



Guerres hybrides : Stratégies financières et économique contre l'Afrique

Partie 8. 1 B.

Par [Andrew Korybko](#)

Mondialisation.ca, 28 novembre 2016

[Oriental Review](#) 18 novembre 2016

Région : [Afrique subsaharienne](#)

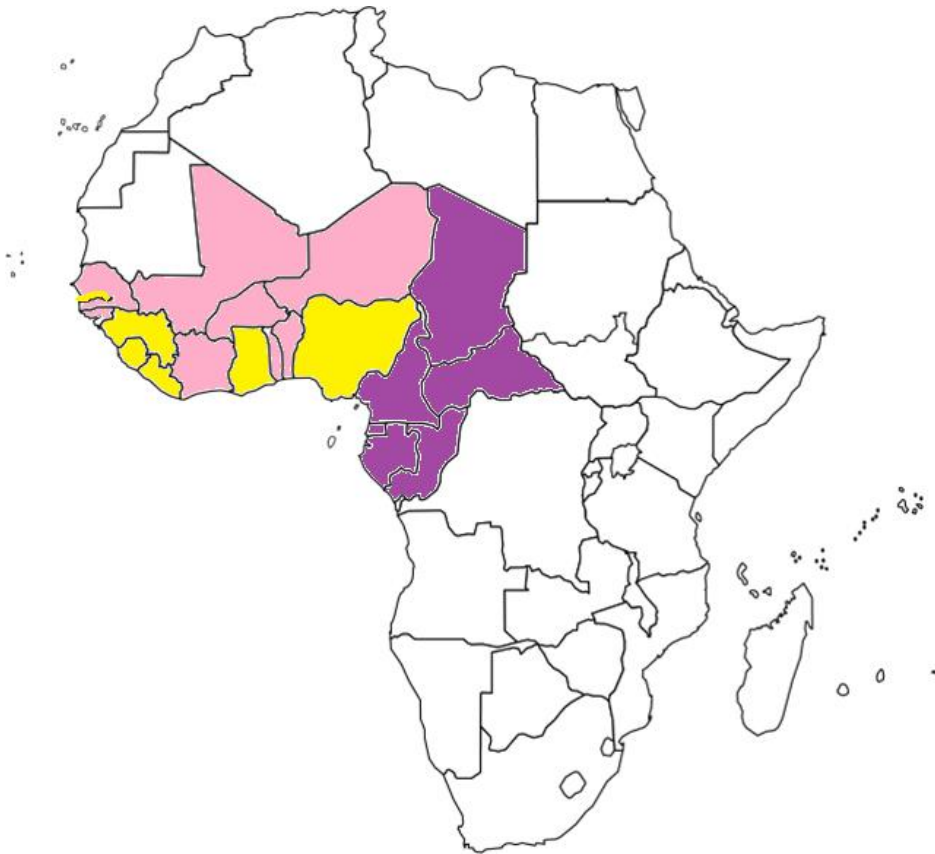
Thème: [Économie](#)

Institutions financières, douanières et économiques

Outre la perspective de division de la sécurité militaire et les prévisions de «*scénarios sombres*» appliqués jusque-là pour comprendre la géopolitique africaine, il y a aussi l'approche plus unificatrice et positive de l'analyse des institutions financières, économiques et augmentant l'intégration du continent.

Institutions financières

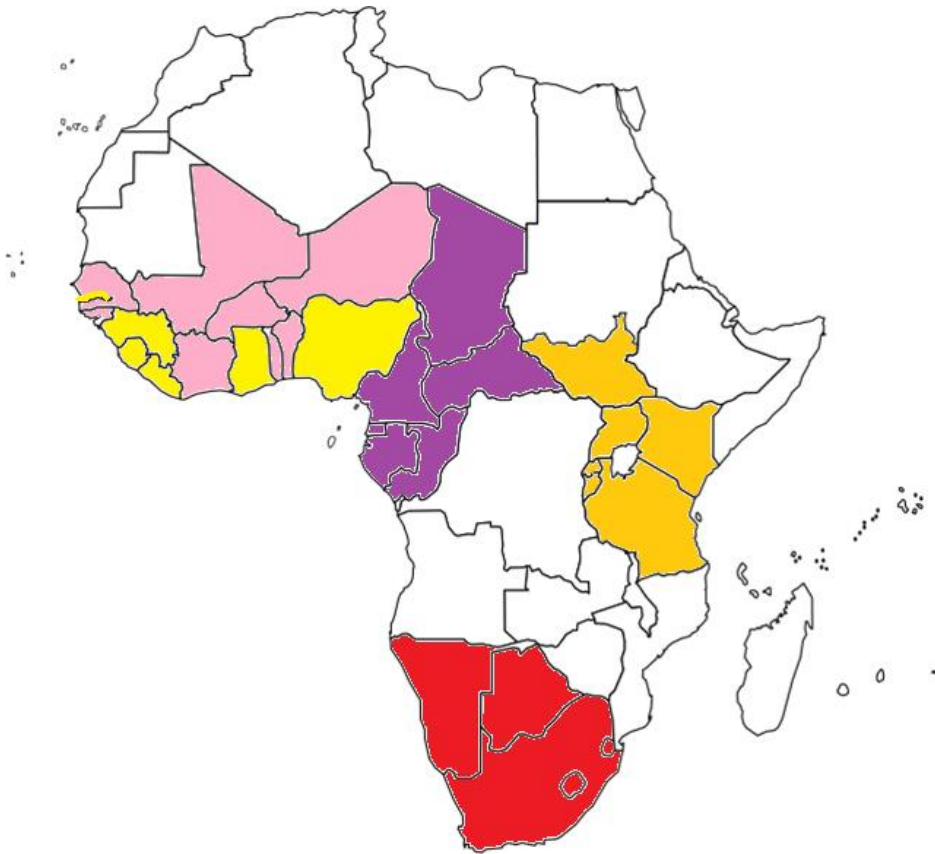
L'Afrique abrite deux unions monétaires distinctes, mais étroitement liées, le Franc de l'Afrique de l'Ouest et le Franc de l'Afrique Centrale, qui sont institutionnalisés sous l'[Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest](#) (UEMOA) et la [Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale](#) (CEMAC), qui comprennent les anciennes colonies françaises (à l'exception de la Guinée équatoriale d'autrefois tenue par l'Espagne), dont l'[unité économique du commerce est encore directement contrôlée par Paris](#). L'[Institut monétaire Ouest Africain](#) (WAMI) intègre les autres pays de la région sous la Zone monétaire ouest-africaine (WAMZ) et prévoit de dévoiler sa propre monnaie unifiée, l'[Eco](#), d'ici [2020](#), et à l'exception de la colonie française de Guinée d'autrefois, elle est entièrement constituée par des États qui ont été colonisés par le Royaume-Uni.



