

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 0115517 700

Website: www.africa-union.org

CONSEIL EXECUTIF

Treizième session ordinaire

24 - 28 juin 2008

Sharm El-Sheikh (Egypte)

EX.CL/427 (XIII)

**RAPPORT SUR LA MISE EN PLACE DE LA FORCE AFRICAINE
EN ATTENTE**

RAPPORT INTERIMAIRE SUR LA MISE EN PLACE OPERATIONNELLE DE LA FORCE AFRICAINE EN ATTENTE (FAA)

INTRODUCTION

La Réunion extraordinaire des chefs d'états-majors de la défense et des chefs de la sécurité africains tenue à Syrte (Libye), en février 2004, a adopté le Cadre d'action pour la mise en place de la Force africaine en attente (FAA) et le Comité d'états-majors (CEM). Le cadre d'action a été par la suite approuvé en juillet 2004 à Addis-Abeba, Ethiopie, par la Conférence des chefs d'Etats et de gouvernement. En mars 2005, la Commission de l'UA et les Communautés économiques régionales/Régions ont tenu une réunion à Addis-Abeba et ont adopté une Feuille de route pour la mise en place de la Force africaine en attente. La feuille de route met l'accent sur la mise en place des structures de planification au niveau régional (Eléments de planification de la FAA) et la formulation des principaux documents de base à savoir la Doctrine ; la Logistique, la Formation et l'Evaluation ; les procédures opérationnelles standard ; le commandement et le contrôle, et le système de communication et d'information (SC³I), etc. La Commission a pris un certain nombre d'initiatives pour élaborer lesdits documents et a également identifié d'autres domaines clé dont la composante civile de la FAA, les aspects médicaux et les aspects juridiques qui requièrent une attention urgente.

PROGRES :

Depuis l'adoption de la Feuille de route, des progrès significatifs ont été réalisés dans l'élaboration des documents et des efforts ont été fournis par les Communautés économiques régionales (CER) et les Mécanismes régionaux (MR) dans la mise en place de leurs brigades. Il faut cependant reconnaître que le rythme est lent. La mise en place des brigades régionales ne se fait pas au même rythme en raison du manque de volonté politique dans certains cas, de la diversité culturelle et de l'environnement politicoéconomique. La Commission fait face à des défis tels que le manque de capacités en matière de ressources humaines, étant donné que la Direction des opérations de soutien à la paix n'a commencé à avoir le personnel essentiel qu'en juillet 2005 et mars 2007. Un autre défi est que, la Commission doit entreprendre des opérations de soutien à la paix pendant que le continent s'efforce de mettre en place les piliers de l'Architecture africaine de paix et de sécurité (AAPS).

Ces 2 dernières années ont été consacrées à la formulation des documents de base qui sont considérés comme les outils de travail de la FAA. Les CER et les Mécanismes régionaux ont joué un rôle clé dans ce domaine et les partenaires internationaux ont fourni des ressources financières. Les CER et les Mécanismes régionaux ont mis en place leurs brigades avec très peu d'orientations stratégiques, par manque de ressources humaines, et du fait que la Commission devait s'occuper

dans des conditions difficiles d'un certain nombre d'opérations de soutien à la paix, en même temps qu'elle essayait de mettre en place la Force africaine en attente.

Même si le concept de la Force africaine en attente prévoit des brigades multidimensionnelles, les composantes civiles et de police/gendarmerie ne sont pas mises en place aussi vite que la composante militaire. Des efforts résolus doivent être fournis dans ce domaine. Par exemple, l'Elément de planification est encouragé à recruter le personnel de police et le personnel civil pour renforcer les capacités.

Le travail qui a été entrepris jusqu'à présent achève la mise en œuvre de la première phase de la Feuille de route de la Force africaine d'attente. En outre, une Directive et un Plan de formation ont été produits, ce qui permettra d'assurer une formation adéquate des composantes de la Force africaine en attente et de tester ou d'utiliser les outils de travail pendant les périodes précédant à la mise en place opérationnelle de la FAA en 2010.

C'est dans ce contexte que la Commission a organisé la Cinquième réunion des Chefs d'états-majors et des chefs de la sécurité et la Deuxième Réunion ordinaire des Ministres de la défense et de la sécurité, au siège de l'UA à Addis-Abeba (Ethiopie), les 27 et 28 mars 2008, pour évaluer les progrès réalisés jusque là dans la mise en place de la Force africaine en attente et pour examiner les propositions de mise en œuvre. La réunion a été précédée par une Réunion des experts à Addis-Abeba, du 24 au 26 mars 2008.

VOIE A SUIVRE

- a. Les Ministres ont officiellement adopté les Projets de documents de base de la Force africaine en attente (Doctrine; Procédures opérationnelles standard; Politique de formation et normes de formation; Concept de logistique; Commandement et contrôle et Système de communication et d'informations).
- b. La Commission de l'UA et les CER/MR s'engagent à mettre en œuvre les recommandations de tous les ateliers organisés sur la Force africaine en attente.
- c. Les documents d'orientation de la Force africaine en attente doivent être appliqués jusqu'en juin 2010, comme des instruments de travail pour guider la conduite de la formation contenus dans le Plan de formation de la Force africaine en attente 2007-2010. Ils seront révisés après juin 2010, sur la base des résultats de formation et des leçons apprises.
- d. La Phase II de la Feuille de route pour la mise en œuvre de juin 2008 à juin 2010 a également été adoptée, à savoir :

