

Les ambitions maritimes de l'Afrique du Sud



Centre
d'Études
Supérieures
de la Marine



Camille DA COSTA

Juillet 2010

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Sommaire

Introduction	
Première partie	10
Les arguments historico-culturels à l'origine de la possible constitution d'une culture maritime sud-africaine	
Deuxième partie.....	18
L'influence des évènements géopolitiques internationaux du XXème siècle sur la formation des ambitions maritimes actuelles du pays	
Troisième partie.....	27
La prise en compte des ambitions maritimes par les gouvernements postapartheid dans l'exercice de la politique du pays	
Conclusion.....	41
Bibliographie.....	43

« Les affaires humaines ont leurs marées,
Qui, saisies au moment du flux, conduisent à la fortune ;
L'occasion manquée, tout le voyage de la vie
Se poursuit au milieu des bas-fonds et des misères.
En ce moment, la mer est pleine et nous sommes à flots :
Il faut prendre le courant tandis qu'il nous est favorable,
Ou perdre toutes nos chances »

William Shakespeare, Jules César (Brutus, Acte IV ; Scène 3)
Discours de Thabo Mbeki lors de l'inauguration de la Training Maritime Academy, 2003

Introduction

Si ces mots de Shakespeare peuvent s'appliquer à de nombreuses situations, dans le contexte de l'inauguration de la Training Maritime Academy, la métaphore maritime qui en constitue l'essence est à prendre en considération en son sens premier. Pour Thabo Mbeki, l'Afrique du sud se situe à un tournant de l'histoire de son rapport à la mer. Le pays serait mieux préparé que jamais pour accueillir de grands changements à l'image des ambitions maritimes que portent ses dirigeants. Mais de quels changements s'agit-il ? Quels éléments laissent supposer que l'Afrique du sud serait prête à les mettre en œuvre ?

Etymologiquement, l'ambition maritime relève davantage d'une volonté que d'une simple aspiration politique. A la différence de cette dernière, la volonté suppose une prédisposition à l'action. Ainsi, les Etats qui véritablement possèdent une ambition maritime n'hésitent pas à mettre en œuvre une stratégie de la mer afin de définir les éléments constitutifs d'une politique nationale. C'est que les acteurs privés et non gouvernementaux doivent se sentir concernés pour que l'application de la stratégie maritime se déroule dans les conditions les plus optimales. De plus, il ne faut pas oublier que la géostratégie soutient la géoéconomie. Selon Hervé Coutau-Bégarie, « une politique maritime qui ne retient que les aspects civils est incomplète; dans une vraie politique maritime intégrée, les éléments civils et militaires se soutiennent mutuellement ¹ ». A la lumière de cette clé d'analyse, nous étudierons les ambitions navales de l'Afrique du Sud sous l'angle de leur contribution au déploiement de la politique maritime du pays.

Malgré la faible abondance de publications concernant les ambitions maritimes de l'Afrique du Sud, un certain nombre d'éléments peuvent justifier l'étude de telles aspirations. Premièrement, l'Afrique du Sud est située sur le continent africain, véritable théâtre des enjeux économiques internationaux du XXIème siècle. Ensuite, le pays occupe une position stratégique située sur la route du Cap de Bonne Espérance. Ces dernières remarques justifient l'intérêt de mener une réflexion approfondie sur ce pays. Cependant, le principal argument réside sans aucun doute dans la richesse historique de l'Afrique du Sud. En effet, les différents gouvernements qui se sont succédés à la tête du pays ont l'un après l'autre

¹ Voir Hervé Coutau-Bégarie, « L'océan globalisé, géopolitique des mers au XXème siècle », Economica, 2007

contribué à la formation d'une véritable culture maritime sud-africaine. Dès son indépendance en 1910, le pays a pris conscience des enjeux stratégiques que présentait la mer du fait de l'héritage maritime de la colonisation. Cette réalité se manifeste de nos jours plus que jamais sous l'impact du phénomène de la maritimisation des Etats tel que l'a théorisé André Vigarié²: « aucun pays ne peut se dispenser sans inconvénient grave d'avoir recours à la mer, aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique ». Aujourd'hui, la perception occidentale post-apartheid de l'Afrique du sud n'est pas celle d'une puissance maritime. Dans l'imaginaire occidental post-apartheid, l'Afrique du Sud n'apparaît pas au premier abord comme une place maritime: les problèmes internes l'emportent dans l'image que l'on se fait du pays. Pourtant, les discours des derniers chefs d'Etat attestent du contraire. Les ambitions de puissance maritime portées par le pays y sont clairement mentionnées. Ainsi, il apparaît intéressant de se demander si le pays possède une réelle volonté de développement maritime ou s'il s'agit simplement d'une aspiration dépourvue d'une mise en application effective.

Afin de répondre à cette question, nous étudierons les arguments historico-culturels à l'origine de la possible constitution d'une culture maritime sud-africaines pour dans un second temps analyser l'influence des événements géopolitiques internationaux du XXème siècle sur la formation des ambitions actuelles du pays. Enfin, nous nous demanderons comment les gouvernements post-apartheid intègrent les ambitions maritimes du pays dans l'exercice de leur politique de reconstruction de l'Afrique du Sud.

² Voir André vigarié, "La mer et la géostratégie des nations », *Economica*, 1995

Première partie.

L'objet de cette première partie concerne l'étude de l'argument historico-culturel à l'origine de la possible constitution d'une culture maritime sud-africaine. Afin de comprendre comment la culture d'un pays influence les potentielles ambitions de ce dernier, il apparaît tout d'abord important d'analyser les rapports que les Sud-africains entretiennent avec la mer et les activités maritimes en général.

“African people along coastal areas of our country have absolutely no relationship with the sea, no relationship at all. The only time the majority has anything to do with the sea is during the festive season. Even a cursory glance at this fleeting relationship shows that it is a touch and go one at best involving thousands who clearly cannot even demonstrate basic swimming skills in that sea. It's a very embarrassing thing to do.” Cet extrait du discours de Sibusiso Ndebele, ministre sud-africain des transports à l'occasion de l'élection de la vingt-sixième session de l'assemblée de l'Organisation Maritime Internationale tenue en 2009 démontre l'étendue du paradoxe maritime sud-africain. Dans un pays au sein duquel la population n'est aujourd'hui pas tournée vers la mer, il semble difficile d'envisager l'existence d'une potentielle culture maritime et à fortiori d'ambitions maritimes.

Afin de comprendre les raisons de ce manque d'intérêt profond pour le domaine maritime dans un pays dont la situation géographique est presque insulaire, il apparaît important d'analyser la population d'un point de vue anthropologique. Les chercheurs avancent de nombreux arguments pour expliquer ce phénomène. La première repose tout d'abord sur une

accumulation de facteurs naturels défavorables. La violence des océans qui bordent le littoral sud-africain rend en effet difficile l'accès du pays par la mer. De plus, le littoral présente des sections côtières alternativement rocheuses ou sableuses, selon le relief de l'arrière-pays. A l'ouest, le désert de Namib explique certainement la faible démographie littorale jusqu'à la ville du Cap. A l'est, le relief montagneux du Drakensberg dans la région de Durban constitue le principal obstacle. Les différents climats ainsi que l'épaisseur de la flore parfois envahissante qui leur est associée peuvent également expliquer les difficultés que l'on a éprouvé à y accéder.

Le faible peuplement historique du littoral sud-africain témoigne également d'une culture maritime quasi-inexistante. Les fouilles archéologiques attestent de la présence de tribus très anciennes près des côtes africaines. Il s'agit des ancêtres du peuple San qui pratiquaient essentiellement la chasse et la cueillette et dont les traces remontent à -2000 avant JC. Cependant, ces tribus étaient peu nombreuses et le véritable peuplement du pays a réellement débuté avec un peuple venu du Botswana : les Khoikhoi. Ce peuple sédentaire pratiquait les activités d'élevage et d'agriculture à l'intérieur des terres. Autosuffisantes par leur faible nombre³, ces populations ne ressentaient pas le besoin de développer une technologie navale afin de se procurer un surplus de nourriture que la terre ne pouvait leur fournir⁴. Ainsi, pour reprendre la formule de Théodore Monod, il n'était pas dans l'intérêt de ces populations de braver « l'océan ténébreux ».

Les ethnies précoloniales sud-africaines se sentent donc peu concernées par les océans environnants, à la différence de certains pays africains de l'atlantique ouest ou bien encore de la partie orientale nord du continent. S'il ne faut pas se fier aux théories trop ethnocentriques développées par les chercheurs occidentaux concernant « l'ouverture de l'Afrique à la mer » ou encore « le déblocage du continent » par les navigateurs européens, il faut cependant reconnaître que l'arrivée des premiers colons en Afrique du Sud a permis au pays de s'intégrer dans l'économie maritime mondiale.

³ On recense seulement 50 000 Khoikhoi à l'arrivée des Européens d'après Richard Elphick et V.C Malherbe, « The Shaping of the South African Society 1652-1840 », Elphick, Giliomee, Second edition, 1989

⁴ Cette étude ne tient pas compte des premières réalisations techniques simples comme l'utilisation des filets et des nasses pour la pêche traditionnelle par certaines tribus sud-africaines durant l'ère précoloniale.