- Rose: UEMOA
- Violet: CEMAC
- Jaune: WAMZ

Institutions douanières

Outre les trois institutions financières qui viennent d'être décrites (dont deux ont déjà leur propre monnaie partagée, mais qui sont toutes des unions douanières), deux autres institutions douanières doivent également être mentionnées : la [Communauté de l'Afrique de l'Est](#) (EAC) et l'[Union douanière d'Afrique australe](#) (SACU). Elles peuvent être identifiées avec les trois autres organisations précitées sur la carte ci-dessous et il est utile de souligner que l'EAC est formée par un noyau à deux, Kenya-Tanzanie (excluant sensiblement l'Éthiopie), qui viennent d'[intégrer le Sud-Soudan](#) et prévoient de s'intégrer dans une organisation politique sous le nom de [Fédération de l'Afrique de l'Est](#)(EAF), alors que la SACU est évidemment la manifestation institutionnelle de la domination régionale de l'Afrique du Sud et n'a pas de plans à venir pour une expansion future.



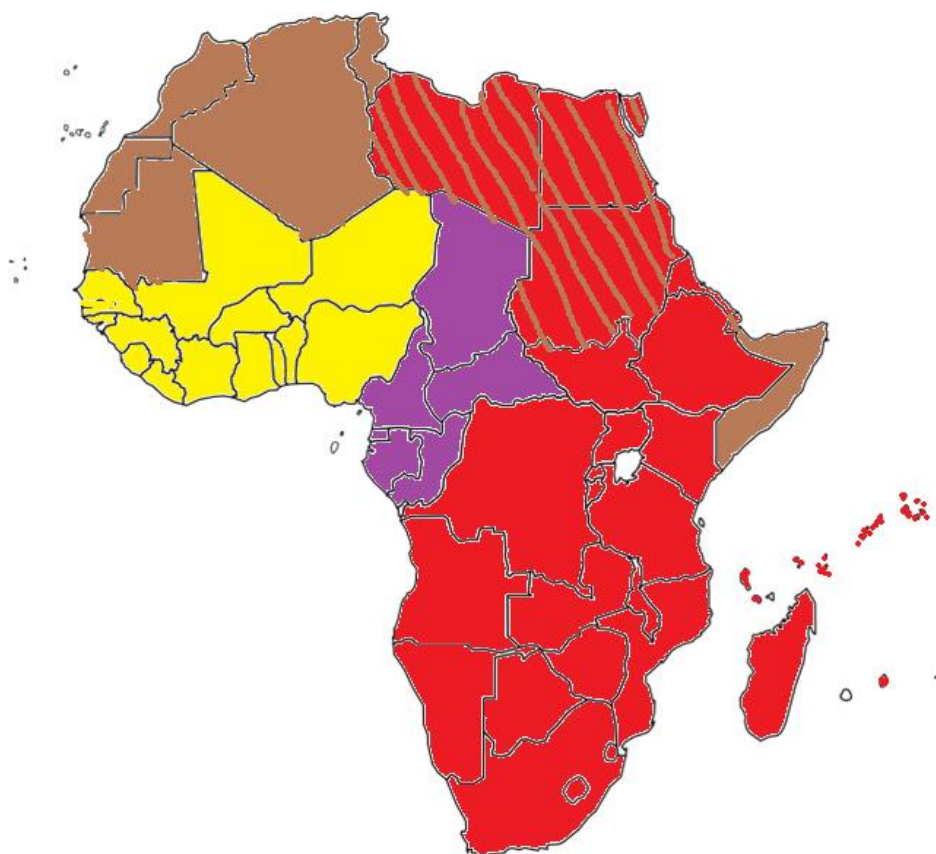
- Orange: EAC
- Rouge: SACU

Institutions économiques

Les dernières catégories institutionnelles augmentant l'intégration en Afrique sont les groupements économiques qui se sont développés à travers le continent. La [Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest](#) (ECOWAS) rassemble l'UEMOA et la WAMZ dans un cadre économique vaguement coordonné. Au nord, les États de Libye, de Tunisie, d'Algérie, du Maroc (y compris le Sahara occidental contesté) et la Mauritanie ont tenté de former l'[Union arabe du Maghreb](#) pour resserrer les liens entre eux, mais ont largement échoué, en raison de différences profondément enracinées entre Alger et Rabat. Plus concrètement, le Conseil de l'unité économique arabe, un mécanisme au sein du cadre plus large de la Ligue arabe, a tenté de promouvoir la [zone de libre-échange arabe élargie](#) (GAFTA) entre ses membres, avec un succès mitigé, et [certains d'entre eux](#) (Algérie, Djibouti, Les Comores et la Mauritanie) ont, pour le moment, diminué leur participation.