- (1) Consolidation des outils de la Force africaine en attente et des Concepts d'opérations, identification des capacités pour le déploiement et Développement des capacités ;
- (2) Mise en œuvre du Plan de formation 2007-2010 ;
- (3) Vérification et évaluation de l'état de préparation des unités de brigade promises afin de donner des orientations et fournir l'assistance nécessaire. Ce travail doit être fait par la Commission de l'UA et des officiers doivent être cooptés dans les régions pour constituer les équipes appropriées ;
- (4) Dotation en personnel de l'Elément de planification au niveau stratégique (Commission de l'Union africaine et région) ;
- (5) La Commission a été chargée d'organiser la réunion des Ministres de la défense et de la sécurité une fois par an;
- (6) La Commission doit entreprendre un travail supplémentaire pour le développement des composantes de police/gendarmerie de la Force africaine en attente ;
- (7) La Commission doit soumettre les recommandations sur l'architecture de la Force africaine en attente en ce qui concerne le commandement, le contrôle, le système de communication et d'information.

La liste des domaines identifiés ci-dessus n'est pas exhaustive. La Déclaration, telle qu'adoptée par les Ministres de la défense et de la sécurité, traite davantage des activités que la Commission doit entreprendre en collaboration avec les CER et les Etats membres.

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIAO AFRICANA

Addis-Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone 517 700 Cables: OAU, ADDIS ABABA
oau-ews@telecom.net.et

REUNION DES EXPERTS ET
DES CHEFS D'ETAT-MAJOR ET
DES SERVICES DE POLICE AFRICAINS

&

REUNION DES MINISTRES AFRICAINS
DE LA DEFENSE ET DE LA SECURITE

24-28 Mars 2008
Addis-Abeba (ETHIOPIE)

RAPPORT SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN PLACE DE LA FORCE AFRICAINE EN ATTENTE

I. INTRODUCTION

1. Du 9 au 10 Juillet 2002, la 1^{ère} Assemblée des Chefs d'état et de gouvernement s'est réunie à Durban, Afrique du Sud, et a adopté le Protocole relatif à la mise en place du Conseil de paix et de sécurité (CPS). Le Protocole fait provision, entre autres, de la mise en place de la Force africaine en attente (FAA) en vue de permettre au CPS d'exercer ses responsabilités pour le déploiement des opérations de soutien à la paix et des interventions, en conformité avec l'Article 4(d) et (h) de l'Acte constitutif. La FAA doit être composée de contingents multidisciplinaires constitués de composantes civile, de police et militaire, dans leur pays d'origine, et prêts à être rapidement déployés sur courte notice. En même temps, le Protocole a mis en place un Comité d'état-major (CEM) pour conseiller et assister le CPS dans toutes les questions se rapportant aux impératifs militaires et sécuritaires pour la promotion de la paix et de la sécurité en Afrique

2. Du 15 mai au 16 Mai 2003, la 3^{ème} Réunion des Chefs d'Etat-major africain (CEMA) réunie à Addis-Abeba, Ethiopie, a adopté le Document-cadre sur la mise en place de la FAA et du CEM. En plus, ils se sont mis d'accord sur une prochaine rencontre pour étudier le Document-cadre consolidé sur la mise en place de la FAA et du CEM. Au cours de la même année, en Juillet 2003, à Maputo, Mozambique, la 2^{nde} Session ordinaire de l'Assemblée des Chefs d'Etat et de gouvernement a pris note et endossé les résultats de la 3^{ème} Réunion des CEMA. A la suite de cette décision, la 4^{ème} Réunion des CEMA aussi bien que la 1^{ère} des Ministres africains de la défense et de la sécurité (MADS) se sont tenues en Janvier 2004, à Addis-Abeba, Ethiopie, pour étudier plus encore, entre autres, les problèmes relatifs à la mise en place de la FAA et celle du CEM.

3. Un mois plus tard, du 22 au 23 Février 2004, une Réunion extraordinaire des MADS a été convoquée à Sirte, Jamahiriya Arabe Libyenne, pour finaliser les recommandations relatives à la Politique commune Africaine de défense et de sécurité (qui identifie la FAA come un des ses piliers fondamentaux) et le Document cadre pour la mise en place de la FAA, conformément à l'Article 13 du Protocole relatif au CPS.

4. En Juillet 2004, à Addis-Abeba, Ethiopie, la 3^{ème} Session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'état et de gouvernement a endossé le Document-cadre sur la mise en place de la FAA. La FAA devra être constituée de brigades fournies par les 5 régions africaines. Elles devront être mises en place en deux phases pour être prêtes avant 2010, avec, en conséquence, un renforcement des capacités aussi bien au niveau de l'UA que des régions. Les brigades devront opérer sous un mandat de l'UA et se déployer selon des scénarii diversifiés conformément à l'Acte constitutif. Le Document-cadre fait provision des structures de la FAA et de ses missions et scenarios définis comme suit :

