP, qui vise à soutenir la coordination régionale des moyens de lutte contre l'insécurité maritime, doit permettre de sensibiliser la CEDEAO dans le domaine de la sécurité des espaces maritimes via notamment des missions d'informations à Abuja, siège de l'organisation. ASECMAR prévoit également le soutien à la mise en place

d'une structure dédiée au sein de la CEDEAO, sur le modèle du CRESMAC mis en place par la CEEAC, en favorisant les échanges d'informations entre les deux organisations et l'organisation de visites privées. Des échanges ont déjà été organisés entre la CEDEAO et la CEEAC et, au sein de la CEDEAO, une structure dédiée à la sécurité des approches maritimes est en train de se mettre en place. Les bénéficiaires du projet sont de plusieurs natures. D'une part, les administrations et services publics qui œuvrent dans le domaine de la sécurité vont bénéficier directement des actions menées dans le cadre du projet, que ce soit des acteurs de la police, de la gendarmerie, des douanes, de la marine, ou encore de la justice. Cela contribuera à la réforme du secteur de la sécurité dans les États concernés et permettra à ceux-ci d'exercer leur souveraineté dans leurs zones de responsabilités maritimes et dans les structures régionales de coordination. D'autre part, une amélioration des capacités des États peut avoir un effet positif sur les États voisins et devrait participer à un environnement plus stable et plus favorable au développement, ce qui profitera aux populations ainsi qu'aux acteurs économiques des États.

FOCUS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME AU GHANA, PAR HÉLÈNE LOMBARD, STAGIAIRE À L'AMBASSADE DE FRANCE À ACCRA

Le Ghana est membre de la CEDEAO, dont l'action se limite à la lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée. Pour relever les défis sécuritaires et économiques qui se posent sur son espace maritime, le Ghana a développé une législation plus large relative à la sûreté/sécurité maritime, ainsi qu'un volet spécifique à l'exploitation pétrolière, en plein essor dans la région Ouest notamment. La Ghana Maritime Authority (GMA) a été instituée en 2002. Elle régule, coordonne les activités du secteur industriel maritime et met en œuvre l'application de la loi dans le domaine maritime. En charge de la sécurité des approches maritimes et des problématiques environnementales, la GMA harmonise les actions des différents acteurs (Marine, ministère des Routes et Transports, Commission des pêches, Autorité des ports, Autorité de la région Volta, Agence de protection de l'environnement, Bureau des investigations nationales, entre autres). Le Ghana s'inscrit ainsi dans une logique de « fonction garde-côtes ». La GMA supervise la *safety of navigation* (sécurité maritime dans l'acception française, prévention des risques d'origine naturelle ou provoqués par la navigation maritime), alors que le rôle de la Marine est de gérer la *security* au sens français de « sûreté » (prévention et réponse aux actes d'origine criminelle).

Pour rendre efficace cette organisation, la marine ghanéenne dispose de 5 bâtiments de combat, 2 bâtiments logistiques, 1 patrouilleur côtier et 7 bateaux de type Defender. Fin 2011, 4 nouveaux bâtiments assignés à des missions de garde-côte, de surveillance des activités de pêche et de lutte contre le trafic de drogue s'y ajouteront. Enfin, le Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), système de surveillance côtière (radars, identification des navires, radios en mer), complète le dispositif pour assurer la sécurité maritime d'une zone d'environ 64 000 miles nautiques carrés.

Le potentiel ghanéen en termes de sécurité maritime ne fait aucun doute, ainsi que les points de convergence avec notre approche « AEM ». Le FSP « ASECMAR » pourrait s'orienter vers un renforcement de la législation maritime ghanéenne, une formation à l'action de l'État en mer, un enseignement du français afin de permettre une coopération effective entre les trois pays concernés, et la formation de forces spéciales avec une unité de plongeurs.



L'ÉCOLE NAVALE DE BATA, UNE « ENVR » MARITIME

Entretien avec le conseiller français auprès du chef d'état-major des armées de Guinée-Équatoriale.

Comment est née l'idée de créer une école navale en Guinée-Équatoriale ?

La décision de création de cette école navale a été prise en 2009 car, après la fermeture du centre d'instruction naval ivoirien en 2002, un vide était apparu en Afrique dans le domaine de la formation maritime. Parallèlement, la Guinée-Équatoriale souhaitait gagner en autonomie pour la formation de ses équipages, développer la coopération de défense avec les pays voisins et renforcer la sécurité de ses approches maritimes.

Quelle a été l'action au départ du projet de l'équipe de coopération ?

L'arrivée de l'équipe actuelle de coopérants a tout d'abord été précédée de trois missions d'expertise, entre avril 2009 et juin 2010. Elles ont aidé notre partenaire à définir la totalité des besoins : cursus de formation, volume de stagiaires, de formateurs, infrastructures, équipements, etc. Il n'existait pas dans ce pays de centre de formation maritime, tout était à imaginer et à faire. Notre mise en place, en août 2010, a coïncidé avec le retour ici des premiers formateurs formés en France et l'arrivée des deux premières promotions nationales. Tout le monde a été mis à contribution pour installer l'école dans son infrastructure actuelle.

Pour la conduite de votre projet combien êtes-vous et quelles sont vos attributions ?

Au maximum de nos effectifs nous avons été cinq : un officier supérieur chef de projet et directeur des études, un officier adjoint logistique, un enseignant de « français langue étrangère » et deux instructeurs en mission de renfort temporaire. À l'été 2011, un troisième poste de coopérant permanent a été créé. Nous assurons la formation des formateurs équato-guinéens et contribuons à la formation des élèves officiers et élèves officiers marinières. Nous avons également des fonctions de conseillers pour l'organisation et le fonctionnement de l'école.