Le [Marché commun de l'Afrique de l'Est et du Sud](#) (COMESA) est une importante organisation interrégionale qui regroupe une vaste aire allant de la Libye au Zimbabwe et qui contient l'[Autorité intergouvernementale pour le développement](#) (IGAD) entre le Soudan, le Sud-Soudan, l'Érythrée, Djibouti, l'Éthiopie, la Somalie, le Kenya et l'Ouganda dans sa zone de responsabilité. La Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), dont certains membres (Sud-Soudan, Ouganda et Kenya) ont une coopération qui se chevauchera avec le COMESA / IGAD, alors que la Tanzanie est dans une autre position vis-à-vis de la [Communauté de développement de l'Afrique australe](#) (SADC), version plus lâche et plus étendue de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU). Il serait très difficile d'élaborer une carte simple désignant les superpositions complexes entre certains des États africains en ce qui concerne cette constellation d'organisations augmentant l'intégration, mais heureusement il

existe l'[Accord tripartite de libre-échange](#) (TFTA) qui vient d'être signé (mais reste à ratifier) par tous les membres du COMESA, de l'EAC et de la SADC et qui vise à établir une zone de libre-échange unifiée, de l'Égypte à l'Afrique du Sud.



- Marron: GAFTA
- Jaune: CEDEAO
- Violet: CEMAC
- Rouge: TFTA

Connecter le continent

Imperfections

La conclusion la plus importante que l'on peut tirer de la carte précédente est que l'ensemble du continent est divisé en quatre zones de libre-échange (que ce soit en pratique ou en théorie), dont le TFTA est la plus significative à l'échelle mondiale. La vision commune des signataires est d'établir une zone économique globale d'intégration nord-sud avec divers couloirs de développement et, en principe, l'idée de relier «*Le Cap au Caire*» découle des ambitions non réalisées du Royaume-Uni de construire la [ligne rouge](#), un chemin de fer reliant les deux villes datant de l'âge impérial. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir, avant que ce rêve lointain et inachevé ne devienne une réalité économique et les principaux obstacles logistiques et infrastructurels sont :

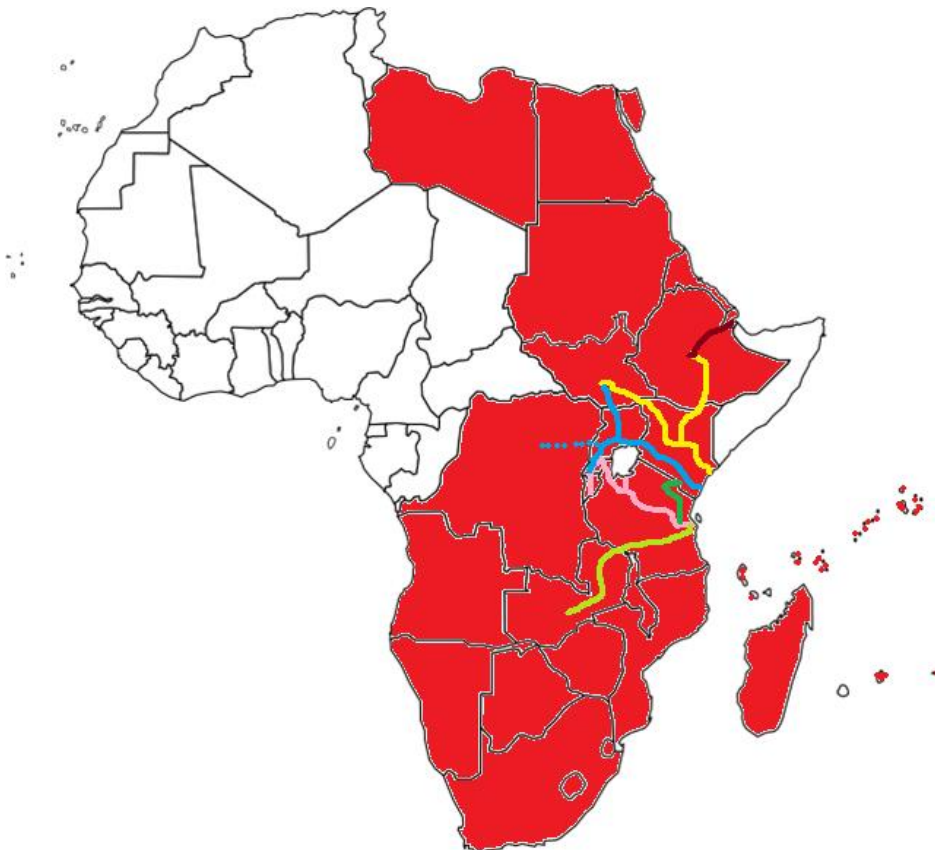
- Les liaisons ferroviaires non reliées entre l'Égypte, le Soudan et le Sud-Soudan;
- La nécessité de relier le Sud-Soudan et l'Éthiopie à leurs voisins du Sud (le Corridor LAPSSET dont on parlera bientôt);
- Le défi de construire des projets de transport (route, rail) à travers la jungle de la RDC;
- L'absence de réseaux ferroviaires intégrés multiples entre le Kenya et la

Tanzanie;

- Et la nécessité de relier plus étroitement la Tanzanie et la Zambie au Mozambique, ainsi qu'au réseau ferroviaire existant dans la SACU.