- a. Scénario 1. Avis militaire de l'UA ou des CERs à une mission politique. Le déploiement doit se faire durant les 30 jours, à partir de la résolution du mandat de l'UA.
 - b. Scénario 2. Mission d'observation UA/Communauté économique régionale (CER) co-déployée avec une mission de l'ONU;
 - c. Scénario 3. Mission d'observation autonome de l'UA/CER ;
 - d. Scénario 4. Force de maintien de la paix de l'UA/régionale pour le chapitre VI et missions de déploiement préventif (et consolidation de la paix)
 - e. Scénario 5. Force de maintien de la paix de l'UA pour des missions de maintien de la paix multidimensionnelle complexes y compris celles impliquant des déporteurs de faible niveau
 - f. Scénario 6. Intervention de l'UA, par exemple dans des situations de génocide où la communauté internationale n'intervient pas rapidement.
5. Le document-cadre appelle pour la mise en place de la FAA en 2 phases :
- a. **Phase 1 (jusqu'au 30 juin 2005) :** Le Siège de l'UA à Addis-Abeba mettra en place une capacité de gestion stratégique pour la gestion des missions des scénarios 1 et 2. Les CER renforceront l'UA en mettant sur pied des forces en attente régionales pouvant atteindre les effectifs d'une brigade pour parvenir jusqu'au scénario 4.
 - b. **Phase 2 (1^{er} juillet 2005 au 30 juin 2010) :** D'ici l'an 2010, le Siège de l'UA à Addis-Abeba aurait renforcé la capacité à gérer des opérations de maintien de la paix complexes. Les CER continueront à renforcer la capacité à déployer un quartier général de mission pour le scénario 4.
6. En continuité du Document-cadre, la Commission a convoqué une Réunion d'experts, en Mars 2005, au cours de la quelle une Feuille de route pour la mise en place de la FAA a été adoptée. La Feuille de route identifie les étapes pratiques à prendre, aussi bien au niveau continental que régional, durant la première phase dont la fin a été reportée au 30 Juin 2006.
7. En vue parvenir aux objectifs fixés pour la phase 1, l'état-major de l'UA devrait réaliser les tâches suivantes avant le 30 Juin 2006:
- a. La mise en place de l'Etat-major de planification (Planelm) continental;
 - b. La convocation des ateliers techniques, suivi de la mise en application de leurs résultats, sur la doctrine, les procédures opérationnelles permanentes (SOP), le système de commandement, de contrôle, de communication et d'information (SC3I), la logistique et l'entraînement-évaluation, en collaboration avec les CERs /Régions;

- c. La convocation d'un atelier technique pour étudier un système logistique continental et son coût, et proposer des recommandations à cet égard ;
 - d. La détermination de tableau d'équipements et de dotation (TED) standard, en conjonction avec les CERS/Régions ;
 - e. Le développement et la mise en application d'un système continental d'attente, incluant les liens avec le système onusien des arrangements en attente (UNSAS);
 - f. L'initiation et la coordination de l'élaboration de memorandum d'entente et de lettre d'échange;
8. Les tâches suivantes seraient attendues de la part des CERS :
- a. La mise en place des Planelm régionaux ;
 - b. La fonction principale des Planelms étant la planification, la préparation et l'entraînement, incluant la vérification des états-majors de brigade et des éléments en attente. Ceci est considéré comme une activité à plein temps ;
 - c. La collaboration des CERS/Régions avec le Planelm continental dans les tâches listées ci-dessus ;
 - d. La co-localisation, partout où cela est possible, du Planelm régional avec le QG de la brigade régionale, pour des faciliter les problèmes de commandement, de contrôle et de communication;
 - e. La participation des partenaires de l'UA à la construction et au partage de l'expertise avec les Planelms des CERS/Régions, d'une manière coordonnée.
 - f. Les Planelms devraient travailler de manière pragmatique ; et la sélection de ses membres devrait se baser sur la seule compétence.
 - g. L'identification des déficits dans les ressources offertes par les états membres; ceci pourrait être entrepris par les HQ ou Planelms régionaux, par le canal de visite de vérification ou d'inspection ;
 - h. La rectification des déficits dans les ressources des brigades régionales.

9. Au cours d'une réunion consultative tenue en Avril 2005, l'UA, les pays membres du G8+ et d'autres partenaires internationaux et les institutions africaines de paix et sécurité se sont mis d'accord pour travailler étroitement pour mettre en place la FAA sur la base de la Feuille de route. Cette réunion a été tenue comme un prolongement de la ...

II. DEVELOPPEMENT DES DOCUMENTS DE BASE PRINCIPAUX

10. Conformément avec la Feuille de route de la FAA, adoptée en Mars 2005, 18 ateliers techniques, incluant 10 réunions préparatoires, ont été convoqués, en collaboration avec les 5 CERs/Régions, pour développer les documents de base de la FAA, avec l'assistance technique et financière des NU, de l'UE et des membres du G8+.

11. Le travail a été concentré autour des 5 principaux domaines que sont : la doctrine, le système de commandement, de contrôle, de communication et d'information (SC3I), le système logistique, l'entraînement et l'évaluation et les procédures opérationnelles permanentes (SOP). Une fois approuvés, ces documents ne prendront en compte aucun amendement dans les 2 ou 3 prochaines années, ce afin de les tester de manière opérationnelle durant cette période.

- Ces documents ont été rédigés et harmonisés pour assurer une synergie. Le processus, tout comme un résumé de ces documents, est décrits ci-dessous. Ce sont des documents "vivants", ce qui signifie que, à l'instar de n'importe quel document de base, ils devront être constamment amendés à des étapes appropriés. Des ateliers techniques, où toutes les régions ont eu à participer au développement des documents de base, ont été tenus. Ils ont été soutenus financièrement par les partenaires internationaux. Les documents fondamentaux, développés dans chaque domaine de travail, sont résumés comme suit:

Doctrine de la FAA

12. L'atelier technique, hébergé par la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), a été tenu à Windhoek, du 27 Février au 3 Mars 2006.

