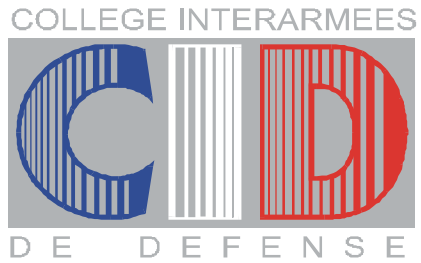


FICHE DE PRESENTATION

1. Les enjeux maritimes en Afrique australe.
2. Capitaine de corvette Jean-Marie Dumon.
3. 30 mars 2001.
4. Division C.
5. Mémoire de géopolitique.
6. Cette sous-région est étudiée sous l'aspect transverse des enjeux maritimes. En effet, ils témoignent de l'existence d'une véritable unité économique et stratégique forgée par la mer. Le potentiel de puissance traduit par la mer en Afrique australe se perçoit au travers des perspectives offertes par l'exploitation des ressources maritimes, le secteur des transports et la politique d'aménagement du territoire dans un environnement de mondialisation des échanges. La mer en Afrique australe est également un facteur d'influence et un instrument politico-stratégique à l'échelle du continent face aux interactions des puissances extérieures à l'Afrique. L'indépendance maritime est à portée de main de cette sous-région (acquisition de moyens navals, constitution d'une marine marchande autonome, capacité régionale d'exploitation des ressources) à condition que la volonté politique régionale commune s'affirme encore d'avantage et tienne compte de la réalité économique afin d'éviter que la mer ne devienne alors une pomme de discorde.
7. Géopolitique, Afrique australe, Afrique du sud, océan Indien, Atlantique sud, mer, organisations régionales, ressources maritimes, transports maritimes.



LES ENJEUX MARITIMES EN AFRIQUE AUSTRALE

Mémoire de géopolitique
du capitaine de corvette Jean-Marie DUMON
dans le cadre du séminaire « géopolitique de l'Afrique noire »

Directeur : Monsieur Pascal CHAIGNEAU
Directeur du Centre d'Etudes Diplomatiques et Stratégiques

Avril 2001

LES ENJEUX MARITIMES EN AFRIQUE AUSTRALE

SOMMAIRE

Première Partie

APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET ENJEUX ECONOMIQUES

- L'insularité de l'Afrique australe
- Les verrous maritimes de l'Afrique australe
- L'économie maritime de l'Afrique australe
- Les aspects maritimes de la coopération régionale

Deuxième Partie

LES ENJEUX POLITIQUES ET STRATEGIQUES

- Les enjeux politiques de la mer en Afrique australe
- La situation des forces navales en Afrique australe
- La situation stratégique australe

GLOSSAIRE

ACRI	African Crisis Response Initiative
CAMAS	South Atlantic Maritime Area co-ordination
CMA	Common Monetary Area
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
ENH	Empresa Nacional Hydrocarbonetos
FLEC	front de libération de l'enclave de Cabinda
FMOI	Forces Maritimes de l'Océan Indien
HMS	Her Majesty Ship
IDSA	Institute for Defence Studies and Analyses
IOR-ARC	Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation
ISDSC	Inter-State Defence and Security Committee
LTTE	Liberation Tigers of Tamil Eelam
NOCZIM	National Oil Company of Zimbabwe
PME/PMI	Petites et Moyennes Entreprises/Petites et Moyennes Industries
PNB	Produit National Brut
OTAS	Organisation de l'Atlantique Sud
RDC	République Démocratique du Congo
RDP	The Reconstruction and Development Programme
RECAMP	renforcement de la Capacité Africaine de Maintien de la Paix
SACU	Southern African Customs Union
SADC	Southern African Development Community
SAMSA	South African Maritime Safety Authority
SANAE	South African National Antarctic Expedition
SANAB	South African Narcotics Bureau
SANAP	South African National Antarctic Program
SANDF	South African National Defence Forces
SAS	South African Ship
SATCC	Southern African Transport and communications Commission
SDI	Spatial Development Initiative
SEAFO	South East Atlantic Fisheries Organisation
SMC	Standing Maritime Committee
SONANGOL	Sociedade Nacional de Combustiveis de Angola
TAAF	Terres Australes et Antarctiques Françaises
TIAR	Traité inter-américain d'assistance réciproque
USS	United States Ship
ZPCSA	Zone of Peace and Co-operation in the South Atlantic

INTRODUCTION

« Our newly-achieved democracy has turned the sea into a factor that joins us rather than separates us ».

Nelson Mandela, 75^{ème} anniversaire de la marine sud-africaine, le Cap, 5 avril 1997.

Envisager une approche maritime de l’Afrique australe peut paraître surprenant pour une région africaine encore marquée par une libération de la tutelle coloniale récente et composée de pays aux caractéristiques si différentes. Mais il est indéniable de constater qu’il existe un faisceau d’enjeux liés à la mer partagé par la sous-région.

La mer est tout d’abord le lieu parcouru par le commerce international, renfermant en son sein des ressources diverses et constituant un espace stratégique d’intérêts autour de l’Afrique australe. Une analyse des caractéristiques insulaires de cet espace, de ses points nodaux maritimes, de l’économie qui en résulte et des infrastructures permet de mesurer l’enjeu représenté dans une optique de coopération régionale.

Mais l’économie ne peut être découplée des objectifs stratégiques que les nations d’Afrique australe poursuivent en matière de politique navale et maritime. La sous-région évolue au carrefour de trois océans face à des influences internationales et des interactions potentielles. Elle élabore des missions actuelles ou futures dévolues à ses forces navales, construit dans ses structures régionales des axes d’effort en matière de priorité maritime.

L’Afrique australe est donc la seule région africaine dont les enjeux maritimes sont véritablement pris à bras le corps par les décideurs politiques et en cela il est intéressant de tenter d’analyser cet état de fait.

PREMIERE PARTIE

APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET ENJEUX ECONOMIQUES.

Chapitre 1 – L’insularité de l’Afrique australe.

La délimitation de l’Afrique Australe constitue un préliminaire indispensable à l’approche de cette région du monde. Il n’existe pas de limite naturelle à cette zone géographique et suivant l’orientation de l’étude que l’on souhaite privilégier, ses frontières terrestres peuvent varier. Une étude géopolitique et maritime tend souvent à souligner le caractère insulaire commun d’une région.

Ainsi, l’Afrique australe envisagée dans cette étude est bornée au nord par l’Angola, la Zambie, le Malawi et le Mozambique. Elle est composée au sud de cette ligne par la Namibie, le Botswana et le Zimbabwe puis par le trio Afrique du Sud, Lesotho et Swaziland. Cette délimitation communément admise correspond à celle adoptée notamment par Philippe Decraene¹.

Une première série de remarques s’impose :

- Sur les 10 pays qui la composent, 6 sont enclavés.
- Les 4 pays possédant une façade maritime disposent d’une plus grande superficie que les pays enclavés.

Ainsi le caractère maritime est à la fois affirmé par le poids des pays tournés vers la mer et par la dépendance des pays enclavés vis à vis d’eux.

Le pivot régional est principalement constitué de l’Afrique du Sud, c’est elle qui confère le caractère austral à cette région d’un point de vue climatique et géographique ainsi que partiellement économiquement et politiquement comme nous le verrons ultérieurement.

Mais ce pivot ne saurait occulter le rôle « septentrional » des deux pays lusophones qui bornent ainsi cette région vis-à-vis de l’Afrique centrale et de l’Afrique de l’Est.

¹ Dans son ouvrage : Decraene Philippe, « Onze leçons sur l’Afrique Australe », notes africaines, asiatiques et caraïbes, CHEAM, Paris, 1994.

L'Afrique Australe est au carrefour de trois océans : l'océan Atlantique, l'océan Indien et l'océan Antarctique (entité géographique différente des deux autres océans du fait de sa spécificité géopolitique). Elle constitue bien ainsi par sa seule situation géographique baignant dans trois océans une entité « insulaire » à connotation maritime au même titre que l'Australie.

Les grandes distances intercontinentales sont les suivantes (figure n°1):

- Afrique du sud / Antarctique : 3800 km,
- Cap de Bonne Espérance/ cap Horn : 6600 km,
- Angola /Brésil : 5000 km,
- Afrique du sud / Australie : 7800 km,
- Afrique du sud / Inde : 7000 km.

Ainsi, l'éloignement relatif du monde austral par rapport aux autres continents est manifeste ; la dimension maritime est donc vitale pour cette partie du monde afin d'amoinrir un tropisme autarcique. Cette réalité ne diminue cependant pas une dynamique continentale de pénétration vers le nord pour cette région en direction de l'Afrique centrale.

La tendance insulaire de l'Afrique australe tire aussi son origine de l'histoire par la forte activité navale et maritime qui la caractérise malgré sa situation périphérique. Dès que le cap de Bonne Espérance fut doublé par les premiers navigateurs portugais, des comptoirs ou des lieux d'escales ou de ravitaillement vont fleurir sur les côtes est et ouest du continent africain. La navigation à voile imposait ces escales pour la nécessité de ravitaillement ou de commerce, la stratégie des puissances européennes ou locales était dans le même temps de contrôler l'espace ou de contrecarrer les velléités adverses.

Du côté de l'océan indien, l'activité navale a été intense surtout à partir du XIX^{ème} siècle par le commerce de Zanzibar, l'hégémonie des tribus côtières de Madagascar vis-à-vis du Mozambique et les patrouilles régulières de la Royal Navy. La volonté de contrôle de l'accès à la route du Cap lors des deux conflits mondiaux se poursuivra par la signature du Simonstown agreement entre la Grande Bretagne et l'Afrique du Sud lors de la guerre froide en 1955. Durant l'Apartheid, l'Afrique du Sud profitera de la réalité géographique insulaire pour favoriser une relation avec le « poumon » asiatique en période d'embargo en privilégiant

notamment le développement portuaire de Durban et les tentatives d'installation de base navale à Kosi Bay¹.

La rive atlantique voit de son côté son importance grandir dès le XVII^{ème} siècle entre l'escale des Açores et les comptoirs de l'Inde. Mais la « maritimité » des africains était également une réalité au delà du cabotage par la pénétration profonde dans l'intérieur des terres du poisson comme base alimentaire de certaines tribus. Les marchands et colonisateurs européens ont en fait progressivement rejeté vers l'intérieur les empires africains par la perturbation commerciale. Ces derniers se sont donc détournés de la mer ne laissant subsister que des ports de commerce assurant le minimum de contacts économiques pour éviter la contamination politique.

L'insularité prend un autre aspect avec le percement des canaux de Panama et de Suez qui consacrent l'excentrement de l'Atlantique Sud, sa décadence commerciale tout en modelant une nouvelle importance stratégique lors des deux conflits mondiaux. Pendant la guerre froide, la présence de forces navales dédiées ou déployées dans le théâtre dénote d'une réalité insulaire et d'un besoin de contourner ou de contenir les influences dans cette zone. La doctrine OTAN de maîtrise des mers justifie la présence des flottes américaines en provenance du théâtre atlantique ou en transit vers l'océan Indien ainsi que des flottes britanniques et françaises. Dans le même temps, les bâtiments soviétiques stationnaient en Afrique australe lusophone.

Le pourtour austral prend géopolitiquement forme comme pôle « vertical » de l'ensemble « eurafrique » définit par Haushofer².

Nous verrons ultérieurement, au cours de l'analyse des autres facteurs majeurs de l'Afrique Australe, les traits qui renforcent le fait maritime lesquels ne sont séparés de la première approche géographique que pour des motifs de clarté : les routes d'approvisionnement, la richesse en matières premières, les infrastructures, l'action économique des pays de la zone, les intérêts stratégiques régionaux et mondiaux.

¹ voir l'analyse plus complète dans : Couteau-Bégarie H., « Géostratégie de l'océan Indien », FEDN, Economica, Paris, 1993 ,chap. IV

² voir l'importance de la zone sud-atlantique dans : Couteau-Bégarie Hervé, « Géostratégie de l'Atlantique Sud », PUF, Paris, 1986, chapitre I section III.

Chapitre 2 – Les verrous maritimes de l’Afrique australe.

Le caractère insulaire de l’Afrique Australe serait incomplet sans l’existence de verrous maritimes dans cette zone. Il faut entendre la notion de verrou maritime comme la combinaison d’une situation géographique et maritime particulière due principalement à l’existence de particularités hydrographiques et de routes maritimes.

Deux verrous principaux existent dans cette zone : le cap de Bonne Espérance et le golfe de Guinée. Un troisième verrou secondaire assure la fermeture à l’est de l’espace considéré par le canal du Mozambique.

Le cap de Bonne Espérance n’est pas un détroit mais met en relation directe et naturelle deux océans. Le passage semble physiquement très ouvert, borné au sud par le continent antarctique mais la rigueur des conditions de navigation au sud des quarantièmes et la destination du trafic poussent à n’utiliser que la portion nord à proximité immédiate du littoral sud-africain. Ce verrou voit donc passer le plus important flux mondial pétrolier qui représente 60% des importations pétrolières de l’Europe et 25% de celles des USA. De plus, le canal de Suez est limité au transit des superpétroliers jaugeant moins de 150000 tonnes à pleine charge. Il faut adjoindre aux flux mentionnés ci-dessus les nombreux minéraliers opérant des exportations en provenance du Brésil, de l’Afrique Australe ou de l’Australie et l’augmentation mécanique du trafic mondial des porte-conteneurs. Enfin, les exemples historiques de fermeture des canaux internationaux de Panama et de Suez renforcent l’importance de l’activité du cap en période d’incertitude ou d’augmentation des droits de passage. En effet, la fermeture du canal de Suez pendant la seconde guerre mondiale a rendu vitale la route du Cap pour l’acheminement du matériel livré à l’Union Soviétique par les alliés et dans le même temps les U-Boote allemands du type IX D2 opéraient dans la zone au large de l’Afrique du Sud et du Sierra Leone. De même la fermeture du même canal en 1967 jusqu’en 1975 a « redynamisé » la route sud du pétrole en provenance du Golfe Persique qui d’ailleurs poursuivra son développement après la réouverture conduisant à un équilibre des flux répartis sur les deux routes maritimes. Ainsi la route du Cap représente 45% du total des voies maritimes dans l’hémisphère austral.

Le golfe de Guinée est quant à lui le verrou nord de l’Afrique Australe. Il se présente comme la conjonction des routes en provenance de l’Afrique australe et de l’Afrique centrale : route

du pétrole du Nigeria à l'Angola et route des matières premières stratégiques et des produits tropicaux de la Côte d'Ivoire à l'Afrique du Sud. Son importance vis-à-vis de l'insularité de l'Afrique Australe dépasse le seul cadre économique et consiste d'un point de vue stratégique en une zone d'attaque des artères de communication. Doenitz y déploya une forte activité de ses « loups » durant la seconde guerre mondiale, Brejnev en fit une zone de présence prioritaire avec l'Angola pour sa marine dans les années 1970 et les occidentaux cherchèrent à maîtriser cet espace. La reconduction permanente depuis bientôt dix ans des missions opérationnelles CORYMBE avec le déploiement d'au moins une frégate pour la marine française témoigne comme exemple de l'intérêt actuel que constitue le golfe de Guinée.

Le troisième verrou, la zone du canal du Mozambique, peut sembler secondaire en regard des deux précédents. Mais son importance dans une approche maritime du sud de l'Afrique ne doit pas être négligée pour différentes raisons. Le canal du Mozambique est à envisager en effet dans un ensemble géographique rassemblant ce détroit, les îles éparses, l'archipel des Comores, Madagascar, la Réunion et l'île Maurice. Ainsi un véritable bornage du monde austral par ces « chapelets » assure la séparation entre les sphères d'influence africaines et indiennes. La conscience d'occuper une place dans l'océan Indien pour l'Afrique australe passe par la prise en compte de ce verrou comme frontière nord-est du débouché maritime naturel régional. L'importance économique de ce passage est modérée; il est fréquenté par une navigation côtière et les pétroliers entre Ormuz et le cap de bonne Espérance. Ces derniers peuvent passer à l'est de Madagascar pour un allongement du transit de 24 heures et un alourdissement du coût de transport inférieur à 5%¹. L'importance stratégique est plus patente par la complexité des souverainetés régionales et extérieures avec notamment la France qui possède dans la région 2,8 millions de km² de zone économique exclusive et l'île de Mayotte à l'ouvert nord du canal, avec le Mozambique et ses ports de Maputo et Beira assurant le rôle de poumon du Zimbabwe et débouchant directement dans le canal et enfin avec Madagascar et ses frustrations dans ses revendications territoriales.

Chapitre 3 - L'économie maritime de l'Afrique australe.

¹ Voir « France, Océan Indien, Mer Rouge », CHEAAM, FEDN, Paris, 1986, pour une approche globale de cette partie de l'océan Indien.

I - Les ressources halieutiques.

L'hydrographie du pourtour africain austral nous fait apparaître l'absence de plateau continental significatif. En effet, les profondeurs marines inférieures à 200 mètres sont bien souvent cantonnées à moins de 50 nautiques des côtes et les zones en plateau possédant des profondeurs inférieures à 2000m ne sont marquées qu'au large du Cap et de la Namibie ainsi qu'au large de Maputo à l'embouchure du Limpopo.

Cependant, l'exploitation de la mer a toujours constitué une activité fondamentale de la zone au même titre que l'élevage pour l'environnement terrestre. L'heure est venue de considérer l'activité de pêche comme un élément important à la fois en terme d'emploi, de soutien aux besoins nationaux et régionaux alimentaires ainsi qu'en terme de source d'exportation de produits à forte plus-value permettant l'entrée en retour de devises étrangères.

Le volume actuel des prises de pêche dans cette région est de l'ordre de 1,7 millions de tonnes par an pour un potentiel estimé de l'ordre de 3 millions de tonnes¹. La majeure partie des captures de pêche s'effectue le long de la côte ouest de l'Afrique australe du fait des courants marins mais l'océan Indien apporte quant à lui une plus grande diversité d'espèces marines. L'Afrique du Sud produit 600000 tonnes de poissons, l'Angola et la Namibie 300000 tonnes chacun. Plus que la production, l'enjeu pour la région prend la forme d'un développement des activités liées à la pêche allant jusqu'à l'industrie agroalimentaire. Pour cela, l'aide internationale est présente mais n'est pas dénuée d'arrière pensées étrangères qui peuvent exacerber la concurrence régionale.

Ainsi l'Angola bénéficie avec ses 1600 km de côtes d'un bassin halieutique intéressant, son gouvernement a déréglementé les prix du poisson en 1996 avec l'aide de la banque mondiale et monté un fond de soutien pour le développement de l'industrialisation de la pêche. Dans le même temps, l'agence américaine du commerce et du développement a effectué au profit de l'Angola une étude sur le potentiel de ce secteur.

¹ Selon l'estimation fournie par le secteur « marine fisheries and ressources » de la SADC.

Le Mozambique se relève peu à peu des années de guerre et plus de 150 bateaux industriels ou semi-industriels pratiquent la pêche de crustacés prisés (gambas, crevettes, langoustes)¹. Le volume exporté a augmenté de 200% en 10 ans principalement à destination de l'Union Européenne, du Japon et de l'Afrique du sud. Les entreprises du secteur sont étrangères et appartiennent aux pays d'exportation.

Au large des 3000 km de côtes d'Afrique du sud, la production est stable voire en légère diminution depuis 5 ans mais la valeur commerciale a augmenté dans le même temps de 50%. Même si cette valeur, de l'ordre de 1.7 milliards de rands², ne représente que moins de 1% du PNB sud africain, le secteur de la pêche commerciale et de loisir permet d'employer 150000 personnes de manière directe ou indirecte. Une agence gouvernementale dépendant du ministère de l'environnement et du tourisme s'occupe directement des affaires maritimes et côtières avec pouvoir réglementaire et administratif. Une préoccupation fondamentale de cette organisation est le souhait de conserver et d'améliorer les potentialités de cette activité au travers de quotas imposés, d'une meilleure réglementation et d'un soutien à la filière. Ces mesures ont été notamment prises dans le Marine Living Resources Act de 1998³ qui impose notamment une licence professionnelle pour la pêche commerciale et la mariculture, des quotas ou autorisations de prises par espèces et qui précise les pouvoirs dévolus aux officiers des pêches. La flotte immatriculée est de 4500 bateaux dont 383 ont une longueur supérieure à 20 mètres et 12 ports de pêche majeurs sont en activité. Les seuls bateaux de pêche étrangers autorisés à opérer dans les eaux sud-africaines sont les thoniers japonais et taiwanais et un accord bilatéral permet au Mozambique de bénéficier d'une capacité de 1000 tonnes de capture dans les eaux sud africaines contre un droit d'exploitation de crevettes dans les eaux mozambicaines⁴. A la zone économique au large des côtes continentales doit être rajoutée les possibilités associées à la zone de plus de 400000 km² (ZEE et plateau continental) entourant les îles australes de Marion et Prince Edward sous souveraineté sud-africaine.

Ainsi, l'Afrique australe possède un atout important grâce aux ressources halieutiques comme facteur de développement. Elle commence à mettre en place à l'échelle régionale des circuits de distribution, à développer les PME/PMI du secteur et à intégrer cette activité dans les

¹ Selon les chiffres indiqués par Decreaene Philippe dans « onze leçons sur l'Afrique Australe », CHEAM, Paris, 1994.