Solutions

Pour tenter de résoudre certains de ces problèmes, la Chine va de l'avant en aidant à financer et / ou à construire trois corridors clés dans le cadre du [Plan directeur des chemins de fer de l'Afrique de l'Est](#), le corridor de transport Lamu Port-Sud-Soudan-Ethiopie (LAPSSET), le [Chemin de fer dit de Standard Gauge](#) au Kenya (SGR) et le [corridor central](#) de la Tanzanie. Le SGR fait partie d'un plus grand réseau de lignes de transport appelé le [Corridor Nord](#), qui comprend des routes s'étendant jusqu'à la ville de Kisangani, au nord-est de la RDC. Bien qu'il n'ait pas encore été officiellement planifié, il est possible que le SGR puisse être étendu jusqu'à ce lieu, si la volonté politique et le financement approprié étaient disponibles. En outre, bien qu'il n'y ait pas de nom officiel pour le projet, il existe aussi un lien préexistant entre le Kenya et la Tanzanie, et il faudrait aussi examiner la plus grande pertinence de la reconstruction du [chemin de fer transnational TAZARA](#), construit par la Chine dans les années 1970 entre la Tanzanie et la Zambie. Alors que tout cela et un peu plus a été écrit plus tôt dans un article du même auteur, sur la façon dont les [Problèmes de l'Afrique de l'Est pourraient étouffer les rêves de Route de la soie de la Chine](#), pour sa pertinence et pour aider le lecteur à visualiser les plans de Pékin, voici la carte ci-dessous:



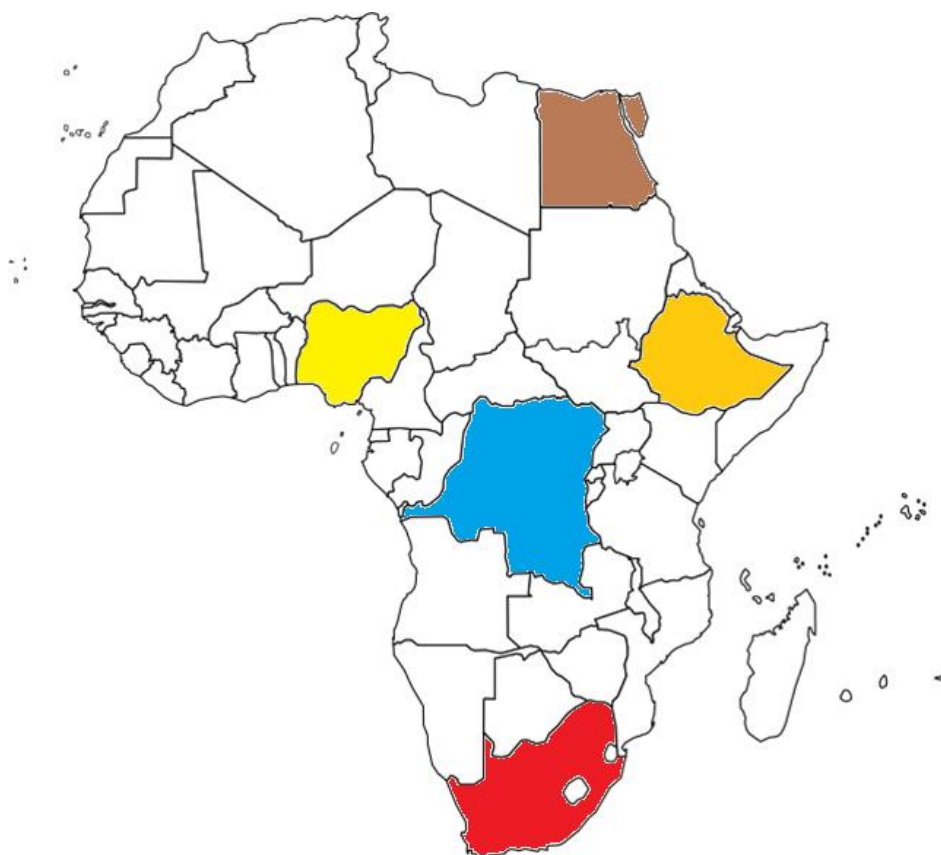
- Rouge: TFTA
- Marron: Chemin de fer Addis-Ababa-Djibouti
- Jaune: LAPSSET
- Bleu: SGR (les lignes en pointillé indiquent la possibilité de l'étendre à Kisangani)
- Vert foncé: interconnexion Kenya-Tanzanie
- Rose: Corridor central