13. Le projet de Doctrine de la FAA :

- décrit la police générale pour conduire une opération de soutien à la paix (OSP) ;
- donne un aperçu général de l'attitude globalement changeante des conflits ;

- souligne l'acceptation universelle des rôles de soutien réciproque que les éléments civils aussi bien que militaires doivent jouer durant une opération de soutien à la paix (OSP) ;
- donne une compréhension du contexte stratégique sous le quel est conduite une OSP avant de définir la nature, les fondements et principes des OSP, et décrit les considérations de la planification, les différentes composantes de la FAA et leurs missions et tâches ;
- reconnaît les deux catégories principales de techniques à utiliser pendant une OSP : le consentement et le contrôle avant la conduite d'une campagne d'OSP, incluant le développement d'un Plan intégré d'OSP ;
- Définit la dimension juridique des OSP.

Directive sur l'entraînement de la FAA

14. L'atelier technique, hébergé par la Communauté économique des états de l'Afrique centrale (CEEAC), a eu lieu à Luanda, Angola, du 7 au 11 Mars 2006. Deux documents principaux ont été produits durant l'atelier : la Directive sur l'entraînement et la formation de la FAA et les Normes d'entraînement de la FAA. Le but de l'entraînement de la FAA est de préparer les forces militaires, la police et le civiles désignés pour mener des OSP dans un contexte multidimensionnel.

15. Le projet stipule que:

- les objectifs de l'entraînement sont-ils, d'une part, de fournir à tous les personnels de la FAA des connaissances technique, tactique et spécialisée dans un environnement multinational et, d'autre part, de permettre au PLANELM de planifier et exécuter des mission de type UN, y compris la reconnaissance, le montage, le déploiement et l'emploi d'une force de la taille d'une brigade, incluant les composantes de police et civile dans la zone d'opération ;
- l'entraînement est, parmi d'autres ressources, l'outil principal pour améliorer la disponibilité opérationnelle et la rapidité de réaction.
- l'entraînement de la FAA comprend 4 niveaux: l'entraînement de base, l'entraînement de base pour les OSP, l'entraînement pour les cadres et spécialistes.
- le but de l'entraînement du Planelm est de préparer, pour les commandants de brigade, des cadres cohésifs avec un haut niveau de disponibilité et une capacité de réponse rapide qui devrait permettre au commandant d'exercer un commandement efficace sur formation tactique multinationale diverse.

- un Plan annuel d'entraînement devra aussi inclure l'entraînement spécialisé à conduire sur la base des besoins tels que déterminés par le PLANELM.
- l'entraînement de la FAA sera conduit sous la responsabilité de l'UA, des CER et des états membres respectivement.

Normes d'entraînement de la FAA

16. Ce document fournit les grands axes sur la préparation opérationnelle et l'entraînement des personnels de la FAA.

28. Il donne des directives générales, incluant les tâches spécifiques sur lesquelles les membres de la FAA doivent être entraînés.

29. L'entraînement aux OSP a été subdivisé en 3 phases: les deux premières phases ont lieu avant une participation à une mission d'OSP et sont communes à tous les personnels et unités. La troisième phase est l'entraînement donné aux individus et aux unités dans la zone d'opération (ZO).

30. La première phase (Entraînement élémentaire pour OSP) fournit aux unités et aux spécialistes les connaissances et les techniques générales nécessaires pour les OSP. Elle doit être dispensée bien avant toute opération mais doit être terminée avant qu'une mission ne soit annoncée. Elle doit être conduite conformément au module d'entraînement standard 1 des NU (UN STM 1).

31. La seconde phase (Entraînement aux OSP orientée vers la mission ou entraînement pré-déploiement) consiste en l'entraînement orientée vers la mission qui a un rapport avec une mission particulière d'OSP. L'entraînement aux OSP orientée vers la mission devra être conduite avant le départ et enrichi par un entraînement continu durant le déploiement dans la ZO. Il doit être dispensé en conformité avec les module d'entraînement standard des Nations Unies.

32. La troisième phase (Entraînement dans la ZO) est une répétition et une application de l'entraînement reçu avant la mission durant les tout premiers mois dans la ZO. Il devra être suivi par un entraînement intégré collectif supervisé au niveau de la force.

33. Le programme annuel standard d'entraînement comprend les conférences pour les commandants de brigade, les officiers des branches, les membres du PLANELM et la formation des cadres ainsi que les exercices d'état-major (CPX) et/ou des manœuvres sur le terrain (FTX).

34. Enfin, ces exercices et répétitions devraient préparer les personnels de la FAA aux opérations et à leur évaluation. Ils sont une opportunité pour valider les procédures et les systèmes.

Les procédures opérationnelles permanentes (POP) de la FAA

35. L'atelier sur les SOP, hébergé par la Communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO), a eu lieu à Abuja, Nigeria, du 24 au 28 Avril 2008.

36. Les POP de la FAA proposent des prescriptions qui sont importantes pour le système de commandement et de contrôle des OSP de la FAA. Elles incluent les POP servants:

37. Les POP sur le personnel donnent des directives administratives pour les OSP de la FAA, au niveau des forces militaires et service de police, sur l'élaboration des procédures.