La sécurité maritime est une préoccupation majeure dans le golfe de Guinée, quelle est votre implication dans ce domaine ?

Dans le cadre de la formation des élèves officiers, nous abordons la réglementation internationale sur les espaces maritimes et les notions de l'action de l'État en mer. Une méthodologie sur la conduite des opérations de visite est également enseignée. En complément, la formation des guetteurs de la flotte qui armeront le réseau de surveillance des côtes concourra à la continuité de la surveillance de la mer vers la terre. L'ouverture prochaine de l'école aux

stagiaires étrangers permettra d'harmoniser les procédures de surveillance entre les différents pays et de posséder une vision commune sur la conduite des opérations de contrôle maritime. Pour terminer, un séminaire « sécurité maritime » devrait être organisé au sein de l'école navale en 2012. Il rassemblera les experts du domaine de la région et contribuera au renforcement de la coordination régionale.

À l'issue de cette première année de fonctionnement, comment voyez-vous l'avenir ?

Cette première année a été une année de mise en route conduite de manière bilatérale. Nous avons néanmoins mené à son terme la formation de 16 officiers et de 15 officiers-mariniers manœuvriers/navigateurs timoniers. La rentrée 2011 verra l'ouverture de l'école aux stagiaires étrangers (francophones dans un premier temps) et l'augmentation du nombre de cours. Nous sommes sur la bonne voie et même s'il reste encore du chemin à parcourir, nos partenaires équato-guinéens sont à nos côtés et partagent la même fierté d'avoir fait de ce projet une réalité. Nous attendons les 18 premiers stagiaires étrangers avec impatience.



L'ÉCOLE NAVALE DE BATA EN QUELQUES CHIFFRES

- 80 stagiaires prévus dont 50 non équato-guinéens pour l'année 2011-2012
- 9 pays bénéficiaires des formations, au moins
- 3 cursus de formation proposés dès la première année : officiers de marine, manœuvrier et navigateur-timonier
- 3 nouvelles formations à venir : guetteur sémaphorique, mécanicien naval, électrotechnicien.



LA SÉCURITÉ MARITIME À DJIBOUTI

Depuis les attentats terroristes qui ont touché, au début de la décennie 2000, le croiseur américain *Cole* puis le pétrolier *Limburg*, et plus récemment le développement du phénomène de la piraterie, l'approche des autorités djiboutiennes vis-à-vis de la question de la sécurité maritime dans le golfe d'Aden a été modifiée en profondeur. Il a pris récemment une tournure nouvelle, avec l'implication d'un nombre croissant d'acteurs internationaux.

Conscientes de la nécessité de combattre ces nouvelles menaces à une échelle régionale, les autorités djiboutiennes ont souhaité faire coïncider l'inauguration des nouveaux ports à container et pétrolier de Doraleh, avec la tenue à Djibouti, en février 2009, d'une conférence régionale de l'OMI. Elle a débouché sur la signature du « Code de conduite de Djibouti » dont une résolution annexe prévoit la création à Djibouti d'un centre de formation régional qui a vocation à renforcer les administrations maritimes des pays signataires.

Le rôle central de la marine djiboutienne

Les efforts entrepris par la République de Djibouti dans le domaine de la sécurité maritime ont été initiés dès 2001, sous l'impulsion notamment des États-Unis et de la France, et ont conduit à la modernisation de la marine nationale djiboutienne selon deux axes : la réorganisation de la force navale et la mise en place d'une capacité de surveillance et de contrôle des approches maritimes.

Si une unité de gardes-côtes a été récemment créée et placée sous l'autorité directe du ministre des Transports, la marine djiboutienne reste un acteur central de la stratégie maritime du pays et articule ses efforts autour de trois priorités : la maîtrise du domaine maritime, la protection du pôle économique et la surveillance et le contrôle du détroit de Bab el Mandeb.

L'élaboration de concepts d'emploi et de procédures opérationnelles, ainsi que la formation dispensée par la France au personnel guetteur de la marine permettent aujourd'hui d'envisager raisonnablement de pouvoir assurer, à partir de cet ensemble, un vaste éventail de missions civiles et militaires orientées vers la sécurité des gens de mer et la protection des intérêts nationaux.

Par ailleurs, le volet maritime de la doctrine de protection du port de Djibouti, définie en 2002, qui s'appuie sur la surveillance et le contrôle de la circulation maritime dans la profondeur, la sanctuarisation des approches portuaires et une capacité d'intervention rapide en mer, est désormais maîtrisé.

Des entraînements réguliers, réalisés en coopération avec les forces françaises, permettent de tester et d'optimiser le dispositif.



Une modernisation des infrastructures

L'appui de la coopération de défense française à la marine djiboutienne s'est essentiellement concentré sur le développement des moyens de surveillance par la mise en place d'une chaîne sémaphorique et d'un centre opérationnel dédié. Trois sémaphores permettent ainsi de surveiller la totalité des approches maritimes djiboutiennes depuis 2009. Les trois coopérants mis en place par la DCSD dans ce secteur apportent aussi un soutien logistique aux embarcations chargées de la surveillance côtière et participent à la formation des officiers, officiers mariniers et marins djiboutiens.

Forte aujourd'hui d'environ 300 hommes, la marine djiboutienne met en œuvre des patrouilleurs de 12 et 17 mètres, ainsi que des vedettes rapides. Elle s'est désormais fixé comme objectif de renforcer ses capacités opérationnelles pour repousser les limites de son action au-delà des eaux territoriales.

En effet, le développement d'une composante maritime de l'Afrique de l'Est, à laquelle elle participe par la présence d'un de ses officiers au sein de l'EASBRICOM, offre des perspectives de coopérations qui, à moyen terme, devraient contribuer également à améliorer la sécurité maritime régionale.