- Vert clair: TAZARA

La carte ci-dessus démontre le rôle primordial que joue la Communauté de l'Afrique de l'Est (qui compte s'intégrer un jour dans la Fédération de l'Afrique de l'Est) pour s'intégrer à l'avenir à la zone économique Nord-Sud de l'ALETA (TFTA), avec évidemment l'idée que les couloirs de transport reliant la côte méditerranéenne de l'Égypte aux côtes de l'océan Austral de l'Afrique du Sud, sont absolument essentiels. Il convient de noter que la carte ne montre pas que TAZARA se connecte également [indirectement](#) au Zimbabwe, via le passage frontalier de Livingstone, et qu'à partir de là, le fret qui le traverse a la possibilité de se diriger vers le réseau ferroviaire sud-africain, qui intègre la plus grande partie du cône sud. Par conséquent, si les projets énumérés ci-dessus sont pleinement achevés comme prévu, la seule construction supplémentaire qui devrait alors être entreprise est la modernisation du réseau TAZARA et de certains de ses réseaux reliés au cône Sud et la création d'un réseau fiable Égypte-Soudan relié au Sud-Soudan et l'Éthiopie.

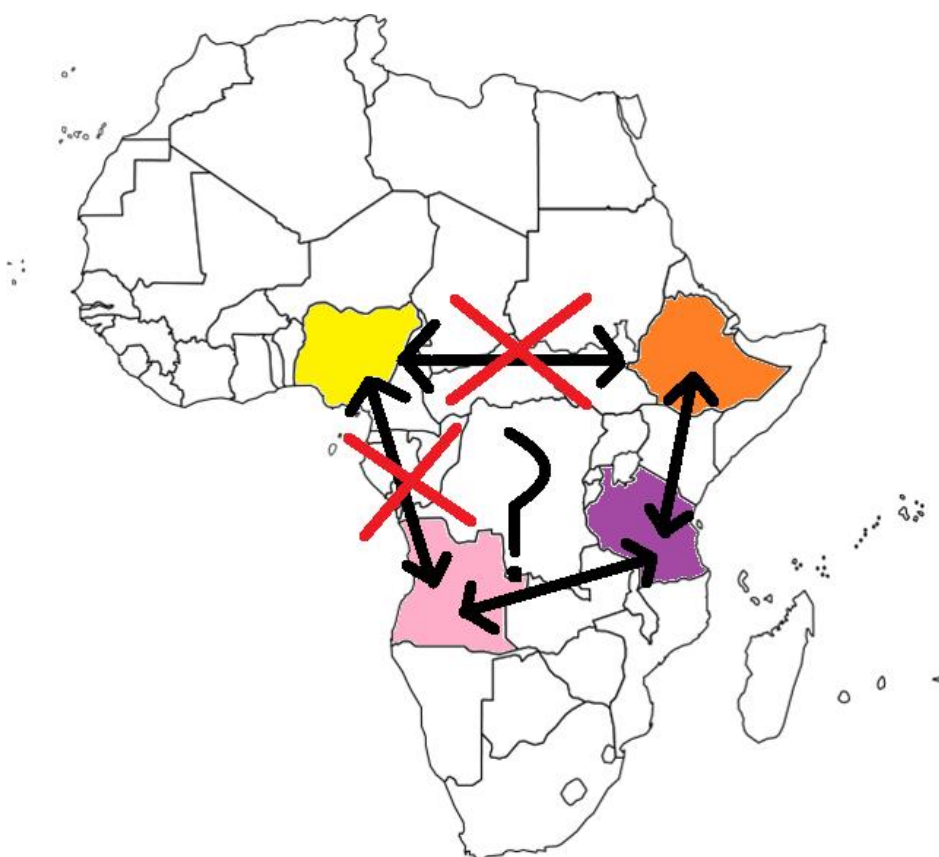
Vers une interconnexion Est-Ouest

Aussi importante que cette route de transport bidirectionnelle puisse potentiellement devenir, il est utile de parler de la possibilité de l'étendre, pour devenir un réseau historiquement sans précédent entre l'océan Indien et l'océan Atlantique. Pour rappeler la première carte qui a été présentée dans cette partie de l'étude, il y a essentiellement cinq régions en Afrique, qui ont leur propre leader existant ou possible (comme dans le cas de la RDC).



La connectivité nord-sud prévue de l'ALETA (TFTA) ne fait qu'intégrer trois d'entre eux - l'Égypte, l'Éthiopie et l'Afrique du Sud - tout en laissant une grande partie du potentiel de la RDC à l'extérieur de la construction économique et en évitant complètement le Nigeria. En outre, bien que tous ces nœuds de pouvoir puissent théoriquement échanger entre eux par