38. Les POP sur l'information militaire décrivent les polices et procédures concernant le renseignement opérationnel, la sécurité et la protection des forces et les aspects du contre-renseignement.

39. Les POP sur les opérations donnent des directives sur les domaines communs des opérations à partir desquels chaque OSP pourrait développer ses propres procédures pour l'accomplissement de sa mission.

40. Les POP sur la logistique servent de référence rapide avant de consulter le Manuel logistique ou les Directives logistiques adéquats.

41. Les POP sur les actions civilo-militaires (ACM) sont destinées à coordonner les activités civiles et militaires afin de soutenir les projets humanitaires et de parvenir au soutien maximum pour les opérations.

42. Les POP sur les transmissions aident dans la planification et la coordination des transmissions et définissent les procédures pour les différentes tâches et fonctions.

43. Les POP sur l'information publique fournissent des indications sur les procédures pour prendre en compte la presse à travers la mission.

44. Les POP sur la police donnent des informations primaires aux officiers de police pour s'accoutumer aux OSP.

45. Les POP sur l'administration civile définissent l'organisation et le commandement, et les devoirs et responsabilités de l'administration civile d'une mission.

Concept logistique de la FAA

46. L'atelier sur la logistique, hébergé par EASBRIG, coordonne maintenant par le Mécanisme de coordination de la brigade de l'Afrique orientale (EASBRICOM), a été tenu a Mombasa, Kenya, du 27 au 31 Mars 2006.

47. Le Concept logistique donne une compréhension conceptuelle du soutien des missions de la FAA. Il cherche aussi à décrire les besoins logistiques des opérations de la FAA, la structure organisationnelle pour le système de commandement et de contrôle logistique ainsi que les arrangements spécifiques pour la génération et la gestion des besoins logistiques.

48. La logistique est la science de la planification, de la conduite des mouvements et de la maintenance des forces.

49. Les fonctions logistiques couvrent la gestion des matériels, l'approvisionnement et le soutien, la maintenance et la réparation, les services, le mouvement et le transport, les infrastructures du génie pour la logistique, les besoins en santé, les finances, le budget et les services des contrats et toutes les affaires liées à l'administration.

50. Le soutien de la mission doit être considéré au tout début de la planification de la mission et doit se faire à partir des pratiques et ressources logistiques existantes.

51. Les composantes de la FAA (militaire, unités de police en formation) devront être totalement autonomes pendant la période initiale de l'opération pour maintenir la mission jusqu'à ce que les chaînes logistiques soient mises en place et les approvisionnements assurés.

52. La coordination du soutien de la mission a lieu au sein du Centre mixte des opérations logistiques (JLOC).

53. La planification logistique doit être intégrée afin de prendre en compte les besoins des composantes militaire, de police et civile.

54. La FAA requiert un Plan de soutien de mission intégré (PSMI) devant être développer au niveau stratégique et capable de coordonner les niveaux logistiques opérationnel et tactique.

55. Le soutien médical, le mouvement et le transport, les apports financiers et les remboursements, les passations de marches, la maintenance et la réparation et les infrastructures du génie pour la logistique constituent les principales branches de la logistique pour les OSP.

56. La conduite des opérations logistiques devra comprendre le principe de la génération des forces, la réception, le rassemblement, le mouvement et l'intégration (RRMI), le principe de rotation, le redéploiement et la récupération, la gestion des informations logistiques, le suivi des ressources et les renseignements logistiques

57. L'UA et les CERs/Régions détiendront le commandement intégral sur les ressources logistiques afin d'être en mesure de réaliser les besoins opérationnels.

Système de commandement et de contrôle (C²) de la FAA.

58. L'atelier, hébergé par la future Capacité régionale nord africaine (NARC), a eu lieu au Caire, Egypte, du 5 au 12 Avril 2006. Deux documents y ont été produits: Le Commandement et contrôle de la FAA et le Système de communication et d'information de la FAA.

59. La nature des missions de la FAA requiert un système de C² unifié qui pourrait assurer une compatibilité entre les composantes et garantir un C² effectif. Les éléments suivants sont inclus dans la directive.

60. Le CPS est l'autorité unique habilitée à mandater ou terminer des missions d'OSP de l'UA.

61. Le C² politique des missions mandatées par le CPS est exercé par le Président de la Commission de l'UA, lequel devra alors soumettre des rapports périodiques sur les progrès de la mise en exécution des dits mandats.

62. Le Président de la Commission de l'UA nomme un chef de mission (CM), un Commandant des forces (CF), un commissaire de police (CP) et un chef de la composante civile

63. Dans les grandes et complexes opérations le chef de mission est dénommé Représentant spécial du président de la Commission (RSPC) de l'UA. Le CF, le CP et le chef de la composante civile soumettent leur rapport au CM/RSPC.

64. Pour mieux faciliter l'intégration des opérations et les besoins logistiques et d'informations, des structures complexes de C² sont nécessaires : Bureau du chef de mission, QG mixte de mission, Centre mixte des opérations logistiques, Centre mixte des opérations et Centre mixte d'analyse de la mission.

Système de communication et d'information (SCI) de la FAA

65 Le SIC est défini comme les moyens, équipements, procédures et personnel nécessaires au commandement pour planifier, diriger et Contrôler les opérations d'une force donnée dans le cadre d'une mission donnée pendant que le système d'information (SI) est la collection, le processus, la transmission et la dissémination organisés des informations, conformément aux procédures définies, qu'elles soient automatiques ou manuelles.