² 1 dollar vaut environ 6,5 rands.

³ Consultable sur le site internet du gouvernement sud-africain : <http://www.gov.za> .

⁴ Voir « White paper : A marine fisheries policy for South Africa », 5 mai 1997, disponible sur la base de données du site internet du gouvernement sud-africain. Un état des lieux très complet et les perspectives de cette activité sont présentés dans ce document.

programmes touristiques. Cet outil de diversification est particulièrement utile pour les intérêts maritimes communs de l'Afrique du sud et de la Namibie et comme source stratégique de développement économique pour le Mozambique. Avec la raréfaction planétaire de la ressource halieutique du fait de la surpêche dans certains bassins maritimes, la perspective de pouvoir doubler les captures pour la sous-région tout en acceptant une protection suffisante des espèces comme le prescrivent les institutions régionales est un véritable atout pour l'Afrique australe.

II - Les hydrocarbures.

Le potentiel énergétique est une des forces de l'Afrique australe qui constitue un exportateur net d'énergie (de l'ordre de 50% en unité thermique¹ en 1998). Le pétrole et le gaz naturel sont exploités au large des côtes de Namibie, du Mozambique et principalement de l'Angola. Les réserves connues ou potentielles constituent un attrait fort pour l'investissement régional ou international et assurent une augmentation de la production pour les prochaines années. La mer fournit donc à ces pays un atout économique majeur grâce à l'activité offshore.

L'Angola est le seul producteur significatif de pétrole en Afrique australe avec 764000 barils par jour en 1999 et des réserves de pétrole brut découvertes de l'ordre de 5.4 milliards de barils. Cependant la capacité de raffinerie est majoritairement concentrée en Afrique du sud et ce pays produit d'autre part 184000 barils par jour de pétrole synthétique grâce au charbon et au gaz naturel.

La compagnie nationale angolaise SONANGOL (Sociedade Nacional de Combustiveis de Angola) table sur une production de 1.4 millions de barils par jour en 2003 (elle aura donc plus que quadrupler en 20 ans). Une difficulté réside dans le fait que la majorité de cette production provient de champs situés au large de l'enclave de Cabinda même si des découvertes récentes de plusieurs gisements en eaux profondes ont été effectuées plus au sud. La stabilité de cette enclave conditionne donc l'assurance de pouvoir bénéficier à plein de la richesse pétrolière pour le gouvernement angolais. L'or noir incite tous les pays d'Afrique australe à augmenter leurs prospections offshore et les membres de la SADC prévoient de constituer une base de données commune des caractéristiques géologiques et géophysiques

¹ Selon les chiffres fournis par l'agence américaine de l'énergie.

des fonds marins afin d'aider leurs prospections. De plus, l'Angola, le Mozambique et la Tanzanie ont même obtenu de la banque africaine de développement un prêt de 19 millions de dollars US pour financer des projets de forage communs.

En terme d'exploration, des découvertes récentes majeures confirment le « boom » du pétrole en Angola. En avril 1997, la compagnie américaine CHEVRON a découvert en eaux profondes au large de Cabinda le champ « Kuito » qui produit maintenant 50000 barils/jour pour une réserve de l'ordre de 2 milliards de barils. ELF a, pour sa part, découvert de nombreux gisements supplémentaires depuis 1996 au nord ouest de Luanda pour des profondeurs de 1300 mètres environ avec les champs « Girassol » et « Dalia » qui rassemblent des réserves estimées à 3,5 milliards de barils.

Ces perspectives encouragent d'autres pays à se lancer dans la prospection comme le Mozambique qui a signé plusieurs accords d'exploration. Début 1998, BP-AMOCO a signé avec le gouvernement mozambicain un accord de partage de production lui accordant l'exclusivité des droits de prospection sur une zone de 40000 km² au large du delta du Zambèze et un consortium international de compagnies pétrolières dont la sud-africaine SASOL a signé un accord de prospection avec la compagnie nationale Empresa Nacional Hydrocarbonetos (ENH) couvrant trois champs (Temane, Sofala et M 10).

Si la production de pétrole en Afrique australe est encore largement concentrée en Angola, la capacité de raffinage est elle localisée majoritairement en Afrique du sud. Les quatre raffineries de ce pays ont une capacité de 470000 barils/jour alors que l'Angola ne dispose à Luanda qu'une capacité de 39000 barils/jour et la Zambie à Ndola d'une capacité de 24500 barils/jour. Cette situation va évoluer. En effet, la SONANGOL a annoncé un projet de construction d'une seconde raffinerie à Benguela d'une capacité de 150000 barils/jour. D'autre part, un projet de construction de raffinerie à Beira d'une capacité de 100000 barils/jour est en cours, piloté par le Mozambique et les compagnies pétrolières d'état de Malaisie et d'Iran ; son financement étant assuré en partie par les gouvernements du Malawi, de Zambie et du Zimbabwe qui sont intéressés au projet.

Il existe des réserves significatives de gaz naturel dans cette région avec des quantités actuelles dans les gisements découverts de l'ordre de 40 milliards de m³ en Angola, 50 au Mozambique et 75 en Namibie. De surcroît, les opérateurs pétroliers Shell, Energy Africa et Texaco ont estimé les réserves potentielles du gisement Kudu en Namibie de l'ordre de 500 milliards de m³¹. Le gaz constitue donc une énergie particulièrement intéressante pour la

¹ Les données chiffrées proviennent du rapport de février 2000 sur la SADC effectué par l' United States Energy Information Administration.

Namibie et son voisin sud-africain. De nombreux projets d'augmentation de son utilisation apparaissent (usines pétrochimiques, production électrique, alimentation de complexes sidérurgiques) et permettront l'industrialisation de plusieurs sites au Mozambique, en Afrique du sud et en Namibie.

La mer apporte donc une richesse réelle à l'Angola grâce au pétrole et à la Namibie grâce au gaz. L'Angola est le deuxième producteur pétrolier en Afrique sub-saharienne, cette activité concourt à 42% de son PNB, constitue 90% de ses exportations et 80% des revenus de l'état. Cette économie lie fortement l'Angola aux Etats-Unis car 40% des équipements du secteur pétrolier angolais sont fournis par les USA qui achètent 70 à 80% de la production pétrolière. Les richesses maritimes en hydrocarbures présentes en Angola, au Mozambique et en Namibie contribuent donc à équilibrer les richesses de l'Afrique Australe et renforcent son poids régional tout en suscitant l'intérêt des grandes puissances économiques mondiales comme nous le verrons dans l'approche de la coopération régionale.

III - Le transport maritime.

Le transport maritime est un secteur vital de l'Afrique australe agissant comme le poumon régional en terme économique. Son importance est indissociable de la politique entreprise par la région pour améliorer le secteur des transports et des communications. Le transport maritime est celui qui offre dès maintenant des conditions modernes d'exploitation satisfaisantes pour l'ensemble des pays de la région. La coopération dans ce secteur est l'élément central de la stratégie de renforcement des échanges commerciaux inter régionaux et internationaux.

Les circonstances économiques et politiques passées en Afrique australe obligeaient les pays de la région à dépendre de « routes » d'accès aux marchés internationaux particulièrement chères, vulnérables et aux délais prohibitifs. La transition en Afrique du sud a ouvert une nouvelle ère de coopération régionale. En effet, auparavant, l'Afrique du Sud cherchait à rendre ses voisins dépendant de ses transports maritimes comme à l'ère coloniale en déstabilisant ou sabotant les potentialités des voisins. Afin de réduire cette situation, les états périphériques unirent leurs intérêts en créant la SADCC (Southern African Development Coordination Conference) en 1980 et 60% des fonds fournis à cette organisation furent

orientés vers le secteur des communications et des transports au travers de la SATCC (Southern African Transport Communications Commission) basée au Mozambique¹. Mais l'utilisation de cette manne n'eut pas de rôle économique bénéfique du fait de son caractère éminemment trop politique sous l'emprise trop marquée d'états n'ayant pas une conscience suffisante de l'économie de marché.

La transformation de la SADCC en SADC en août 1992 et l'arrivée des membres namubiens et sud-africains a renforcé l'intégration régionale économique et sociale ainsi que la coopération permettant la mise en place de protocoles techniques liés au transport maritime.

Celui-ci est largement dominé par l'Afrique du sud qui dessert tous les états de la sous-région. La moitié du commerce extérieur du Malawi, du Zimbabwe, de la Zambie et même de la république démocratique du Congo transite par les ports sud-africains. Pour le Botswana, le Lesotho et le Swaziland, c'est la totalité de leur commerce extérieur qui emprunte cette même voie. La confiance dans les systèmes nationaux portuaires non sud-africains s'améliore lentement mais le réflexe fréquent est de se retourner vers le partenaire commercial « arc en ciel »².

L'intérêt du secteur des transports maritimes est en partie dû à la situation géographique adaptée aux escales intermédiaires des bateaux navigants entre l'est de l'Asie et l'est du continent américain ou l'ouest de l'Europe. D'autre part, la région assure un nombre varié de services maritimes « nord/sud » avec l'ouest africain et l'Europe ainsi qu'autour de l'océan Indien. L'industrie navale sud-africaine complète l'offre de services disponibles régionalement comme la containerisation (sur les deux façades maritimes) et l'approvisionnement des bâtiments de commerce.

Les ports majeurs de la région sont bien répartis le long des côtes occidentales et orientales ; ils sont pour la plupart naturels, en eaux profondes et faciles d'accès. Leurs capacités actuelles et potentielles permettent sans difficultés d'absorber le trafic prévisible à moyen terme.

Durban est le port dominant de l'Afrique australe concentrant 20% de l'activité portuaire sud-africaine (65% en valeur financière). Il reçoit 5000 bateaux par an, traitant 30 millions de tonnes de marchandise et 60% du trafic de container de la région. Il dessert sa région du Kwazulu Natal mais aussi Johannesburg et la région industrielle du Gauteng. La quasi-totalité du commerce « outre-mer » du Botswana et du Lesotho passe par Durban et les pays enclavés

¹ Voir l'analyse des actions de la SATCC depuis son origine dans l'article : M Khosa (Meshack), « Towards a sustainable transport and communications sector in southern Africa », *Africa Insight*, VOL 27 , N°2, 1997.

² Voir la présentation introductive de l'Afrique du sud contenue dans : Decraene P., « Onze leçons sur l'Afrique australe », CHEAM, Paris, 1994.

comme le Lesotho, le Malawi, le Swaziland , la Zambie et le Zimbabwe l'utilisent largement. Mais ce port est contraint dans ses possibilités d'expansion (au maximum de 25%) du fait de l'extension des zones périurbaines.

Le jeune port de Richards Bay situé au nord du Kwazulu Natal peut constituer une réponse à la saturation de Durban. En effet, initialement prévu pour l'exportation du charbon, il diversifie ses activités et est devenu le premier port sud-africain en terme de volume manutentionné (80 millions de tonnes en 1998) sur une emprise ne représentant que 40% de la surface portuaire disponible.

Le port du Cap est très diversifié et possède un intérêt renouvelé depuis le retour de l'Afrique du sud dans le concert international. Hormis son intérêt pour les provinces du Western Cape, de l'Eastern Transvaal et du Gauteng, il assure un service de « hub » et de transbordement pour la Namibie et d'autres pays ouest-africains. Il est utilisé également comme port d'escale ou de base logistique pour les flottes de pêche étrangères et les missions antarctiques.

En océan Indien, les ports non sud-africains ayant une activité significative et de transit sont les trois ports mozambicains et le port tanzanien de Dar es Salaam qui ne rentre pas dans le cadre de notre étude. Beira et Maputo n'ont une activité domestique (import/export au profit du Mozambique) que dans une proportion inférieure au tiers, ils assurent 80% du commerce maritime du Zimbabwe et la majorité des échanges maritimes du Malawi et de la Zambie. Ces deux ports, bien que naturels, nécessitent des travaux de dragage importants et récurrents. L'avenir de l'activité portuaire du Mozambique passe donc par le développement de Nacala de part les facilités qu'il offre.

Sur la façade atlantique, aucun port n'assure véritablement un rôle international et leur vocation est tout au plus régionale. Cependant, nous verrons l'importance future de Walvis Bay en Namibie au travers des projets de corridors de développement. Ainsi, l'Angola souffre d'un sous-développement portuaire en regard de son potentiel économique et de sa volonté d'assurer un rôle régional important. Le port principal est Lobito avec un trafic de 500000 tonnes par an pour une activité antérieure de 2.5 millions de tonnes avant la guerre civile ; il est dédié principalement à l'exportation du cuivre en provenance de la Zambie et de la RDC. Luanda souffre d'une mauvaise exploitation portuaire malgré une infrastructure intéressante et son activité reste moitié moindre que celle d'avant 1975. Malongo et Namibe constituent les autres plate-formes portuaires pouvant jouer un rôle dans le développement de l'activité pétrolière¹. Enfin, en 1995 le gouvernement a lancé un projet de construction d'un port maritime dans l'enclave de Cabinda secouée par l'émiettement des mouvements

¹ Un panorama des sites portuaires angolais est disponible sur le site « Port news and conditions » de l'organisme OT AFRICA LINE, <http://www.otal.com> et sur <http://www.lobito.com> .

sécessionnistes entre le FLEC (front de libération de l'enclave de Cabinda) et le FLEC-UNITA ; il constitue une nécessité pour le soutien à l'activité offshore angolaise mais se heurte donc aux rivalités entre les trois pays riverains de cette enclave.

L'étude du transport maritime conduit à observer les mutations actuelles de la compagnie majeure sud-africaine PORTNET filiale de la société nationale TRANSNET qui gère l'ensemble du secteur des transports et des communications dans ce pays. En effet, cette société possède seule la capacité de développer ce secteur à l'échelle régionale et son évolution positive constitue à elle seule un enjeu majeur de l'Afrique australe. La transition politique post-apartheid précède la transition économique de l'activité maritime civile. Le secteur portuaire sud-africain, jusque là organisé et contrôlé suivant une logique nationale, doit aujourd'hui faire face à une crise de croissance liée à l'ouverture internationale et à une crise d'adaptation du système portuaire pour intégrer la dynamique de développement et d'intégration régionale.

La holding publique TRANSNET transporte plus de 180 millions de tonnes de fret ferroviaire, 2.7 millions de tonnes de fret routier, 3 millions de passagers par voie routière, 180 millions de tonnes de fret maritime, 5 millions de passagers aériens et pompe 1.6 milliards de litres d'hydrocarbures. Elle possède un chiffre d'affaires de 4.3 milliards de Rand et emploie plus de 100000 personnes.

Sa filiale PORTNET contrôle l'activité des 7 ports principaux d'Afrique du sud et sa division PORTCON fournit des services de consulting et de management à l'échelle internationale. Cette société a enregistré des profits records de 393 millions de rands en 2000 (contre 383 millions en 1999).

Mais cette structure étatique lourde est remise en cause par l'ouverture internationale et a entamé une mutation vers une privatisation au moins partielle de ses activités afin de ne pas être pénalisée face à la concurrence internationale. En effet, PORTNET a du mal à faire face à l'augmentation du trafic maritime, à la saturation des ports existants, à l'augmentation des délais et des garanties fournies aux armateurs et opérateurs et à la faiblesse de la productivité. Les efforts d'investissements en infrastructures portuaires ont augmenté de 36 millions de dollars en 1994 vers 280 millions en 1998 mais les besoins sont estimés à quelques 600 millions de dollars à court terme¹. De plus, le volet social de la mutation de PORTNET divise le pouvoir sud-africain sur la méthode de transformation de l'opérateur portuaire et une ouverture totale de ce marché aux capitaux privés semble exclue à court terme. Dans le même

¹ Voir l'analyse complète dans : Boubacha Emmanuel, « Recomposition d'une structure nationale et structuration d'une puissance régionale », Villes et ports, N°21, juin 1998.

temps, des investisseurs étrangers, principalement européens et américains, sont autorisés depuis 1992 à agir dans les domaines de l'équipement, de la concession de terminaux ou de la manutention portuaire (P&O, VIVENDI, EDF, RVI, SANOFI pour Durban par exemple) et réciproquement des entreprises sud-africaines diversifient leurs activités à l'étranger (par exemple l'armateur privé SAFMARINE a pris le contrôle de la compagnie maritime belge)¹.

Assumant 98% du commerce extérieur, le transport maritime prend un caractère stratégique évident afin de positionner l'Afrique du sud au sein des échanges internationaux et de promouvoir le développement global de la région. Si les échanges se sont consolidés avec l'Europe et les Etats-Unis, ils augmentent fortement avec l'Australie, l'Inde et l'Asie en général. Dans le même temps, la stratégie de « hub » du port de Durban est orientée pour desservir toute l'Afrique orientale et s'oppose en quelque sorte à la réhabilitation de l'axe de transport passant par Maputo. De même, Cape Town tente de devenir l'acteur incontournable de la côte occidentale en « retardant » la montée en puissance des sites namubiens ou angolais. Nous analyserons lors de l'étude des corridors de développement la double cohérence entre intérêts nationaux et régionaux des enjeux maritimes qui vient amender l'apparente opposition stratégique des politiques de transport maritime dans la région.

Une dernière traduction de l'enjeu contenu dans le transport maritime pour l'Afrique australe est la définition d'une politique maritime par la nation phare régionale grâce à la création de la conférence nationale maritime annuelle depuis 1993 et de la tenue de The maritime Africa 2000 conference à Durban en avril 2000. La vision maritime stratégique future Moving South Africa fixe des objectifs concrets de diminution des délais, de diminution des coûts de transports et d'amélioration des structures interministérielles ou industrielles. Une des actions décidées et mise en application est la préférence accordée aux ports de l'Atlantique sur ceux de l'océan Indien pour le trafic de container vers le continent américain².

Ainsi, il existe un déséquilibre entre l'activité maritime commerciale dominante de la façade orientale de l'Afrique australe et celle encore marginale de la côte occidentale. L'enjeu majeur semble être détenu entre les mains des sud-africains qui doivent maintenant assumer leurs responsabilités conduisant à la fois à réformer leur politique maritime civile nationale (modernisation de PORTNET, des infrastructures portuaires et confirmation de l'orientation

¹ L'évolution du secteur du transport maritime à la fin de l'apartheid est étudié dans : Gaspon Olivier, « La transition économique en Afrique du sud : le cas des transports maritimes », Afrique contemporaine, N°179, 3^{ème} trimestre 1996.

² Le ministre sud africain des transports M Omar (Abdulah) a déclaré dans le discours inaugural de la conférence Maritime Africa 2000 le 11 avril 2000 : « Using the west coast container hub for traffic flows between SA and north/south America rather than using ports on the east coast for those routes ». Ce propos dresse l'état des lieux des actions maritimes de l'Afrique du sud et des perspectives dans un contexte de responsabilités régionales et internationales qui lui incombent. Le texte est disponible sur <http://www.transport.gov.za> .

claire de la politique maritime) et régionale (réhabilitation des systèmes régionaux de transport maritime, conjonction de la politique nationale et de celle du secteur « transport and communications » de la SADC).

IV - Les infrastructures et l'hinterland : le cas des corridors de développement.

Au delà du strict aspect des transports maritimes, les caractéristiques des enjeux maritimes économiques et politiques prennent une importance primordiale au travers de l'analyse des infrastructures routières et ferroviaires de transport reliées à la mer. La logique nationaliste au temps de l'apartheid verrouillait chaque desserte portuaire à son seul hinterland naturel (la province) et rendait indispensable à ses voisins l'utilisation de moyens ou de lieux de transport strictement sud-africains. Elle a laissé la place à l'édification d'une infrastructure multimodale¹ à dimension régionale orchestrée par le secteur Transport and communications de la SADC.

14 projets principaux de « corridors de développement » ont vu le jour depuis le milieu des années 90, ils ont pour objectif de renforcer l'unité de l'espace économique régional à l'instar des « triangles de croissance » d'Asie du sud-est. Ils veillent à atténuer les clivages découlant de la dépendance des pays enclavés (Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Zambie, Zimbabwe, voire les provinces du Kivu et du Shaba de la RDC) vis-à-vis des pays disposant d'une façade maritime (Afrique du sud, Angola, Mozambique et Tanzanie). Parallèlement, les entreprises spécifiquement sud-africaines de « Spatial Development Initiatives » (SDI) sont destinées à exploiter des zones sous-développées au potentiel intéressant (figure n°2).

Tout à la fois instruments d'aménagement du territoire et facteurs de développement, ces corridors devraient générer des retombées positives pour les économies locales et améliorer les conditions de vie des populations des zones traversées. Induisant la construction (ou la réhabilitation) d'infrastructures portuaires, ferroviaires, routières et de télécommunications, ces projets mobilisent d'importants investissements étrangers d'origine multilatérale (Banque Mondiale, Union Européenne, Banque Africaine de Développement) ou bilatérale (Allemagne, Italie, Espagne, pays scandinaves, USA)².

¹ Il faut entendre le terme multimodal comme la constitution d'un réseau de transport associant des moyens complémentaires et reliés (fer, mer, route, oléoduc, télécommunications...).