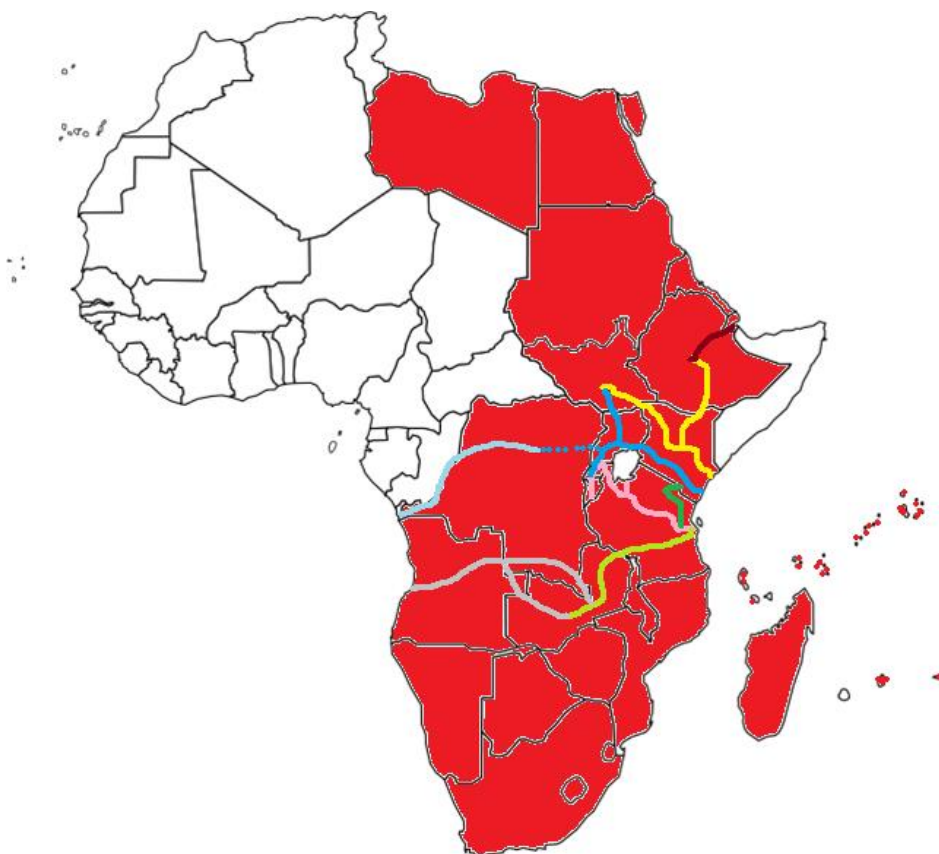
des itinéraires maritimes, cela serait beaucoup plus efficace s'ils étaient également reliés par des chemins de fer continentaux, en particulier si cela pouvait se dérouler entre l'Éthiopie et le Nigeria. Malheureusement, la ceinture d'états faillis du Soudan du Sud et de la République centrafricaine ne permet pas à ce projet de devenir une réalité. La meilleure alternative à moyen terme est de relier l'Éthiopie aux puissances économiques émergentes et aux leaders sous-régionaux de la Tanzanie et de l'Angola. Le premier pourrait être réalisé par l'intermédiaire du réseau de transport examiné plus tôt qui prend racine dans la Communauté de l'Afrique de l'Est, mais il n'y a pas encore de possibilité de le faire avec l'Angola, ni de solution viable pour intégrer la RDC dans le cadre plus large. Quant à l'établissement d'un couloir continental entre le Nigeria et l'Angola, il n'y a aucune motivation pressante à le faire, car l'espace littoral atlantique ne vaut pas l'investissement économique en raison de la très petite taille cumulative de son marché (environ 6,5 millions de personnes), la configuration chaotique du terrain, la concentration des ressources recherchées au niveau international le long de la côte et le fait que les voies d'accès maritimes existantes sont rentables et fonctionnent très bien.



L'auteur a soigneusement observé qu'il n'est pas impossible d'atteindre l'objectif de transport logistique pour relier l'Éthiopie et la Tanzanie à l'Atlantique et que la solution réside dans l'improvisation de deux corridors de transport supplémentaires, l'un par la RDC, le long du fleuve Congo, l'autre comme une voie ferrée qui part de TAZARA et est reliée à l'Angola. En ce qui concerne la première proposition, il est possible d'expédier des marchandises sur le fleuve Congo depuis Kisangani, ce qui deviendrait encore plus important et pratique, si la ville devait un jour être reliée au projet SGR du Kenya. De la capitale Kinshasa, après avoir ramassé diverses ressources en cours de route, il ne s'agit que d'un [autre court trajet](#) en train vers Matadi et au-delà des rapides incontournables du Congo pour atteindre la côte atlantique. En ce qui concerne l'Angola, TAZARA peut soit être relié au réseau ferroviaire existant mais très délabré de la province du Katanga, soit passer par la région de Barotseland en Zambie occidentale, [par le biais](#) du [projet ferroviaire du](#)