LA COOPÉRATION MARITIME ET NAVALE AUX SEYCHELLES

Depuis le second semestre 2008, la piraterie maritime d'origine somalienne a connu une véritable explosion dans le bassin somalien et au large des Seychelles. Cet archipel de 115 îles et dont la zone économique exclusive représente 1,3 million de km², ne connaissait pas de menaces avant l'avènement du phénomène piraterie. Peu préparé à lutter contre ce nouveau fléau, le gouvernement seychellois a demandé l'assistance de la France, qui détient, grâce à ses forces présentes à La Réunion (FAZSOI), une expertise et un savoir-faire en matière de sécurité maritime.

La coopération militaire entre les Seychelles People Defense Forces (SPDF) et les FAZSOI a toujours été excellente et de nombreux exercices communs ont permis de tisser des relations de grande confiance entre les deux pays. C'est dans ce contexte que la France a été la première à répondre présente en mettant en place un poste de coopérant de la DCSD et en implantant localement 80 militaires de la Marine nationale afin de protéger la flotte thonière française de l'océan Indien (équipes de protection embarquées).

Une mission de coopération aux multiples contours

La mission de coopération consiste en une assistance auprès des hautes autorités en matière de réorganisation

des forces de défense et de coordination de la lutte contre la piraterie.

Lancée en septembre 2009 par la DCSD, la coopération de défense a porté principalement sur la mise en place d'une chaîne de commandement efficace et plus généralement sur l'organisation du dispositif seychellois de lutte contre l'insécurité maritime.

Parfaitement intégrée au sein des instances politiques, diplomatiques et militaires des Seychelles, la coopération mise en œuvre par la DCSD contribue de manière significative à la lutte contre la piraterie dans le bassin somalien, les premiers résultats sont très encourageants avec des opérations réussies de sécurisation du vaste ensemble maritime.

La nécessité d'une approche collective

Cette coopération, certes bilatérale, s'inscrit aussi dans un cadre multilatéral avec les très nombreuses escales et échanges entre les différentes coalitions anti-piraterie. La présence française, son rayonnement et son influence sont ainsi valorisés.

Pour l'avenir, les pays de la région doivent, à l'instar de ce que les Seychelles ont réalisé, s'organiser collectivement

afin de mieux répondre au problème de la piraterie maritime. Cela passe par un accroissement des moyens de lutte, mais aussi une modification des législations. Un plan régional COI-COMESA (Commission de l'océan Indien-Common Market for East and South Africa) est en cours d'élaboration avec le soutien de la mission de coopération française. Il s'agit de proposer une réponse globale en matière de sécurisation des espaces maritimes. La France, qui détient une véritable expertise dans ce domaine, peut y contribuer en s'appuyant sur son réseau efficace de coopération de sécurité et de défense.

LA FORMATION DES ÉQUIPES DE PROTECTION EMBARQUÉES

Dans le prolongement des actions de coopération opérationnelle conduites par les FAZSOI, la DCSD a formé en juin 2011, par le biais d'une mission de renfort temporaire, des unités des marines tanzanienne et mauricienne chargées de fournir des équipes de protection embarquées (EPE) pour assurer la protection des bâtiments tanzaniens. Ce type de formation permet d'éviter de recourir aux sociétés militaires privées, qui sont florissantes dans ce secteur. Le recours à ces EPE ainsi formées représente une solution alternative moins coûteuse et efficace, la majorité des assaillants rebroussement en effet chemin en cas de réaction de la part du navire attaqué.





LA STRATÉGIE DE SÉCURISATION MARITIME DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE DES ÉTATS D'AFRIQUE CENTRALE

CEEAC

Conscient des enjeux liés au golfe de Guinée, le secrétariat général de la CEEAC a élaboré une stratégie destinée à assurer, en lien avec l'architecture « paix et sécurité » de l'Union africaine, la sécurisation des intérêts vitaux de ses États au sein de cet espace maritime.



Cette stratégie repose sur la mise en commun des informations, des moyens de surveillance et d'intervention civilo-militaires dédiés à cette sécurisation, en synergie avec la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée (CGG), sous l'égide d'un Centre de coordination régional pour la sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), localisé à Pointe-Noire (Congo).

La stratégie de la CEEAC répartit l'ensemble de l'espace maritime communautaire en 3 zones (A, B et D) de surveillance et d'action, coordonnées respectivement à partir de centres multinationaux de coordination (CMC) localisés en Angola, au Cameroun, et au Congo. Ces CMC coordonnent leur action avec les commandements opérationnels maritimes (COM) nationaux.

Une mise en œuvre progressive et pragmatique de la stratégie

Les chefs d'état-major généraux des armées des quatre États (Cameroun, Gabon, Guinée-Équatoriale, Sao Tome-et-Principe) du secteur Nord du golfe de Guinée, dénommé « Zone D », se sont réunis à Libreville le 20 janvier 2009 en vue d'élaborer un plan de mise en commun des moyens pour démarrer dès que possible la sécurisation effective de ladite zone affectée par de nombreux actes de piraterie.

Cette réunion a permis l'élaboration de deux documents distincts : le premier, un Accord technique préliminaire, a été adopté le 6 mai 2009 à Yaoundé par les quatre États concernés, au profit de la Zone D. Il met effectivement en place des dispositions opérationnelles urgentes en attendant la mise en œuvre de la stratégie globale.

Le premier plan d'opération, baptisé « SECMAR 1 », adopté le 11 août 2009 à Malabo (Guinée-Équatoriale), a ainsi permis l'affectation, depuis septembre 2009, de quatre officiers provenant des États de la Zone D au sein du CMC, le lancement des premières patrouilles conjointes et l'entrée en fonction du CMC de Douala. Un plan « SECMAR 2 » a par ailleurs été adopté le 15 février 2011 à Pointe-Noire.