² La problématique des corridors de développement est exposée dans la revue du centre de synthèse du SGDN : Tendances N°59, mars 1998.

L'Afrique du sud, par la stratégie commune du Department of Trade and Industry et du Department of Transport, s'est engagée sans trop d'arrière pensées dans cette voie mais cependant en épaulant officieusement en priorité les projets concernant le Mozambique, pays dirigeant la sous-commission des transports SATCC de la SADC¹.

Le projet le plus avancé est la réhabilitation du corridor de Maputo, axe de transport le plus court pour la desserte maritime du Gauteng (Johannesburg et Pretoria) vers la capitale du Mozambique avec une connexion vers le Swaziland et le sud du Zimbabwe. Les présidents Mandela et Chissano ont officialisé les orientations en mai 1996. D'un point de vue technique, il prévoit la réhabilitation de trois lignes de chemin de fer (600 km de voies vers le Transvaal, le Zimbabwe et le Swaziland), la construction de 450 km d'autoroute, la privatisation du port de Maputo et la construction d'une usine d'aluminium, d'une aciérie et d'une usine d'engrais. L'objectif devrait être à terme d'attirer 5 milliards de dollars d'investissements du secteur privé. Le gouvernement mozambicain a bénéficié d'un financement de la banque mondiale pour participer à l'opération. La mise à niveau technique du port de Maputo est en voie d'achèvement avec une collaboration entre l'Etat, des entreprises privées sud-africaine et australiennes ainsi que des acteurs mozambicains et internationaux. MANICA, filiale du groupe sud-africain SAFREN, qui détient également l'armateur SAFMARINE, a investi 7 millions de dollars avec son partenaire P&O Australia afin de réhabiliter le terminal à conteneurs de Maputo et de traiter 120000 conteneurs par an contre 0 auparavant ! En réhabilitant complémentirement les infrastructures ferroviaires et routières, cette région défavorisée sera dynamisée par de meilleurs coûts de transport des marchandises mais permettra aussi de soulager les ports sud-africains qui sont à la limite de leur capacité d'absorption. Cependant, des critiques s'élèvent en Afrique du sud, car s'il apparaît souhaitable à court terme, certains dénoncent à long terme le risque d'un affaiblissement de Durban face à Maputo.

Hormis le corridor de Dar Es Salaam qui désenclave la Zambie vers la Tanzanie mais qui sort du champ de notre approche, les deux autres corridors majeurs orientaux sont celui de Beira et celui de Nacala. Le premier relie Harare au port mozambicain de Beira par une triple connexion de voie ferrée, d'oléoduc et de route ainsi que le développement d'un complexe industriel côtier. Le premier oléoduc assure 80% de l'approvisionnement pétrolier du Zimbabwe et ce pays envisage dès maintenant la construction d'un second pipeline de Beira vers le dépôt de la National Oil Company of Zimbabwe (NOCZIM) à Msasa près d'Harare. Le

¹ Voir Gaspon Olivier, « La transition économique en Afrique du sud : le cas des transports maritimes », Afrique contemporaine, N°179, 3^{ème} trimestre 1996.

second corridor désenclave le Malawi vers le port septentrional mozambicain de Nacala (réhabilitation du chemin de fer, projets de raffinerie, fonderie de titane et oléoduc). La majeure partie des travaux ferroviaires et portuaires de ces deux corridors est achevée¹.

En partant du corridor de Maputo, une liaison multimodale « est/ouest » rejoint le port namibien de Walvis Bay. Elle étend ainsi considérablement l'hinterland naturel de ce port à toute la partie centrale de la sous-région et permet de conjuguer les intérêts maritimes globaux entre l'Atlantique Sud et l'océan Indien. L'enclavement véritable du Botswana, du Zimbabwe et même de la Zambie s'estompe fortement par la triple connexion entre Durban, Maputo et Walvis Bay. Trois projets sont contenus dans ce réseau : tout d'abord le Centurion development corridor qui relie le grand Pretoria au corridor de Maputo, puis la Platinum road qui atteint à l'ouest le Botswana, enfin la Trans-Kalahari road et le corridor de Walvis Bay reliant Gaborone, Windhoek et Walvis Bay. Les travaux de rénovation de la Trans-Kalahari road ont été achevés en 1998, les installations d'infrastructures pour faire de Walvis Bay un port international de porte conteneurs se poursuivent (capacité d'accueil, grutage, installations frigorifiques). De plus, partant de Walvis Bay et reliant la Zambie et le Zimbabwe, la Trans-Caprivi road se voit appliquer une opération de réhabilitation depuis 1998.

Seuls les corridors associés à l'Angola ont du mal à se concrétiser totalement du fait de la persistance de la guerre civile, des zones minées et du montant des capitaux investis en regard des besoins estimés (de l'ordre de 4 milliards de francs).

Trois corridors sont prioritaires : le corridor de Namibe reliant Menongue, le corridor de Benguela entre Lobito et Lubumbashi et le corridor de Malange en provenance de Luanda. Des contrats de rénovation ont été signés avec des compagnies étrangères (italiennes, espagnoles, portugaises, américaines et françaises) pour les voies ferrées existantes depuis 1997 mais la volonté politique du gouvernement angolais est insuffisante et ses priorités économiques ne correspondent pas à des progrès suffisants dans le domaine des transports. Ainsi la ligne de chemin de fer de Benguela n'est toujours pas opérationnelle au delà de la banlieue de Lobito.

¹ Des informations complémentaires sont fournies dans la revue du centre de synthèse du SGDN Tendances N°59, mars 1998 ainsi que dans : M Khosa (Meshack), « Towards a sustainable transport and communications sector in southern Africa », Africa Insight, VOL 27 , N°2, 1997.

En complément des corridors, l’Afrique du sud développe 2 SDI sur son territoire. Tout d’abord, la West Coast Investment Initiative entre le Cap et Saldanha Bay visant à transformer cette zone traditionnellement agricole en région de pointe dans l’agroalimentaire, l’écotourisme, la sidérurgie et les industries d’électronique et d’informatique. Ensuite, la Fish River SDI qui présente un intérêt maritime plus marqué. En effet, elle prévoit la construction entre Port Elisabeth et East London d’un port en eaux profondes à Coega relié à une zone industrielle défiscalisée. Associant la Coega development corporation à capitaux d’état et des partenaires privés, les ministres concernés et la province du Godongwana ont lancé cette initiative en 2000¹. Cette expérience est intéressante car elle dépasse le simple cadre de l’aménagement multimodal étatique pour s’orienter vers le développement économique libéral concerté entre les pouvoirs publics et les investisseurs privés.

Cette approche des différents corridors de développement et des initiatives de développement sud-africaines nous confirme que le pivot maritime de l’Afrique australe se situe dans le triangle Johannesburg-Durban-Maputo, que l’Afrique du sud s’oriente de plus en plus vers une stratégie d’aménagement du territoire favorisant la globalisation des échanges, que le Mozambique malgré son retard économique bénéficie de la primauté de l’accès maritime vers l’océan Indien mais aussi que la montée en puissance de l’accès à la mer en Namibie rééquilibre les enjeux commerciaux vers l’Atlantique sud en offrant une alternative supplémentaire aux pays enclavés.

La clef d’un véritable progrès vers un développement durable et établi de la sous-région au travers du prisme maritime réside dans la capacité de l’Afrique du sud à surmonter ses propres difficultés internes tout en jouant le rôle moteur du secteur des transports au sein de la SADC, bref une sorte d’hégémonie « raisonnable ». Plus précisément, l’arrière-pays de la façade maritime la plus importante de la région (Durban), c’est à dire le Kwazulu-Natal, est le foyer d’activités de déstabilisation organisées par la communauté zulu et sans doute insufflées en sous main par le parti Inkhata et monsieur Butelezi. Une augmentation trop importante de ce « terrorisme » aurait non seulement des conséquences politiques mais aussi économiques et maritimes.

¹ Une présentation du projet a été effectuée lors de la conférence Maritime Africa 2000 en avril 2000.

V- L'économie maritime souterraine.

La situation géo-économique de l'Afrique australe encourage le développement d'activités illicites qui sont principalement l'exportation de diamants et le commerce de la drogue.

Le diamant représente la principale source de financement de la rébellion de l'UNITA en Angola d'autant plus que le soutien financier prodigué dans le passé par les « alliés » sud-africains ou américains a disparu. Jonas Savimbi contrôlait avec ses troupes 70% de la production nationale en 1997, pour une proportion en l'an 2000 de l'ordre de 50%. Ce commerce génère un profit de l'ordre de 500 millions de dollars par an dans l'illégalité la plus totale depuis le vote des résolutions N° 1173 et 1176 des Nations Unies qui imposent un certificat d'origine délivré par une commission gouvernementale pour les gemmes angolaises et un embargo sur l'exportation illégale afin d'empêcher que le diamant alimente en quelque sorte la guerre civile. La production diamantaire est destinée au moins en transit à la Zambie et à l'Afrique du Sud. Les places mondiales diamantaires et surtout la Belgique avec Anvers constituent la destination finale de cette marchandise. Les voies d'exportation sont très diversifiées avec une préférence pour la voie aérienne « légère » et discrète. Cependant, l'utilisation de moyens maritimes est effectuée en complément vers les destinations européennes¹.

Bien plus important en terme maritime pour cette sous-région, le trafic de drogue devient une menace majeure. En effet par le passé, l'apartheid avec ses opérations de « sécurité » de zone, la guerre froide et les guerres civiles régionales induites empêchait la tenue d'opérations de trafic de drogue dans la sous-région. La paix et la stabilité relative, l'ouverture au commerce international et régional ont facilité l'infiltration des réseaux du crime organisé. La situation socio-économique avec son cortège de fort taux de chômage, de faible taux d'éducation, de disparité de niveau de vie, de pauvreté rurale et de fort taux de croissance démographique a facilité la progression du trafic de drogue en l'absence de politique forte dans cette région.

La « globalisation » du marché de la drogue a conduit à rechercher de nouveaux pays permettant d'assurer à la fois le transit maritime entre les zones de production et les débouchés traditionnels du trafic (c'est-à-dire l'Europe et les Etats-Unis) et de créer de

¹ Voir sur le commerce illicite des diamants : le rapport de l'ONG Global Watch intitulé « A rough Trade », décembre 98, sur <http://www.oneworld.org>, et les articles d'agences de presse « Fuelling the war : Diamonds and oil », BBC News, 28/01/99 et « UNITA rebels say they control half Angola's diamonds », CNN World, 27/10/00.

nouveaux marchés dans les pays de transit. L'Afrique du Sud est le pivot de cette expansion, idéalement situé pour les zones de production d'héroïne et de cocaïne de l'Asie du sud et de l'Amérique du sud. Ce pays est également bien situé pour la réexportation dans la sous-région ou vers les consommateurs occidentaux. De plus, la qualité du système bancaire et des opérateurs financiers facilite le blanchiment de l'argent sale sur place.

Une centaine de points d'entrée en majorité maritimes assurent aux trafiquants une multiplicité de combinaisons pour dissimuler la marchandise.

Le trafic de drogue en Afrique australe est contrôlé par les trafiquants nigériens. Leur implication remonte au début des années 80 quand un groupe d'officiers de marine nigériens fût envoyé en Inde pour subir une formation. Au lieu de cela, ils mirent en place un réseau d'héroïne pour relier le sud-est asiatique à l'Europe et aux USA via le continent africain¹ amorçant l'implication de l'Afrique dans le commerce international de la drogue. Le cartel nigérien est devenu la troisième organisation de trafic de drogue au monde. En Afrique du sud, plus de 50000 nigériens sont présents illégalement et la plupart d'entre eux sont impliqués dans le transport ou la distribution de la drogue. Les nigériens sont aussi impliqués dans le trafic d'héroïne et de cocaïne en provenance d'Amérique du sud et à destination de l'Afrique du sud. D'autres pays régionaux comme l'Angola, la Namibie, la Zambie et le Zimbabwe sont utilisés comme étape intermédiaire afin d'alterner les routes d'acheminement, d'échapper aux captures et de profiter de la faible capacité des autorités locales.

Pour l'héroïne et le mandrax provenant d'Asie, les trafiquants indiens utilisent la communauté indienne expatriée en Afrique du sud et en Zambie pour diffuser la marchandise. Cette dernière est majoritairement destinée à la réexportation maritime depuis l'Afrique australe vers l'Europe. Le Mozambique est aussi utilisé comme un point de transit pour l'héroïne, le hashish et le mandrax à destination de l'Afrique du sud.

L'Afrique australe hérite d'une longue tradition de culture du cannabis, introduite par les marchands arabes il y a cinq siècles. L'Afrique du sud possède une des plus grandes surfaces cultivées au monde estimée à 83000 hectares. 176 millions de kilos de cannabis sont produits en Afrique du sud, au Lesotho, Malawi, Botswana et Zimbabwe à destination principale des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne souvent contre un marché réciproque de LSD, ecstasy et autres amphétamines.

Plus le « trans-shipment » augmente dans la sous-région, plus la consommation locale augmente dans un réseau complexe associant d'autres activités criminelles comme les trafics

¹ Une analyse complète de la menace liée à la drogue pour l'océan Indien et le partenariat Indo-sud-africain est présentée dans l'article : Oosthuysen (Glen) « Illegal narcotics trafficking in Southern Africa » inclus dans le compte-rendu du colloque sous la direction de Singh (Jasjit) « South-Africa India strategic partnership », IDSA (Institute for Defence Studies and Analyses), New Delhi, juillet 97.

de véhicules, d'armes, d'ivoire, de diamants et d'or. Seul l'Afrique du sud possède un organisme luttant raisonnablement contre ce fléau, le SANAB (South African Narcotics Bureau) alors que dans le même temps seules sept personnes font parties de la brigade des stupéfiants en Namibie. Malgré les pressions des USA et de l'Union Européenne, aucune réponse régionale adaptée n'est fournie face au trafic de drogue du fait notamment du souci de non ingérence de ces pays et des tensions et rivalités dans les relations régionales. La SADC a pourtant obtenu la signature d'un protocole, le « SADC protocol on drugs » signé au sommet de Mmabatho en 1995 mais il n'est pas véritablement appliqué par les pays signataires qui jugent souvent que la drogue n'est pas le problème le plus urgent de leur pays. Selon le Programme des Nations unies pour le Développement et la Coopération, l'économie de la drogue coûte à un pays en moyenne 1% de son PNB. Ce manque à gagner ne peut être ignoré plus longtemps pour l'Afrique australe et particulièrement pour l'Afrique du sud si elle veut poursuivre sa politique d'amélioration de niveau de vie de sa population.

D'autre part, la CIA et l'US Drug Enforcement Administration désignent l'Angola comme devenant une nouvelle plaque tournante du commerce de l'héroïne et de la cocaïne dans la sous-région du fait de sa perméabilité et de son instabilité¹. Ainsi, aucune perspective régionale crédible ne pourra permettre d'améliorer la lutte contre le trafic maritime lié à la drogue tant que la situation politique de certains des pays de l'Afrique australe ne se sera pas stabilisée.

L'économie souterraine de la drogue est parfois couplée au trafic d'armes observé en océan Indien qui utilise deux flux maritimes en provenance soit du bloc « Afghanistan/Pakistan/Inde/Sri Lanka », soit du bloc « Thaïlande/Cambodge/Vietnam ». Par exemple, le mouvement terroriste Sri Lankais Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) a ouvert des bureaux de liaison en Afrique du sud et en Namibie et possède une flotte de bateaux dont certains peuvent traverser l'océan Indien pour effectuer à la fois du transport d'armes des marchés de Thaïlande et de Singapour et du transport de cannabis local².

Donc, seules une politique de lutte associant des moyens financiers et humains importants ainsi qu'une volonté réelle des gouvernants partagée par tous les pays à façade maritime permettraient d'être efficace contre ces trafics. De plus, la coopération avec l'Inde et les autorités sud-américaines doit dépasser le cadre des bonnes intentions et doit s'inscrire dans

¹ Voir le CIA world Factbook.

² Voir : Kartha (Tara), « Non-conventional threats to security : threats from the proliferation of light weapons and narcotics », inclus dans le compte-rendu du colloque « South Africa India Strategic Partnership », IDSA, New Delhi, juillet 97.

des accords internationaux bilatéraux ou multilatéraux via la SADC, l'IOR-ARC et les organisations régionales d'Amérique centrale et d'Amérique du sud.

Chapitre 4 – Aspects maritimes de la coopération régionale.

I - Les institutions régionales.

Il est tout d'abord nécessaire de présenter les institutions qui jouent un rôle dans l'édification d'une coopération régionale.

La SADC trouve son origine dans la SADCC (Southern African Development Coordination Conference) fondée à Lusaka le 1^{er} avril 1980 après l'adoption d'une déclaration prônant l'indépendance économique, la solidarité régionale et la lutte contre le colonialisme et le racisme. Les neuf pays signataires (Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, Swaziland, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe) constituaient alors la « ligne de front » anti-apartheid (frontline states) visant à aider les mouvements de libération nationaux tout en réduisant la dépendance économique envers l'Afrique du sud. Dès l'origine, cette coordination a mis en place un programme d'action dans l'agriculture, l'industrie, l'emploi, l'énergie et a affirmé que la priorité principale de la coopération régionale concernait le transport et les communications. Mais il manquait une légitimité et un statut international pour passer de la coordination à l'intégration économique régionale. Ce fut fait le 17 août 1992 à Windhoek (la Namibie a rejoint la SADCC en 1990) par la signature de la déclaration et du traité fondateur de la SADC. L'Afrique du sud s'est jointe en 1994 à cette association puis l'île Maurice en 1995 et la république démocratique du Congo ainsi que les Seychelles en 1998.

L'élargissement récent de la SADC montre son ouverture vers le nord mais surtout vers l'océan Indien ce qui renforce sa connotation maritime.

Le rôle primaire de la SADC est d'aider à définir les priorités régionales, à faciliter l'intégration, à mobiliser les ressources pour optimiser l'impact régional des projets engagés. Cette approche consiste donc à proposer des priorités nationales au travers de l'action régionale. Chaque état s'est vu confier un secteur économique de coordination dans lequel il

effectue des propositions politiques de priorités stratégiques au profit du conseil des ministres de la SADC. Le programme d'action de la SADC est donc la somme des programmes d'actions des différents secteurs.

Les principaux « sector coordination units » ayant un lien avec les enjeux maritimes régionaux sont :

- le secteur « Energy » dirigé par l'Angola,
- le secteur « Transport and Communications » dirigé par le Mozambique,
- le secteur « Tourism » dirigé par l'île Maurice,
- le secteur « Maritime Fisheries and ressources » dirigé par la Namibie,
- le secteur « Industry and Trade » dirigé par la Tanzanie.

A côté de cette communauté de pays, dont l'Afrique du sud possède un poids de richesse (le PNB) quatre fois plus important que celui de ses onze autres partenaires, existent deux autres organisations permettant de réduire les disparités économiques entre l'Afrique du sud et ses voisins.

La SACU (Southern African Customs Union) et son organisation jumelle la CMA (Common Monetary Area) sont décrites comme étant « peut-être parmi les meilleurs exemples de bon fonctionnement d'accords d'intégration régionale dans les pays en voie de développement...certainement le meilleur parmi ceux existant en Afrique »¹. La SACU a vu le jour en 1969 par un traité signé entre l'Afrique du sud, le Botswana, le Lesotho et le Swaziland. La Namibie l'a rejointe en 1990 après l'indépendance. Elle scelle une union douanière avec notamment un tarif unique pour les biens importés et une redistribution annuelle des taxes par le biais de la South African Reserve Bank. Elle permet des compensations au profit des petits pays de l'union mais qui ne sont pas suffisamment réactualisées du fait de la croissance supérieure des autres pays par rapport à l'Afrique du sud ces dernières années. La SACU contraint aussi les industries locales qui ne sont pas protégées si leur part de marché est faible dans la zone. Même l'Afrique du sud est pénalisée par les compensations qu'elle doit fournir du fait de son meilleur développement économique.

Nonobstant, ces accords douaniers sont bénéfiques à la sous-région dans une perspective de libéralisation du commerce à l'échelle de la SADC.

L'Afrique du sud, le Lesotho, le Swaziland et la Namibie sont rassemblés dans la CMA (la zone Rand) ce qui leur permet de bénéficier sans restriction de services financiers communs, de la stabilité monétaire, de la convertibilité du Rand et de compensations pour les « petits »

¹ Selon Mistry (Percy S), « Reviving the economies of South Africa and Southern Africa : the role of regional economic cooperation », *Africanus : journal of development alternatives*, vol25, N°1, 1995.

pays. Cependant, la coopération économique par l'intégration d'autres pays extérieurs à la CMA est ralentie par la non-convertibilité des monnaies nationales de ces pays¹.

Enfin, la dernière institution régionale ayant une incidence sur l'économie de l'Afrique australe est depuis 1993 le COMESA. Les membres de cette organisation en Afrique australe sont : l'Angola, le Malawi, la Namibie, le Swaziland, la Zambie et le Zimbabwe. L'objectif affiché est de parvenir en 25 ans à établir une zone de libre échange, de communauté économique et d'union douanière et monétaire. Les actions effectuées font figure de petits pas du fait de la diversité des intérêts étatiques et des difficultés structurelles (réduction de certains tarifs douaniers, politique d'investissements). L'absence de l'Afrique du sud qui n'a qu'un statut d'observateur constitue un revers pour le COMESA face à la SADC.

