

Cérémonie de signature du contrat de subvention du programme Safe Seas Africa
Allocution du Prof Vêlayoudom Marimoutou | Secrétaire général de la COI
04 juillet 2024 | Maurice

Monsieur le ministre des Affaires étrangères et Tourisme de la République des Seychelles et président en exercice de la COI,

Monsieur le ministre de l'Intérieur de la République des Seychelles,

Monsieur l'Ambassadeur de l'Union européenne,

Madame la directrice de l'Intégration régionale représentant Monsieur le ministre des Affaires étrangères, de l'Intégration régionale et du Commerce international de la République de Maurice,

Monsieur le président du Comité de pilotage de l'Architecture régionale de sécurité maritime,

Messieurs les directeurs des Centres régionaux de sécurité maritime,

Mesdames et Messieurs les Officiers internationaux de liaison auprès des Centres régionaux,

Mesdames et Messieurs les représentants des Etats membres de la COI,

Chers amis des médias, chers collègues,

Mesdames et Messieurs,

C'est avec beaucoup de plaisir que nous vous accueillons aujourd'hui au siège de la Commission de l'océan Indien et en distanciel en direct de Mahé, de Djibouti, de Madagascar et des Comores, entre autres, pour la signature d'un contrat de subvention avec l'Union européenne portant sur une composante du programme européen Safe Seas Africa.

Ce nouvel acte partenarial entre la COI et l'Union européenne marque une étape importante pour la sécurité maritime en Afrique et dans l'océan Indien.

Pour en mesurer la portée, permettez-moi de faire un bref retour à l'histoire.

Au milieu des années 2000, le monde a vu l'émergence d'un phénomène déstabilisateur pour les flux d'échanges mondialisés et pour la sécurité de la navigation sur les grandes routes maritimes internationales de l'océan Indien. Ce phénomène, né de la déliquescence d'un Etat, de l'indigence des populations ainsi que d'un sentiment de marginalisation et de pillages des ressources marines, c'est la piraterie au large des côtes somaliennes. Les contrecoups pour l'économie mondiale ont été considérables, soit jusqu'à 12 milliards de dollars en augmentation des coûts du transport maritime et en pertes économiques. Si la communauté internationale s'est rapidement mobilisée, notamment à travers des missions navales pour sécuriser les routes maritimes, force était de constater

l'impérieuse nécessité pour les pays de la région de jouer un rôle actif dans la sécurisation des espaces océaniques.

C'est ainsi qu'en 2010 la COI a été invitée à participer aux deux premières réunions ministérielles sur la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien occidental qui avaient réunies, aux Seychelles puis à Maurice, les représentants des Etats de l'Afrique orientale, australe et de l'océan Indien ainsi que de l'Union européenne. La deuxième réunion ministérielle, du 7 octobre 2010 à Maurice, avait débouché sur une stratégie régionale de lutte contre la piraterie maritime à laquelle la COI a grandement contribué.

D'une certaine manière, c'est contre toute attente que la COI s'est inscrite dans une dynamique multi-acteurs contre la piraterie car la sécurité maritime ne figurait pas, nommément, dans ses missions. En 2012, la COI s'est ainsi engagée, avec le COMESA, l'EAC et l'IGAD, dans l'ambitieux programme régional de sécurité maritime, plus connu comme le programme MASE, financé par l'Union européenne.

La COI avait sous sa responsabilité la mise en œuvre de deux composantes portant sur (i) l'échange d'information et (ii) un mécanisme régional de coopération et de renforcement des capacités pour l'action de l'Etat en mer. Le résultat est largement supérieur aux attentes initiales : avec persévérance, la COI a porté un plaidoyer constant, argumenté et manifestement

convaincant qui a permis de créer, en 2018, une architecture régionale de sécurité maritime reposant sur deux accords régionaux, le premier d'échange et de partage de l'information maritime, le second de coordination des actions de l'Etat en mer. Ces accords, par lesquels ont été créés les Centres régionaux de fusion de l'information maritime à Madagascar et de coordination des opérations aux Seychelles, ont été signés par les cinq Etats membres de la COI ainsi que Djibouti et le Kenya. Ces accords sont – et par voie de conséquence l'architecture régionale de sécurité maritime ainsi établie – ouverts aux autres Etats de la région ainsi qu'à des partenaires internationaux, dont l'Union européenne en est le premier et le principal.