Dans un deuxième temps, le Protocole sur la stratégie globale de sécurisation du golfe de Guinée a été adopté le 24 octobre 2009 par les chefs d'État.





Une volonté de mettre en synergie des moyens et des mécanismes régionaux existants

Sans préjuger des contributions extérieures, le secrétariat général de la CEEAC a identifié deux sources possibles de financement :

- l'institution d'une taxe communautaire déduite de celle de l'OMAOC (Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre) ;
- un pourcentage sur les taxes d'arraisonnements.

Il a d'ores et déjà demandé un effort financier spécifique aux quatre États de la Zone D et défini un budget de fonctionnement pour la mise en place du premier CMC et la réalisation des patrouilles conjointes avec les navires affectés dans le cadre des plans SECMAR.

Enfin, la problématique de la synergie avec la CEDEAO et la CGG a été prise en compte par la CEEAC dès la genèse du concept. Le secrétariat général de la CGG pourrait en effet être favorable à la possibilité de confier la mission de sécurisation à la CEEAC, qui dispose d'un outil militaire et de moyens pour la mise en œuvre d'une stratégie. Elle accepterait pour cela d'y participer financièrement et de servir de liaison entre la CEEAC et la CEDEAO. La CGG est également favorable au partage d'informations opérationnelles avec la CEEAC et semble prête à inviter celle-ci à participer aux réunions de la Commission.

Des attentes ciblées vis-à-vis des partenaires occidentaux

Pour réussir la montée en puissance du dispositif global de sécurisation du golfe de Guinée, la CEEAC a défini quatre axes d'efforts prioritaires pour ses besoins en soutien :

- un renforcement en experts *ad hoc* pour affiner sa stratégie notamment dans les domaines juridiques liés aux actions de l'État en mer ;
- un appui pour la formation des personnels affectés au sein des nouvelles structures communautaires pour laquelle le projet de Centre d'instruction maritime en Guinée-Équatoriale trouverait une justification accrue, mais aussi au profit des cadres des marines nationales engagées dans les opérations conjointes ;
- l'acquisition d'équipements de surveillance et de systèmes d'information et de communication interoperables ;
- la possibilité d'accéder aux informations et renseignements recueillis dans le golfe de Guinée par les partenaires occidentaux.

La prise en compte de ces besoins nécessitera la constitution d'un partenariat international, impliquant des grands bailleurs internationaux et les opérateurs économiques du milieu marin.

La France, dont le soutien a été sollicité par la CEEAC, a d'ores et déjà affecté un coopérant à Pointe-Noire à l'été 2011 pour appuyer la montée en puissance du CRESMAC.





LA COOPÉRATION RÉGIONALE DANS LE DÉTROIT DE MALACCA : UN EXEMPLE POUR LES ÉTATS CÔTIERS AFRICAINS ?

Le détroit de Malacca voit passer chaque année près de 90 000 navires reliant la Chine et l'Asie au reste du monde. La paix et la stabilité dans la région sont donc une condition préalable au développement régional et à la continuité des échanges commerciaux d'énergie et de marchandises entre l'Union européenne et l'Asie.

L'Asie du Sud-Est et en particulier les zones bordant la Malaisie (détroit de Malacca et de Singapour) sont depuis longtemps connues des marins comme étant « infestées » de pirates.

En 1992, en réaction à la hausse alarmante des actes de piraterie sur les mers du globe, le Bureau maritime international (IMB) a créé à Kuala Lumpur, en Malaisie, un centre de suivi de la piraterie (Piracy Reporting Center) chargé de recenser les actes de piraterie et les attaques à main armée déclarés par les navires de commerce, d'alerter les autorités publiques sur ces attaques et d'assister les autorités locales dans leur lutte contre la piraterie, d'aider les armateurs et les équipages victimes d'attaques et de publier des informations sur la piraterie dans le monde.

Quels changements depuis 2005 ?

Le tsunami n'explique cependant pas à lui seul la baisse régulière enregistrée depuis 2004. À la suite des attentats du 11 septembre 2001, la réponse de la communauté internationale face à la menace de terrorisme global fut de créer le « code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires » (ISPS code). Et les États riverains du détroit de Malacca firent alors le choix de la coopération afin, sinon d'éradiquer le problème, tout du moins d'éloigner la « menace » d'intervention étrangère dans cette zone sensible.

C'est ainsi que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, le plus puissant moteur économique de la région, décidèrent en juillet 2004 de créer des patrouilles maritimes coordonnées (MALSINDO, acronyme pour MALaisie-SINGapour-INDONésie).

Cette coopération, peu efficace du fait de la susceptibilité particulière des États vis-à-vis de leur souveraineté ainsi que de diverses disputes territoriales (toujours d'actualité), fut suivie en septembre 2005 par la création de patrouilles aériennes coordonnées (Eye in the Sky), qui poussaient plus avant la coopération en autorisant les avions à pénétrer quelques nautiques à l'intérieur des eaux territoriales voisines. Ces deux coopérations furent par la suite incorporées à la « Malacca Straits Patrol » en avril 2006.

Parallèlement, les moyens de surveillance côtière furent améliorés, et les États augmentèrent le nombre de patrouilles maritimes. En 2004, la Malaisie créa un corps de gardes-côtes (MMEA, Malaysian Maritime Enforcement Agency), devenu en août 2011 l'unique agence gouvernementale chargée de faire respecter le droit dans les eaux malaisiennes.