L'histoire de la colonisation sud-africaine débute en 1488 lorsque Bartolomé Dias atteint la pointe de l'Afrique au cours d'une expédition ayant pour objectif de découvrir une route maritime menant aux Indes. Dix ans plus tard, Vasco de Gama réussit à contourner l'Afrique et à atteindre le continent indien. Le Cap de Bonne Espérance situé à mi-distance de l'Europe et de l'Asie, devient l'emplacement idéal pour l'établissement d'une base de ravitaillement sans toutefois que les Portugais ne décident de s'y établir. Au début du XVII^{ème} siècle, la Hollande connaît un certain essor économique ; huit compagnies maritimes hollandaises fusionnent en 1602 pour former la General Vereenigde Nederlandsche Geocroyeerde Oostindische Compagnie (VOC ou Compagnie des Indes Orientales) qui reçoit le monopole du commerce à l'est du Cap et à l'ouest du détroit de Magellan. Forte d'un capital de six millions de florins, et de nombreux comptoirs en Inde, la compagnie se rend maîtresse du trafic des épices. En 1651, le directoire de la VOC envoie une flottille de trois navires s'installer près du Cap sous le commandement du capitaine Jan Van Riebeeck avec quatre-vingt dix colons à leur bord. Après avoir pris possession des lieux, ce dernier introduit dans la station du Cap un système de fermage européen destiné à l'alimentation des colons mais également au ravitaillement des bateaux y faisant escale.

La découverte des premiers intérêts économiques offerts par la situation géographique du Cap est immédiate pour les colons. Ainsi, malgré les interdictions de la VOC, la ville de Cap Town développe les prémices d'une activité commerciale grâce aux navires faisant route vers les Indes. En effet, deux chercheurs Hollandais, Van Duin et Ross ont mis en évidence dans leurs travaux que l'arrivée des navires hollandais à Table Bay près de Cap Town sollicite un ravitaillement certain en nourriture et en eau mais engendre également un commerce d'import export à destination des Indes⁵. Les biens exportés sont essentiellement de la laine, du vin et du whisky, dont la production a été lancée par des Français, arrivés au Cap après la révocation de l'Edit de Nantes. Afin de faire face à l'augmentation du nombre de navires faisant escale au Cap, les colons asservissent les aborigènes pour augmenter le rythme de production. Ces derniers se révèlent être de piètres paysans. Pour palier ce problème, les colons font venir des esclaves de Madagascar, d'Angola ou encore du Ghana via des compagnies spécialisées dans la traite des êtres humains. Des navires étrangers en provenance de ces régions et faisant route vers les Amériques font escale au Cap afin de vendre les esclaves au meilleur prix. Certains

travaux récents comme l'ouvrage de Richard Elphick et V.C Malherbe, « The Shaping of the South African Society 1652-1840 », Elphick, Giliomee, Second edition, 1989 attestent également de l'acheminement de ces esclaves vers la Hollande grâce aux marins de ce pays qui achètent des esclaves au Cap durant le retour de leur voyage pour les Indes Néerlandaises⁶. Dès lors, la ville de Cape Town devient à la fin du XVIIème siècle une plaque tournante du marché des esclaves.

L'économie précoloniale sud-africaine reposait essentiellement sur le glanage ou l'élevage à des fins non marchandes. En colonisant le territoire sud-africain, les premiers colons et particulièrement les Hollandais ont contribué à la création d'un réseau d'échanges marchands entre l'Afrique du Sud et les territoires des différentes colonies européennes. Le rôle joué par les colons dans l'insertion du pays au sein de l'économie internationale est donc indéniable (pour le meilleur et pour le pire) au vu des nouvelles activités d'import-export décrites précédemment.

La route du Cap de Bonne Espérance est un passage obligé quelle que soit la provenance des navires faisant route vers les Indes. Au XVIIIème siècle, la fréquentation du port de Cape Town augmente fortement avec une moyenne d'environ 45 bateaux par an. La longueur relative du temps moyen d'escale de 25 jours par navire ainsi que les provenances intercontinentales des bateaux favorisent les échanges commerciaux dans l'unique port du pays : Cap Town. Ce dernier, doté d'un appontement depuis 1658, se modernise lentement au cours des siècles suivants jusqu'à la construction de trois autres ports sous la seconde domination britannique au début du XIX ème siècle. A partir de cette période, les échanges maritimes pratiqués par les colons anglais venus s'installer en Afrique du Sud connaissent un essor considérable et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, la découverte des mines d'or et de diamants engendre une forte activité d'exportation commerciale dans le monde entier. Ensuite, la construction des premières lignes de chemin de fer assure le développement d'un hinterland intégré dans une structure portuaire en pleine expansion. La découverte de champs diamantifères et aurifères dans le Transvaal fait de Johannesburg la nouvelle cité de l'or.

⁶ Richard Elphick et V.C Malherbe, « The Shaping of the South African Society 1652-1840 », Elphick, Giliomee, Second edition, 1989

Cependant, le port du Cap étant trop éloigné géographiquement de cette cité, la baie du Natal est choisie pour implanter un nouveau port : Durban. Deux autres ports coloniaux sont également créés sous l'initiative britannique ; il s'agit des ports de East London et de Port Elisabeth au sud du pays. Cependant, il faut toutefois relativiser l'importance des exportations maritimes réalisées par la colonie à cette époque puisque les mouvements commerciaux des quatre ports coloniaux de 1858 présentent un déficit d'environ 20 milliard de francs.

Les ports coloniaux sud-africains se démarquent aujourd'hui considérablement des autres ports du pays. Le port de Durban domine les autres ports d'Afrique australe ; il concentre 20% de l'activité sud-africaine et 65% en valeur financière⁷. Ces quatre ports sont qualifiés de « plurifonctionnels » du fait de leurs terminaux qui transportent autant les fruits que les minerais, les hydrocarbures ou encore les conteneurs. D'après Marie-Annick Lamy-Giner, ces ports coloniaux sont également à l'origine de la formation de métropoles portuaires⁸. En effet, Durban et Cape Town atteignent aujourd'hui quasiment trois millions d'habitants chacun tandis que Port Elisabeth et East London avoisinent respectivement un million cinq cent mille habitants. A titre de comparaison, Richards Bay ne compte que 92 500 habitants malgré une croissance fulgurante, sachant que le taux de croissance de cette ville a été de 27,12% entre 1969 et 1999. Dans ses travaux, Marie-Annick Lamy-Giner montre également qu'un pôle industriel s'est développé autour de chaque port colonial. A titre d'exemple, les villes de Port Elisabeth et East London sont spécialisées dans l'industrie automobile, activité qui dépend fortement des importations de matières premières qui transitent par les ports. Ainsi, la proximité de ces ports avec les centres de production de véhicules augmente le volume des importations de composants et de matériaux de base mais également l'import-export des voitures grâce à des infrastructures portuaires spécialisées comme un terminal de classe 4.

⁷ Capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, "Les enjeux maritimes en Afrique Australe", mémoire de géopolitique, avril 2001

⁸ Marie-Annick Lamy-Giner, Marie-Annick Lamy-Giner, « Les ports commerciaux d'Afrique du Sud », disponible sur <http://mappemonde.mgm.fr>

Le développement des ports coloniaux sud-africains depuis le XIX^{ème} siècle est donc révélateur d'un héritage maritime colonial. Alors que les premiers habitants du pays n'avaient montré aucun signe de curiosité envers l'environnement maritime, l'arrivée des colons occidentaux et particulièrement des colons britanniques va progressivement changer la donne. Ces derniers exploitent dans une faible mesure la position maritime stratégique du pays et concourent à son intégration dans le commerce maritime mondial. Cependant, force est de reconnaître que l'héritage maritime de la colonisation s'est davantage opéré par la transmission des infrastructures et des intérêts maritimes privés que par la culture. Si les plus pessimistes d'entre nous expliquent le désintérêt maritime actuel de la population sud-africaine par la violence de la colonisation, les plus optimistes aiment à rappeler le fait que la conquête du territoire sud-africain ait été le fait d'Européens venus par la mer, ce qui aurait pu inciter la population locale à rejeter complètement toute activité maritime.

Deuxième partie

Depuis l'indépendance sud-africaine obtenue en 1910 et jusqu'en 1991, date qui marque la fin de l'apartheid, la politique nationale et internationale menée par les dirigeants du pays a profondément transformé l'environnement maritime sud-africain. Certains choix stratégiques relatifs au contexte international de l'époque ont en effet conditionné l'évolution des politiques maritimes et navales sud-africaines. L'objet de cette seconde partie sera donc de démontrer comment le contexte géopolitique international du XXème siècle a influencé et influence encore les ambitions maritimes du pays.

Quatre faits géopolitiques mondiaux ont fortement marqué les politiques sud-africaines du siècle dernier: la colonisation, la Première et la Seconde Guerre Mondiale ainsi que la Guerre Froide. Les Sud-africains semblent aujourd'hui encore fortement marqués par ces événements. Certains dirigeants actuels du pays dénoncent une « manipulation » émanant des grandes puissances occidentales au profit leurs propres intérêts, à l'image du discours du parlementaire Ronnie Kasrils, *Minister for Intelligence Services* au cours de la conférence du Sea Power for Africa symposium en 2005: « (...) Thus the European powers were able to establish colonies in Africa ; thus were the slave traders from east and west able to come to Africa and carry away Africans to work in their plantations and fields ; and thus too has Africa been a pawn in various wars between other powers from the Napoleonic era through the two World Wars to the Cold War (...) The challenge to us is to develop our maritime power, our naval power, to a level where this continent will no longer be an easy target". Si le premier événement a été étudié dans la partie précédente, il apparaît tout aussi nécessaire d'analyser l'importance stratégique de l'Afrique du Sud pour les pays occidentaux ainsi que

les conséquences maritimes des choix stratégiques du pays en matière de politique internationale au XXème siècle.