Dans le domaine maritime, la création d'un système avancé d'information de suivi de cargaison est effectué et l'harmonisation des politiques maritimes entre états est décidée. Une réduction des coûts de transport de 25% entre états du COMESA a été obtenue par une amélioration des conditions de transit maritime².

Il existe donc une structure concentrique dans la sous-région entre un noyau dur douanier et monétaire et une zone au contour plus large se limitant aux actions économiques concertées et sectorielles ainsi qu'à l'établissement d'un marché commun.

Dans une approche maritime, il est intéressant de noter que, dès 1981, la priorité d'action de la SADC a été orientée vers le secteur des transports et des communications par la création de la SATCC à Maputo³. L'arrivée de l'Afrique du Sud en 1992 a modifié l'ambition de cet organe qui développe depuis lors une quantité importante de protocoles et plus de 200 projets. L'économie de la sous-région est orientée en priorité vers le commerce international maritime à la fois pour les exportations et l'importation de biens manufacturés⁴. Le directeur de la SATCC constate à juste titre la situation relativement favorable du secteur maritime régional mais constate aussi les insuffisances en matière de sécurité maritime et de protection de

¹ Voir l'analyse sur la CMA et la SACU dans : Leistner (Erich), « Regional cooperation in sub-saharan Africa, with special reference to Southern Africa », Africa Insight, vol 27, N°2, 1997.

² Voir la présentation de la vision et de la stratégie du COMESA sur <http://www.comesa.int>. Le lancement d'une zone de libre échange au sein du COMESA est effectif depuis le sommet extraordinaire de Lusaka le 31 octobre 2000, le vœu de pouvoir réunir l'ensemble de l'Afrique en union économique par le biais d'un rapprochement entre les diverses organismes régionaux existants a été rappelé par le président Chiluba.

³ Voir : Viera (S) Martin (G M) Wallerstein (I), « How fast the wind : Southern Africa, 1975-2000 », , Africa World Press, 1992.

⁴ Voir : M Khosa (Meshack), « Towards a sustainable transport and communications sector in southern Africa », Africa Insight, VOL 27 , N°2, 1997.

l'environnement. Même si l'Angola reste au bord du chemin du fait de son instabilité intérieure, les autres pays australs bénéficient véritablement, du fait des institutions régionales, de projets concrets d'interconnexions de transport et d'aménagements associés partant des infrastructures portuaires. L'objectif à terme est de pouvoir disposer de services maritimes et de transport vers les hinterlands aux standards internationaux. Un protocole spécifique concernant le transport, les communications et la météorologie a été signé en août 1996 puis ratifié par les états membres. Il a été suivi d'un mémorandum spécifique pour la coopération et la coordination des actions régionales en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement tandis que dans le même temps l'Afrique du Sud et le Mozambique créaient des autorités nationales de sécurité maritime (respectivement SAMSA et SAFMAR). Un programme régional d'investissement du développement portuaire et des corridors associés est l'épine dorsale de la dynamique maritime et couvre la période de 1998 à 2007 ; 25 projets ont déjà été financés à hauteur de 1.5 milliards de dollars et 45 autres sont en cours de négociation pour une valeur de 1 milliard de dollars¹.

Les institutions régionales jouent également leur rôle dans la prise de conscience de l'importance de l'activité de la pêche pour tous les états côtiers en matière de complément alimentaire, d'emploi et de bénéfices en devises étrangères. La SADC milite pour une activité raisonnée en mettant en place des outils de surveillance environnementale et de contrôle pour éviter les interactions avec l'activité minière côtière et pétrolière offshore. La région australe a donc conscience de la nécessité d'une approche globale de l'activité maritime pour faire face à cet enjeu et la SADC a signé à cet effet un code de conduite pour une pêche responsable tout en ratifiant la convention des Nations Unies sur les espèces maritimes migratoires et les stocks chevauchants². De plus, les états de la SADC de la côte ouest sont en train d'établir une organisation de gestion de la filière pêche pour assurer l'application des conventions internationales (SEAFO – South East Atlantic Fisheries Organisation).

Sept projets régionaux sont menés sous l'égide du sector coordinating unit : « SADC Marine Fisheries Programme of Action » et concernent la coordination, la surveillance, la promotion de la production et la protection de l'écosystème au large de Benguela.

La véritable indépendance régionale n'a pas encore abouti du fait de la nécessité d'investir encore massivement des fonds en provenance de bailleurs internationaux et du fait du poids

¹ Voir la présentation des activités du secteur « Transport and communications » dans <http://www.sadcreview.com>.

² Dans le même temps, une amélioration du sauvetage en mer au profit des bâtiments de pêche a été décidée par la SADC ; voir « SADC called on to co-operate on maritime safety », The Mercury, 12 mars 2001.

politique encore exacerbé de l’Afrique du sud mais l’enjeu maritime régional est sans conteste bien perçu comme la priorité de la sous-région. Pour Philippe Hugon¹, la régionalisation africaine est trop institutionnalisée pour être efficace en regard de ce qui se passe en Asie. Cependant, la volonté politique à l’heure de la mondialisation, l’accroissement de l’aide internationale, le rééquilibrage économique entre l’Afrique du sud et ses voisins et les ambitions affichées notamment dans le domaine maritime tempèrent le pessimisme des experts.

II - Les marchés régionaux et internationaux.

L’importance du fait maritime en Afrique australe apparaît au travers de la structure des marchés régionaux et internationaux. L’activité des différents pays dépend donc à la fois des importations ultra-marines et de celles en provenance de l’Afrique du sud soit en tant que pays de production ou en tant que relais régional des importations internationales. De plus, l’activité d’exportation est encore plus marquée par les débouchés internationaux maritimes car elle recouvre le plus souvent des biens du secteur primaire ou des matières premières.

La structure des marchés n’est pas homogène au sein de la région mais l’Afrique du sud joue un rôle important en tant qu’exportateur régional. Il assure le rôle de premier importateur au profit de l’ensemble des pays de la zone hormis l’Angola dont il est le deuxième importateur derrière le Portugal². Mais l’Afrique du sud exporte en destination principale et en valeur vers le Royaume Uni, l’Italie, le Japon, les Etats-Unis et l’Allemagne. Les voies commerciales sont à la fois les corridors pour les pays enclavés et le transit maritime au départ des ports sud-africains. A terme, du fait du rééquilibrage économique régional, une diversification des sources d’approvisionnement en biens manufacturés s’effectuera plutôt au profit d’acteurs régionaux différents de l’Afrique du sud ou internationaux mais le facteur maritime associé à une amélioration des conditions multimodales de transport ne verra pas son importance diminuer.

¹ Voir l’étude réalisée pour le commissariat général au plan : Hugon (Philippe), « Les trajectoires inversées de la régionalisation en Afrique sub-saharienne et en Asie orientale : le rôle des marchés, des institutions et des réseaux », CERED forum, 1997.

² Les statistiques du commerce actualisées de 1996 à 2000 pour les pays de la SADC sont disponibles sur le serveur <http://www.sadcreview.com> et tirent leurs chiffres des bases de données du FMI, des ministères nationaux du commerce et de la banque africaine de développement.

Pour les exportations de la sous-région, les destinations sont en majorité en dehors du continent africain sauf pour les pays enclavés dépendant de la SACU. Ainsi, l'Angola exporte 90% de ses biens (le pétrole brut) vers les Etats-Unis et la majorité du reliquat vers la Chine. Le Malawi oriente de manière équilibrée ses produits entre l'Afrique du Sud et les Etats-Unis, la Namibie trois fois plus vers l'Europe des quinze plutôt que vers son voisin du sud, la Zambie majoritairement vers le Royaume-Uni. En ce qui le concerne, le Zimbabwe partage ses exportations entre l'Afrique du sud et les pays développés des trois continents. Le Swaziland, le Lesotho et le Botswana orientent leur commerce extérieur vers la nation « arc en ciel » tout en cherchant une diversification comme la Corée du Sud pour le Botswana.

L'offre de transport maritime est importante en Afrique australe mais un seul opérateur africain existe à l'heure actuelle «SAFMARINE/CMB-T lines »¹ réunissant l'armateur privé sud-africain et la compagnie maritime belge. Il assure un service de lignes planétaires et possède une structure financière lui permettant de faire face à la concurrence internationale. Ainsi, l'enjeu économique maritime deviendra la propriété de toute l'Afrique australe quand d'autres affréteurs ou armateurs régionaux viendront compléter la politique maritime insufflée par la SADC.

A ce stade, il convient de s'interroger si l'activité maritime constitue une condition majeure du développement et de la puissance de l'Afrique Australe. La réponse est résolument oui si l'Afrique du sud continue à assurer un rôle moteur de l'activité dans la sous-région pendant les dix ans qui viennent, le temps d'achever la mise en place des infrastructures nécessaires et d'amplifier l'intégration des économies nationales dans un marché de libre échange régulé par la SADC, la SACU et le COMESA. L'inconnue la plus contraignante réside dans l'évolution de l'Angola tiraillé entre son rôle de nouvelle puissance régionale² et son instabilité politique due à la guerre civile et à la situation en RDC³.

¹ Voir le dossier sur « les dessertes maritimes de l'Afrique » dans « Marchés tropicaux et méditerranéens », N°2754, 21 août 1998.

² Voir : Leymarie (Philippe) « L'Angola, nouvelle puissance régionale », Le Monde Diplomatique, novembre 1997.

³ Voir : Rekeawicz (Philippe), « Vers une géopolitique africaine », Le Monde Diplomatique, mai 2000.

DEUXIEME PARTIE

LES ENJEUX POLITIQUES ET STRATEGIQUES.

Chapitre 1 – Les enjeux politiques de la mer en Afrique australe.

I - La politique de renaissance africaine de l’Afrique du sud.

La politique emblématique de la nouvelle Afrique du Sud appelée « renaissance africaine » constitue une vision vers l’avenir théorisée par Thabo Mbeki au cours de diverses interventions à partir de l’année 1997¹. C’est une perspective novatrice, politique et idéologique visant à redonner sa fierté à l’ensemble du peuple africain. Elle traduit l’implication retrouvée de ce pays dans son continent, le fait qu’il doit prendre ses responsabilités régionales et s’affranchir de la « domination néo-coloniale » qu’il imposait autour de lui. Le président Mbeki déclare ainsi "les organisations politiques et les gouvernements de tous les pays africains doivent se mobiliser pour agir dans la perspective des objectifs de la Renaissance Africaine."

La renaissance se conjugue dans tous les domaines :

- la politique par la promotion du droit des peuples,
- l’économie par l’intégration régionale et l’aide au développement,
- la sécurité par la coopération régionale en vue de développer des capacités de maintien ou d’imposition de la paix,
- la culture dans une fierté retrouvée des références précoloniales.

¹ Voir notamment : Mbeki (T), « The African Renaissance, South Africa and the World », United Nations University, Tokyo, 9 Avril 1998 ; « Address to the 2nd Southern Africa International Dialogue on Smart Partnership for the Generation of Wealth », Swakopmund, Namibie, 27 Juillet 1998; « The African Renaissance: Statement of Deputy President », Gallagher Estate, Johannesburg, 13 Août 1998; « Address by Executive Deputy President to the summit of the Corporate Council of Africa entitled Attracting capital to Africa », Chantilly, Virginia, US, 19-22 Avril 1997 ; « Speech at the launch of the African Renaissance Institute », Pretoria, 11 Octobre 1999.

La place de la défense dans cette perspective n'est pas anecdotique car elle permet de garantir la paix et la sécurité, d'être une référence démocratique et d'être un moteur de développement technologique. Ainsi la défense aide les africains à prendre en main leur destin ; l'implication des puissances majeures du continent et en premier lieu de l'Afrique du sud est nécessaire pour protéger les « intérêts vitaux » du continent.

Le rôle central des forces navales de l'Afrique du sud par rapport aux autres composantes militaires apparaît au travers de la définition de ces intérêts vitaux. La Marine concourt à la promotion de la paix et de la prospérité du continent renaissant ; libérée du poids de l'apartheid et de son rôle strictement défensif, elle s'est donnée une véritable perspective stratégique dont nous allons cerner les contours mais que nous analyserons ultérieurement en termes capacitaires.

Après les changements politiques majeurs intervenus en 1994, un débat sur les dépenses militaires est apparu conduisant à la parution du livre blanc sud-africain sur la défense¹. Celui-ci note la priorité gouvernementale de réduire la pauvreté et les inégalités socio-économiques (The Reconstruction and Development Programme – RDP) devant la politique de défense mais insiste sur la nécessité de jouer un rôle décisif dans les opérations de maintien de la paix et de sécurité sur le continent.

L'analyse stratégique note l'importance de la zone économique exclusive de 200 nautiques et des approches maritimes avec 90% du commerce import/export utilisant la voie maritime et 89% du trafic en valeur transitant par Durban. Des moyens de souveraineté pour accomplir cette tâche sont donc nécessaires. Mais l'environnement de sécurité ne s'arrête pas là, il s'élargit par le constat de la vulnérabilité de l'ensemble austral face aux menaces pesant sur l'ensemble des voies de communication maritime, la protection induite des pays enclavés, la protection des ressources maritimes de la sous-région, la nécessité de pouvoir répondre aux pollutions accidentelles, d'assurer le sauvetage en mer, l'hydrographie de la sous-région, la lutte contre l'immigration clandestine et les trafics d'armes ou de stupéfiants.

Dans le même temps, rétablir la paix chez les autres pays d'Afrique australe si nécessaire ne peut s'effectuer sans une intervention aéro-maritime pour les pays non enclavés doublée d'une politique de diplomatie navale.

Les opérations futures ne sont plus exclusivement côtières du fait des intérêts sud-africains dans les trois océans bordant la région. Une capacité d'action multinationale avec les nations maritimes de l'Amérique du sud passe par la possession de moyens hauturiers résistant aux conditions difficiles de l'Atlantique sud sous peine d'éviction à terme du théâtre par les

¹ Voir « Defence in a Democracy : White Paper on National Defence for the Republic of South Africa », Mai 1996, <http://www.gov.za> .

moyens navals bien plus importants disponibles dans plusieurs nations moyennes d'Amérique du sud ou d'Amérique centrale. La surveillance des îles australes de Marion et Prince Edward, l'utilisation de la base antarctique SANAE et les responsabilités associées en tant que signataire du traité de l'Antarctique de 1959 induisent également la nécessité de posséder des moyens dédiés. De plus, le lien créé avec l'Inde au travers de l'IOR-ARC indique la nécessité d'accroître les capacités conduisant à pouvoir lutter contre des crises en océan Indien, à aider des pays de l'arc indien et à lutter contre la piraterie¹.

En aval du livre blanc et du « Defence Review Process » qui lui a succédé, la Marine sud-africaine a dégagé des priorités d'acquisitions visant à posséder les capacités suivantes :

- bâtiments de haute mer et sous-marins modernes de souveraineté,
- avions et hélicoptères de patrouille maritime,
- missiles et systèmes sol-air,
- systèmes de communications sécurisées,
- systèmes de transmission de données et de commandement.

Elle a également précisée le rôle qu'elle tenait à jouer dans l'avenir conformément à l'analyse stratégique indiquée ci-dessus :

- Garantir l'intégrité des approches, des voies de communication, de la ZEE,
- Apporter un soutien naval à ses voisins (coopération, assistance, entraînement, support logistique, sauvetage, protection de l'environnement).

Elle a aussi défini une communauté d'intérêts africains à partager dans toute l'Afrique australe :

- utilisation de l'expertise navale sud-africaine au profit des autres nations,
- contribution à la sauvegarde des océans(hydrographie, protection des ressources marines),
- recherche et secours en mer,
- programmes conjoints de construction navale,

¹ Des analyses stratégiques fournies traitant du rôle potentiel de la marine sud-africaine sont exposées dans : Burford (Gary), « The South African Navy : Where to now ? », International Relations, University of the Witwatersrand ; Mills (Greg), « A Maritime vision for South Africa in the 21st century », South African Institute of International Affairs (SAIIA), African Security Review, Volume 5 No. 1, 1996d, 1997 ; », Major-General le Roux, Chief Director Strategy and Planning, « Defining defence requirements: Force design considerations for the South African National Defence Force », South African Department of Defence ; Conetta (Carl) and Knight (Charles), « Building Confidence Into the Security of Southern Africa », Briefing Report 7, Project on Defense Alternatives, Commonwealth Institute, Cambridge, MA, USA, Novembre 1996, sur <http://www.comw.org/pda/sa-fin5.htm> .

- accès aux capacités de réparation navale, de recherche et de développement.¹

La marine sud-africaine se retrouve à la croisée des chemins entre autarcie passée et rayonnement futur. Elle manifeste une volonté d'exercer une stratégie d'influence régionale au travers de la mise en place de coopérations, de formations et d'aides diverses dans le domaine maritime. L'enjeu maritime est donc manifeste mais la réalité économique et les priorités politiques pèsent sur le renouvellement ou l'acquisition des moyens comme nous le constaterons dans l'analyse de la situation des forces navales sud-africaines.

Les termes du livre blanc résonnent comme autant d'atouts pour la renaissance navale de l'Afrique du sud : « The ending of apartheid and the establishment of democracy have given rise to dramatic changes in the external strategic environment from the perspective of South Africa. The country is no longer isolated internationally. It has been welcomed into many international organisations, most importantly the United Nations (UN), the Organisation of African Unity (OAU) and the Southern African Development Community (SADC). South Africa is in fact expected to play an active role in these forums, especially with regard to peace and security in Africa and in Southern Africa in particular. There are expectations that South Africa will become involved in multi-national peace support operations on the continent... The longer term future cannot be determined with any degree of certainty because international relations are unpredictable. They are characterised by both co-operation and competition around political, military, economic, environmental and other issues... There is a tendency towards greater interdependence, regionalism and internationalism. New regional blocs and international organisations have been formed, with particular emphasis on the facilitation of inter-state trade... The absence of a foreseeable conventional military threat provides considerable space to rationalise, redesign and 'rightsize' the SANDF. The details of this process will be spelt out in the Defence Review ».

Mais l'Afrique du sud peut-elle à elle seule construire la « confiance » dans la sous-région ? Le chef d'état-major des armées sud-africaines rappelait récemment² le besoin d'améliorer les conditions de vie pour attirer l'investissement étranger. Si l'ensemble des forces armées de l'Afrique australe prend des mesures tangibles pour renforcer cette confiance, l'investissement humain et financier se fera en sécurité. La confiance est non seulement le développement de structures et de procédures communes mais aussi la mise en pratique par

¹ Voir les contributions : Modise (Joe), « The SA Navy and an African Renaissance », ministre de la défense et Vice-Amiral Simpson-Anderson, chef d'état-major de la SA navy, « The South African Navy as part of the African Renaissance : Setting the pace for the future » lors de la conférence navale annuelle du 23 octobre 1997.

² Voir : Général Nyanda (Siphiwe), commandant des SANDF, « Restructuring the SA military : between domestic imperatives and external obligations », assemblée générale du South African Institute of International Affairs, Wits University, 28 novembre 2000.

l'entraînement, l'assistance mutuelle (comme lors des inondations de 2000 et 2001 au Mozambique) et l'identification d'un concept commun des opérations en Afrique australe. La tenue au cours des trois années passées, avec la participation du Royaume-Uni, de deux exercices régionaux conjoints de maintien de la paix « Blue Crane » et « Blue Hungwe » sous les auspices de la SADC est un signe encourageant témoignant de la volonté des voisins de l'Afrique du sud d'acquérir une certaine capacité dans ce domaine même si le volet naval est encore faible.

II - Les nouvelles influences régionales.

L'Afrique du sud n'est donc pas seule dans la sous-région, elle doit tenir compte des intérêts maritimes de ses voisins et de la difficulté de l'établissement d'une véritable politique de la mer par la SADC. En effet, d'un point de vue politique, les pays d'Afrique australe ne poursuivent pas les mêmes buts et certains sont réticents et craignent une hégémonie trop marquée de l'Afrique du sud tout en ayant insuffisamment entamé la démocratisation de leur régime. Selon le traité fondateur de la SADC, les objectifs de cette communauté sont séparés en deux « piliers » : le développement et l'intégration économique d'une part et la coopération politique de sécurité et de défense d'autre part. L'article 21 indique explicitement l'accord des pays pour coopérer dans les domaines de la politique, de la diplomatie, des relations internationales, de la paix et de la sécurité ; l'objectif étant à terme d'évoluer vers des valeurs communes en matière de système politique et d'institutions tout en assurant la promotion et la défense de la paix et de la sécurité.