Cette même année 2004, la Malaisie, l'Indonésie et Singapour signèrent l'accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP), initiative japonaise regroupant aujourd'hui 17 États. Cette organisation entra en service en 2006 à Singapour. Le ReCAAP est composé de deux entités : l'Information Sharing Centre (ISC) et le Governing Council qui se réunit une fois par an afin de donner les grandes lignes d'action.

En 2009 fut créé, toujours à Singapour, un second centre régional d'échange d'informations, l'Information Fusion Centre (IFC). Sa mission dépasse l'analyse des seuls actes de piraterie et de brigandage en mer et embrasse la problématique plus générale de la sécurité maritime. Son ambition est de collecter, de fusionner et d'analyser l'information d'intérêt maritime afin de renforcer les capacités d'analyse précoce et d'améliorer l'identification des menaces potentielles.

L'IFC travaille en étroite collaboration avec les autres centres de partage d'information maritime comme l'ISC ReCAAP, et avec les agences de renseignement nationales comme le NCIS (Naval Criminal Investigate Service) pour les États-Unis ou encore le CR-MAR 24 pour la France. REMIX abrite au sein de son réseau divers outils, issus d'accords multilatéraux comme SURPIC.

Ces différents outils servent à alimenter une base de données, Oasis, donnant accès à diverses informations sur les

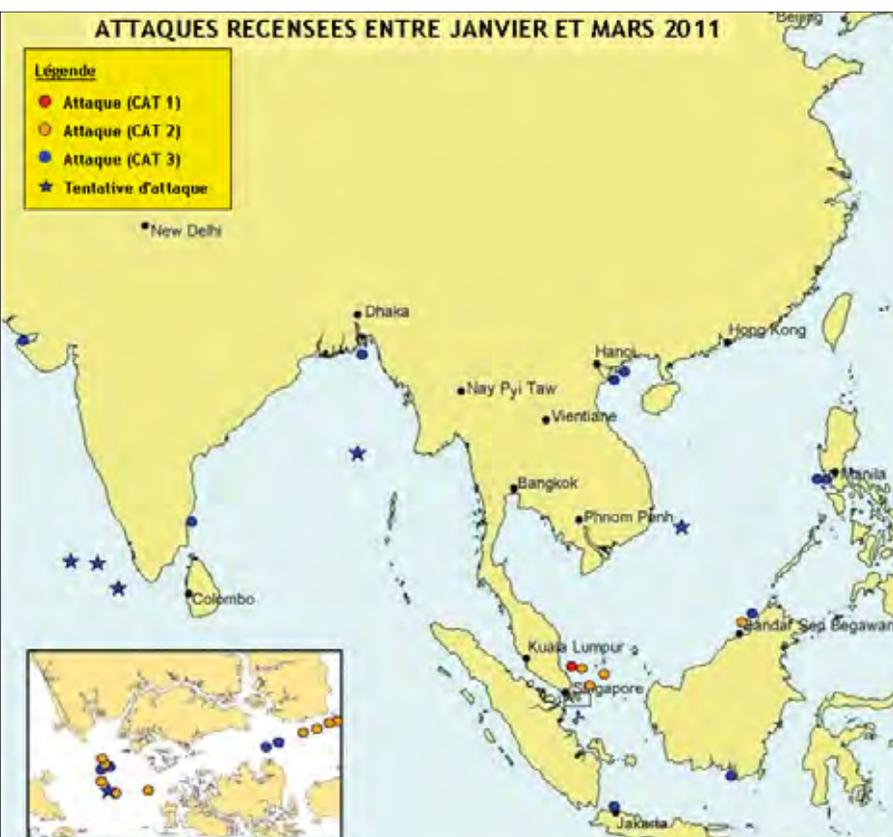
bâtiments apparaissant sur l'image maritime (RMP, *recognized maritime picture*) de REMIX/SURPIC 2. Des « *smart agents* » permettent par ailleurs d'accélérer les recherches sur Oasis en délimitant un ensemble de requêtes modulables et préenregistrées, par exemple la liste des bâtiments ayant quitté le Japon (zone irradiée) et transitant par le détroit de Malacca.

Quel avenir pour ces coopérations régionales ?

La baisse progressive des actes de brigandage dans la région a conduit le Lloyd's Register à retirer le détroit de Malacca de la liste des routes maritimes dangereuses.

La vigilance reste néanmoins de mise, de nouvelles zones d'insécurité étant apparues depuis 2010, avec des actes de piraterie en augmentation, dans le détroit de Singapour notamment ou à l'est des côtes malaisiennes.

Les patrouilles « coordonnées » devront donc se transformer en véritables patrouilles « conjointes » pour être véritablement efficaces. L'Indonésie, la Malaisie et Singapour devront pour cela surmonter leurs querelles territoriales et leur suspicion mutuelle, en établissant des relations de confiance. Les bonnes relations apparentes entre ces États peuvent en effet se heurter parfois à des conflits locaux.





HOMMAGE AUX FORCES FRANÇAISES DU CAP-VERT

Le 10 juin 2011 sur la base aérienne 160 de Ouakam a été jouée une nocturne « Son et Lumière » marquant la dissolution des Forces françaises du Cap-Vert (FFCV) et la création des Éléments français au Sénégal (EFS).

Initié dès décembre 2010, ce grand projet, qui a mobilisé bien des acteurs, a connu son point d'orgue le 10 juin au soir en présence de très hautes autorités militaires et civiles françaises et sénégalaises.

Pour la partie française, à côté de Son Excellence Monsieur Normand, ambassadeur de France au Sénégal, le ministre de la Défense était représenté par le contrôleur général des armées Piotre, secrétaire général pour l'administration du ministère. L'amiral, chef d'état-major des armées, les directeurs de la Gendarmerie nationale et celui du Service de santé des armées étaient également représentés.