Pour de nombreux Sud-africains, l'indépendance du pays obtenue en 1910 ne marque ni la fin de la présence britannique, ni la fin de leur domination. Devenue dominion du Commonwealth, l'Afrique du Sud entretient toujours d'étroites relations avec la Grande Bretagne. Ce pessimisme est d'autant plus effectif dans le domaine maritime. La première force navale permanente sud-africaine est officiellement établie le 1^{er} avril 1922 avec la création du South African Naval Service. La constitution de cette marine est issue de la fusion de deux anciennes unités: celles du Cape Naval Volunteers et de Cape Town qui ont rejoint la Royal Navy Volunteer Reserve en 1913 pour former la division sud-africaine. Plus de dix années après que l'Afrique du Sud ait obtenu son indépendance, la Grande Bretagne participe toujours avec attention aux affaires internes du pays en offrant à la marine sud-africaine trois frégates de la classe *The Loch*. Cependant, force est de reconnaître que sans l'aide et l'expérience britannique, une marine sud-africaine aurait eu bien du mal à se constituer. En janvier 1940, l'Afrique du Sud, crée the Seaward Defence Force, une nouvelle unité navale formée par la Royal Navy dans le but de surveiller et de défendre les eaux environnantes sud-africaines mais également de servir en Méditerranée. Durant l'immédiat après-guerre, la Grande Bretagne souhaite maintenir une forte présence navale afin de protéger la route du Cap des convoitises des pays de l'est. *The Simonstown Agreement* est signé entre le Royaume Uni et l'Afrique du Sud en 1955. Il s'agit d'un accord de coopération et de défense navale par lequel la Royal Navy laisse l'Afrique du Sud commander la base de Simonstown mais ne renonce pas à y faire stationner ses navires. Dans le cadre de ce nouvel accord, la South African Navy acquiert de nouveaux bateaux anglais qui lui permettent de se moderniser et d'augmenter son tonnage. Pour le commandant Thean Potgieter, « la SAN ressemble à une plus petite version de la Royal Navy au vue des tâches qu'elle accomplit, de ses équipements, de ses entraînements et de sa doctrine »⁹. Le maintien stratégique de la coopération navale britannique avec l'Afrique du Sud au cours de la première partie du XXème siècle a donc permis aux Britanniques de tenir leur position stratégique aussi bien dans l'océan Atlantique que dans l'océan Indien, tout en préservant leur *Sea Power*.

⁹ Thean Potgieter, *The secret South African project team : building strike craft in Israel, 1975-79*, Faculty of Military Science, Stellenbosch University

L'influence britannique encouragea certainement l'Afrique du Sud à se ranger au côté des pays de l'Ouest après la fin de la Seconde guerre mondiale. En effet, en juin 1948, le Parti National arrive au pouvoir et met en place le régime de l'apartheid conçu pour lutter contre la menace de la puissance démographique africaine. Alors que les premiers opposants au régime réfugiés en Angola, au Mozambique et en Rhodésie entament une véritable guérilla contre le régime raciste depuis leurs pays respectifs, l'Afrique du Sud se sent de plus en plus vulnérable face à la montée du communisme sur le continent africain. Les multiples condamnations internationales contre la politique de l'apartheid durant les années 1960 lèvent définitivement les dernières hésitations du pays à prendre part au conflit.

La route du Cap est un atout majeur pour les pays de l'Ouest: environ 6 800 bateaux transitent chaque année dans les ports sud-africains entre 1957 et 1966¹⁰ (nombre qui a presque doublé durant la fermeture du canal de Suez lors du conflit Israélo-Palestinien). Si le trafic près du Cap de Bonne Espérance reste encore largement dominé par les Britanniques, les navires marchands des pays communistes n'hésitent pas à emprunter ces liaisons maritimes. En effet, une nouvelle catégorie de navires marchands est créée à la fin des années 1960. Il s'agit des super tankers ou VLCC (very large crude carriers) pouvant transporter plus de 200 000 tonnes de marchandise. Ces bateaux, essentiellement affectés au transport du pétrole ne peuvent emprunter le canal de Suez dont la largeur et la profondeur limitent l'accès aux navires ayant un tonnage supérieur à 150 000 tonnes. Ainsi, plus de la moitié des importations pétrolières européennes s'effectuent par la route du Cap dans les années 1970. De même, la dépendance pétrolière des Etats-Unis envers les pays du Moyen-Orient augmente fortement dans les années 1980 puisque 60% du total des importations de barils de pétrole à destination des Etats Unis transitent par les côtes sud-africaines à cette époque¹¹. La richesse minérale du pays présente un intérêt économique certain pour les pays du Nord. L'Afrique du Sud est le principal producteur et exportateur des « quatre minéraux stratégiques », c'est-à-dire essentiels à l'approvisionnement des industries de guerre, ce qui n'est pas sans créer une forte dépendance émanant des pays du nord.

¹⁰ Sukhwant Singh Nannan, Strategic Analysis, vol XIV No.11, February 1992

¹¹ Sukhwant Singh Nannan, Strategic Analysis, vol XIV No.11, February 1992

La hausse de la fréquentation des super-tankers spécialisés dans le transport du pétrole mais également dans celui des minerais conduit le pays à réaliser de véritables aménagements pour accueillir ces navires dans les meilleures conditions. En effet, leur dimension hors norme nécessite des installations coûteuses pour assurer leur ravitaillement ainsi que leur entretien. En 1965, la South African Railways and Harbours construit le premier port en eau profonde du pays : Richards Bay. Inauguré en 1976, ce dernier connaît de nombreuses phases d'expansion pour atteindre aujourd'hui 5 kilomètres de quais, 23 places d'ancrage et 19 mètres de profondeur¹². Deux autres ports en eau profonde ont été construits par la suite à l'image des ports de Richards Bay, Saldanha Bay et Mossel Bay dans les années 1980. Les ingénieurs sud-africains ont également développé de nombreuses installations de services portuaires pour les super-tankers contribuant ainsi à l'expansion d'une industrie navale déjà très active en Afrique du Sud.

Le soutien de l'Afrique du Sud représente pour les pays de l'Ouest un allié de poids dans la lutte contre le communisme. Fort de son positionnement géographique, le pays concentre non seulement ses efforts sur la surveillance des bateaux soviétiques naviguant près du Cap mais également sur la recherche d'éventuelles dissidences communistes émanant des pays voisins. Afin de mener à bien ces différentes missions, un budget spécial voté par le gouvernement sud-africain est alloué pour l'installation de systèmes de surveillance et de communications sur la base navale de Simonstown ainsi que de nombreux autres ports : « The considerable harbour and repair facilities at Simonstown and elsewhere in our country as well as the modern communication and control facilities, all provided at great expense are indispensable to Allied naval forces in the southern Atlantic and Indian Ocean areas.¹³ » La marine sud-africaine peut ainsi contacter à tout moment n'importe quel bateau ou avion de combat entre

¹² F. Folio, A. Lamy, S. Guyot, « Réussites, enjeux et contradictions du développement d'une ville industrial-portuaire, Richards Bay, Afrique du Sud », *l'Espace géographique*, 2001, No 2

¹³ The South African Defense White Paper, 23 April 1969 extrait du dossier « South Africa's defense strategy » disponible sur <http://www.anc.org.za>

l'Amérique du Sud et l'Australie. Une coopération internationale est également engagée avec les différentes forces navales des pays de l'ouest. Aussi, étonnant que cela puisse paraître, les exercices navals entre la Grande-Bretagne et l'Afrique du Sud n'ont plus jamais été aussi importants bien que l'intensité de ces exercices diminuera avec la fin de l'Accord de Simonstown en 1975¹⁴. Cependant, l'aspect le plus significatif de cette coopération réside sans doute dans la construction du système militaire de communication Advokaat en partenariat avec les compagnies des pays du bloc occidental au début des années 1970. Ce système de surveillance dont le coût avoisine les 15 millions de rands compte parmi l'un des plus modernes de l'époque. Malgré l'embargo mis en place contre le pays par l'Organisation des Nations Unies, de nombreuses entreprises européennes et américaines contribuent à sa réalisation¹⁵. De même, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) aurait participé à la mise en place de ce système¹⁶.

Malgré ces multiples coopérations internationales, l'Afrique du Sud se sent confinée dans un goulet d'étranglement comme en témoignent les mots de P.W. Botha, ministre de la défense en poste à l'époque dans l'introduction du Livre Blanc de la Défense de 1973: "The RSA (Republic of South Africa) is part of the modern world, and as such, involuntarily involved in the prevailing international struggle for power... Geographically the RSA is a part of the Third World: in the military and cultural sphere it is a captive ally of the West...". L'effondrement soudain des colonies portugaises dans les pays limitrophes du Mozambique, de la Rhodésie et de l'Angola dès 1974 prive l'Afrique du Sud de son glacis protecteur contre la menace communiste. Dès lors, le régime raciste doute de plus en plus de sa capacité à maintenir le pouvoir face aux vingt millions d'Africains, d'Indiens et Métis opprimés depuis 1948. Face à cette menace grandissante, P.W. Botha, développe le concept de *total onslaught* (assaut généralisé), lequel consiste à planifier une intervention militaire à tous les niveaux de la société contre l'ensemble des opposants au régime de l'apartheid¹⁷: « nos principaux

¹⁴ Ce qui n'empêche pas le gouvernement sud-africain d'entreprendre des travaux en 1975 relatifs à l'augmentation de la capacité d'accueil des navires au sein de la base de Simonstown.