Si le volet économique de la SADC bénéficie de structures bien établies comme nous l'avons vu précédemment (conseil des ministres, comités ministériels sectoriels, unités de coordination sectorielle) reliées au secrétariat de la SADC à Gaborone, les organes du second pilier sont encore embryonnaires¹. Leurs naissances ont suivi le communiqué final du sommet de Gaborone du 28 juin 1996 au travers de l'Inter-State Defence and Security Committee (ISDSC) au niveau ministériel, divisé en trois sous-comités (« Defence », « Security » et « Intelligence »). Le sous-comité défense étant lui-même divisé en trois comités fonctionnels : « Operations Sub-committee », « Standing Aviation committee » et « Standing Maritime

¹ Voir : Cilliers (Jakkie) and Malan (Mark), « SADC Organ on Politics, Defence and Security : Future Development », inclus dans le compte-rendu du colloque « South Africa India Strategic Partnership », IDSA, New Delhi, juillet 97.

committee » dirigés par les chefs d'états-majors ou équivalents. Mais aucune structure permanente n'existe, seule une présidence tournante des ministres de la défense est instituée et aucune représentation des ministères des affaires étrangères n'est prévue.

Dans ces conditions, les mécanismes de prévention ne peuvent fonctionner et la résolution de crises dans le cadre de la charte des Nations Unies ou de l'Organisation de l'Union Africaine ne peut se conduire avec ces organes.

Les progrès politiques de la SADC sont donc modestes, l'enthousiasme de 1995¹ et de 1996 est retombé avec la reprise de la guerre en Angola, avec l'absence de progrès dans la démocratisation ou dans la promotion des droits de l'homme au Zimbabwe, au Lesotho et au Swaziland ainsi qu'avec les échecs diplomatiques africains de l'Afrique du sud².

Cependant, d'un point de vue technique, le « Standing Maritime Committee » (SMC) constitue l'un des comités politiques fonctionnant le « mieux ». Ses membres sont l'Angola, le Botswana, le Mozambique, la Namibie, le Swaziland, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe. La présence de pays enclavés au sein du SMC montre bien l'importance potentielle de la politique maritime en Afrique australe pour des pays qui n'y ont pas normalement accès. Un consensus domine sur l'objectif du SMC qui doit assurer la paix et la prospérité dans la région au travers de la coopération navale. Mais cette coopération est bien souvent unilatérale du fait de la petitesse des marines non sud-africaines. Les discussions portent principalement sur l'entraînement conjoint, les modalités des missions de maintien de la paix et l'assistance navale en cas de catastrophe naturelle.

L'Angola est très en retrait dans cette approche régionale et ne possède pas l'influence navale que sa situation maritime devrait lui procurer. Le Mozambique possède une attitude ambivalente. En effet, elle souhaite que la marine sud-africaine patrouille dans ses eaux territoriales car sa marine ne le peut pas dans toutes les zones, mais malgré cette demande, la marine sud-africaine ne le fait pas par manque de capacité à assurer la totalité des missions assignées. En conséquence, le Mozambique a ouvert ses ports aux sous-marins iraniens ce qui a rafraîchi les relations entre les deux voisins, Pretoria considérant que Maputo, Beira et Nacala sont dans sa sphère d'influence³.

¹ Voir le discours de la session d'ouverture de L'ISDSC, au Cap le 7 septembre 1995 par Thabo Mbeki.

² Une illustration maritime de cet échec est donné par la tentative infructueuse de médiation par « diplomatie navale » à bord du SAS Outeniqua de Nelson Mandela lors de la guerre civile au Zaïre entre Mobutu et Kabila en avril 1997.

³ Voir : Burford (Gary), « The South African Navy : Where to now ? », International Relations, University of the Witwatersrand et Chandler (N), « Iranian Submarine shock : Strategists fear that balance of power in Indian ocean is about to change », The Star, 29 janvier 1997.

Ainsi, l’Afrique du sud doit avoir conscience du fait que si elle n’assume plus son véritable rôle naval en Afrique australe, ses voisins maritimes chercheront une aide extérieure pour protéger leurs approches au risque de mettre en péril leur communauté d’intérêts. L’enjeu de la reconstruction d’une marine côtière et de haute mer crédible pour l’Afrique du sud n’est pas uniquement national mais dicté aussi par l’influence régionale. L’Angola quant à lui, ne pourra continuer à se détourner de la mer et assurer son hégémonie régionale uniquement par une stratégie d’influence continentale. En effet, les richesses offshore et l’existence de l’enclave de Cabinda militent pour l’élaboration d’une capacité navale adaptée ; elle devra voir le jour une fois la guerre civile définitivement éradiquée.

Chapitre 2 – La situation des forces navales en Afrique australe.

I - La marine sud africaine.

La marine sud-africaine constitue la première marine de guerre de l’Afrique sub-saharienne et la seule crédible sur le plan opérationnel. Elle bénéficie d’une capacité de production autonome de navires de combat par ses chantiers navals de Durban (SANDOCK) et d’une capacité partielle d’équipementier de l’armement ou d’intégration de matériels sous licence. Elle est encore aujourd’hui marquée par son histoire récente mais a entamé une mutation ambitieuse et pleine d’espoir pour la reconnaissance de l’importance du fait maritime dans la sous-région.

Pendant la période de l’Apartheid et principalement à partir des années 1970 , le pays s’est trouvé de plus en plus dépendant de l’océan Indien du fait notamment de l’embargo décrété par le conseil de sécurité des Nations-Unies le 4 novembre 1977 et du développement de ses échanges avec les pays d’Asie. De cette époque date la construction du port de Richard’s Bay pour l’exportation du charbon, le développement de Durban, Port Elizabeth et East London, dépassant alors ceux de la façade atlantique. Les perspectives étaient finalement prometteuses malgré l’isolement international et le pays possédait une marine au réel potentiel océanique.

Ainsi l’Afrique du sud mettait en œuvre 3 frégates type President Kruger de fabrication britannique, une capacité de ravitaillement à la mer par le SAS Tafelberg, 3 sous-marins classiques de classe Daphné de fabrication française et des avions de patrouille maritime type Dakota (organiquement rattachés à l’armée de l’air). A cette époque, l’indépendance du Mozambique et de l’Angola entraîna la perte des escales dans les ports d’Afrique portugaise pour l’US Navy qui envisageait une éventuelle reprise des escales sud-africaines. Le gouvernement de Pretoria de l’époque entendait conserver sa place dans le monde occidental en mettant en avant le rôle stratégique de l’Afrique du sud. De plus, le développement de ses échanges vers l’Asie l’incitait à développer ses infrastructures sur l’océan Indien et après la dénonciation du Simonstown Agreement¹ par la Grande Bretagne en 1974, elle rouvrit la base installée sur l’île de Salisbury dans le port de Durban et entreprit des démarches secrètes avec le Swaziland pour installer une base navale à Kosi Bay à proximité immédiate du Mozambique².

Mais le prix politique à payer pour l’occident était trop lourd face à l’intérêt stratégique et l’embargo, à partir de 1977, mit fin au grand dessein de la marine sud-africaine³. Elle fut alors empêchée de renouveler ses moyens : la France bloqua in extremis la livraison prévue d’avisos A69 et de sous-marins type Agosta. Elle abandonna alors la haute-mer pour se limiter dans ses missions à la surveillance de la zone de pêche créée par la loi du 22 juin 1977 et à la protection des approches maritimes directes. Les frégates furent désarmées et remplacées par neuf patrouilleurs lance-missiles de type Jan Smuts (identiques aux Reshef israéliens), d’une bonne puissance de feu car équipés de six missiles Skerpioen (équivalents du Gabriel israélien) mais conçus pour des mers plus clémentes que celles rencontrées dans le sud austral.

Au cours des années 1980 et malgré l’attrition et la vétusté de certains moyens, la marine sud-africaine montra qu’elle restait la seule marine d’Afrique noire capable de déploiements océaniques. En effet, des patrouilleurs ont effectué des séjours transocéaniques au Chili en 1988 et à Taïwan en 1990 accompagnés du ravitailleur polyvalent Drakensberg. Ce dernier bâtiment, le plus grand jamais construit en Afrique, d’un tonnage de 6000 tonnes fut construit totalement nationalement en 3 ans et fut mis en service en novembre 1987.

¹ Le Simonstown Agreement fut signé en juillet 1955 entre la Grande-Bretagne et l’Afrique du sud par un échange de lettres. C’est un accord technique de défense qui prévoyait la constitution d’un commandement stratégique unifié, le renforcement de la marine sud-africaine et de ses troupes d’intervention, le transfert de la base de Simonstown aux autorités sud-africaines contre une facilité permanente d’accès pour les navires britanniques et en cas de conflit pour les navires de l’OTAN même en cas de neutralité du pays hôte

² voir Couteau-Begarie (Hervé), « Géostratégie de l’Atlantique Sud », PUF, Paris ; 1986.

³ Voir l’analyse des intérêts maritimes de l’Afrique du sud au cours des années d’apartheid dans Couteau-Begarie (Hervé), « Géostratégie de l’océan indien », Economica, Paris ; 1993.

Nous avons vu précédemment les conséquences induites sur les missions dévolues à la marine par la fin de l'apartheid et de l'isolement de l'Afrique du sud et la difficulté de résoudre l'équation délicate entre progrès économique et social et ambition politique régionale. Nous nous attacherons donc ici à analyser les moyens disponibles à ce jour et envisagés à court terme.

Ainsi, aujourd'hui, la marine sud-africaine possède en plus des sous-marins Daphné, des patrouilleurs lance-missiles et du ravitailleur précédemment cités les moyens majeurs suivants :

- 4 dragueurs de mines type Ton (d'origine britannique et modernisés),
- 4 chasseurs de mines type River (construits en Allemagne puis localement en 1981 par contournement de l'embargo),
- 1 navire hydrographique type Protea (il peut notamment naviguer dans les glaces),
- 1 bâtiment-base type Outeniqua de 21000 tonnes (remplaçant du Tafelberg, capacité légère amphibie, capacité de ravitaillement à la mer et hangar hélicoptère pour 2 Puma),
- 1 bâtiment de soutien pour l'Antarctique, l'Algulhas (dépend des garde-côtes du ministère des transports).

La marine sud-africaine possède un effectif de 4500 hommes. Elle est commandée par un vice-amiral (le vice-amiral JF Retief) assisté de deux contre-amiraux chargés respectivement des opérations et du soutien (Chief of Naval Operations et Chief of Naval Support). L'état-major est situé à Pretoria et les deux principales bases sont à Simonstown et Salisbury Island. Trois flottilles opérationnelles sont constituées : la flottille sous-marine (submarine flotilla), la flottille d'action de surface (surface-strike flotilla) et la flottille anti-mines (mine countermeasure flotilla).

L'état des lieux de la marine sud-africaine à partir de 1994 conduit les autorités à constater un risque d'obsolescence généralisée des moyens à l'horizon 2004/2005 et un processus d'étude de renouvellement voit le jour au cours des 3 premières années post-apartheid. Il conduit à l'adoption du livre blanc et de la revue des moyens de défense en 1997. Un contrôle parlementaire par la commission de défense et une information publique facilitent la « transparence » de la modernisation tout autant que le débat qui l'accompagne dans le pays¹.

¹ Voir : Mills (G.), directeur du South African Institute of International Affairs, « The South African National Defence Force. Between downsizing and new capabilities », conférence au Strategic and Defense Studies Centre, Australian National University, Canberra, décembre 1997.

La fierté de l'Afrique du sud pour sa marine atteint un seuil important après la revue navale internationale du Cap célébrant le 75^{ème} anniversaire de la flotte le 05 avril 1997. A cette occasion, le président Nelson Mandela prononça un discours¹ soulignant l'importance de posséder une réelle capacité navale et la priorité qu'elle constitue pour la nouvelle Afrique du sud. Il rappela à cette occasion l'importance de la mer qui unit les nations démocratiques entre elles et qui prend une part essentielle dans l'économie de la sous-région. Dans ces conditions, garantir la liberté et le progrès passe par le maintien d'une force navale crédible pour sauvegarder les intérêts vitaux nationaux et particulièrement la liberté des mers, pour protéger les ressources de la zone économique exclusive ainsi que pour coopérer à la stabilité régionale.

La Defence Review permit, début 1998, aux SANDF de définir un format d'armée établi sur sept systèmes de forces dont deux strictement maritimes : « maritime surface combat », « maritime sea denial »². En terme de moyens aéromaritimes, elle conduisit au besoin d'acquisition de 4 corvettes porte-hélicoptères, de 4 sous-marins d'attaque et de 60 hélicoptères légers (dont certains sont destinés à fournir les détachements embarqués). Un appel d'offre international fut formulé entre le 31 octobre 1997 et 15 juin 1998 (Request for Information puis Request for Quotation)³. Le choix industriel s'est fait à l'issue dans une « short list » après les élections présidentielles de 1999. Il a conduit à s'orienter vers une commande réduite par rapport aux objectifs initiaux de 4 corvettes allemandes de type MEKO 200 (figure n°3), 3 sous-marins allemands de type 209 (figure n°4) et 30 hélicoptères italiens de type AGUSTA dans le cadre du « strategic defence package ».

D'un point de vue budgétaire, la part de la défense a chuté d'une valeur représentant 4.5% du PNB en 1990 (5 milliards de dollars équivalents 1998) à 1.6% du PNB en 1998 (2 milliards de dollars). Dans le même temps, la ventilation au profit des dépenses de personnel et de fonctionnement s'est rétractée de 43% à 14% du budget. Dans ces conditions, la faisabilité de la modernisation semblait délicate.

A partir de 1999, le budget s'est stabilisé puis redressé pour s'établir à 1.8% du PNB en 2000 mais il demeurait en l'état insuffisant pour assurer le financement du « package program » (achat des matériels majeurs à l'étranger) d'une valeur d'acquisition de 32 milliards de rands

¹ Voir « Mandela speech at the 75th anniversary of SA Navy », office of the president, Cape Town, 5 avril 1997, <http://www.polity.org.za>.

² Voir : Général Nyanda (Siphiwe), chef d'état-major des armées sud-africaines, « Restructuring the SA military : between domestic imperatives and external obligations », discours à l'assemblée générale du South African Institute of International Affairs, Wits University, 28 novembre 2000.

³ Voir l'analyse du processus d'acquisition dans Cilliers (Jakkie), « Defence Acquisitions - Unpacking the package deals », Institute for Security Studies, Occasional Paper No 29, Mars 1998.

sur 12 ans et d'une valeur totale de 95 milliards de rands (avec le coût de maintenance pendant toute la durée de vie des programmes).

Après la signature des premiers contrats de lancement de corvettes, de sous-marins et d'hélicoptères légers en décembre 1999, une dotation spécifique fut prévue visant à assurer un budget représentant 2.5% du PNB. Le budget 2000 s'est établi à 14 milliards de rands et le projet pour 2001 présenté le 23 février dernier tourne autour de 16 milliards de rands soit en augmentation de 12.5%. 40% de ce budget est destiné à l'achat des nouveaux équipements et 37% pour les charges en personnel¹. Les perspectives sont donc bonnes même si des accusations de malversation et de népotisme se sont fait jour au cours du printemps 2000 au sujet des contrats confiés à deux compagnies sud-africaines chargées de l'intégration industrielle : « African Defence Systems » et « Futuristic Business Solutions »².

Si la dynamique budgétaire se poursuit, la modernisation de la flotte de l'Afrique du sud deviendra réalité dès 2005.

A cette date rentrera en service la première corvette de 3800 tonnes de type MEKO A-200, bâtiment produit par les chantiers allemands Blohm und Voss. Elle possédera toute la panoplie moderne d'armements et de senseurs orientés prioritairement dans le domaine de la lutte anti-aérienne³. Un consortium d'entreprises sud-africaines « SA Corvette Group »⁴ assure la fourniture ou l'intégration des systèmes embarqués. La palette des missions confiées à ces corvettes est variée : des missions militaires ou de souveraineté en haute mer aux missions côtières et de soutien aux opérations terrestres.

Dans le même temps sera livré le premier sous-marin de type « 209 - 1400 MOD » commandé le 12 juillet 2000 au consortium « German Submarine »⁵. Comme pour le programme MEKO, des transferts technologiques seront assurés au profit des équipementiers sud-africains et une rénovation de 2 sous-marins Daphné sera effectuée afin de maintenir une capacité opérationnelle suffisante pendant la période de transition. Les missions confiées seront la protection des routes maritimes autour de l'Afrique du sud, la dissuasion ou la

¹ Voir : Engelbrecht (Léon), « South Africa boosts its defence budget », Defence Systems Daily, Londres, 23 février 2001.

² Voir : Powell (Ivor), « Nepotism in R32bn arms deal », Weekly Mail & Guardian, 26 mai 2000.

³ Voir la description complète des caractéristiques des bâtiments de classe MEKO 200 sur <http://www.naval-technology.com>.

⁴ Le consortium « SA Corvette Group » est composé des entreprises suivantes : Altech Defence Systems, Kentron, LIW Division of Denel, Futuristic Business Solutions, Grintek Avionics and Avionics, Reutech et African defence System (consortium entre Altech et Thales).

⁵ Voir la description complète du programme dans « The SA Navy's New Submarine », Navy International, Jane's information group, 20 septembre 2000.

perturbation du trafic maritime ennemi, la lutte anti-sous-marine et l'aide à l'action de l'état en mer.

D'un point de vue organisationnel, la seule modification majeure à envisager concerne le dispositif sud-africain d'action de l'état en mer qui souffre actuellement d'un manque de coordination entre les différents ministères. Les autorités navales rappellent, depuis 1997¹, la nécessité d'éviter les duplications entre les moyens des gardes côtes et ceux de la marine et insistent sur le fait que celle-ci a des responsabilités importantes en temps de paix comme force de police de haute-mer. Une organisation de l'action de l'état en mer inspirée du modèle français est étudiée mais sans aboutissement concret pour l'instant.

Ainsi les dernières années ont vu une transformation profonde de la marine sud-africaine qui est passée d'une logique de protection au service de l'apartheid à une logique d'instrument politico-militaire homogène au service des intérêts du pays et de l'Afrique australe. Le fait est d'autant plus marquant que, pour la première fois, des dirigeants noirs montrent leur aptitude à œuvrer pour mettre en avant le rôle primordial que joue la marine pour assurer cet objectif politique et diplomatique.

II - Les autres marines australes

Les autres marines d'Afrique australe possèdent des moyens très modestes et peu opérationnels depuis la fin de la guerre froide et paradoxalement également depuis 1994 où le grand voisin « arc en ciel » est ressenti comme le parapluie régional protégeant les intérêts majeurs de la sous-région.

En effet, avant 1990, certains pays possédaient une certaine capacité navale fournie par le pacte de Varsovie afin de contenir les velléités des puissances occidentales et du pouvoir blanc sud-africain. Ces moyens venaient en complément côtier du dispositif naval permanent soviétique qui couvrait les zones de patrouilles autour de la Guinée Conakry, de l'Angola et du Mozambique.

¹ Voir : Modise (Joe), ministre de la défense, « The SA Navy and an African Renaissance » et Vice-Amiral Simpson-Anderson, chef d'état-major de la SA Navy, « The South African Navy as part of the African Renaissance : Setting the pace for the future » lors de la conférence navale annuelle du 23 octobre 1997.

Ainsi l'Angola possédait des patrouilleurs lance-missiles type Osa II, Shershen, des vedettes Zhuk et Poluchat, des bâtiments de débarquement types Polnocny B et LDM 400 ainsi que deux dragueurs de mines type Yevgenya. Le Mozambique, quant à lui, possédait plus modestement 7 vedettes type Zhuk et deux dragueurs de mines type Yevgenya. Mais le retrait des « conseillers » soviétiques ou cubains, le ralentissement du soutien logistique dès 1985 et le manque de compétence locale ont sonné le glas des capacités des anciennes possessions portugaises.

Aujourd'hui, les marines australes disposent des moyens suivants sans que la valeur opérationnelle réelle de ces bâtiments soit démontrée :

- l'Angola a acheté au chantier espagnol Bazan 4 patrouilleurs type T 26-5 livrés en 1993 et a conservé un dragueur de mines type Yevgenya, une commande complémentaire de 3 patrouilleurs type Cormoran et de 2 chalands de débarquement auprès du même chantier a été bloquée du fait de la guerre civile,
- le Mozambique conserve « en parc » 2 Zhuk et 2 Yevgenya,
- la Namibie possède un patrouilleur garde-pêches type Osprey 50 d'origine danoise et 5 patrouilleurs ou vedettes transférés par l'Afrique du sud¹.

Si le Mozambique et la Namibie ont conscience de leurs insuffisances comme le montre le souhait officiel exprimé par ces pays demandant à l'Afrique du sud d'effectuer des patrouilles dans la zone économique de ces deux nations ; en revanche, l'Angola fait preuve de paralysie maritime et navale et ne peut assurer une réelle souveraineté sur son espace maritime pourtant source principale de sa richesse.

Mais l'espoir d'une amélioration à terme des capacités navales en Afrique australe existe si des solutions financières sont trouvées. Depuis 1997, les marines de l'Afrique australe ont entamé des discussions avec leur grand voisin pour mettre au point un programme conjoint de construction navale de patrouilleurs en complément de la capacité régionale future des corvettes type MEKO 200 ainsi que de vedettes pour remplacer celles en service actuellement². Il reste maintenant à concrétiser ces négociations.

L'Afrique du sud est également disposée à offrir des facilités de réparation navale dans ses bases de Simonstown et de Durban ainsi que des possibilités d'entraînements opérationnels et techniques. Dans cette optique, un cours de plongeurs et d'officiers d'état-major est assuré au profit de personnel du Malawi.