Pour la partie sénégalaise, étaient présents M^{me} Ndiaye, ministre d'État, ministre de la Culture, le général de corps d'armée Fall, chef d'état-major général des armées, et le général de division Fall, haut commandant de la gendarmerie et directeur de la justice militaire.

À côté de ces hautes autorités, il faut mentionner la présence de plus de mille invités et amis des FFCV.

Cette nocturne, regroupant près d'une dizaine de séquences statiques et dynamiques, close par un feu d'artifice et prolongée d'un cocktail de prestige, a connu un vif succès.

Pour illustrer ce succès, les médias français et sénégalais de Dakar ont relayé le jour même et dans les jours suivants au travers de nombreux articles et interviews cette nocturne, rendant hommage à tout le personnel militaire

et civil français et sénégalais ayant servi sous le fanion des FFCV, contribuant directement à faire de cette force un outil reconnu et apprécié.

Les FFCV quittent ainsi avec panache le territoire sénégalais et laissent aux Éléments français au Sénégal (EFS) une réputation de disponibilité, de qualité et de savoir-faire reconnus.



L'ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS EN MISSION MILITAIRE, UNE ACTION MAJEURE DE LA DCSD

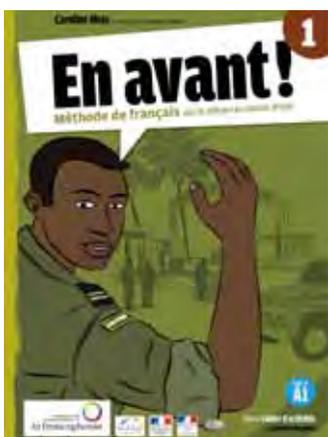
Des étudiants français en Master chargés de l'enseignement du français auprès des pays partenaires.

L'enseignement du français en milieu militaire vise à créer chez nos partenaires non francophones un vivier de cadres francophones, susceptibles de suivre avec profit des formations militaires en langue française, et de devenir à terme des relais au sein de leurs institutions ou lors d'opérations de maintien de la paix.

Prioritairement, les actions de la DCSD dans le domaine de l'enseignement du français obéissent au principe de partenariat et s'orientent vers le soutien des structures locales (académies et centres militaires de formation linguistiques nationaux).

Pour conduire ces actions, la DCSD fait appel à des étudiants en Master 1 ou 2 de français langue étrangère (FLE) via un partenariat avec le Centre national des œuvres universitaires et scolaires (CNOUS). Ces intervenants FLE, affectés pour une durée de neuf mois, sont destinés à assurer un enseignement général de la langue française dans les académies militaires ou les centres linguistiques militaires. Quarante-six étudiants FLE ont été accueillis le 31 août 2011 dans les locaux de la DCSD pour une journée d'information avant leur départ vers leur pays d'affectation.

Une nouvelle méthode d'enseignement du français « militaire » à Addis-Abeba



Ces dernières années, la DCSD a consenti un effort particulier pour l'enseignement du français en milieu militaire, notamment au profit des pays anglophones dans le but de faciliter leur capacité à servir au sein d'opérations de maintien de la paix (OMP). En effet, plus de 80 % de ces opérations se déroulent dans des pays francophones.

Dans ce contexte, une équipe pluridisciplinaire, basée en Éthiopie, a travaillé sous la direction d'un chef de projet de la DCSD entre septembre 2010 et juin 2011, à la création d'un outil parfaitement adapté au besoin grandissant de ces pays qui souhaitent engager des contingents dans les OMP en milieu francophone.

Ce projet se développe grâce au partenariat avec la Direction de la politique culturelle et du français (Direction générale de la mondialisation) et au soutien financier essentiel de l'Organisation internationale de la Francophonie (OIF), à laquelle il faut rendre hommage pour son implication.

Le tome 1 de la méthode « En Avant ! », est d'ores et déjà achevé. Il sera expérimenté cette année dans quatre pays (l'Éthiopie, le Ghana, le Mozambique et la Guinée-Équatoriale). Son usage est prévu d'être généralisé à la totalité des postes du continent africain à la rentrée de septembre 2012. À terme, deux autres tomes viendront compléter ce programme avec pour objectif d'atteindre le niveau d'autonomie des étudiants.

ETHIOPIE



MISE EN PLACE D'UNE COOPÉRATION ANTI-CONTREFAÇON DANS LA RÉGION DU MEKONG

« FSP Mékong » – pour Fond de solidarité prioritaire – est un projet d'appui à la lutte contre les contrefaçons présentant un risque sanitaire ou sécuritaire élevé dans trois pays du bassin du Mékong : le Vietnam, le Cambodge et le Laos. Ce projet, financé par le ministère des Affaires étrangères et européennes (MAEE) et conduit par la DCSD, a démarré en juin 2010.



Une approche régionale

Le projet « FSP Mékong » vise à un partenariat avec chacun des trois pays bénéficiaires qui tend à :

- dresser un état des lieux, évaluer les besoins des différents services et autorités de contrôle (douane, police...) et formuler des recommandations ;
- capitaliser les savoirs acquis à l'échelle régionale pour alimenter une base de données commune, qui bénéficie à l'ensemble des acteurs locaux ;
- communiquer avec la réalisation de publications et l'organisation de colloques d'experts. Des campagnes de sensibilisation auprès des populations font partie des activités mises en œuvre.

L'Institut de recherche sur l'Asie du Sud-Est contemporaine (IRASEC) de Bangkok – qui fait partie du réseau des instituts

de recherche du MAEE – accueille et héberge l'Observatoire des trafics illicites, qui constitue une des composantes du projet. L'Observatoire a une triple vocation de veille, de recherche et de communication-sensibilisation.