L'architecture régionale de sécurité maritime établie par la COI a déjà fait la démonstration de son utilité concrète. Les Centres régionaux accueillent régulièrement des visiteurs de marque intéressés à comprendre le mécanisme ou à collaborer. Les collaborations sont nombreuses, utiles et porteuses. Les 21 pays membres du Code de conduite de Djibouti ont validé le principe de recourir aux deux centres régionaux de Madagascar et des Seychelles plutôt que d'en créer de nouveaux et ainsi non seulement capitaliser sur les coopérations existantes et sur la mise en réseau en devenir.

En chiffres, ce sont en moyenne 200 navires aux comportements suspects qui sont identifiés et suivis par le CRFIM chaque année.

Et sur les trois dernières années, nous avons constaté une montée en puissance du CRCO qui a organisé des opérations conjointes avec des missions navales des partenaires dont EUNAVFOR Atalanta ou encore les forces navales britanniques ainsi que facilité des opérations en mer ayant débouché sur des saisies de drogues – comme le 04 juin dernier avec 900 kg de stupéfiants saisis par les forces armées des Seychelles – ou encore l'arraisonnement de navires suspectés de pêche illégale, notamment le 09 juin dernier avec deux navires interceptés.

Permettez-moi ici une réflexion, plus particulièrement sur le CRCO : au-delà du renforcement des capacités de centre opérationnel en termes matériels et humains, y compris la formation, le programme SSA pourrait sans doute permettre au CRCO d'approfondir et confirmer une mission de soutien aux opérations visant à mobiliser et financer des capacités extranationales, notamment privées, ou régionales des autres Etats signataires au profit de l'Etat qui mène une opération ou fait face à un évènement de mer. Le soutien d'agences de l'Union européenne dont l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA) serait gage d'efficience pour parvenir à faire du CRCO un acteur majeur de la sécurité et de la sûreté maritimes de l'océan Indien occidental.

Mesdames, Messieurs,

L'architecture régionale de sécurité maritime est d'abord un instrument au service des Etats de la région. Aussi, nous notons avec satisfaction l'intérêt d'autres Etats à s'y joindre comme la Tanzanie et le Mozambique. Les accords qui gouvernent notre dispositif régional restent aussi ouverts aux partenaires internationaux – nous les appelons à s'y joindre car l'architecture régionale de sécurité maritime est établie non seulement dans l'intérêt des Etats de la région mais aussi dans l'intérêt de la communauté internationale. C'est d'ailleurs cet intérêt partagé et cette volonté commune d'assurer la liberté des mers et du commerce qui motive le soutien renouvelé de l'Union européenne qui est aussi un pourvoyeur de sécurité dans notre zone.

La composante du programme SSA que nous nous apprêtons à signer et à mettre en œuvre, pour un montant de 15,3 millions d'euros, s'inscrit donc dans une démarche commune de pleine opérationnalisation et d'approfondissement de l'architecture régionale de sécurité maritime. Concrètement, cela signifie que nous poursuivrons le renforcement des capacités matérielles, humaines et techniques des Centres régionaux, que nous soutiendrons aussi les administrations nationales dans la mise en place de structures et de mécanismes interagences de sécurité maritime, que nous faciliterons la mise en réseau avec les autres

centres de sécurité maritime d'Afrique, du grand océan Indien et du pacifique occidental, entre autres.

Mesdames, Messieurs,

Notre action conjointe de sécurité maritime est devenue un domaine emblématique de notre partenariat avec l'Union européenne et aussi un sujet de premier ordre dans notre dialogue institutionnel et diplomatique avec les autres partenaires de la Communauté internationale. La participation à notre cérémonie du ministre des Affaires étrangères des Seychelles et président de la COI et du ministre de l'Intérieur en direct de Mahé témoigne de l'importance politique et stratégique que nous accordons à cette action partenariale et au dispositif régional créé dont je salue le président du comité de pilotage également en ligne depuis Djibouti.

Un dernier mot pour vous dire que le nouveau programme SSA, comme ce fût le cas pour MASE, n'est pas qu'un programme de sécurité maritime : c'est un programme centré sur un bien commun, la stabilité et la liberté, et dont les effets de dissuasion et de répression entraînent des résultats positifs pour nos sociétés, nos écosystèmes et nos économies.

Je tiens donc à remercier chaleureusement l'Union européenne pour sa confiance renouvelée à la COI qui, par ce contrat de subvention, sera chargée d'assurer la pleine mise en opération et la pérennisation de notre architecture régionale de sécurité

maritime. Sachez que nous mesurons la responsabilité qui est la nôtre et qui s'inscrit nécessairement dans le temps long. Vous pouvez compter sur nous.

Je vous remercie de votre attention.