¹ Voir la composition des marines régionales dans : Prezelin (Bernard), « Flottes de Combat 2000 », éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2000.

² Voir « Southern Africa Discusses Joint Shipbuilding », Jane's defence Weekly, 26 novembre 1997.

Ainsi, il apparaît que l’Afrique du sud possède un intérêt à construire des marines amies opérationnelles autant pour soulager le fardeau régional que pour renforcer l’efficacité de sa politique et la stabilité de son environnement. De même, les nations australes à façade maritime doivent développer des capacités navales autonomes pour éviter une dépendance trop marquée vis-à-vis de l’Afrique du sud. La faiblesse actuelle de l’Angola renforce l’attentisme actuel et l’évolution interne de ce pays conditionne les progrès des moyens navals de la sous-région.

Chapitre 3 – La situation stratégique australe.

I - Interaction et partenariat stratégique avec l’Amérique du sud.

L’horizon de l’Afrique australe ne se limite pas aux frontières régionales. La réalité transocéanique induit un positionnement stratégique, politique et économique vis-à-vis des nations situées de l’autre côté de l’Atlantique sud (tout comme nous le verrons dans la partie suivante pour l’océan Indien).

Le renouveau des valeurs démocratiques partagées entre les deux sous-régions (disparition des régimes militaires d’une part et fin de l’apartheid d’autre part), les réformes économiques néo-libérales engagées sur les deux continents, l’atmosphère de paix qui s’amplifie depuis la détente anglo-argentine sur le sujet des Malouines et cela malgré la guerre civile en Angola, constituent autant de signes revitalisants pour une réelle coopération maritime sud-atlantique.

Les réformes économiques et la globalisation des échanges raffermissent le lien de politique étrangère et il est à noter que le volume commercial a doublé depuis 1994 entre l’Afrique du sud et les pays du MERCOSUR¹ et augmenté de plus de 150% avec les pays du « pacte andin »². De plus, aucune menace militaire ou navale ne divise ou oppose les nations des deux rives de l’océan ce qui favorise leur rapprochement.

¹ Le MERCOSUR est composé des pays du cône sud : Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay et Chili.

² Le pacte andin regroupe la Colombie, l’Equateur, le Pérou, le Venezuela et la Bolivie.

En étudiant d'un peu plus près la situation insulaire de l'Atlantique sud, il est remarquable de constater la présence d'un « glacis » d'îles sous souveraineté britannique séparant l'Argentine de l'Afrique australe (des Malouines à l'île de l'Ascension en passant par le groupe de Sainte-Hélène et Tristan da Cunha). Plus au nord, un chapelet plus proche du continent sud-américain appartient au Brésil (Fernando do Noronha et Trinidad). L'Afrique du sud possède quant à elle des intérêts sur l'île britannique de Gough (au sud du groupe de Sainte-Hélène/Tristan da Cunha). Cette île justifie en partie la présence océanique de cette nation comme le montre l'exemple récent du sauvetage de trois marins pêcheurs sud-africains par le Protea¹.

Ainsi l'océan Atlantique sud est à la fois un espace qui sépare les deux continents par la faible territorialité concernant les îles mais aussi un espace qui les rassemble par les liens commerciaux et politiques qu'il permet de tisser.

Des vulnérabilités communes rapprochent les deux blocs régionaux et conduisent à renforcer les outils de sécurité régionale. Parmi ceux-ci, « The Zone of Peace and Co-operation in the South Atlantic » (ZPCSA)² procède par une approche maritime. Le pays initiateur était le Brésil qui souhaitait mener une action visant à unifier l'Atlantique sud et à prévenir la militarisation de la zone. A cette époque (le début des années 80), le théâtre était le lieu de frictions diverses avec une participation de puissances extérieures. Cette démarche a débouché sur la résolution N°41/11 de l'assemblée générale des Nations-Unies du 27 Octobre 1986 désignant l'Atlantique sud comme une zone de paix et de coopération³.

Après ce premier pas, de nombreuses conférences eurent lieu sur la demande du secrétaire général de l'ONU afin de promouvoir la coopération régionale et de donner un contenu plus précis à la première résolution. En parallèle, l'Assemblée Générale adopta plusieurs résolutions entre 1990 et 1997⁴ allant dans le sens d'une meilleure coopération régionale en

¹ Voir l'article « SA navy rescues stranded fishermen », The Times of India, 30 novembre 2000.

² La ZPCSA a pour membres les pays suivants : Angola, Argentine, Bénin, Brésil, Cameroun, Cap Vert, Congo, Guinée Equatoriale, Gabon, Gambie, Guinée-Bissau, Côte d'Ivoire, Liberia, Namibie, Nigeria, Sao Tomé et Príncipe, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du sud, Togo, Uruguay et RDC.

³ La « zone de paix », bien que non définie totalement en droit international, peut-être considérée comme une zone géographique conceptuelle du même ordre que celles concernant l'interdiction des armes nucléaires. Ainsi, les états en faisant partie affirment leur engagement à ne pas utiliser la force pour résoudre les conflits existants en accord des principes de la charte des Nations-Unies et du droit international. Mais ils s'engagent également à réduire la course aux armements, à prohiber l'utilisation militaire de l'énergie nucléaire ou d'armes de destruction massive. De plus, dans une zone de paix, les puissances extérieures à cette zone ne peuvent utiliser celle-ci pour leurs propres objectifs militaires et maintenir des bases militaires ou des forces permanentes stationnées.

⁴ Voir la résolution N°45/36 du 27/11/90 (renforcement de la coopération); les résolutions N°47/74 du 14/12/92, N°48/23 du 24/11/93, N°49/26 du 02/12/94 (intégration de l'Afrique du sud et protection de l'environnement maritime); la résolution N°49/84 du 15/12/94 (dénucléarisation) ; les résolutions N°50/18 du 27/11/95, 51/19 du 14/11/96 et 52/14 du 20/11/97 (sur la paix et la démocratie dans la zone – les USA s'abstenant de les voter) ; et

matière politique, économique, scientifique et culturelle, proclamant l'interdiction des armes nucléaires et de destruction massive en Atlantique sud.

La ZPCSA a donc tenu depuis sa création en 1986 cinq conférences (à Brasilia en 1988 et 1994, à Abuja en 1990, à Somerset West en 1996 et à Buenos Aires en 1998). Par le prisme maritime, les pays participants ont modifié leur perception des menaces qui ne sont plus uniquement militaires et souhaitent amplifier les liens (« Bridging the South Atlantic » selon l'expression de l'Afrique du sud) ; la perspective à long terme consistant à rassembler la SADC, le MERCOSUR et l'IOR-ARC dans une alliance « sud-sud »¹.

Les conclusions actuelles ont établi le besoin de lutter contre le trafic de drogue en renforçant la coopération entre le Brésil (dont 85% des imports/exports de drogue empruntent des voies maritimes²), le Nigeria et l'Afrique australe. D'autre part, la ZPCSA souhaite améliorer la protection de l'environnement et des espèces marines dans l'Atlantique sud. Les moyens envisagés sont d'effectuer des exercices conjoints, d'échanger des officiers spécialistes, de partager les informations sur le domaine naval, maritime et hydrographique ainsi que sur le contrôle de la pollution et enfin d'élaborer des programmes conjoints relatifs à l'Antarctique. Mais la coopération maritime prend d'autres aspects au sein du groupe de Valdivia (rassemblant l'Afrique du Sud, l'Argentine, la Nouvelle-Zélande, le Chili, l'Australie et l'Uruguay) qui concentre son attention sur les sujets communs d'environnement. De plus, l'Afrique du sud a le statut d'observateur au sein de la « South Atlantic Maritime Area coordination » (CAMAS) fondée en 1966 selon les termes du « Inter-American Treaty for Reciprocal Assistance » (TIAR), organisation contrôlant le trafic marchand en Atlantique sud³.

La coopération est également bilatérale entre la Namibie et respectivement le Brésil et l'Afrique du sud pour aider ce pays à faire respecter ses droits de pêche : le premier aidant à la formation du personnel et à la construction navale, le second participant à des missions de police des pêches au profit de la Namibie. Les perspectives de coopération navale entre le Brésil et l'Afrique du sud sont particulièrement intéressantes pour ce dernier pays en matière technologique par la capacité des arsenaux brésiliens (réparation, construction de sous-marins

enfin la résolution 1 (XL) du conseil économique et social de l'ONU le 25/03/97 sur la coopération en matière de drogue pour les pays de la ZPCSA.

¹ Voir l'analyse particulière : Lechini (Gladys), « Selective and possible south-south cooperation : the case of Argentina and Southern Africa », Latin American Report, University of South Africa Center for Latin American Studies, VOL 15, N°2, 1999.

² Selon les chiffres de 1996 de la police fédérale brésilienne fournies dans : Gelbard (R), « Drug Trafficking in Southern Africa », conférence « War and peace in Southern Africa : crime, armies, drugs and trade, institute for securities studies », Johannesburg, 4 août 1996.

³ Voir l'analyse des perspectives de la coopération maritime sud atlantique dans : Mills (Greg), national director, South African Institute of International Affairs, « South African – Latin American maritime cooperation : towards a south Atlantic rim community ? », Monograph N°9, Diplomats and Defenders, février 1997.

type 209, de frégates type Niteroi, centre de recherche et de développement visant à construire des sous-marins nucléaires) et la possession de la plus importante flotte commerciale du monde sous contrôle étatique.

Les marines de guerre sont parties prenantes dans le partenariat sud atlantique au travers des exercices combinés bi-annuels ATLASUR depuis 1993. Alternativement effectués le long de l'Afrique ou de l'Amérique du sud, ces exercices sont l'occasion d'homogénéiser leur niveau opérationnel, de s'entraîner concrètement en vue d'assurer des missions rentrant dans le cadre des organisations régionales ou du maintien de la paix. Les escales sont aussi l'occasion de visiter des nations maritimes de la zone mais dont les moyens ne leur permettent pas de participer pleinement aux exercices comme la Namibie à Walvis Bay. Ces exercices rassemblent des éléments navals majeurs des marines sud-africaines, brésiliennes, argentines et uruguayennes.

Depuis 1996, l'Afrique du sud participe également à nouveau aux exercices UNITAS qui rassemblent les nations d'Amérique latine et les USA.

Certains analystes vont même jusqu'à envisager une sorte de résurrection de l'OTAS (organisation de l'Atlantique Sud), pendant mort-né de l'OTAN après la seconde guerre mondiale, sous l'impulsion de l'Argentine et dans le prolongement des manœuvres ATLASUR¹.

Une nouvelle ère s'ouvre donc dans les relations sud-atlantique entre l'Amérique du sud et l'Afrique australe comme le montre la visite officielle effectuée par Nelson Mandela à Ushuaia du 19 au 25 juillet 1998 auprès du MERCOSUR dont le but était d'inaugurer la nouvelle période de dynamisme et de développement des relations économiques et politiques. Les deux sous-régions excentrées du grand sud partagent de nombreuses difficultés en commun et la question est de savoir quelles réponses peuvent être apportées sur le long terme et par l'intermédiaire de quelle structure, la SADC et la ZPCSA ? La mer qui les sépare, les rapproche aussi par le commerce, les investissements, les liens de sécurité. Il existe donc une place pour la conception d'une marine du 21^{ème} siècle en Afrique du Sud et par voie de conséquence dans toute l'Afrique australe au travers de l'arc sud-atlantique.

¹ Voir : Vega (Alfredo), « Mejorar el control en el Atlantico Sur », La Nacion, Buenos Aires, 8 juin 1997.

II - Interaction et partenariat stratégique avec le sous continent indien.

L'Afrique du sud n'est évidemment pas uniquement tournée vers la rive atlantique et nous avons déjà pu voir au cours de l'analyse économique l'importance représentée par l'océan Indien. La coopération, grâce aux organisations régionales, multiplie les effets que les poids individuels des états ne permettrait pas. Mais la situation est bien différente de celle de l'Atlantique sud car le « sud » se trouve ici en relation avec le continent asiatique et particulièrement le sous-continent indien potentiellement plus puissant que l'Amérique du sud en terme économique et démographique. L'océan Indien est un carrefour majeur de la planète et sa configuration insulaire dispose un chapelet d'îles en son centre assurant la séparation entre le monde africain et le monde indien (Comores, Madagascar, Réunion, Maurice). L'Afrique du sud et l'Inde sont donc les pays clefs de cet espace maritime et des initiatives pour un partenariat stratégique apparaissent depuis la fin de l'apartheid. Le cadre retenu est celui de l' « Indian Ocean Rim Initiative » (IORI), communauté de nations imaginée par Nehru en son temps. L'Afrique du sud signa la charte en compagnie de 14 autres nations à l'île Maurice le 6 Mars 1997 établissant une association pour la coopération régionale (Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation, IOR-ARC). Cette signature ministérielle fut suivie dans le même mois d'une visite du président Mandela en Inde au cours de laquelle l'étude des liens futurs économiques et politiques fut envisagée ainsi que l'évolution du mouvement des non alignés. La difficulté est ensuite de pouvoir entraîner l'ensemble austral (la SADC) dans le sillage de la nation « arc-en-ciel » alors que certains pays sont sur la façade atlantique. L'intérêt de l'IOR-ARC est de pouvoir contrebalancer les effets induits de la mondialisation par cette coopération régionale mais le contenu politique reste plus lent à formaliser dans un forum spécifique¹.

Cependant, des initiatives maritimes apparaissent peu à peu comme la présence d'attachés navals indiens et sud-africains dans les deux pays, comme la reprise d'escales de bâtiments de guerre depuis 1994 et la participation réciproque aux conférences maritimes nationales. Mais le mouvement pourrait être amplifié par des échanges en matière de formation, d'entraînement, de technologie, de doctrine et d'interopérabilité. Des missions communes peuvent être envisagées dans les domaines suivants : lutte contre la drogue, lutte contre les

¹ Voir l'analyse des perspectives régionales dans : Ahwireng-Obeng (Fred), Professor of Economics, « South Africa, the IOR-ARC and Southern African Co-operation », Graduate School of Business Administration, University of the Witwatersrand, African Security Review Vol 7, No. 3, 1998.

pirateries, lutte contre la pollution, actions de maintien de la paix et secours en mer¹. Des exercices navals conjoints réguliers traduiraient concrètement le rapprochement indo-africain tout comme le partage d'expertise en matière de lutte anti-mines, d'hydrographie et d'industrie de défense². Le partenariat est donc plus lent à s'établir que sur la rive atlantique et s'envisage ici dans une approche bilatérale.

Ainsi une commission conjointe Inde – Afrique du sud se réunit depuis 1997 tous les six mois au niveau des ministères des affaires étrangères et balaye tous les sujets d'intérêt commun afin de parvenir à des accords ponctuels dans l'optique d'une politique de partenariat stratégique. En août 1998 s'est tenu le premier comité des affaires de défense indo-sud africain à Pretoria pour passer d'une relation « client/fournisseur » de matériel de défense (l'Inde est un important importateur de matériel sud-africain tout comme la Malaisie) à une relation de partenariat industriel et souhaiter l'amplification des échanges militaires de haut niveau³.

Cette politique des petits pas s'explique en partie par la méfiance réciproque entre les deux nations et le sentiment qu'à terme, il peut y avoir des rivalités, des remises en cause de leadership régional. Cependant, cette situation n'a finalement pas empêché l'Inde et l'Afrique du sud de signer un accord de coopération de défense le 28 septembre 2000 possédant un important volet naval. En effet, ce « pacte » prévoit un dialogue de sécurité régulier, la tenue d'exercices conjoints et le co-développement de systèmes d'armes conventionnels ; il encourage et facilitera également la coopération des industries de défense (coproduction, joint-ventures). Les pays contractants s'engagent à mener des actions conjointes en matière de recherche et de développement, à échanger des ingénieurs et du personnel militaire. Enfin, la coopération maritime doit être renforcée et les escales de bâtiments plus régulières. Ce large panorama et les possibilités ouvertes par cet accord constituent le cadre de la future expansion des relations maritimes et navales entre les deux principales puissances des sous-régions.

La première priorité navale de l'Inde rappelée encore récemment lors de la revue navale internationale de Mumbai⁴ consiste à protéger les voies de communication maritime menacées selon les termes du premier ministre Vajpayee par la piraterie, les trafics d'armes et de drogue ; la deuxième priorité étant la préservation des ressources marines. Toujours pour le

¹ Voir : Howell (C.), « The potential for maritime cooperation », lors du colloque « South Africa-India strategic partnership into the 21st century », Institute for defence studies and analyses, New Delhi, juillet 1997.

² Voir : Beri (R.), « The potential and prospect for strategic partnership », lors du colloque « South Africa-India strategic partnership into the 21st century », Institute for defence studies and analyses, New Delhi, juillet 1997.

³ Voir le communiqué commun de la « South Africa – India joint commission » des 4 et 5 décembre 1998 sur <http://www.polity.org.za>.

⁴ Voir « Sea lanes must be protected from piracy : PM », The Times of India, 19 février 2001.

premier ministre indien, les pays membres de l'arc IOR – ARC doivent améliorer leur coopération pour traiter ces priorités. Ainsi, la convergence de vue entre les objectifs de l'Afrique du sud et de l'Inde en matière navale et maritime est une nouvelle fois mise en exergue.

Si les liens évolutifs avec l'Inde ont tendance à se renforcer, ceux tissés entre l'Afrique du sud et le Pakistan, deuxième puissance navale de l'océan Indien, ont connu des fortunes diverses¹. Les liens bilatéraux furent étroits lors de la période de l'apartheid en matière d'armement et un accord secret de défense fut signé au début des années 80 favorisé par la politique de containment du communisme par l'administration Reagan. Une éclipse lui succéda puis, dès 1996, une nouvelle dynamique s'en suivit. En février 1996, un important contrat de fourniture de missiles par la société sud-africaine KELTRON fut signé pour 165 millions de dollars et un accord de défense fut signé le 27 janvier 1998, deux ans avant celui conclu avec l'Inde, pour promouvoir la coopération principalement dans l'industrie de défense. Mais les intérêts maritimes semblent moins liés et la vocation régionale du Pakistan est moins affirmée.

Ainsi l'Afrique australe, au travers de l'action de l'Afrique du sud, est partie prenante dans l'organisation économique, politique et maritime de cet arc de l'océan Indien en cours de constitution. Si en Atlantique sud, les intérêts des deux rives semblent finalement assez complémentaires, en revanche, en océan Indien, ils peuvent être à terme concurrents du fait du potentiel indien et de sa volonté toujours inavouée de transformer cet océan en « lac indien ». La rivalité stratégique se trouve contenue par la ligne de partage d'influence que constituent les îles du centre de l'océan Indien mais la puissance navale indienne future s'affranchira de cet obstacle. En effet, les objectifs navals inavoués de l'Inde consistent aussi à fixer les frontières maritimes au confins de l'océan, à exploiter les ressources disponibles et à assurer la présence de l'Inde en Antarctique² ! L'Afrique du sud est finalement « condamnée » à coopérer encore plus avec le sous-continent indien pour toutes les raisons exposées précédemment mais aussi du fait de la présence d'une forte colonie d'origine indienne sur son territoire.

¹ Voir Beri (Ruchita), « Indo-South Africa Defence Cooperation: Potential and Prospects », Research Fellow, IDSA.

² Voir du Castel (André), « L'Inde et l'océan Indien », Défense Nationale, avril 1988.

III - Interaction avec l'action de la France.

La France est à la fois une puissance navale de l'océan Indien et un acteur majeur du théâtre africain. De Mayotte à Crozet, elle ceinture les approches maritimes de l'est de l'Afrique australe. Par la possession des îles éparses (Europa, Bassas de India, Juan de Nova, les Glorieuses) et de Mayotte, elle verrouille de sa souveraineté le canal du Mozambique. Au travers de sa présence sur l'île de la Réunion et sur Tromelin, elle possède une position privilégiée à l'est de Madagascar. Cette puissance à la fois « extérieure » et « intérieure » au théâtre est une des rares nations à y maintenir une force navale permanente (forces maritimes de l'océan Indien – FMOI) de Djibouti à la Réunion en passant par les Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF).

Le contentieux « post-décolonisation » sur Mayotte et surtout les îles Eparses constitue une interaction régionale avec le Mozambique, Madagascar, les Comores et l'île Maurice. Si l'attachement renouvelé de Mayotte à la France, sa départementalisation en marche et la volonté « rattachiste » d'Anjouan repoussent les difficultés pour Mayotte à court terme, le cas des Eparses voit s'affronter l'état malgache et la France sous l'œil attentif du Mozambique. Bien que les diverses résolutions de l'OUA¹ et de l'ONU² prônent la réintégration de ces îlots à Madagascar, la France justifie sa souveraineté par l'occupation effective de ces territoires (détachements permanents ou occasionnels et zone économique exclusive). De plus, un règlement par le biais d'un arbitrage de droit international (cour internationale de justice de la Haye ou formule arbitrale) a toutes les chances d'être favorable à la France malgré la proximité géographique de Madagascar³. Un renforcement significatif des relations franco-malgaches avec des avantages stratégiques, politiques et économiques manifestes pour la France pourraient cependant à terme faire évoluer la position française.