Un projet pluridisciplinaire

Ce projet est spécifique à plusieurs titres :

- son aspect régional, puisqu'il concerne le Cambodge, le Vietnam et le Laos ;
- son côté coordination pour aider les pays à lutter contre ces trafics transfrontaliers ;
- son caractère pluridisciplinaire, puisque, par-delà la police et la douane, le FSP s'adresse également aux citoyens des trois pays, en tant que victimes, mais également en tant qu'acteurs potentiels de la lutte contre ces fléaux. C'est



à cet effet que sont mises en place les campagnes de sensibilisation.

Ce projet mobilise l'assistance technique française pour renforcer les capacités des autorités locales, notamment la police et les douanes, à lutter contre ces formes de criminalité. Un capitaine de police français a été mis en place au Cambodge pour animer le projet. Deux autres experts français, un policier et un douanier, devraient prendre au deuxième semestre 2011 leurs fonctions au Vietnam et compléter ainsi le dispositif.

Des avancées concrètes

Le Cambodge a été le premier des trois pays à s'engager formellement dans ce projet. Les autorités locales ont rapidement créé, grâce à l'appui du FSP, un Office central de lutte contre les contrefaçons (OCLTBC).

Les résultats ne se sont pas fait attendre, puisque, le 6 décembre 2010, 13 tonnes de produits contrefaisants saisis au cours des cinq mois précédents ont été détruites. Il s'agissait notamment de 7 tonnes de faux médicaments et faux produits cosmétiques. Quelques mois plus tard, le 16 mars 2011, l'ambassadeur de France, M. Christian Connan, et le ministre de l'Intérieur cambodgien, M. Sar Kheng, inauguraient les nouveaux locaux de l'OCLTBC. Ce bâtiment, doté d'un laboratoire d'analyse de faux médicaments, abrite une unité de douze policiers, douaniers, gendarmes et inspecteurs de la santé, qui ont bénéficié de formations spécialisées dans les services homologues français.

Au mois de juillet 2011, une délégation cambodgienne conduite par M. Sau Phan, sous-secrétaire d'État à l'intérieur, et composée des responsables de l'OCLTBC, des douanes, de la police, de la Direction de la santé a été accueillie en France. Cette visite a permis de présenter à nos partenaires le dispositif français (public-privé) de lutte contre les contrefaçons.

Ce projet novateur a un objectif ambitieux pour les trois pays de la région, celui de parvenir à établir des échanges d'information et d'améliorer la coopération entre les différentes autorités de contrôle afin de mieux déjouer les trafics illicites.



VOS CONTACTS

Directeur de la Coopération de Sécurité et de Défense

Bruno CLÉMENT-BOLLÉE (GCA (T))
Tél 01.43.17.88.20



Directeur Adjoint

Thierry VANKERK-HOVEN
Tél 01.43.17.88.22



Secrétariat de la direction

Tél 01.43.17.94.24

BUREAU DES CHARGÉS DE MISSION

Contrôle de gestion

Jean-Albert MARION (CC (M))
Tél 01.43.17.83.75



Communication

Stéphanie Payraudeau (LV (M))
Tél 01.43.17.93.04



Prospective / Colloques et accords

Sébastien BERGEON (CNE (T))
Tél 01.43.17.99.32



Bureau Colloques et Accords

Luc SEROT ALMERAS
Tél 01.43.17.97.69



Bureau des Survol et Escales navales

Geneviève KONG-HERVE
Tél 01.43.17.87.50



MOYENS

Sous-direction Moyens

Antoine LEROY (COL (T))
Tél 01.43.17.81.43



Bureau Juridique et Finances

Jean-Pierre EVEN (CCL (A))
Tél 01.43.17.97.80



Bureau Personnels

Guy LE FEBVRE de SAINT GERMAIN (LCL (T))
Tél 01.43.17.97.85



Bureau Formation et Stages

Christophe PARMENTIER (LCL (T))
Tél 01.43.17.81.34



Bureau Logistique

Frédéric DEVERRE (LCL (T))
Tél 01.43.17.81.90



QUESTIONS MULTILATÉRALES ET SECTORIELLES

Sous-direction Questions Multilatérales et Sectorielles

Laurence PAÏS
Tél 01.43.17.82.91



Expert sécurité intérieure du directeur Coopération technique

Pascal AUGRAIN (CD (P))
Tél 01.43.17.68.11



Coopération technique / sécurité intérieure

Éric ABRAHAM (CDT (P))
Tél 01.43.17.68.20



Expert gendarmerie du directeur / EIFORCES / CPPJ

Jean-Michel BLAUDEZE (LCL (G))
Tél 01.43.17.65.45



Protection civile

Bruno ULLIAC (LCL (SC))
Tél 01.43.17.54.59



Sécurité maritime / Soutien à la paix / EMP

Eric de BEAUREGARD (CRC2 (M))
Tél 01.43.17.61.11



Partenariat UE-Afrique / Appui aux OR africaines

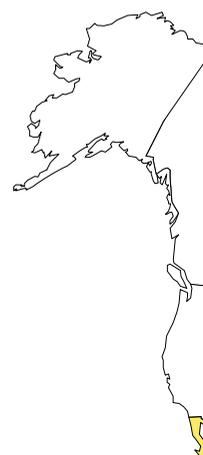
Michael LAKIN (LCL (T))
Tél 01.43.17.80.68