¹⁵ D'après des documents publiés par « the British Anti-Apartheid Mouvement » en juin 1975

¹⁶ D'après la publication de rapports officiels de l'OTAN

¹⁷ D. Darbon, « L'assaut final : le syndrome militaire sud-africain »

ennemis sont les communistes, le comité anti-apartheid, les groupes de pression aux Etats Unis et en Europe, certaines personnes de la direction des Nations Unies (...)»¹⁸. L'application du concept de l'assaut généralisé se traduit par la mise en place d'une stratégie complexe appelée « stratégie totale ». Dans le domaine naval, l'effort est porté sur le développement du potentiel de dissuasion de la marine sud-africaine. Il s'agit de constituer une flotte d'une puissance suffisante pour dissuader les Soviétiques de mener une quelconque intervention navale à l'encontre du pays. L'acquisition de trois sous-marins français de la classe « Daphné » en 1970 et 1971 marque un tournant dans l'histoire de la marine sud-africaine. Peu de Marines Nationales disposent d'un sous-marin à l'époque. Le pays représente maintenant une menace potentielle pour les flottes militaires étrangères mais également pour l'ensemble des navires circulant dans la zone du Cap de Bonne Espérance. Cependant, pour P.W. Botha, le renforcement du potentiel de dissuasion militaire sud-africain ne peut être réduit aux torpilles des sous-marins Daphné. Avant que les pays du Nord, principaux fournisseurs en navires de guerre ne décident d'appliquer en 1977 la résolution de l'ONU concernant l'embargo sur les ventes d'armes en Afrique du Sud, le pays n'hésite pas à se tourner vers Israël, également en retrait de la scène internationale. L'Afrique du Sud semble toujours avoir une longueur d'avance selon D. Darbon: « il frappe avant que ses ennemis ne se soient même organisés ; il achète avant que ses partenaires commerciaux ne refusent de lui vendre ; il met au point des structures d'évasion des embargos avant même que ceux-ci ne soient déclarés »¹⁹. Sur les six patrouilleurs lance-missile (strike craft) construits avec l'aide d'Israël sous le nom de code *Japonica*, trois navires sont construits sur le territoire sud-africain²⁰. Ces navires armés de missiles, permettent à l'Afrique du Sud de renforcer son potentiel de dissuasion en repoussant les limites de ses capacités d'intervention.

Autre fait remarquable durant la période 1970-1990; l'évolution de la marine marchande sud-africaine. En effet, selon le Lloyd's Register of Shipping, la flotte de cette marine était constituée de 249 navires, pour un tonnage approximatif de 510 504 tonnes en 1970 alors que

¹⁸ D.J.L. Neil, Deputy Minister of Foreign Affairs, Hansard, 31 janvier 1983, col 69 in D. Darbon, « L'assaut final : le syndrome militaire sud-africain »

¹⁹ D. Darbon, « L'assaut final : le syndrome militaire sud-africain »

²⁰ Thean Potgieter, The secret South African project team : building strike craft in Israel, 1975-79, Faculty of Military Science, Stellenbosch University

son tonnage en 1991 n'était plus que de 352 279 tonnes pour 236 navires²¹. De tels éléments sont révélateurs des orientations de la politique menée par le pays depuis les années 1970. La priorité étant donnée au renforcement du potentiel de dissuasion, la politique maritime du pays était principalement limitée au domaine naval. De plus, les différentes mesures et restrictions commerciales émanant de l'Organisation des Nations Unies à destination de l'Afrique du Sud n'ont pas favorisé le développement des échanges maritimes durant ces années. Ainsi, au début des années 1980, lorsque le gouvernement de Pretoria entreprend de capter l'essentiel du commerce de transit intra-régional²², il s'agit uniquement d'une mesure agressive en référence au concept de l'assaut généralisé. Une stratégie qui combinait à la fois la diplomatie des transports ainsi qu'une politique de déstabilisation fut menée par le gouvernement sans conduire pour autant une politique maritime digne de ce nom. Alors que l'accès à la mer des Etats d'Afrique centrale s'effectuait historiquement par le Mozambique ou l'Angola, la construction des lignes de chemin de fer reliant l'Afrique du Sud et le Zimbabwe en 1974 va changer la donne. D'après Douglas G. Anglin, « les initiatives diplomatiques se sont traduites entre autres par des subventions sous forme de primes destinées à drainer le trafic maritime vers les ports sud-africains. Mais ce qui s'est avéré plus décisif a été le sabotage systématique des autres ports potentiels par des interventions militaires directes et le soutien à des mouvements dissidents.²³ »

Force est de constater que les ambitions régionales sud-africaines étaient déjà considérablement avancées durant la période de l'apartheid pendant laquelle, le gouvernement du pays n'hésitait pas à s'octroyer un droit de regard sur ses voisins : « nous avons le droit de participer à l'élaboration des lois fondamentales qui régissent les relations au sein de la région.²⁴ » Si les aspirations de puissance intra-régionale voire intra-continentale sud-africaines ne sont pas nouvelles, ces ambitions ne concernent le domaine maritime que dans une moindre mesure. En effet, l'impérialisme sud-africain exercé dans les pays limitrophes, veillait davantage à faire perdurer le régime de l'apartheid qu'à faire prospérer le commerce maritime. Toutefois, malgré le déclin de la marine marchande, les retombées maritimes de ces

²¹ « Jane's fighting ships » 1970-1971/1991-1992

²² Il faut entendre par là le commerce réalisé par les pays d'Afrique Australe

²³ Douglas G. Angelin, « Afrique du Sud : politique extérieure et rapports avec le continent » in Etudes Internationales, Vol 22, N°2, 1991

²⁴ Général Magnus Malan, ministre de la Défense cité dans le Johannesburg Star Weekly, 17 novembre 1987 et repris dans le dossier de Douglas G. Angelin.

choix politiques ne peuvent être uniquement négatives au vu de l'expansion portuaire réalisée dans le pays.

L'avènement de la démocratie en Afrique du Sud bouleverse considérablement les orientations politiques du pays. Libérés du joug de la politique de l'apartheid ainsi que de la volonté des gouvernements précédents de faire perdurer le régime raciste, les dirigeants sud-africains peuvent maintenant concentrer leurs efforts sur les aspirations premières du pays en affirmant son rôle de puissance régionale.

A l'orée du XXI^{ème} siècle, les concepts de menace extérieure et de sécurité nationale ont fortement évolué. L'absence d'ennemis aux frontières conduit le pays à adopter une politique sécuritaire non plus centrée sur les problèmes militaires proprement dits mais plus tournée vers des domaines politiques, économiques, sociaux et environnementaux. Les années post-apartheid et tout particulièrement la présidence de Nelson Mandela marquent une rupture certaine avec la politique de l'assaut généralisé. En effet, le South African Defense Review Document fait état de l'adoption d'une doctrine militaire plus défensive qu'offensive. Le gouvernement sud-africain s'engage à ne détenir aucune arme de destruction massive, à entretenir une capacité de projection de sa puissance limitée ainsi qu'à constituer une armée professionnelle d'un petit effectif²⁵. Le Livre Blanc de la Défense de 1996 se démarque également de la politique de Nelson Mandela. En effet, le gouvernement de Thabo Mbeki élabore cette année là un vaste programme de « rejuvenation²⁶ » de la Marine sud-africaine qui est toujours en cours de réalisation à l'heure actuelle. Le South Africa's Strategic Arms Packages' de 1998 signe la première étape du programme.

Dans un discours relatif à la reconstruction du pays, le professeur Renfrew Christie de l'Université de Western Cape démontre qu'il est nécessaire pour l'Afrique du Sud de posséder une marine digne de ce nom. Pour ce dernier, cela est inhérent à la configuration géo-économique que revendique l'Afrique du Sud, à savoir celle d'une nation maritime. Les revendications sud-africaines concernant l'identité maritime du pays sont concomitantes avec un certain regain d'intérêt international pour le domaine maritime. Alors que plusieurs pays signent en 1977 une résolution de l'Organisation des Nations Unies relative à un embargo

²⁵ « South African Defense since 1994 » in African Security Review Vol 13 No 1, 2004

²⁶ Ce programme a permis au pays d'acquérir dans un premier temps quatre frégates de classe MEKO ainsi que trois sous-marins de type 209/1400 MOD et quatre hélicoptères SUPER LYNX. La seconde phase de la « fleet rejuvenation » planifiée pour 2011 prévoit la construction de six patrouilleurs dont certains pourraient être vendus aux Marines des pays voisins d'après les volontés du Contre-amiral Teuteberg : « A regional fleet of similar ships sharing a common platform fitted with interoperable systems, supported by a centralised maintenance facility and a single spares depot »

contre l’Afrique du Sud, la libéralisation des échanges mais également les progrès des communications et des transports, contribuent à une ouverture croissante des économies. Le secteur maritime n’échappe pas à ces transformations. D’après un article paru dans la revue *Politique Africaine* publiée au début des années 1990, « on assiste à un nouveau cycle d’expansion du gouvernement de la mer, à un moment où la globalisation avive les divers processus de contrôle des espaces marins et les disputes autour des territoires qui s’y inscrivent, tantôt entre les Etats, tantôt entre les sociétés, tantôt entre les Etats et les sociétés²⁷ ». Les pays de l’Afrique Australe présentant un potentiel maritime non négligeable, le nouveau régime démocratique sud-africain se doit de développer le sien de façon à pouvoir suppléer aux carences de ses voisins et démontrer ainsi la légitimité de sa domination en tant que seule véritable nation maritime.

La compréhension des enjeux stratégiques que représente la mer est un fait relativement récent en Afrique du Sud. Les gouvernements démocratiques qui se sont succédés depuis 1994 et particulièrement celui de Thabo Mbeki ont tous œuvré pour la modernisation du secteur maritime du pays et se sont lancés dans une véritable course à la mer. Ainsi, le gouvernement sud-africain a déposé en 2009 un dossier de candidature attestant de la continuité de son plateau continental au-delà des 200 milles marins de la Zone Economique Exclusive du pays²⁸. La politique maritime sud-africaine compte parmi une des plus libérales du monde comme en témoigne sa réglementation²⁹. Tout d’abord, le pays n’a pas émis de règles relatives au cabotage et pratique une véritable politique de « ports ouverts ». Ensuite, aucune marchandise n’est réservée aux navires sous pavillon national, ce qui par conséquent n’entraîne ni préférence ni discrimination de pavillon. Enfin, on ne dénombre aucune mesure ou tentative d’influence en terme de chargements concernant les échanges commerciaux à l’import ou à l’export. Toutefois, force est de reprocher à la politique maritime la plus libérale du monde un régime fiscal peu avantageux pour les armements et opérateurs locaux malgré la récente dépréciation du rand. Afin de rétablir une certaine équité dans le calcul de la base fiscale, l’Afrique du Sud souhaite aujourd’hui « revaloriser son pavillon en instaurant une

²⁷ Tarik Dahou, « Gouverner la mer. Etats, pirates sociétés », in *Politique africaine*

²⁸ Tarik Dahou, « Gouverner la mer. Etats, pirates sociétés », in *Politique africaine*

²⁹ Stephen Saunders, Loïc Salmon, « L’Afrique du Sud, une future nation maritime ? », *Le journal de la marine Marchande*, N°4724, 4 juin 2010

taxe au tonnage, c'est-à-dire un impôt calculé sur l'exploitation réelle des navires et non sur les bénéfices.³⁰»

Alors que les pays voisins créent en 1980 la Southern African Development Coordination Conference (SADCC) pour lutter contre l'utilisation systématique des transports maritimes sud-africains dont ils dépendent, l'arrivée de l'Afrique du Sud au sein de l'organisation en 1992 ne fera en réalité que renforcer cette dépendance des pays-membres. En effet, seule l'Afrique du Sud dispose des infrastructures nécessaires qui permettent l'accueil des porte-conteneurs et de procéder à l'approvisionnement des bateaux parmi les ports de la région. Cependant, le développement de la conteneurisation depuis les années 1980 n'a eu de cesse de modifier le volume et la rapidité des flux. D'après les écrits du capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, « le secteur portuaire sud-africain doit aujourd'hui faire face à une crise de croissance liée à l'ouverture internationale et à une crise d'adaptation pour intégrer la dynamique régionale ». Face à ces difficultés, le gouvernement préconise dans le Livre blanc de la politique des ports commerciaux rédigé en 2002 de favoriser l'investissement dans les infrastructures portuaires. Ainsi, après avoir réussi un plan de restructuration entre 2004 et 2008, le holding public TRANSNET a lancé un second programme d'investissement de deux milliards d'euros sur cinq ans pour ce qui concerne l'activité portuaire. Deux projets phares comptent parmi ces investissements : l'ouverture du nouveau port en eau profonde de Ngqura ainsi que l'élargissement et l'approfondissement du port de Durban afin d'accueillir les porte-conteneurs de nouvelle génération³¹. Le pays ne déroge pas à la tradition d'anticipation qui le caractérisait sous l'embargo³². Pour les journalistes Stephen Saunders et Loic Salmon, « ces deux projets sont symboliques de la stratégie de Transnet visant à créer de la capacité avant la demande. »

Les progrès du gouvernement sud-africain en matière de politique maritime sont fortement salués sur la scène internationale et de nombreux organismes n'hésitent pas à lui faire confiance. L'Agence Française pour le Développement (AFD) a ainsi prêté au pays l'équivalent de 200 millions d'euros dans le cadre du programme d'investissement lancé par

³⁰ Paul Turret, « Afrique du Sud, la puissance économique du continent », Le Monde Maritime, novembre/décembre 2008

³¹ Stephen Saunders, Loic Salmon, « L'Afrique du Sud, une future nation maritime ? », Le journal de la marine Marchande, N°4724, 4 juin 2010

³² Se référer à la seconde partie

Transnet. De plus, la Banque Mondiale a également confié récemment au pays la gestion d'un projet d'envergure régionale. Il s'agit de la construction d'une autoroute maritime réunissant quinze pays de l'Afrique de l'Est et de l'océan Indien dont le coût total s'élève à 26 millions de dollars³³.

Une seconde explication peut être avancée concernant l'augmentation des capacités de la South African Navy et ses implications sur les aspirations de puissance maritime régionale du pays. Cette dernière concerne des questions de sécurité.

Alors que par le passé la surveillance accrue au temps de l'apartheid³⁴ avait contribué à limiter l'expansion des menaces non conventionnelles, la stabilité des années post-apartheid ainsi que l'ouverture au commerce international ont facilité l'implantation de réseaux organisés. La pêche illégale compte parmi l'une d'entre elles. Nombreux sont les pêcheurs qui, à défaut de posséder un agrément, ne respectent pas les quotas de pêche ou pratiquent cette activité au détriment du respect des saisons, ce qui bouleverse considérablement l'écosystème. En Afrique du Sud, les pêcheurs qui utilisent des filets non réglementaires ont attrapé quelques 32 000 tonnes de Patagonian toothfish durant la décennie 1990 alors que la limite maximale de prise par an est maintenant fixée à 450 tonnes³⁵. D'après Tarik Dahou, « le caractère occulte de certaines concessions de pêche renforce la pêche illégale et attire des opérateurs peu transparents, difficiles à maîtriser et versés dans l'économie de trafic.³⁶ » La pêche en Afrique du Sud est réglementée par la South Africa's Sea Fishery Act (1998) qui œuvre pour la conservation de l'écosystème marin. Le pays a récemment affrété quatre patrouilleurs pour surveiller et contrôler les bateaux de pêche ainsi qu'une patrouille aérienne basée à Cape Town. Afin de respecter le bon fonctionnement des règles de pêche, le gouvernement a également formé des contrôleurs à inspecter le chargement des bateaux dans les différents ports sud-africains.

La pêche illégale n'est pas le seul fléau qui alimente l'économie maritime souterraine du pays. En effet, d'après l'International Narcotics Control Board (INCB) certains ports sud-africains

³³ Stephane Solofonandrasana, « Afrique de l'est : une autoroute maritime en vue », L'Express de Madagascar, disponible sur <http://fr.allafrica.com>

³⁴ Voir le Concept de l'assaut total

³⁵ <http://www.illegal-fishing.info>

³⁶ Tarik Dahou, « Gouverner la mer. Etats, pirates sociétés », in Politique africaine

sont aujourd'hui devenus de véritables ports de transit pour les bateaux transportant de la drogue. Dans une grande majorité des cas, les navires assurent la liaison entre les zones de production et les pays consommateurs de drogue. Ces derniers transportent ainsi des produits bruts (non transformés) en provenance d'Amérique du Sud qui serviront de produits de base à l'élaboration de drogues de synthèse qui seront elles-mêmes acheminées vers l'Europe ou encore de l'Asie du sud-ouest. Force est de reconnaître que les routes maritimes entre l'Amérique du Sud et le continent africain sont plus courtes et moins surveillées que celles reliant l'Europe à l'Amérique du Sud³⁷. Dans une région où les narcotrafiquants disposent de multiples combinaisons pour dissimuler la marchandise grâce à l'étendue du réseau portuaire d'Afrique Australe³⁸, seule l'Afrique du Sud dispose d'un organisme de lutte contre ce fléau, le South African Narcotics Bureau (SANAB). En l'absence de réelle volonté de coopération émanant des pays concernés, nous pouvons dès lors nous questionner sur la réelle efficacité de cet organisme, d'autant plus que les flux des divers trafics illicites ne tarissent pas. D'après le capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, « 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 de véhicules, d'armes, d'ivoire, de diamants et d'or³⁹ ». La liste des menaces non-conventionnelles serait incomplète sans mentionner la recrudescence du nombre d'actes de piraterie enregistrés au large des côtes sud-africaines ces dernières années. Une des raisons que l'on peut invoquer concernant cette soudaine augmentation fait référence aux récentes découvertes de gisements pétroliers et gaziers au large de la Tanzanie. En effet, six millions de tonnes de pétrole transitent au large des côtes sud-africaines chaque mois, ce qui n'est pas sans attirer les convoitises.

Le cas sud-africain n'est donc pas isolé. Les menaces non-conventionnelles concernent l'ensemble des pays africains. Dans un article de Naval Forces, Helmoed Romer Heitman reprend les mots du Vice-Amiral Johannes Mudimu qui appelle à la coopération régionale pour lutter contre ces nouvelles menaces : “in most cases, maritime threats are transnational and to achieve success calls for a collective action that is enhanced through fostering mutual

³⁷ L. Sun Wyler, N. Cook Congressional Research Service, *Illegal Drug Trade in Africa: Trends and U.S. Policy*, September 30, 2009

³⁸ Capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, “Les enjeux maritimes en Afrique Australe”, mémoire de géopolitique, avril 2001

³⁹ Capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, “Les enjeux maritimes en Afrique Australe”, mémoire de géopolitique, avril 2001

co-operation and the exchange of information.” Les enjeux d’une telle coopération sont doubles pour l’Afrique du Sud. Dans un premier temps, il s’agit de protéger les intérêts économiques et humains du pays en augmentant la surveillance ainsi que les contrôles grâce aux flottes des pays voisins. Dans un second temps, la réalisation d’un tel projet participe à la concrétisation des aspirations sud-africaines à devenir une réelle puissance maritime : l’Afrique du Sud possède non seulement la plus importante économie de la région d’Afrique Australe mais également la plus importante flotte navale. Le pays se doit ainsi d’assurer un rôle de leader dans cette coopération, renforçant de ce fait la légitimité de sa puissance régionale. Afin de mener à bien cette collaboration, le gouvernement sud-africain a dégagé en 1998 les nouvelles priorités de la South African Navy. Outre les missions traditionnelles concernant la souveraineté d’une marine nationale, le pays s’est engagé à garantir l’intégrité des approches des voies de communication des zones maritimes sud-africaines ainsi qu’à apporter un soutien naval conséquent à ses voisins⁴⁰. Ce soutien concerne principalement l’apport de l’expertise navale sud-africaine au profit des autres nations, la contribution à la sauvegarde des océans, les activités de recherche et secours en mer, et enfin la réalisation de programmes de construction et de réparation navale. Depuis 1998, de nombreux organismes ont rejoint cette coopération tels l’Association of African States (AAS), l’Inter-State Defense and Security Committee (ISDSC) ou encore le Standing Maritime Committee (SMC). Cependant, les résultats de cette coopération sont encore loin des objectifs attendus. La faiblesse des fonds et des moyens employés par les Etats pour contrôler une zone si vaste influence fortement ces résultats mitigés, sans compter les problèmes politiques propres à chacun des membres.

Alors que la reconstruction de la « nation arc-en-ciel » débute à peine, les problèmes liés à l’acculturation et au régime raciste imposé par les Blancs sous l’apartheid tardent à être traités. Le gouvernement de Thabo Mbeki choisi de résoudre à la fois les problèmes interne et externe du pays à travers la théorie de la « Renaissance Africaine ⁴¹ ». Ce concept politico-idéologique vise à redonner sa fierté à l’ensemble du peuple africain s’affranchissant ainsi des restes de la domination néocoloniale qui pouvaient subsister au sein du continent. Cependant,

⁴⁰ Capitaine de corvette Jean-Marie Dumon, “Les enjeux maritimes en Afrique Australe”, mémoire de géopolitique, avril 2001

⁴¹ Thabo Mbeki, “The African Renaissance, South Africa and the World”, United Nations University, Tokyo, 9 avril 1998

d'après Ivan Crouzel, le discours de la théorie de la renaissance africaine vise davantage « à ancrer l'Afrique du Sud au sein de l'Afrique afin notamment de renforcer le statut de Prétoria sur la scène internationale »⁴². Dans le domaine de la défense, l'application de cette politique permet de garantir la paix et la sécurité à l'intérieur du continent. La coopération régionale doit être le vecteur de la promotion de la démocratie ainsi que des transferts de technologie. La marine sud-africaine répond donc parfaitement à ces derniers critères, comme le montre le discours de M. Joe Modise, ministre sud-africain de la défense à l'occasion de la conférence sur la South African Navy et la Renaissance Africaine: » We can play a significant role in helping to build their naval capability and maritime interests for the common benefit of our entire region. The Navy could be at the leading edge of any such policy by providing a non-threatening focus co-operation... Clearly, if there is to be an African renaissance, then we must guard our maritime wealth, assist our neighbours in this respect and co-operate with the navies of our continent”.

La coopération stratégique entre les pays d'Afrique australe ainsi que la « rejuvenation » de la marine sud-africaine ne peuvent cependant être réduits à l'exercice d'une diplomatie préventive. L'Afrique du Sud semble de plus en plus inquiète face aux interventions des puissances régionales de l'océan Indien. En effet, l'Inde et la Chine affichent clairement leur ambition maritime en ayant pour objectif de devenir les premières puissances navales de l'océan Indien d'ici à 2025⁴³. Ces puissances asiatiques partagent un passé quasi-commun avec l'Afrique du Sud. Il s'agit non seulement de civilisations historiquement très peu tournées vers la mer mais également fortement marquées par la domination anglaise issue de la supériorité maritime occidentale⁴⁴. Cependant, le souci de se prémunir contre une nouvelle domination maritime n'est plus le seul moteur de ces géants concernant le développement de leur puissance navale respective. Les besoins d'approvisionnement en énergies et en matières premières des ces puissances asiatiques ne

⁴² Ivan Crouzel, “La renaissance Africaine: un discours Sud africain?” disponible sur <http://www;politique-africaine.com>

⁴³ Guillaume Garnier, « Le développement naval de l'Inde et de la Chine : un changement de donne stratégique ? »

⁴⁴ Guillaume Garnier, « les enjeux de la compétition maritime entre l'Inde et la Chine », mémoire effectué dans le cadre du DEA de Géopolitique de Paris VIII, 2004/2005

peuvent qu'augmenter sur le long terme au vue de leur croissance ainsi que de leur démographie exceptionnelle. Afin de rester maîtres de leur sécurité et de ne pas la confier des pays tiers⁴⁵, les gouvernements indien et chinois n'ont d'autres choix que de développer leur marine de guerre sous peine de vivre des « dépendances s'enchaînant en cascade » selon Guillaume Garnier⁴⁶ : « dépendance énergétique, dépendance maritime, dépendance stratégique, dépendance politique ». Ainsi, l'Inde et la Chine n'hésitent pas à se livrer une véritable compétition afin de défendre au mieux leurs intérêts respectifs dans la région de l'océan Indien comme en témoigne en 1993 Zhao Nanqi, directeur du General Staff Logistics Department de la Marine chinoise dans un mémorandum classifié: « Nous ne pouvons plus accepter que l'océan Indien soit seulement l'océan des Indiens »⁴⁷. D'après de nombreux analystes occidentaux, le gouvernement de Pékin applique dans cette finalité une stratégie dite « en collier de perles ». Il s'agit pour la Chine de participer à la construction de plateformes logistiques portuaires dans plusieurs Etats « clés »⁴⁸ de la région de l'océan Indien. Tout en forgeant des relations diplomatiques avec ces Etats, le gouvernement chinois bénéficierait d'un atout stratégique en utilisant cette chaîne logistique à des fins militaires.

Menacé par les ambitions maritimes chinoises, le gouvernement indien envisage un nouveau plan de réarmement en 1985. La flotte de combat indienne passe ainsi de 180 000 tonnes plein de charge à plus de 260 000 tonnes plein de charge entre 1986 et 1991. L'éditorialiste du *Jane's Fighting Ships 1986-1987* commente ainsi cette évolution : « Il ne s'agit pas là de l'inventaire d'un pays dont le seul but est de sauvegarder la paix. Il s'agit davantage de la flotte d'une nation déterminée à imposer son hégémonie maritime sur ses voisins les plus faibles »⁴⁹. Grâce à ce plan de réarmement ainsi qu'aux dernières acquisitions navales, l'Inde dispose maintenant d'un avantage qualitatif sur la marine chinoise bien que cette dernière reste largement supérieure à celle de l'Inde.

⁴⁵ Il faut entendre par là les Etats-Unis

⁴⁶ Guillaume Garnier, « Le développement naval de l'Inde et de la Chine : un changement de donne stratégique ? »

⁴⁷ Sébastien Boucher

⁴⁸ Le Pakistan, le Bangladesh, le Myanmar

⁴⁹ Aspirant Mehdi Kouar, « L'Indian Navy, des ambitions à la concrétisation 1966-2010 », CESM

A côté de la marine chinoise ou de l'Indian Navy qui dispose de plus de 143 navires de guerre⁵⁰, la flotte de combat sud-africaine présente non seulement un faible tonnage mais également le nombre de marins le plus faible de l'ensemble des principales flottes mondiales.

Si le pays peut se targuer de posséder trois sous-marins, la flotte navale sud-africaine ne possède toujours pas de destroyer en 2009. La projection de la puissance navale sud-africaine est donc particulièrement limitée dans la région de l'Océan Indien au vue du faible nombre de bâtiments dont elle dispose. Bien que le pays ne représente en aucun cas une menace potentielle pour l'Inde et la Chine qui dominent largement la région, la position géographique sud-africaine intéresse particulièrement ces puissances.

Ainsi, l'Afrique du Sud a récemment développé un partenariat stratégique dans le secteur de la défense avec l'Inde et le Brésil. Le volet naval de cette coopération est connu sous le nom de IBSAMAR (India, Brazil, South Africa). La première opération IBSAMAR s'est déroulée en mai 2008 au large des côtes sud-africaines, l'objectif étant d'améliorer la compatibilité opérationnelle des marines respectives. Les différents exercices ont donc porté sur des opérations de sécurité en mer comme l'escorte et le secours de navires en difficulté. L'Afrique du Sud est le grand gagnant de cette coopération en tant que partenaire « junior ». En effet, alors que l'Inde et le Brésil sont classés respectivement à la quatrième et huitième place mondiale en terme de capacité navale, la flotte sud-africaine n'est seulement classée qu'à la trente-deuxième place⁵¹. Les externalités positives sont nombreuses pour le pays ; l'Afrique du Sud a eu la possibilité en 2008 de présenter par exemple les produits de l'industrie d'armement sud-africaine Denel⁵². Outre un exercice en mer prévu pour septembre 2010, les trois pays ont conjointement décidé de porter un nouveau projet dans le domaine des microsatsellite. Ce dernier repose sur la construction d'un satellite qui transmettrait une observation générale et contribuerait de manière efficace à la surveillance des lignes maritimes et des eaux territoriales.

⁵⁰ Andrew Glendinning and Keri Leicher, "All hands on Deck for Defense at the IBSA Summit: Rethinking south Africa's Position", disponible sur <http://www/saiia.org.za>

⁵¹ Andrew Glendinning and Keri Leicher, "All hands on Deck for Defense at the IBSA Summit: Rethinking south Africa's Position", disponible sur <http://www/saiia.org.za>

⁵² Andrew Glendinning and Keri Leicher, "All hands on Deck for Defense at the IBSA Summit: Rethinking south Africa's Position", disponible sur <http://www/saiia.org.za>

La Marine sud-africaine connaît aujourd'hui de nombreuses difficultés. Les spécialistes s'accordent à dire qu'il existe trois causes principales pouvant expliquer la situation actuelle de la South African National Defense Force qui risquerait à terme de devenir « moribonde »⁵³ d'après Helmoed-Romer Heitman. La première menacerait directement la disponibilité des forces armées par l'octroi d'un budget militaire inadapté. Ainsi, le budget alloué à la Défense enregistre cette année un écart de 4.1% comparé à celui de l'année précédente, soit une baisse de 15.9% par rapport aux prévisions revues à la baisse après la crise économique⁵⁴. Concernant la Marine, la version du plan stratégique à trois ans publiée en 2009 prévoit une allocation de R1,968 milliards, ce qui représente 6% du budget total de la Défense. Ce chiffre devrait atteindre R2,145 milliards en 2012. Si les prévisions semblent optimistes, soulignons le fait que l'Afrique du Sud alloue aujourd'hui 1.2% de son Produit Intérieur Brut (PIB) au secteur de la Défense, contre 4.5% en 1989. Le plan stratégique à trois ans prévoit également de nombreuses restrictions concernant les achats de pièces de rechange, les dépenses en carburant (limitant de cette façon le nombre de jours d'entraînement à la mer) et plus directement le nombre total des heures d'opérations à la mer des dix-huit principaux bâtiments. Concrètement, chaque bâtiment ne passerait donc plus que 23 jours en mer par an.

Face à ces restrictions, le gouvernement de Prétoria se défend chiffres à l'appui, d'avoir considérablement augmenté le budget militaire ces dernières années. Selon la même version du plan stratégique, entre 2005 et 2008, les crédits alloués seraient passés de R23.5 milliards à R27,9 milliards. Cependant, les récentes acquisitions sud-africaines concernant les trois sous-marins SS U-209/1400 Mod, les quatre frégates FFG Valour, ainsi que les prévisions de revalorisation des moyens côtiers par l'acquisition d'un bâtiment de soutien multimissions, ne suffisent pas à masquer un certain déclin. Pour Helmoed-Romer Heitman, « il est clair que les frégates et les sous-marins ont seulement été achetés pour la vitrine ». Le journaliste aborde une des causes explicatives du déclin de l'armée en reprenant les propos d'un groupe

⁵³ Helmoed-Romer Heitman, "South African National Defense Force in crisis", disponible sur jdw.janes.com, 7 April 2010

⁵⁴ Helmoed-Romer Heitman, "South African slashes defense budget in wake of cash crisis", disponible sur jdw.janes.com, 24 February 2010

parlementaire des comptes publics⁵⁵ selon lesquels la direction stratégique du pays serait inadaptée : le plan stratégique « ne définit aucun objectif stratégique, reste flou sur les résultats demandés et manque d'une vision crédible sur ce que les Armées doivent faire » ; « la planification opérationnelle reste centrée sur les fonctions de support plutôt que sur les responsabilités et les objectifs stratégiques » . Ces derniers suggèrent que le Secrétariat de la Défense, créé en 1995 soit doté « de stratèges qui ne soient pas civils et qui soient capables de formuler une nouvelle vision ». Helmoed-Romer Heitman, reprend cette dernière remarque à l'encontre des rédacteurs du Livre Blanc de la Défense de 1996, « ces hommes ne possédant qu'une vision naïve de la politique internationale et une compréhension faible des problèmes de Défense, se concentrant essentiellement sur des problèmes périphériques ».

Ces dernières remarques soulèvent l'un des débats les plus polémiques de ces dernières années en Afrique du Sud. Il s'agit des quotas de race mis en place par les différents gouvernements post-apartheid. En effet, le nombre d'officiers Noirs en service dans la Marine est très peu représentatif de la population sud-africaine alors que ces derniers constituaient pourtant 87% de l'ensemble de la population dans les premières années du régime démocratique. Honteux legs du régime racial de l'apartheid, cet écart considérable s'explique par l'accès trop tardif des gens de couleur aux formations intellectuelles supérieures. Ainsi, afin de rétablir une certaine représentativité au sein de la population du pays, des lois et des actions incitatives favorisant la réinsertion des Africains de couleur ont été mises en place ces dernières années. La discrimination positive est donc encouragée dans l'ensemble des niveaux de la société comme dans la Marine, ce qui n'est cependant pas sans conséquences sur le fonctionnement de ce corps d'armée. Alors que les futurs officiers de Marine de l'ancien régime poursuivaient une formation très poussée dans le domaine de leur spécialisation et n'hésitaient pas à poursuivre cette dernière à l'étranger⁵⁶, de nombreuses personnes de couleur ont été promues entre 1994 et ces dernières années à des postes pour lesquels ils ne possédaient pas les compétences requises, essentiellement à cause d'une formation trop sommaire et précipitée. Ainsi, le journaliste Helmoed-Romer Heitman n'hésite pas à pointer du doigt les services des ressources humaines des Armées qui pénalisent fortement la South

⁵⁵ Helmoed-Romer Heitman, "South African slashes defense budget in wake of cash crisis", disponible sur jdw.janes.com, 24 February 2010

⁵⁶ Notamment en Grande Bretagne

African National Defense Force en étant « trop focalisés sur les quotas de race et de sexe ». Il est pour lui « indispensable de se passer des officiers malhonnêtes et incompetents qui licencient des officiers blancs expérimentés et démoralisent les officiers noirs »⁵⁷. Cette situation pénalise fortement le pays ainsi que les disponibilités de la South African Navy. Seules deux frégates sur quatre, le bâtiment de soutien AOR Drakensberg et quatre petits bâtiments sur dix sont opérationnels aujourd'hui. Un seul des trois sous-marins que possède l'Afrique du Sud est actuellement en service⁵⁸. Les problèmes budgétaires mentionnés quelques lignes auparavant sont également responsables de la pénurie de personnel qualifié. L'attrait de rémunérations plus élevées dans le secteur privé et notamment dans l'industrie pétrolière de l'Afrique de l'ouest dessert fortement le recrutement de marins hautement qualifiés. Cela est d'autant plus désincitatif pour les sous-marinières sachant qu'un officier marinier avec dix ans de service servant à terre gagne en moyenne 8 800 euros par an et que la rémunération s'élève à 9 000 euros par an lors d'un service effectué dans un sous-marin.

⁵⁷ Helmoed-Romer Heitman, "South African National Defense Force in crisis", disponible sur jdw.janes.com, 7 April 2010

⁵⁸ Helmoed-Romer Heitman, "South African National Defense Force in crisis", disponible sur jdw.janes.com, 7 April 2010

Conclusion

Alors que la publication du nombre d'études consacrées à l'Afrique du Sud était en baisse ces dernières années, l'hôte de la coupe du monde de football 2010 a récemment fait l'objet de nombreuses publications. Cependant, les articles ayant trait au domaine maritime du pays sont encore peu nombreux. Bien que les ambitions maritimes du pays n'aient quasiment jamais été étudiées, cela ne signifie pas pour autant que le pays en est totalement dépourvu. La conclusion de cette étude atteste non seulement d'une véritable prise de conscience des enjeux maritimes émanant du gouvernement sud-africain mais également de la volonté d'appliquer les ambitions maritimes portées par le pays. Seule la légitimité de ces ambitions peut être discutée. En effet, si les aspirations de puissance maritime régionale sud-africaines ne datent pas de la période post-apartheid, les moyens utilisés par le pays pour concrétiser ces aspirations ont évolué selon le régime et les événements géopolitiques du XXème siècle. La stratégie sud-africaine actuelle qui consiste à revendiquer une identité maritime sur la scène internationale a du mal à prendre forme. L'Afrique du Sud ne peut être aujourd'hui qu'une nation maritime en devenir. En effet, de nombreux aspects maritimes comme la stratégie portuaire ou la marine marchande demandent à être développés. Il en est de même pour la coopération maritime et navale entre les pays d'Afrique australe dont les moyens restent limités et trop souvent centrés sur les intérêts nationaux. Les pays voisins de l'Afrique du Sud ont bien du mal à s'investir dans un partenariat favorisant l'impérialisme sud-africain, d'autant plus que des pays comme le Zimbabwe ou l'Angola⁵⁹ gagnent chaque jour un peu plus d'influence sur la scène régionale. La puissance maritime du pays semble de plus en plus compromise aujourd'hui alors que l'Afrique du Sud connaît pour la première fois en 17 ans un déficit de sa balance courante⁶⁰. Le pays doit également faire face à une recrudescence des problèmes internes comme la violence ou l'analphabétisme. La politique maritime de l'Afrique du Sud et à fortiori la concrétisation des aspirations de puissance maritimes n'est donc pas au centre des priorités actuelles du gouvernement. Si d'après le capitaine de corvette Denis Fabre, ancien attaché naval en Afrique du sud, il est encore trop tôt pour tirer des conclusions sur les **futures** ambitions maritimes du pays, pour Tim Hughes de l'Institut sud-

⁵⁹ De nouveaux champs pétrolifères ont récemment été découverts au large de l'Angola.

⁶⁰ « The Economist a désigné l'Afrique du sud comme le pays émergent le plus risqué du monde », Patrick Bond, Le Monde Diplomatique, avril 2010

africain des relations internationales, « l'ère Zuma sera celle de la régression des ambitions et de la puissance de la diplomatie sud-africaine ».⁶¹

⁶¹ Patrick Bond, Le Monde Diplomatique, avril 2010

Bibliographie

Documents officiels et déclarations :

Thabo Mbeki, “ Address at the opening of the South African Maritime Training Academy”, Simon’s Town, September 2003

Thabo Mbeki, “Address on the occasion of the Presidential fleet review”, Simon’s Town , 5 September 2008

Ndebele Sibusiso “ Address on the occasion of the 26th regular session of the Assembly of the International Maritime Organisation (IMO)” London, 29 November 2009

MP Abdulah M. Omar Minister of transport “ Address to the Maritime Africa 2000 Conference”, 11 April 2000, Durban

Message from the Chief of the S.A. Navy on the eve of the 88th year celebration marking the founding of the establishment of the South African Navygre

George Mluleki, Deputy of Defense “Speech for the Maritime Surveillance Conference”, 27 July 2005

Department of Transports, Draft South African Maritime Transport Policy, 2008

Department of Defence, Strategic Business Plan 2009

Southern African Development Community, Standing Maritime Committee of the Interstate Security and Defence Committee

J. Mudimu, Presentation on the transformation of the SA NAVY, 18 may 2007

Ouvrages:

Hervé Coutau-Bégarie, “L’Océan globalisé, géopolitique des mers au XXIème siècle » Economica, 2007

Pierre-Paul Dika, « Les fondements de la politique étrangère de la nouvelle Afrique du sud : acteurs, facteurs et instruments » l’Harmattan, 2008

Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat, « Atlas géopolitique des espaces maritimes », technip, 2010

François Lafargue, « Géopolitique de l’Afrique du Sud », Complexe, 2005

Mémoires et rapports:

Mihalis G. Chasomeris , Trade and Industrial Policy Strategies, 2002 Annual Forum, “ South Africa’s Seaborne Commerce: Trade Flows, Transport Costs and the Maritime Transport Policy Environment” Mulderdrift

Mihalis G. Chasomeris, “ South Africa’s Maritime Policy and Transformation of the Shipping Industry”

Jean Broch, mémoire de géopolitique dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes » Mars 2004

Jean-Marie Dumon, « Les enjeux maritimes en Afrique Australe », mémoire de géopolitique, Avril 2001

Guillaume Merveilleux du Vignaux, « Afrique du Sud : émergence d’une puissance africaine », 7 avril 2009

Fabrice Folio, Annick Lamy, sylvain Guyot « Réussites, enjeux et contradictions du développement d’une ville industrialo-portuaire, Richards Bay, Afrique du Sud » sous la direction de Sylvain Guyot

Thean Potgieter, « The maritime security qunadary in the horn of Africa region: causes, consequences and responses », East African Human Security Forum, January 2008

Thean Potgieter, “ The secret South African project team: building strike, craft in Israel, 1975-79”

Marie-Christine Cormier-Salem, Tarik Dahou, “ Gouverner la mer. Etats, pirates sociétés » Institut de recherche pour le développement (URM 208- Patrimoines locaux IRD/MNHN)

Marie-Annick Lamy-Giner, « Les ports commerciaux d’Afrique du Sud », disponible sur <http://mappemonde.mgm.fr>

Liens internet :

<http://www.eia.doe.gouv>

<http://www.geog.umontreal.co>

<http://www.engineeringnews.co.za>

<http://ports.co.za>

<http://www.sanap.ac.za>

<http://www.news24.com>

<http://www.defenseweb.co.za>

<http://.allafrica.com>

<http://www.africanews.com>

<http://www.mlsa.co.za>

Articles spécialisés :

Andrew Glendinning, Keri Leicher « All Hands on Deck for the Defence at the IBSA Summit : rethinking South Africa’s position », 20 April 2010 disponible sur <http://www.saiis.org.za>

South African Policy foreign Monitor, « South Africa in Africa: An assessment » published by the South African Institute of the International Affairs, March/April 2008

Hervé Couteau-Begarie, “ Eléments pour une réflexion navale”, Institut de Stratégie Comparée, Septembre 2006

Awie badenhorst, « Food Insecurity- Pressures on South Africa's Living Marine Resources », African Security Review Vol 6 No1, 1997

Presse spécialisée:

Helmoed-Romer Heitman, « Cape of good hope : South Africa prepares for the future », Jane's Navy International, November 2009

Helmoed-Romer Heitman, « SAN review plans future regional role », Jane's Navy International, January/February 2003

Helmoed-Romer Heitman, « Cape crusaders: South African navy builds on combined exercise experience », Jane's Navy July/August 2008

Helmoed-Romer Heitman, « South Africa slashes defense budget in wake of crash crisis », Jane's Defense Weekly, 24 February 2010, disponible sur <http://jdw.janes.com>

Helmoed-Romer Heitman, « South Africa's new defense minister sets course », Jane's Defense Weekly, 15 July 2009, disponible sur <http://jdw.janes.com>

Helmoed-Romer Heitman, “ The South African Navy: modernization and refocusing” Naval Forces IV/2006

Helmoed-Romer Heitman, “ The South African Navy taking up a greater regional security role” Naval Forces IV/2008

Helmoed-Romer Heitman, “ South Africa National Defense Force in crisis”, Jane's Defense Weekly , 7 April 2010, disponible sur <http://jdw.janes.com>

Interview with Vice Admiral J.F Retief, “The South African Navy -today and tomorrow”, Naval Forces IV/2004

Thean Potgieter, “ The geopolitical role of the South African Navy in the South African sphere of influence after the Second World War”, Strategic Review for Southern Africa, June 2002

Franck C Van Rooyen, “ TheSouth African Navy: mission imperatives and challenges”, Naval Forces IV/2004

Renfrew Christie, “Why South Africa needs a navy, nationally and regionally”, Naval Forces IV/2004

Nick Brown, “South Africa’s fleet purses transition from rust-out to rebirth” Jane’s Navy International, December 2004

Mohlolo Siko, “ South Africa Maritime Interest and Responsibilities” African Security Review Vol 5 No 2, 1996

Paul Turret (ISEMAR), « Afrique du Sud, la puissance économique du continent », Le Monde Maritime, novembre/décembre 2008

Augustus Vogel, « Navies versus Coast Guards : Defining the Roles of African Maritimes Security Forces » Africa Security Brief, No 2 December 2009, disponible sur <http://www.africacenter.org>

Joseph Henrotin,” Marine sud-africaine, Quel avenir”, Défense et Sécurité Internationale, N°54-Décembre 2009

François Lafargue, « La France et l’Afrique du Sud », Defense Nationale et Sécurité Collective, 01/2009

François Lafargue, « Afrique du Sud : une démocratie entre amertume et espoirs », Questions internationales, N°35 janvier-février 2009

Guy Toremans, « South African Navy submarine force focussed on rectifying recruiting and retention challenges faced », Naval Forces II/2010

Guy Toremans,” Ambition and acquisitions: the future SAN”, Jane’s Navy International, October 2003

Ulrich Weisser, “ Global strategic trends and their impact on South Africa’s security”, Naval Forces IV/2002

Luis Diaz-Bedia Astor, «La marina sudafrican. Renacimiento naval en el cono sur », Revista General de marina, 10/2004

Presse non spécialisée :

Patrick Bond, « L’impérialisme contrarié de Pretoria », Le Monde diplomatique, 04/201