Marquée par la colonisation britannique, allemande et portugaise, la sous-région ne possède pas de tradition d'influence française. Les liens économiques étaient principalement obtenus par les ventes d'armement naval (sous-marins type Daphné et avisos A69) à l'Afrique du sud de l'apartheid avant l'embargo de 1977. Depuis 1994, les liens économiques se sont intensifiés mais restent très en deçà des performances d'autres pays occidentaux comme les

¹ Voir la résolution de Karthoxa en 1978 reconnaissant l'appartenance historique des îles Glorieuses, Juan de Nova, Bassas de India et Europa à l'Afrique.

² Notamment la résolution du 25 novembre 1980 de l'Assemblée Générale demandant à la France « d'entamer des négociations sur les îles Glorieuses, dépendances naturelles de Madagascar ».

³ Voir l'analyse de la question des îles Eparses dans « France océan Indien Mer Rouge », CHEAAM, FEDN, 1986, pages 121 à 126.

Etats-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, le Japon ou l'Italie. Ainsi, en Afrique australe, la France n'est que le 4^{ème} partenaire commercial du Swaziland, le 6^{ème} de l'Angola et du Zimbabwe et occupe une position encore plus modeste dans les autres pays (11^{ème} partenaire de l'Afrique du sud par exemple).

Malgré ce handicap économique, la France développe une forte activité diplomatique en vue d'élargir son influence au delà du « pré carré » traditionnel francophone. En février 1994, après 19 ans d'éclipse, la frégate *Germinal* a renoué les liens avec la marine sud-africaine en faisant escale à Simonstown. Les activités navales sous la forme d'entraînements mutuels et d'escales de routine ont depuis repris leur rythme. Un accord naval a été signé en juin 1996 incluant la possibilité d'effectuer des opérations de maintenance et d'entretien pour les bâtiments français en Afrique du sud. A ce titre, le bâtiment de commandement et de ravitaillement, la *Somme* a effectué une période d'indisponibilité pour entretien et réparation de plusieurs mois à Durban en 1998. La France dispose ainsi d'un nouveau point d'appui de réparation majeure pour les forces maritimes de l'océan Indien en complément de Dubaï et de Karachi. La récente escale au Cap du groupe aéronaval autour du porte-avions *Foch* lors de la sortie « *Myrrhe 2000* » en mars 2000 témoigne du renforcement des liens maritimes entre les deux nations.

En complément du lien naval, il est à noter que lors de la visite du président Chirac en Afrique du sud du 26 au 28 juin 1998, des accords bilatéraux ont été signés sur la coopération douanière et l'activité marine marchande montrant l'importance de ce volet dans le dialogue politique avec l'Afrique du sud.

La communion de vue sur la stabilité régionale et africaine en général ouvre des perspectives intéressantes notamment face au problème de la RDC et du Burundi. Le renforcement récent de l'aide financière de la France en direction de la Tanzanie s'inscrit dans cette logique. La coopération pragmatique navale et maritime entre la France et certains pays de l'Afrique australe pourrait conduire l'hexagone à retirer les bénéfices de cette nouvelle situation. L'intérêt économique de la France est également présent par l'activité d'ELF au large de l'Angola mais il s'agit là uniquement d'un ancrage économique dans un contexte de globalisation. Des éventuels bénéfices maritimes et politiques induits ne sont pas pour l'instant à l'ordre du jour tant que la guerre civile et l'activisme régional de Luanda perdureront.

Ainsi, la France ne constitue pas le partenaire maritime « central » de l'Afrique australe du fait de son handicap économique, des séquelles de la période d'apartheid et de la concurrence avec d'autres nations extérieures. Cependant, elle mène des efforts dans différents domaines

visant à accroître son poids régional. Ils sont accueillis avec prudence par la sous-région mais l'optimisme peut être de rigueur à moyen terme. Son image de puissance navale et « coloniale » de l'océan Indien ne vient pas pour l'instant s'opposer aux ambitions régionales de l'Afrique du sud et sa présence permet de renforcer les objectifs de sécurité des routes maritimes, de respect du droit maritime international et de la protection des ressources de la mer.

IV - Interaction avec d'autres nations.

Depuis le début des années 1990, le paysage stratégique et maritime du fait de l'influence des nations extérieures à l'Afrique australe s'est considérablement modifié. La fin de la guerre froide a tout d'abord fait disparaître complètement la présence navale soviéto-russe qui s'appuyait sur l'Afrique lusophone et des patrouilles régulières de la mer d'Oman au golfe de Guinée. Aucune activité maritime civile significative n'a pris le « relais » et aucune action de diplomatie navale n'est actuellement dans les moyens de la marine russe.

Le deuxième événement est la mutation de l'Afrique du sud en pays multiracial ouvert sur l'extérieur. Il a suscité l'intérêt des nations occidentales qui ont trouvé au travers de la politique maritime la voie la plus efficace pour renouer les liens avec la sous-région.

La puissance « coloniale » la plus influente est sans conteste le Royaume-Uni. Elle demeure un acteur de l'océan Indien par la possession des îles Chagos et de Diego Garcia et un pays de l'Atlantique sud des Malouines à Saint Héléne. Les liens économiques au sein ou en marge du Commonwealth et les liens militaires sont donc tissés avec les pays anglophones et Londres constitue le plus souvent le premier partenaire commercial de l'Union Européenne avec les pays d'Afrique australe.

Après une interruption de 27 ans, la Royal Navy fut la première des nations étrangères à faire escale dans l'Afrique du sud de l'après-apartheid en janvier 1994 par la venue du HMS Norfolk à Simonstown. Cinq mois plus tard, le SAS Drakensberg prit part à un exercice conjoint avec des unités aériennes et navales britanniques. Le partenariat naval a depuis lors repris un rythme de croisière et des discussions ont repris sur l'éventuelle utilisation de la base navale de Simonstown au profit des bâtiments britanniques (escales et réparations pour sous-marins nucléaires ou pour la patrouille des Falklands) sans qu'il y ait indication d'un

accord¹. Le besoin sud-africain est également financier afin de permettre l'entretien de ses infrastructures navales et de ses capacités de réparation associées. De plus, l'Afrique australe recherche « l'expertise » britannique en matière d'opérations côtières et de maintien ou de rétablissement de la paix. A ce titre, le Zimbabwe et l'Afrique du sud ont conduit l'exercice Blue Hungwe en mai 1997 sous l'égide du Royaume-Uni sur le territoire zimbabwéen préférant cette formule pragmatique de coopération plutôt que celles plus rigides proposées par la France ou les Etats-Unis (RECAMP – renforcement de la Capacité Africaine de Maintien de la Paix ou ACRI – African Crisis Response Initiative).

Enfin, l'avenir des relations maritimes entre Londres et l'Afrique du sud sera marqué par le choix d'équipements navals non britanniques pour le contrat de corvettes et de sous-marins qui ne milite pas pour un renforcement plus large des relations navales sans pour autant constituer un élément de friction. Les relations économiques et maritimes ne seront cependant pas affectées par cette situation.

Les Etats-Unis n'affichent plus les mêmes ambitions stratégiques et maritimes vis-à-vis de l'Afrique australe qu'au temps de la guerre froide, qui nécessitait alors une présence navale dissuasive en Atlantique sud et surtout en océan Indien pour « marquer » l'activité soviétique. Certes, ce pays est toujours locataire de la base anglaise de Diego Garcia sur l'archipel des Chagos mais a recentré ses activités vers le nord du théâtre. Une rotation de forces navales américaines s'opère entre les bâtiments des 5^{ème} et 7^{ème} flottes US ainsi qu'entre les forces stationnées à Diego Garcia. Les américains privilégient dans la zone la capacité de projection de forces par moyen amphibie mais aucun moyen n'est véritablement tourné vers l'Afrique australe même si il pourrait lui être destiné sous faible préavis.

La diplomatie américaine recherche à établir des pôles de stabilité et à favoriser les intérêts économiques et les investissements. Dans cette optique, elle a aidé massivement l'Angola dans le milieu des années 90 en profitant de la perspective d'une paix interne en Angola, espoir depuis déçu. Le commerce international de toute l'Afrique australe à façade maritime a pour client principal les USA sans que ce pays le considère comme un marché majeur du fait de la valeur relative en dollars qu'il représente comparativement aux autres marchés continentaux (Asie et Europe).

En matière navale, la marine américaine a renoué, après 27 ans d'absence, dès novembre 1994, avec les escales en Afrique du sud par la venue de l'USS Gettysburg et de l'USS Halyburton dans le port militaire de Simonstown. La coopération par exercices conjoints s'est

¹ Voir Burford (Gary), « The south african Navy : where to now ? », international relations, University of Witwatersrand, Johannesburg, 1997.

développée depuis lors avec notamment l'exercice bilatéral « Danielle '96 » et multilatéral avec les pays sud-américains « UNITAS » ainsi qu'avec des échanges dans les écoles d'état-major. Cependant, ces bonnes relations ne conduisent pas à une quelconque dépendance de l'Afrique du sud vis-à-vis de la puissance militaire américaine et les nations de l'Afrique australe conservent à l'esprit le besoin d'équilibrer leurs relations militaires avec plusieurs partenaires étrangers.

Plus intéressant et surprenant à la fois est « l'offensive » maritime de l'Allemagne en Afrique australe. En effet, une véritable stratégie de partenariat avec le « grand sud » apparaît depuis quelques années. L'Allemagne est tout d'abord la grande bénéficiaire des contrats de renouvellement de matériels navals de l'Afrique du sud au travers du choix retenu des corvettes de type MEKO 200 et des sous-marins de type 209. Au delà du bénéfice commercial attendu, il propulse l'Allemagne comme partenaire incontournable en matière de formation, d'entraînement et de logistique pour la marine cliente au cours des vingt prochaines années. La vision partenariale allemande est donc orientée vers l'hémisphère sud. Si l'année 1999 avait vu le déploiement majeur de la flotte de surface en national appelé « DESEX 99 » pendant trois mois autour de l'Amérique du sud, un déploiement équivalent a eu lieu au cours de l'année 2000 avec comme objectif principal l'Afrique du sud. La mission « DESEX 2000 » a donc passé un mois au large de ce pays pour effectuer l'exercice appelé « Cape of Good Hope », le plus ambitieux tactiquement jamais réalisé depuis plus de 30 ans par l'Afrique du sud. Il a rassemblé l'escadre allemande composée de six bâtiments de haute-mer, et un groupe sud-africain (1 sous-marin type Daphné, le ravitailleur Drakensberg, 3 corvettes type Jan Smuts et des avions d'attaque Impala et Cheetah de l'armée de l'air). Les objectifs recherchés étaient de pouvoir observer les tactiques et doctrines modernes de grands bâtiments, de conduire des exercices supérieurs contre une marine du « premier monde » et de se faire une idée des capacités des futures corvettes sud-africaines au contact des frégates allemandes fabriquées par le même constructeur¹. A cette occasion, ils ont été atteints mais le souhait des autorités navales d'Afrique du sud est de parvenir à une interopérabilité totale avec les forces de l'OTAN grâce à l'aide allemande.

L'interaction et les nombreux contacts navals occidentaux, particulièrement avec l'Afrique du sud, permettent à la sous-région de retirer de nombreux bénéfices sans contrepartie

¹ Voir l'analyse très poussée de l'exercice « Cape of Good Hope » ayant eu lieu du 6 avril au 6 mai 2000 dans : Römer-Heitman (Helmoed), « Valuable lessons for South Africa », Navy International, Jane's Naval Forces, 22 juin 2000.

contraignante. La tradition britannique de présence sur tous les océans rend naturels les liens renouvelés qui lient ce pays à la sous-région, la percée allemande ne doit pas être sous-estimée à terme et la relative faiblesse actuelle de la France dans la zone s'estompera si la nouvelle politique africaine de ce pays en dehors du « pré-carré » porte ses fruits. Seule une amélioration sensible de la situation en Angola modifiera les équilibres des interactions étrangères au profit des Etats-Unis qui pourront tirer avantage de la modification géopolitique qui en résultera.

V - Afrique australe et Antarctique.

La dernière perspective maritime de l'Afrique australe est orientée vers le sud aussi surprenant que cela puisse paraître pour une Afrique au fort tropisme continental, qui dans son histoire s'est tournée plus sur elle-même que vers l'extérieur. Le lien maritime entre l'Antarctique et l'Afrique trouve naturellement son origine par l'action des blancs d'Afrique du sud mais n'est en aucune manière renié par le nouveau pouvoir.

Un programme national antarctique (SANAP) existe et est dirigé par la direction « Antarctique et îles » du ministère de l'environnement et du tourisme. Sa mission est d'améliorer la connaissance de l'environnement et de la vie en Antarctique, dans les îles du sud et dans l'océan austral à l'aide des sciences et technologies appropriées. Mais l'objectif est également politique ; par sa présence permanente dans le « grand sud », l'Afrique du sud se préserve de l'avenir et selon les options internationales prises, elle pourra peser dans les décisions et obtenir une légitimité dans le devenir du continent antarctique conforme à ses intérêts nationaux (figure n°5).

Le SANAP recouvre l'activité de trois stations de recherche. Tout d'abord, une station météorologique se trouve sur l'île Gough. Cette île, au sud de l'archipel Tristan da Cunha, est située à 2300 km au sud ouest du Cap, elle appartient au Royaume-Uni qui loue l'emplacement de la station aux sud-africains¹. Ensuite, une station météorologique et de recherche biologique est établie sur l'île Marion, la principale du groupe des îles du Prince Edouard située à 2000 km au sud est du Cap, pour mener des recherches scientifiques sur la biodiversité et les ressources naturelles environnantes (figure n°6). Enfin, une station

¹ Voir une description complète de l'île Gough sur <http://home.intekom.com/gough>.

scientifique permanente, la base SANAE (South African National Antarctic Expedition), mène des activités sur la terre de la reine Maud à 170 km à l'intérieur du continent antarctique.

L'Afrique du sud fut un des premiers signataires en 1960 du traité de l'Antarctique de Washington de 1959 qui gela les prétentions territoriales sur ce continent et qui bannît toute activité militaire ou nucléaire. Cette même année, elle installa sa première base permanente et depuis 1997, elle occupe une nouvelle base construite en trois ans appelée SANAE IV qui reçoit de 20 à 60 personnes selon la saison (figure n°7). Ce lieu permet à l'Afrique du sud de mener des expériences dans les domaines de la physique, des sciences de la terre et de la vie ainsi qu'en océanographie. Elle met en œuvre des projets de radar expérimental d'étude de l'atmosphère, d'observations de la magnétosphère et de la ionosphère, d'étude des rayons cosmiques, de télémétrie satellitaire et d'observation GPS¹.

En dehors de l'activité de cette station, le pays ne possède pas de revendication territoriale sur l'Antarctique contrairement à d'autres nations signataires du traité de Washington mais coopère avec les stations de la Grande-Bretagne et du Japon sur des projets scientifiques.

L'Afrique du sud maintient une capacité navale logistique de ravitaillement et de souveraineté pour les îles australes et la base antarctique articulée autour des bâtiments suivants :

- le SAS Agulhas, pour le support régulier des missions scientifiques,
- le SAS Outeniqua, mis en œuvre par la marine sud-africaine et qui permet à la fois le transport de personnel et de matériel lourd ainsi que l'acheminement terrestre dans les conditions extrêmes grâce à ses deux hélicoptères Oryx embarqués,
- le SAS Drakensberg, qui marie la capacité de ravitaillement et de dissuasion militaire pour l'action de l'état en mer,
- le SAS Protea, navire hydrographique qui effectue la plupart de ses missions de surveillance autour des îles australes même si sa capacité dissuasive est faible.

L'intérêt stratégique antarctique pour l'Afrique du sud est doublé de l'intérêt économique potentiel des îles australes. En effet, les îles du Prince Edward possèdent une zone économique exclusive de 200 nautiques autour d'elles ainsi qu'un plateau continental. Les eaux de cette région sont très poissonneuses notamment avec l'espèce prisée appelée « or blanc » (le Patagonian Toothfish) mais la pêche illégale est trop importante avec des bateaux non autorisés en provenance d'Argentine, de Norvège, du Japon et d'Espagne déchargeant

¹ Le programme antarctique sud africain est décrit à partir du site <http://home.intekom.com/sanae> .

discrètement à l'île Maurice ou en Namibie¹. La valeur « détournée » est estimée de l'ordre de 200 millions de rands par an pour une quantité de prises de 60000 tonnes². La marine sud-africaine ne possède pas les moyens adaptés pour s'opposer à ce pillage. Un espoir à long terme concerne les ressources offshore de l'archipel en pétrole, gaz et nodules polymétalliques mais une réelle prospection économiquement viable n'est pas envisageable avant plusieurs dizaines d'années³.

Enfin, le dernier intérêt est lié au tourisme par l'organisation de croisières ou de raids à destination de l'Antarctique et au départ du Cap (base arrière de toute l'activité maritime australe) pour une clientèle fortunée internationale.

Ainsi, seule l'Afrique du sud possède au sein de l'Afrique australe des intérêts maritimes majeurs liés aux îles australes et au continent antarctique. De plus, ce positionnement lui permet d'occuper une position régionale équilibrée en regard des velléités des pays d'Amérique du sud ou de l'Inde qui possèdent aussi des intérêts australs du même ordre. Ces atouts et les bénéfices attendus ne sont que potentiels et il est impératif que l'Afrique du sud se donne les moyens de pouvoir les exploiter ou les protéger.

La mer constitue donc résolument un facteur d'influence et un instrument politique et stratégique pour l'Afrique Australe. Elle prend sa part dans l'objectif de la nouvelle politique de « renaissance africaine » de l'Afrique du sud. Par le mécanisme d'intégration régionale impulsé par ce pays notamment au travers de la SADC, tous les pays de la sous-région bénéficient ou bénéficieront de l'importance donnée aux orientations maritimes. Certes les forces navales, instruments militaires de cette politique, ne permettent pas encore de garantir la souveraineté et les intérêts régionaux et océaniques de l'Afrique australe mais l'évolution favorable des moyens futurs de la marine sud-africaine va dans le bon sens. La recherche d'un équilibre transocéanique avec l'Amérique du sud s'accomplit peu à peu et un partenariat s'organise de manière privilégiée avec le Brésil. Le frein principal est le manque d'association de l'Angola à ces objectifs du fait de ses problèmes internes et de son hégémonie vers l'Afrique centrale. L'océan Indien est un carrefour complexe d'influence dont l'Inde est un des grands acteurs futurs. L'Afrique australe en a conscience et s'emploie dans sa politique

¹ 90 bateaux de pêches dans l'illégalité ont été observés en 1997 et 1998.

² Chiffres de 1997.

³ Une étude approfondie concernant l'île Marion a été effectuée dans le cadre du mémoire suivant : Capt (SAN). Johnson (T.B.D), « THE NATIONAL SECURITY IMPLICATIONS OF THE PRINCE EDWARD ISLAND GROUP FOR THE RSA », South African Defense College, 2000.

maritime à coopérer avec cette puissante nation. Il s'agit dans ce cas d'une nécessité vitale à long terme afin d'éviter une perte d'autonomie et de contenir ce grand « voisin ». Les partenaires occidentaux quant à eux mènent une politique active de coopération navale avec la nouvelle Afrique du sud principalement et l'Allemagne se positionne favorablement dans ce créneau. L'Afrique du sud et par voie de conséquence l'ensemble de l'Afrique australe peuvent ainsi asseoir une stratégie maritime sur des fondements modernes en menant une politique de construction d'une identité régionale capable d'interagir avec les autres structures régionales au delà des océans riverains.

CONCLUSION

Le fait maritime constitue-t-il une marque de la puissance ou de la faiblesse de l'Afrique Australe ? L'approche menée au cours de cette étude a témoigné du fait qu'une unité économique et stratégique est forgée par la mer en Afrique australe. Il est délicat de parler véritablement de puissance pour cette région du fait des difficultés inhérentes à la terre africaine mais plutôt de potentiel perçu au travers du développement de l'économie liée à la mer : exploitation des ressources, valorisation du secteur des transports maritimes et politique d'aménagement du territoire qui en découle. La primauté de cet axe conduira à augmenter le poids de l'Afrique Australe et à renforcer sa stabilité à l'heure de la mondialisation des échanges. En revanche, une obstination dans la volonté d'imposer une stratégie maritime d'influence politique indépendamment des paramètres économiques ne pourra conduire qu'à un affaiblissement de l'Afrique australe et à des divergences d'objectifs entre les nations conduisant à terme à des rivalités régionales où la mer deviendra alors une pomme de discorde.

Le développement d'outils d'indépendance maritime comme la capacité d'exploitation nationale ou régionale des ressources maritimes, la constitution d'une marine marchande, l'acquisition de moyens navals suffisants pour garantir la protection de l'espace vital maritime de l'Afrique australe est la condition d'une véritable autonomie de la sous-région pouvant lui permettre de se libérer des tutelles extérieures.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Figures.