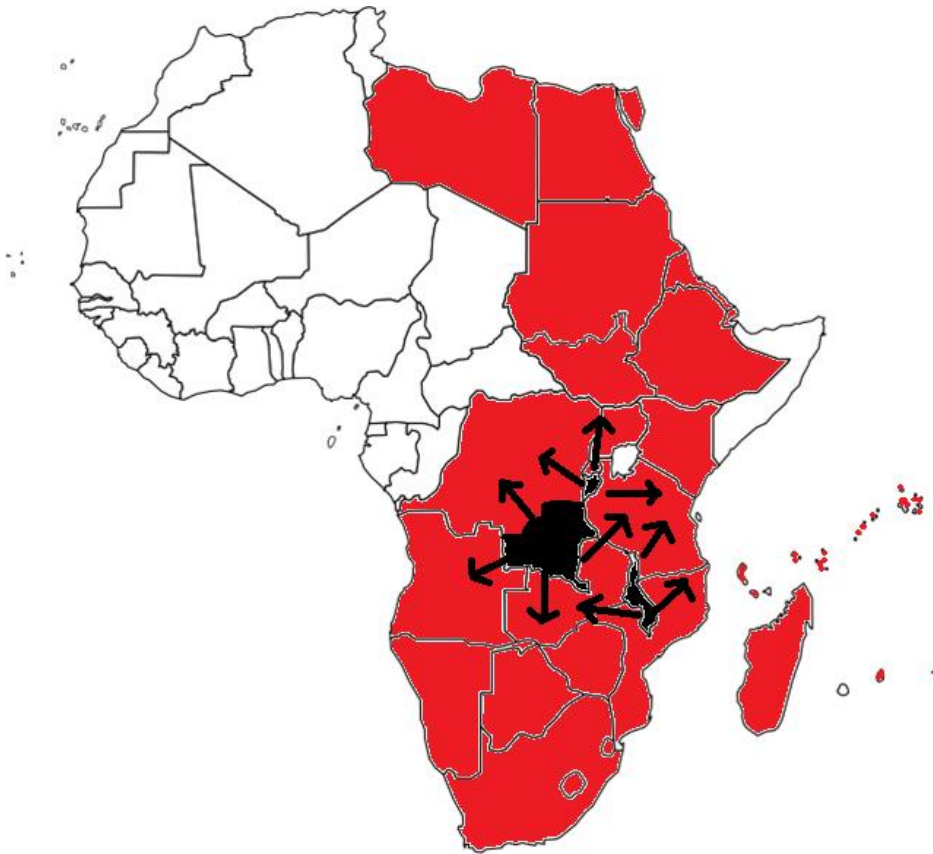
[Nord-Ouest](#) afin d'atteindre le terminal ferroviaire angolais de Luau. Le [chemin de fer de Benguela](#), qui a été récemment rénové [avec l'aide chinoise](#), relie cette ville au port atlantique de Lobito et a également la possibilité de s'intégrer avec la RDC, si les chemins de fer voisins du Katanga étaient modernisés et remis sur les rails.

Les correspondances possibles Angola-TAZARA par le biais du projet ferroviaire du Nord-Ouest et l'itinéraire suggéré par la province du Katanga sont conceptualisées dans la carte ci-dessous, à côté du corridor de transport proposé du fleuve Congo.



- Bleu clair: Route du fleuve Congo
- Gris: liaison TAZARA-Benguela, via le projet ferroviaire du Nord-Ouest et transit par la province du Katanga.

Cette dernière carte représente la vision de la Route de la Soie chinoise pour l'Afrique et servira de base au reste de l'étude de l'auteur, sur les plans américains de guerre hybride pour saboter ce réseau transocéanique. Ayant acquis une appréciation des plans de Pékin à travers le continent, il est maintenant pertinent de rappeler au lecteur le concept antérieur qui a été exprimé sur la menace trilatérale que les conflits au Burundi, dans la province du Katanga et au Malawi peuvent poser pour la viabilité du Corridor transocéanique africain. Si un, deux ou trois d'entre eux éclataient avec une violence à grande échelle, cela pourrait créer suffisamment de complications militaires et stratégiques pour diviser le TFTA en deux zones distinctes nord-sud



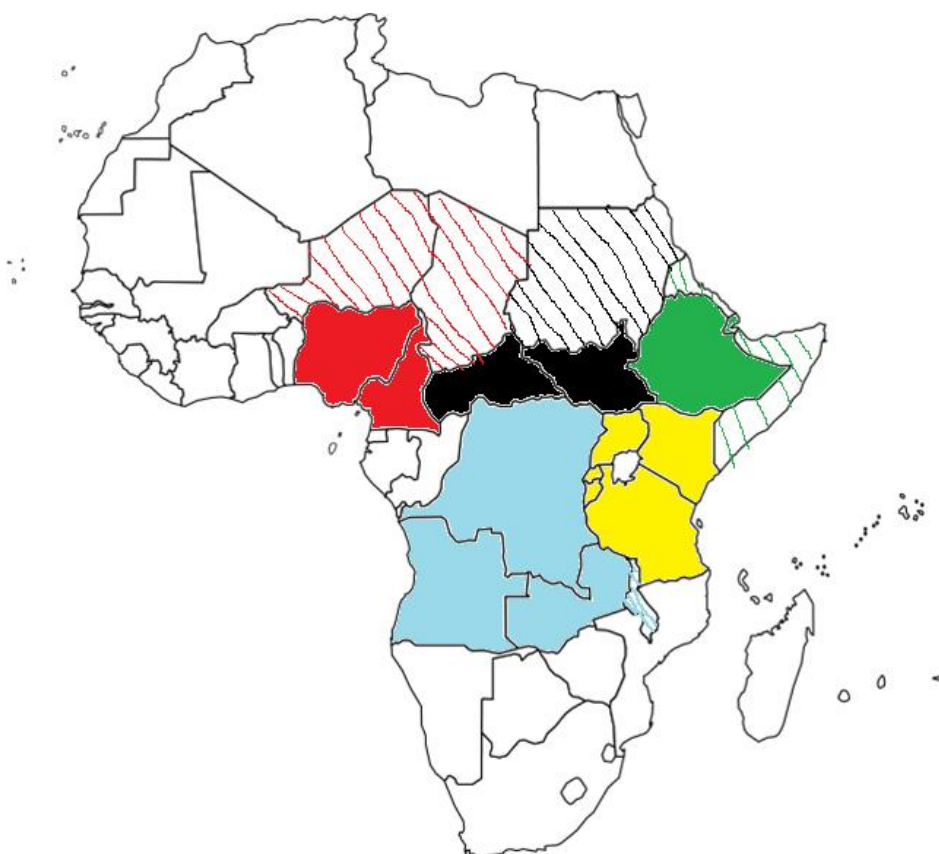
- Rouge: TFTA
- Noir: Zones potentielles de conflit
- Flèches: Trajectoires de déstabilisation attendues