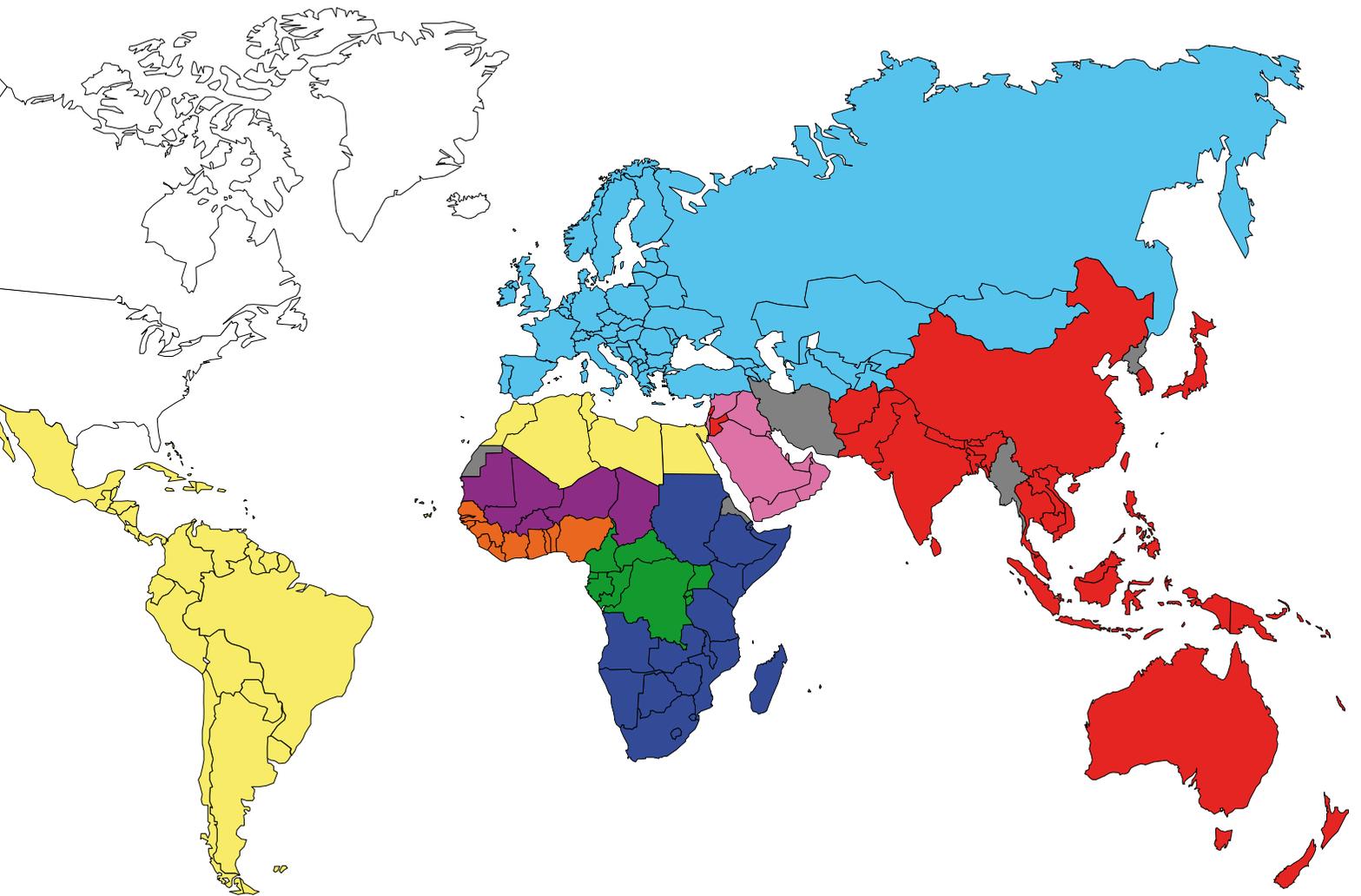


DIRECTION DE LA COOPÉRATION DE SÉCURITÉ ET DE DÉFENSE

Adresse postale : 37 quai d'Orsay - 75700 Paris SP 07
Adresse géographique : 20, avenue de Ségur - 75007 Paris

Site internet :
www.diplomatie.gouv.fr/fr/cooperation-securite-defense





MONDE

<p>Sous-direction Monde Louis BLIN Tél 01.43.17.94.22</p>	
<p>Moyen-Orient, Jordanie Bruno COMMARMOND (LCL (A)) Tél : 01.43.17.88.85</p>	
<p>Maghreb, Égypte, Amérique Latine Arnaud de PAMPÉLONNE (LCL (T)) Tél 01.43.17.83.20</p>	
<p>Asie, Levant Benoît SALMON (CF (M)) Tél 01.43.17.80.55</p>	
<p>Europe, CEI François MESURE (LCL (A)) Tél 01.43.17.81.17</p>	

AFRIQUE SUBSAHARIENNE

<p>Sous-direction Afrique Subsaharienne Luc de REVEL (COL (T)) Tél 01.43.17.81.42</p>	
<p>Autres pays Afrique Ouest CEDEAO Hilaire COUREAU (LCL (T)) Tél 01.43.17.88.32</p>	
<p>Afrique centrale CEEAC Christophe GIRIN (CF (M)) Tél 01.43.17.82.42</p>	
<p>Afrique australe, de l'Est, COI, SADC, IGAD Philippe HARISTOY (LCL (T)) Tél 01.43.17.93.86</p>	
<p>Pays sahélo-sahariens, André FLORET (LCL (G)) Tél 01.43.17.94.04</p>	

ATTENTION

La revue « *Frères d'Armes* » change de nom et devient... « *Partenaires sécurité défense* »

En cohérence avec la réforme qui regroupe la coopération de défense, de police, de gendarmerie et de protection civile au sein d'une seule et même entité, la revue de liaison de la coopération de sécurité et de défense change logiquement de nom...

Avec une nouvelle maquette, un nouveau rythme de publication (trois numéros par an)... l'objectif est de prendre en compte désormais l'ensemble des actions de coopération structurelle d'ordre sécuritaire délivrées par les militaires des armées, les policiers, les gendarmes et les experts de la protection civile.