Figure 1 : Distances intercontinentales avec l'Afrique Australe

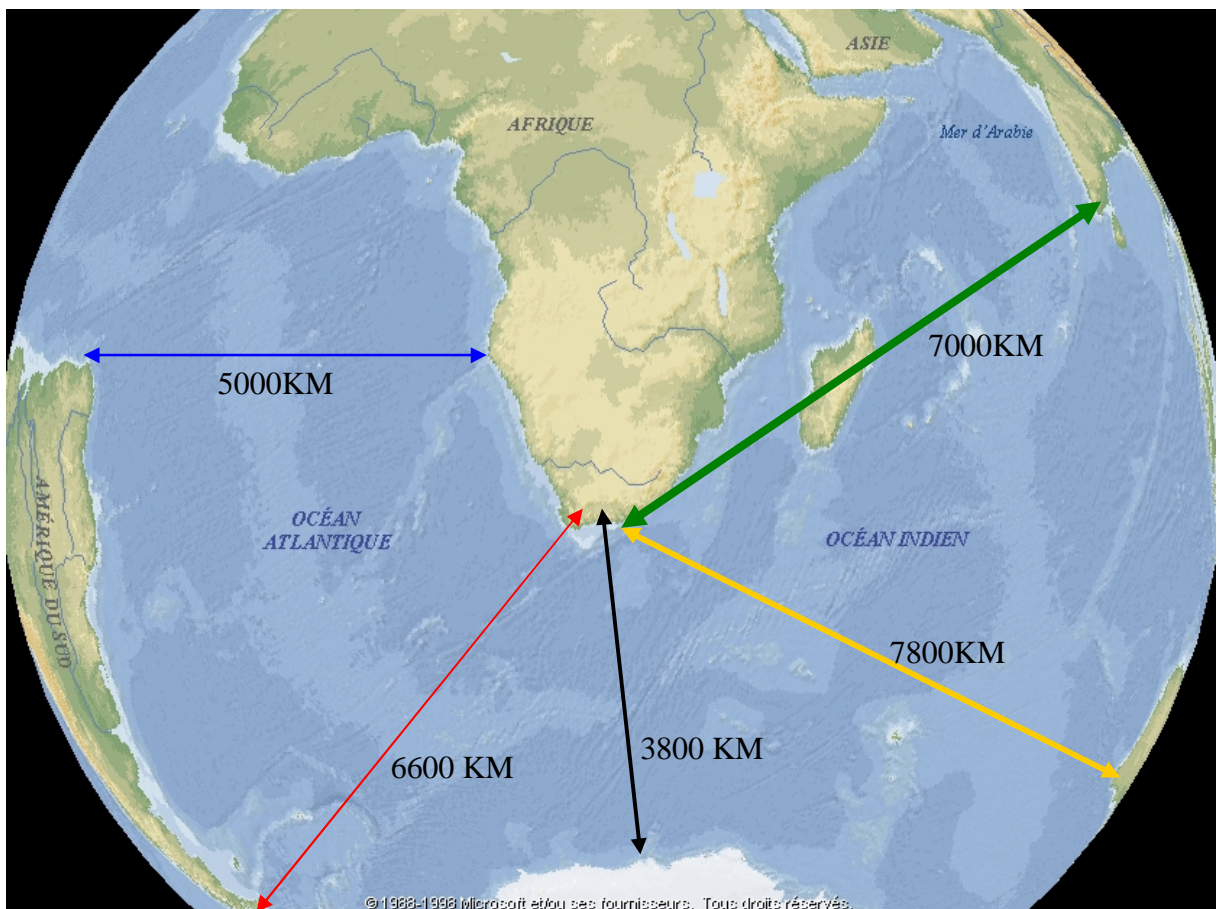


Figure n°2 : Les corridors de développement.

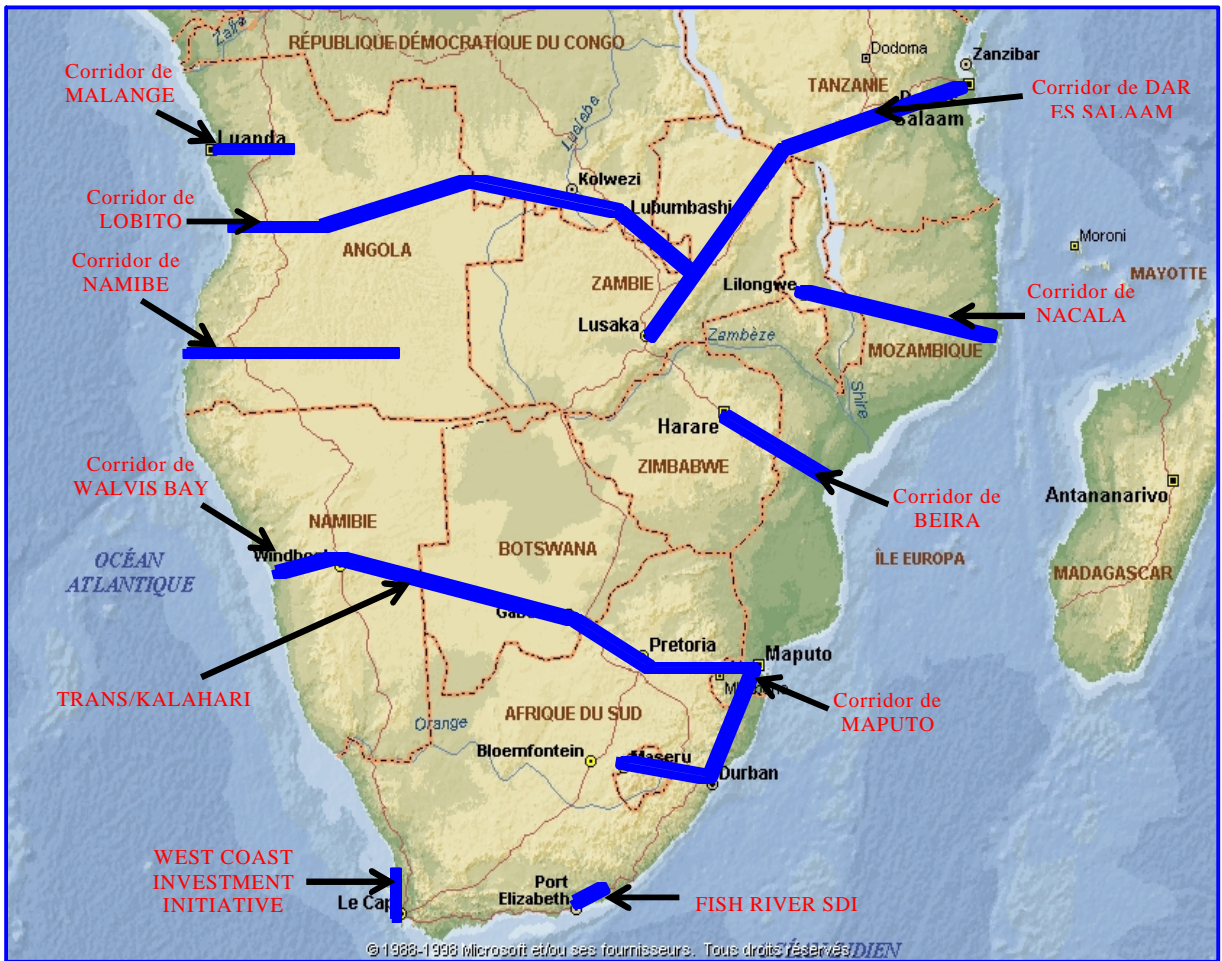


Figure n°3 : Vue d'artiste de la corvette MEKO 200 pour l'Afrique du sud



Figure n°4 : Un sous-marin du type 209.



Figure n°5 : Panorama des îles australes.



Figure n°6 : La base scientifique de l'île Marion (Afrique du sud).



Figure n°7 : La base antarctique sud-africaine SANAE IV.



ANNEXE 2 : Bibliographie thématique

DOCUMENTS OFFICIELS ET DECLARATIONS:

« Defence in a Democracy : White Paper on National Defence for the Republic of South Africa », Mai 1996, <http://www.gov.za> .

« White paper : A marine fisheries policy for South Africa », 5 mai 1997.

M OMAR (Abdulah), « Address to the Maritime Africa 2000 conference by the minister of transport », <http://www.transport.gov.za>.

MANDELA (Nelson), « Mandela speech at the 75th anniversary of SA Navy », office of the president, Cape Town, 5 avril 1997, <http://www.polity.org.za> .

MBEKI (T), « The African Renaissance, South Africa and the World », United Nations University, Tokyo, 9 Avril 1998 ; « Address to the 2nd Southern Africa International Dialogue on Smart Partnership for the Generation of Wealth », Swakopmund, Namibie, 27 Juillet 1998; « The African Renaissance: Statement of Deputy President », Gallagher Estate, Johannesburg, 13 Août 1998; « Address by Executive Deputy President to the summit of the Corporate Council of Africa entitled Attracting capital to Africa », Chantilly, Virginia, US, 19-22 Avril 1997 ; « Speech at the launch of the African Renaissance Institute », Pretoria, 11 Octobre 1999.

MODISE (Joe), « The SA Navy and an African Renaissance », ministre de la défense et Vice-Amiral Simpson-Anderson, chef d'état-major de la SA navy, « The South African Navy as part of the African Renaissance : Setting the pace for the future » lors de la conférence navale annuelle du 23 octobre 1997.

NYANDA (Siphiwe), Général, commandant des SANDF, « Restructuring the SA military : between domestic imperatives and external obligations », assemblée générale du South African Institute of International Affairs, Wits University, 28 novembre 2000.

SANS AUTEUR , « RSA Department of transport : annual report 1997 – 1998 », <http://www.polity.org.za>

SIGCAU (Stella), « Stella Sigcau's speech at opening of national maritime conference », 14 mars 1995, <http://www.polity.org.za>

OUVRAGES :

COLLECTIF, « France, océan indien, Mer Rouge », CHEAAM, FEDN, Paris, 1986.

COLLECTIF, « Les relations internationales dans l'océan Indien », centre d'études et de recherches en relations internationales et géopolitique de l'océan indien (CERIGOI) sous la direction de Pierre MAURICE et Olivier GOHIN, actes du colloque international tenu à Saint Denis de la Réunion les 29, 30 septembre et 1^{er} octobre 1992, publications de l'université de la Réunion, 1993.

COUTEAU-BEGARIE (Hervé), « Géostratégie de l'Atlantique Sud », PUF, Paris ; 1986.

COUTEAU-BEGARIE (Hervé), « Géostratégie de l'océan indien », FEDN, Economica, Paris ; 1993.

DECRAENE (Philippe), « Onze leçons sur l'Afrique australe », notes africaines, asiatiques et caraïbes, CHEAM, Paris, 1994

PREZELIN (Bernard), « Flottes de Combat 2000 », éditions maritimes et d'outre-mer, Paris, 2000.

ARTICLES :

AHWIRENG-OBENG (Fred), Professor of Economics, « South Africa, the IOR-ARC and Southern African Co-operation », Graduate School of Business Administration, University of the Witwatersrand, African Security Review Vol 7, No. 3, 1998.

BERI (R.), « The potential and prospect for strategic partnership », lors du colloque « South Africa-India strategic partnership into the 21st century », Institute for defence studies and analyses, New Delhi, juillet 1997.

BERI (Ruchita), « Indo-South Africa Defence Cooperation: Potential and Prospects », Research Fellow, IDSA.

BONNEFOUS (Marc), « L'océan Indien, océan du sud », Défense Nationale, décembre 1996.

BOUBACHA (Emmanuel), « Recomposition d'une structure nationale et structuration d'une puissance régionale », Villes & Ports, N°21, juin 1998.

BURFORD (Gary), « The South African Navy : Where to now ? », International Relations, University of the Witwatersrand

CHANDLER (N), « Iranian Submarine shock : Strategists fear that balance of power in Indian ocean is about to change », The Star, 29 janvier 1997.

CILLIERS (Jakkie) and MALAN (Mark), « SADC Organ on Politics, Defence and Security : Future Development », inclus dans le compte-rendu du colloque « South Africa India Strategic Partnership », IDSA, New Delhi, juillet 97.

CILLIERS (Jakkie), « Defence Acquisitions - Unpacking the package deals », Institute for Security Studies, Occasional Paper No 29, Mars 1998.

COLLECTIF , « Afrique Australe : Les enjeux des corridors de développement », centre de synthèse de l'information, SGDN, Tendances, N°59, mars 1998.

COLLECTIF , « Les dessertes maritimes de l'Afrique », Marchés tropicaux et méditerranéens, N°2754, 21/08/98.

CONETTA (Carl) et KNIGHT (Charles), « Building Confidence Into the Security of Southern Africa », Briefing Report 7, Project on Defense Alternatives, Commonwealth Institute, Cambridge, MA, USA, Novembre 1996, sur <http://www.comw.org/pda/sa-fin5.htm> .

DU CASTEL (André), « L'Inde et l'océan indien », Défense nationale, mars 1988.

ENGELBRECHT (Léon), « South Africa boosts its defence budget », Defence Systems Daily, Londres, 23 février 2001.

GASPON (Olivier), « La transition économique en Afrique du Sud : Le cas des transports maritimes », Afrique contemporaine, N°179, 3^{ème} trimestre 1996.

GELBARD (R), « Drug Trafficking in Southern Africa », conférence « War and peace in Southern Africa : crime, armies, drugs and trade, institute for securities studies », Johannesburg, 4 août 1996.

HOWELL (C.), « The potential for maritime cooperation », lors du colloque « South Africa-India strategic partnership into the 21st century », Institute for defence studies and analyses, New Delhi, juillet 1997.

KARTHA (Tara), « Non-conventional threats to security : threats from the proliferation of light weapons and narcotics », , inclus dans le compte-rendu du colloque « South Africa India Strategic Partnership », IDSA, New Delhi, juillet 97.

LE ROUX, Major-General, Chief Director Strategy and Planning, « Defining defence requirements: Force design considerations for the South African National Defence Force» , South African Department of Defence

LECHINI (Gladys), « Selective and possible south-south cooperation : the case of Argentina and Southern Africa », Latin American Report, University of South Africa Center for Latin American Studies, VOL 15 , N°2, 1999.

LEISTNER (Erich), « Regional cooperation in sub-Saharan Africa », Africa insight, vol 27, N°2, 1997.

LEYMARIE (Philippe) « L'Angola, nouvelle puissance régionale », *Le Monde Diplomatique*, novembre 1997.

M KHOSA (Meshack), « Towards a sustainable transport and communications sector in Southern Africa », *Africa insight*, vol 27, N°2, 1997.

MILLS (Greg.), directeur du South African Institute of International Affairs, « The South African National Defence Force. Between downsizing and new capabilities », conférence au Strategic and Defense Studies Centre, Australian National University, Canberra, décembre 1997.

MILLS (Greg), « A Maritime vision for South Africa in the 21st century », South African Institute of International Affairs (SAIIA), *African Security Review*, Volume 5 No. 1, 1996d, 1997

MILLS (Greg), national director, South African Institute of International Affairs, « South African – Latin American maritime cooperation : towards a south Atlantic rim community ? », Monograph N°9, *Diplomats and Defenders*, février 1997.

MISTRY (Percy S), « Reviving the economies of South Africa and Southern Africa : the role of regional economic cooperation », *Africanus : journal of development alternatives*, vol25, N°1, 1995.

OOSTHUYSEN (Glen) « Illegal narcotics trafficking in Southern Africa » inclus dans le compte-rendu du colloque sous la direction de Singh (Jasjit) « South-Africa India strategic partnership », IDSA (Institute for Defence Studies and Analyses), New Delhi, juillet 97.

POWELL (Ivor), « Nepotism in R32bn arms deal », *Weekly Mail & Guardian*, 26 mai 2000.

REKACEWICZ (Philippe), « Vers une géopolitique africaine », *Le Monde Diplomatique*, mai 2000

RÖMER-HEITMAN (Helmoed), « Valuable lessons for South Africa », *Navy International*, *Jane's Naval Forces*, 22 juin 2000.

SANS AUTEUR, « Fuelling the war : Diamonds and oil », *BBC News*, 28/01/99

SANS AUTEUR, « SADC called on to co-operate on maritime safety », *The Mercury*, 12 mars 2001.

SANS AUTEUR, « SA navy rescues stranded fishermen », *The Times of India*, 30 novembre 2000.

SANS AUTEUR, « Sea lanes must be protected from piracy : PM », *The Times of India*, 19 février 2001.

SANS AUTEUR, « Southern Africa Discusses Joint Shipbuilding », *Jane's defence Weekly*, 26 novembre 1997.

SANS AUTEUR, « The SA Navy's New Submarine », Navy International, Jane's information group, 20 septembre 2000.

SANS AUTEUR, « UNITA rebels say they control half Angola's diamonds », CNN World, 27/10/00.

VEGA (Alfredo), « Mejoraria el control en el Atlantico Sur », La Nacion, Buenos Aires, 8 juin 1997.

VIERA (S) MARTIN (G M) WALLERSTEIN (I), « How fast the wind : Southern Africa, 1975-2000 », , Africa World Press, 1992.

MEMOIRES ET RAPPORTS :

BORDACHAR (Francis), « Le rôle de la France dans la zone sud de l'océan Indien », mémoire de géopolitique, CID, mars 2000.

CHAPEU (Jean-Luc), « Intérêts des espaces antarctiques », mémoire de géopolitique, CID, mars 2000.

CIA world Factbook.

DELCOURT, « Antarctique : zone de discorde du XXI ème siècle », mémoire de géopolitique, CID, mars 2000.

HUGON (Philippe), « Les trajectoires inversées de la régionalisation en Afrique subsaharienne et en Asie orientale : le rôle des marchés, des institutions et des réseaux », étude réalisée pour le commissariat au plan, CERED-Forum, <http://www.cybercable.tm.fr>, 1998.

JOHNSON (T.B.D), Capt (SAN), « THE NATIONAL SECURITY IMPLICATIONS OF THE PRINCE EDWARD ISLAND GROUP FOR THE RSA », South African Defense College, 2000.

KANDEL (Benoît), « La géopolitique de l'Antarctique », mémoire de géopolitique, CID, mars 2000.

PROVOST-FLEURY (Arnaud), « Géopolitique de l'Atlantique », mémoire de géopolitique, CID, mars 2000.

RAPPORT de février 2000 sur la SADC effectué par l' United States Energy Information Administration.

RAPPORT de l'ONG Global Watch intitulé « A rough Trade », décembre 98, sur <http://www.oneworld.org>.

LIENS INTERNET :

<http://home.intekom.com/gough> , site descriptif sur l'île Gough.

<http://home.intekom.com/sanae> , site du programme antarctique sud africain.

<http://www.comesa.int> , site officiel du COMESA.

<http://www.gov.za> , site du gouvernement sud-africain .

<http://www.naval-technology.com> , description des bâtiments de classe MEKO 200.

<http://www.otal.com> et <http://www.lobito.com> , sites portuaires angolais (disponibles sur le site « Port news and conditions » de l'organisme OT AFRICA LINE).

<http://www.sadcrerview.com> et <http://www.sadc.int> , sites officiels de la SADC.

<http://www.transport.gov.za> , site du ministère des transports sud-africain.

Annexe 3 : Table des matières

GLOSSAIRE	4
<u>INTRODUCTION</u>	5
<u>PREMIERE PARTIE</u>	
<u>APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET ENJEUX ECONOMIQUES</u>	6
CHAPITRE 1 – L’INSULARITE DE L ‘AFRIQUE AUSTRALE.	6
CHAPITRE 2 – LES VERROUS MARITIMES DE L’AFRIQUE AUSTRALE.	9
CHAPITRE 3 - L’ECONOMIE MARITIME DE L’AFRIQUE AUSTRALE.	10
I - Les ressources halieutiques.	11
II - Les hydrocarbures.	13
III - Le transport maritime.	15
IV - Les infrastructures et l’hinterland : le cas des corridors de développement.....	20
V- L’économie maritime souterraine.....	24
CHAPITRE 4 – ASPECTS MARITIMES DE LA COOPERATION REGIONALE.	27
I - Les institutions régionales.....	27
II - Les marchés régionaux et internationaux.	31
<u>DEUXIEME PARTIE</u>	
<u>LES ENJEUX POLITIQUES ET STRATEGIQUES</u>	33
CHAPITRE 1 – LES ENJEUX POLITIQUES DE LA MER EN AFRIQUE AUSTRALE.	33
I - La politique de renaissance africaine de l’Afrique du sud.	33
II - Les nouvelles influences régionales.....	37
CHAPITRE 2 – LA SITUATION DES FORCES NAVALES EN AFRIQUE AUSTRALE.....	39
I - La marine sud africaine.	39
II - Les autres marines australes.....	44
CHAPITRE 3 – LA SITUATION STRATEGIQUE AUSTRALE.....	46
I - Interaction et partenariat stratégique avec l’Amérique du sud.	46
II - Interaction et partenariat stratégique avec le sous continent indien.	50
III - Interaction avec l’action de la France.....	53
IV - Interaction avec d’autres nations.	55
V - Afrique australe et Antarctique.....	58
<u>CONCLUSION</u>	62
ANNEXES.....	63
ANNEXE 1 : FIGURES.....	63
ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE THEMATIQUE	67
ANNEXE 3 : TABLE DES MATIERES.....	73