Compte tenu de la violence existante au Sud-Soudan, qui rend les projets LAPSSET et SGR irréalisables pour le moment, il est facile de voir que les plans de grande envergure de la Chine font face à un défi formidable dans leur application. Même si seulement des segments partiels de LAPSSET, de SGR et du Corridor central sont créés, ce serait encore une victoire impressionnante pour la grande puissance asiatique, parce que les deux économies d’ancrage du Kenya et de la Tanzanie sont assez importantes pour justifier les investissements et le risque inhérent. Pourtant, il serait préférable qu’une plus grande part du réseau soit créée, d’autant qu’il fournit la garantie la plus sûre de la souveraineté multipolaire de la région et une plus grande promesse de libérer le reste de l’Afrique de l’influence unipolaire directe.

Avant de passer à la première analyse régionale africaine de cette étude, il est utile de revoir l’ordre des recherches et de rappeler exactement ce qui est étudié. Il est déjà établi, à partir des cartes les plus récentes, que les menaces de guerre hybride dans la Corne de l’Afrique, l’Afrique de l’Est et l’Afrique centrale et australe font l’objet d’études. Mais pour le Nigeria, la simple taille de la plus grande économie d’Afrique signifie qu’il est impossible d’exclure ce pays, en dépit de l’existence de la ceinture d’États défaillants empêchant indéfiniment l’émergence d’une route fiable Éthiopie-Nigeria sur le continent. En outre, en raison de l’inclusion du Nigeria dans ce travail, il est également nécessaire d’aborder les menaces de guerre hybride liées à ses voisins les plus pertinents, Niger, Tchad et Cameroun, surtout qu’ils sont tous confrontés au même ennemi, Boko Haram.

Pour rappeler au lecteur la catégorie particulière dans laquelle chaque pays tombe et dans quelle section de la recherche il sera abordé, il est utile de revisiter la carte du début de

l'introduction



- Vert - Corne de l'Afrique
- Jaune - Afrique de l'Est / Fédération de l'Afrique de l'Est
- Bleu - Centre-Afrique australe
- Noir - Ceinture d'États faillis
- Rouge - Région du lac Tchad
- Lignes hachurées - Pays qui seront inévitablement impliqués par la déstabilisation dues aux guerres hybrides, que ce soit comme acteur agressif, victime passive, ou un mélange des deux.

La recherche se poursuivra avec un ordre de présentation suivant les catégories de cette carte, ce qui signifie que la corne de l'Afrique sera examinée en premier et que la région du lac Tchad sera couverte en dernier. Chaque section catégorisée peut se concentrer soit sur la région en général, soit être divisée en différentes parties qui étudient plus globalement certains ou tous les pays affiliés.

Le style variera en fonction de ce que l'auteur pense nécessaire pour transmettre correctement les points pertinents, de sorte que le lecteur n'a pas à avoir d'attentes particulières sur le formatage et la longueur. Des études de pays seront sans doute commencées, mais il est peu probable qu'elles soient réalisées sur une échelle aussi étendue que celle de l'ASEAN. Cette différence est justifiée par l'importance économique accrue de tous les pays asiatiques du sud-est dans l'économie mondiale et leur importance géopolitique première occupant un espace stratégique entre la Chine et l'Inde, où se chevauchent leurs domaines d'intérêt, ainsi que leur statut de «gardien» contrôlant l'accès continental et maritime aux océans Indien et Pacifique.

Les analyses africaines à venir visent à remédier pleinement à toutes les menaces de guerre

hybride auxquelles sont confrontés chaque pays et leur région, en exposant de manière préventive les divers mécanismes que les États-Unis peuvent exploiter; espérant ainsi donner aux populations ciblées et à leurs gouvernements, suffisamment de temps pour préparer des contre-mesures adéquates.

Andrew Korybko

Article original en anglais :



[Hybrid Wars: Economic and Financial Strategies against Africa](#)

Traduit par Hervé, vérifié par Wayan, relu par Nadine pour [le Saker Francophone](#)

Andrew Korybko est le commentateur politique américain qui travaille actuellement pour l'agence Sputnik. Il est en troisième cycle de l'Université MGIMO et auteur de la monographie *Guerres hybrides : l'approche adaptative indirecte pour un changement de régime* (2015). Ce texte sera inclus dans son prochain livre sur la théorie de la guerre hybride. Le livre est disponible en PDF gratuitement et à [télécharger ici](#).

La source originale de cet article est [Oriental Review](#)
Copyright © [Andrew Korybko](#), [Oriental Review](#), 2016

Articles Par : [Andrew Korybko](#)

A propos :

Andrew Korybko est le commentateur politique étasunien qui travaille actuellement pour l'agence Sputnik. Il est en troisième cycle de l'Université MGIMO et auteur de la monographie *Guerres hybrides: l'approche adaptative indirecte pour un changement de régime* (2015).

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexacts.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse URL ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez

demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca