

Architecture régionale de sécurité maritime : unanimité pour un nouveau programme de consolidation, élargissement et pérennisation

11 novembre 2022 | Antananarivo, Madagascar – La présidence en exercice du Conseil des ministres de la Commission de l'océan Indien (COI) a organisé, en collaboration avec le Secrétariat général, un atelier régional de consultation pour une deuxième phase du programme régional de sécurité maritime (MASE). La réunion, qui s'est tenue le 10 novembre 2022 au ministère des Affaires étrangères de Madagascar, a rassemblé les représentants de 12 pays de l'Afrique australe, l'Afrique orientale et de l'océan Indien¹, de l'Union européenne, de l'Union africaine, et de l'IORA. Objectif : confirmer l'intérêt d'un programme MASE 2.0. en soutien à la pleine opérationnalisation de l'architecture régionale de sécurité maritime et ce, sans interruption. Depuis 2013, la COI a mis en œuvre deux composantes majeures du programme MASE financé par l'Union européenne. Ce programme a culminé avec la signature par les Etats membres de la COI, Djibouti et le Kenya d'accords régionaux de sécurité maritime et la mise en place du Centre régional de fusion de l'information maritime (CRFIM) à Madagascar et du Centre régional de coordination opérationnelle (CRCO) aux Seychelles.

Au-delà des résultats attendus

Appelant à la pleine opérationnalisation de l'architecture de sécurité maritime et à son « développement », le Général Richard Rakotonirina, ministre malgache de la Défense nationale, ministre p.i. des Affaires étrangères et président en exercice de la COI, a souligné que « *les résultats obtenus [par le programme MASE] sont allés bien au-delà de ceux attendus initialement* » prenant pour exemple l'impact des activités du CRFIM. En effet, « *rien qu'en 2021, et juste en termes de trafics interceptés pour le compte de Madagascar, le CRFIM c'est 316 kg de coraux noirs interceptés ; 8 conteneurs de pierres industrielles découvertes ; 49 kg d'or saisis ; 2 tonnes de cannabis interceptés ; et 1.024 tortues transitant par voie maritimes saisis. Ces trafics sont estimés d'une valeur totale de près de 2,5 millions USD.* » En outre, quelque 80 navires d'intérêt (ayant un comportement suspicieux) ont été identifiés et suivis par le CRFIM depuis début 2021. Le CRFIM s'est affirmé comme un centre de référence qui entretiens un dialogue constant avec une vingtaine d'Etats régionaux et internationaux ainsi qu'avec une dizaine de partenaires et organisations internationales et près de dix opérateurs maritimes d'envergure.

Le CRCO basé à Mahé n'est pas en reste. En effet, le CRCO a conduit, depuis 2018, 15 exercices sur table de simulation d'opération sur la pollution en mer, la surveillance ou encore le sauvetage en mer. Depuis 2020, 5 opérations préventives en mer ont été menée en partenariat avec les Etats signataires et des partenaires dont la [mission EUNAVFOR Atalanta](#) ou encore les forces navales britanniques. Le CRCO a coordonné une opération de sauvetage en mer dans le Canal du Mozambique : 38 ressortissants des Comores et 11 membres d'équipage ont pu être ramenés à terre. Enfin, le CRCO a également contribué une mission du Plan régional de surveillance des pêches de la COI permettant d'inspecter 19 navires. Au total, le CRCO a noué des partenariats solides entre les Etats signataires et les partenaires permettant d'établir des modalités de coordination d'exercices et d'opérations en mutualisant les moyens navals, aériens, technologiques et humains.

Ces quelques résultats concrets, en dépit du ralentissement imposé par la Covid-19, démontrent l'intérêt d'une architecture régionale de sécurité maritime inédite en Afrique. D'ailleurs, les délégués du

¹ Etats membres COI, Kenya, Djibouti, Somalie, Mozambique, Namibie, Afrique du Sud, Tanzanie

Mozambique et de la Namibie ont manifesté l'intérêt de leurs pays à se joindre aux accords MASE de 2018 et ainsi à devenir partie prenante de ce mécanisme de coopération basé sur l'intelligence, les opérations en mer et la mise en réseau.

MASE 2.0., palier supplémentaire de développement

Pour le Secrétaire général de la COI, Pr. Vêlayoudom Marimoutou, « *la création d'une architecture régionale de sécurité maritime est une entreprise de longue haleine qui oblige à des actions multiformes et simultanées sur les plans institutionnels et partenariaux, technologiques et opérationnels, nationaux et régionaux. Concrètement, MASE 2.0. devra permettre de passer un palier supplémentaire pour la pérennisation et la pleine opérationnalisation du dispositif.* »

La COI propose ainsi de bâtir un programme MASE 2.0. autour des axes suivants :

- Elaborer des cadres de coopération opérationnelle dans les domaines couverts par les accords comme les risques de pollution marine, la lutte contre le trafic de drogues ou contre la pêche illégale, entre autres ;
- Encourager les Etats régionaux, plus particulièrement de l'Afrique australe et de l'Afrique orientale et, à adhérer à l'architecture de sécurité maritime ;
- Renforcer les capacités techniques et technologiques du CRFIM et du CRCO en disposant, d'officiers déployés formés et travaillant en synergie avec les centres nationaux et régionaux de l'océan Indien et au-delà ;
- Accompagner les Etats signataires dans l'appropriation des accords à l'échelle nationale par le renforcement des capacités stratégiques, légales et opérationnelles ;
- Améliorer la connaissance de la situation maritime dans le bassin occidental de l'océan Indien, et au-delà, dont l'Afrique de l'Ouest, par la mise en réseau des Centres régionaux avec ceux relevant du Code de conduite de Djibouti et aussi ceux de l'océan Indien oriental et du Pacifique occidental ;
- Maintenir les efforts de dissuasion contre les crimes et menaces transverses comme la piraterie et améliorer les capacités régionales de jugement et répression, notamment en ce qui concerne le « *legal finish* ».

Le programme MASE 2.0. est appelé à prendre la suite du programme MASE financé par l'Union européenne qui arrive à échéance à la mi-2023. Le programme MASE, initialement focalisé sur la piraterie au large des côtes somaliennes et ses impacts, s'est graduellement élargi à l'ensemble des crimes et menaces maritimes. C'est ainsi que la COI, qui a mis en œuvre les composantes sur l'échange d'information et le renforcement des capacités opérationnelles, a soutenu l'établissement d'une architecture de sécurité maritime. Pour en savoir plus sur cette [architecture régionale de sécurité maritime, cliquez ici](#).