66. La mise en place d'un SIC nécessitera des capacités techniques aussi bien que l'utilisation d'infrastructures de support de communication. La mise en place d'un SIC devra se faire en utilisant des équipements nouveaux et existants correspondant aux besoins de la mission et du C² de la FAA.

67. La comptabilité, l'interopérabilité, la connectivité et le problème de gestion des fréquences seront de première importance.

68. L'ossature de l'architecture de la FAA contient quatre types d'indications pour la description de l'architecture: (1) une description détaillée du type de produit, (2) une discussion sur les éléments des données d'une architecture type, (3) des guides comprenant un ensemble de principes directeurs et d'indications pour élaborer la description d'une architecture et (4) un processus pour utiliser l'ossature aux fins d'élaborer une description d'une architecture intégrée et un réseau.

69. Les principes opérationnels et les principes de communication sont les principes essentiels de la planification en communication.

70. Les principales tâches de la communication comprennent essentiellement le C², la communication, les communications partagées (réseau), les communications logistiques, la structure des communications et l'infrastructure des communications.

71. Enfin, il est possible de fournir des moyens de communication, réseaux et systèmes en 2 phases: (a) Phase 1 (jusqu'à 2007) : niveau brigade et dessus et (b) Phase 2 (jusqu'en 2010) : niveau bataillon et dessous.

III. AUTRES TRAVAUX IMPORTANTS

72. En plus des principaux ateliers, des ateliers complémentaires ont été tenus afin de considérer certains importants aspects relatifs au développement de la FAA. Il s'agit de la dimension civile, des aspects médicaux, des aspects juridiques, de l'étude sur les dépôts logistiques, de la capacité de déploiement rapide et du guide propose sur l'évaluation des brigades.

Dimension civile de la FAA

73. L'atelier sur la dimension civile a été tenu au Centre international de maintien de la paix Koffi Annan (KAIPTC), Accra, Ghana, du 25 Aout au 1 Septembre 2006, avec l'assistance du Centre africain pour la résolution constructive des disputes (ACCORD), et en association avec l'Association des formateurs africains en OSP (APSTA).

74. Le but était de conceptualiser la dimension civile de la FAA et d'identifier un processus pour l'intégration de la dimension civile dans le travail déjà entrepris pour mettre en place la composante militaire de la FAA.

75. L'atelier a produit un Document-cadre sur la dimension civile de la FAA qui, pour la première fois dans ce processus, a conceptualise de manière exhaustive la police, les composante civile et soutien de mission d'une OSP multidimensionnelle de l'UA. L'atelier a aussi produit une série de recommandations qui forme le soubassement pour la mise en place de la dimension civile de la FAA.

Aspects juridiques de la FAA

76. L'atelier sur l'aspect juridique de la FAA a eu lieu au siège de la Commission de l'UA, Addis-Abeba, Ethiopie, du 10 au 14 Juillet 2007.

77. Le but de l'atelier était de considérer les aspects juridiques pouvant affecter la mise en place de la FAA. Il avait aussi pour but de proposer des directives pour la mise en place d'un cadre juridique régulant les relations entre l'UA et les CERs dans le contexte de la mise en place de la FAA.

78. Les problèmes suivants ont été abordés durant l'atelier:

- a. la possession des forces;
- b. l'emploi des forces;
- c. le mandat;
- d. le MOU entre l'UA et les CERs sur la mise en place de la FAA;
- e. le MOU entre l'UA et les NU sur l'utilisation de la FAA.

Aspect médicaux de la FAA

79. L'atelier sur les aspects médicaux de la FAA a eu lieu au siège de la Commission, Addis-Ababa, Ethiopie, du 12 au 15 Septembre 2006.

80. Le but de l'atelier était d'examiner les principaux problèmes médicaux pouvant découler de la mise en place de la FAA.

81. Les aspects suivants ont été abordés:

- a. Aspects médicaux pertinents aux OSP;
- b. Chaîne de commandement médical;
- c. Standards médicaux pour OSP;
- d. Evacuation médicale;
- e. Politique et stratégie;
- f. Politique médicale logistique;
- g. Humanitaire et gestion des désastres;
- h. Entrainement et formation médicales;
- i. hôpital de campagne;
- j. Menaces sanitaires; et
- k. aspects juridique et financier.

Etude sur les dépôts logistiques de la FAA

82. L'atelier sur la logistique, tenu en mars 2006, avait proposé un développement ultérieur pour le concept de dépôt logistique de la FAA sur la base des propositions initiales de mettre en place des dépôts logistiques au niveau des 5 régions. En janvier 2007, une équipe technique mixte d'évaluation, désignée sous le vocable de "Groupe d'étude de la FAA sur les dépôts logistiques" et composée par des membres de l'UA, des CERS/Régions, des NU et du G8+, a été formée afin de déterminer la faisabilité de la mise en place de 5 dépôts logistiques en Afrique.

83. Le but de cet étude était de produire un document en vue d'élaborer un concept approprié pour les infrastructures logistiques et le système de réapprovisionnement, incluant la base logistique (BL) de la FAA. L'étude devra comprendre, entre autres, les principes et critères concernant la mise en place et l'emplacement de la BL, la possession et les relations avec les CERS/Régions, l'organisation et la gestion, les équipements et le soutien logistique aux brigades de la FAA, la formation des spécialistes, la coopération avec les partenaires externes et le financement. Divers options ont été finalement proposées pour la

mise en place des BL de la FAA, avec pour chacun ses avantages et ses inconvénients.

84. Les activités suivantes ont été menées:

- a. Consultation initiale au QG de l'UA, Addis-Ababa, 5-9 Mars 2007;
- b. Visite à la Base logistique des NU (UNLB), Brindisi, 26-29 Mars 2007;
- c. Visites aux 5 CERS/Regions; et
- d. Consultation finale au QG de l'UA, Addis-Ababa, 25 Juin - 6 Juillet 2007.

85. Après avoir défini le concept de dépôt logistique de la FAA, l'étude a pris en considération les aspects suivants :

- a. les caractéristiques d'une BL;
- b. Le soutien logistique par scénario;
- c. Les besoins logistiques par scénario;
- d. L'évaluation des lacunes des CERS/Régions;
- e. Les modes de soutien logistique;
- f. Les équipements à stocker de manière centrale;
- g. Les critères d'emplacement pour BL;
- h. La description et les recommandations sur les sites proposés pour BL;
- i. Les fonctions potentielles de la BL;
- j. L'organigramme potentiel de la BL;
- k. Le financement potentiel d'un dépôt; et
- l. La coopération.

Capacité de déploiement rapide

86. Un atelier sur la Capacité de déploiement rapide (CDR) a été organisé au QG de la Communauté économique pour l'Afrique, Addis-Ababa, Ethiopie, du 24 au 27 Juillet 2007.

87. Une capacité de déploiement rapide robuste a pour but de permettre à l'UA d'insérer une force dans une zone en crise en vue de stabiliser la situation et de neutraliser le centre de gravité de la source de la crise, et ce 14 jours après que le PSC ait proposé l'intervention rapide.

88. Les rôles envisagés pour la CDR sont les suivants:

- a. Déploiement rapide sous le Scénario 6 (intervention);
- b. Déploiement rapide pour débiter des missions sous les scénarios 4 à 5;
- c. Intervention rapide pour stabiliser une situation;
- d. Déploiement rapide pour soutenir une mission en cours;
- e. Soutien rapide pour assurer un secours humanitaire.

89. Les problèmes qui ont été considérés sont les suivants:

- a. Le but du déploiement rapide;
- b. Les principes du déploiement rapide;
- c. Les critères pour capacité de déploiement rapide;
- d. Les tâches;
- e. Le concept;
- f. Le concept d'opération;
- g. Les exigences;
- h. L'organisation;
- i. Le développement de la CRD;
- j. La chaîne de commandement;
- k. Les suppositions;
- l. Les stratégies, et
- m. Les options.

90. Il a été proposé la structure conceptuelle suivante:

- a. La CDR doit être une partie intégrante des forces régionales en attente (FRA). Les CERS devront fournir une CDR à partir de leur FRA, prête à intervenir dans les 14 jours suivants la notification.
- b. Une CDR doit être basée sur une seule région, si possible.
- c. Il doit toujours y avoir 2 CDR en attente. Les réalités politiques pourront nécessiter la disponibilité d'une seconde CDR à tout moment, là où il ne serait pas possible de déployer une CDR particulière. Le système continental de liste de service requis doit être coordonné par l'UA, la liste régionale par les CERS elles-mêmes, en utilisant, peut-être, le concept de nation leader.

IV. STATUS OF REGIONAL ASF BRIGADES

91. L'évaluation du progrès des brigades régionales, comme décrite ci-dessous, ne saurait être complète ou exhaustive d'autant plus que la Commission n'a pas encore conduit une mission d'évaluation systématique. Toutefois, les informations sont plutôt indicatives concernant les domaines clés où les CERS devraient avoir fait des progrès.

EASBRICOM / EASBRIG

92. Le statut de la Brigade orientale est brièvement décrit sur la figure ci-dessous. Le Commandement de la brigade en attente de l'Afrique orientale (EASBRICOM) présentera un rapport plus exhaustif sur la situation actuelle.

Document cadre	✓
Memorandum d'entente	✓
PLANELM	✓
Etat-major de Brigade	✓
Promesse d'unités	✓
Composante civile	En progrès
Centres d' Excellence	✓
Fichier en attente	✗

Légende: ✓ : signifie réalisé; ✗ : signifie non réalisé

CEEAC / FOMAC

93. Le statut de la Brigade centrale est brièvement décrit sur la figure ci-dessous. Les autorités de la Communauté économique de l'Afrique centrale (CEEAC) présenteront un rapport plus exhaustif sur la situation actuelle.

Document cadre	✓
Mémorandum d'entente	✓
PLANELM	✓
Etat-major de Brigade	X
Promesse d'unités	✓
Composante civile	X
Centres d'Excellence	X
Fichier en attente	X

CEDEAO / ECOBRIG

94. Le statut de la Brigade occidentale est brièvement décrit sur la figure ci-dessous. Les autorités de la Communauté économique de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO) présenteront un rapport plus exhaustif sur la situation actuelle.

Document cadre	✓
Mémorandum d'entente	✓
PLANELM Cellule de planification et de gestion des missions (MPMC)	✓
Etat-major de Brigade	✓
Promesse d'unités	✓
Composante civile	En progrès
Centres d'Excellence	✓
Fichier en attente	X

NARC / NASBRIG

95. Le statut de la Brigade du nord est brièvement décrit sur la figure ci-dessous. Les autorités de la Capacité régionale nord africaine (NARC) présenteront un rapport plus exhaustif sur la situation actuelle.

Document cadre	✓
Mémorandum d'entente	X
PLANELM	X
Etat-major de Brigade	X
Promesse d'unités	✓
Composante civile	X
Centres d'Excellence	X
Fichier en attente	X

SADC / SADCBRIG

96. Le statut de la Brigade australe est brièvement décrit sur la figure ci-dessous. Les autorités de développement de l'Afrique australe (SADC) présenteront un rapport plus exhaustif sur la situation actuelle.

Document cadre	✓
Mémorandum d'entente	✓
PLANELM	✓
Etat-major de Brigade	X
Promesse d'unités	✓
Composante civile	On-going
Centres d'Excellence	✓
Fichier en attente	On-Going

V. RECOMMENDATIONS

97. Les recommandations suivantes ont été faites à l'issue des 2 années qu'ont duré la phase initiale de développement des documents de base de la FAA.

Atelier sur l'Entrainement et évaluation

98. Une analyse des besoins en formation (TNA) doit être entreprise pour la FAA grâce au recours d'un des centres d'excellence.

99. L'UA devrait tenir des réunions de coordination biannuelles avec les donateurs afin d'assurer une coordination harmonieuse et limiter la duplication de l'assistance internationale en matière d'entraînement pour la FAA.

100. L'UA et les CERs devraient demander la participation des partenaires dans les exercices qu'ils auront à organiser.

Atelier sur la Logistique

101. Il devrait y avoir un chapitre sur les aspects médicaux/évacuation sanitaire. Ce travail, pour être fait, demande une expertise médicale.

102. Il devrait y avoir un chapitre sur les contrats et approvisionnements qui, comme la section médicale, aura besoin d'une expertise pour pouvoir être développé.

103. Un plan de soutien médical est nécessaire. Il pourrait être fait par des experts médicaux.

104. Un concept sur le commandement de la logistique devrait être développé.

105. Le travail devrait continuer pour définir, mettre en place, organiser et maintenir les dépôts logistiques;

106. Un atelier sur la logistique des composantes non militaires devrait être organisé;

107. Un manuel et des directives sur les contrats et la finance devraient être développés;

108. La FAA devrait développer un TED standard pour la brigade sur la base des capacités des pays contributeurs de troupes/ de police existantes;

109. Le processus du TNA de la FAA devrait inclure la formation sur la logistique;

110. La FAA devrait désigner un groupe de travail sur la logistique pour finaliser le projet de Manuel sur la logistique.

Atelier sur les Procédures opérationnelles permanents (SOP)

111. Un expert naval devrait être contacté pour apporter son concours au développement des opérations maritimes en OSP.

112. Le document sur la sécurité (civile) a besoin d'être transmis au Département Sécurité des NU pour étude et avis.

113. Des SOPs additionnelles, en particulier sur les opérations aériennes, les opérations maritimes, les unités de police en formation (UPF) et sur la composante civile, devront être développées.

114. Le besoin de la mise en place d'une directive sur les compensations pour décès et blessures a été identifié.

115. Les relations entre la police militaire et les services de sécurité de l'UA nécessitent d'être clarifiées. En plus, le besoin pour l'UA d'avoir un service de sécurité opérationnel avec des responsabilités clairement définies a été aussi recommandé.

116. Il est nécessaire de développer et de mettre en œuvre des réglementations pour la sécurité du terrain, des tests pour la conduite automobile et les langues pour les observateurs et moniteurs.

117. Il a été recommandé de mettre en place un groupe de travail sur les finances afin de réfléchir, plus en détail, sur les réglementations financières contenues dans le document.

118. Un chapitre sur les médailles et décorations a aussi besoin d'être ajouté dans les SOPs.

119. Des standards médicaux, physiques et, si nécessaire, académiques devront être développés et incorporés dans le chapitre Personnel.

120. Le concept des opérations de la police est cohérent. Toutefois, le financement du soutien logistique et des arrangements sécuritaires au sein de la police doivent être identifiés au sein de la FAA.

121. Le besoin d'un officier pour la sécurité des informations (INFOSEC), de l'alerte précoce (AP) ou de la sécurité des communications (SECOM) doit être pris en compte. Les responsabilités et les tâches relatives à INFOSEC devront aussi être définies et des officiers de cette branches sélectionnés.

122. Il a été identifié un besoin de capacité pour un raffinement continu de infrastructures de communications; les lacunes ont été identifiées.

123. Le Chapitre 7/ Information publique peut être utilisé aussi bien par la composante civile que par la composante police.

124. Le soutien géomantique est un domaine spécialisé associé à la production de cartes, d'imprimés, de photographes, et conduisant des analyses géographiques. La connaissance du terrain et la mobilité sont d'une importance capitale pour la planification et l'exécution des opérations militaires. La capacité d'acquérir, de valider, d'imprimer et de distribuer des cartes est un atout important. Ainsi, a-t-il été recommandé de développer une telle capacité pour les futurs déploiements de la FAA.

125. La sécurité de l'information doit être synchronisée entre l'information militaire (IM), les communications et le commandement et contrôle.

126. La création d'une branche générique IM de la FAA doit faire l'objet de plus amples réflexions et être développée; le résultat devra être incorporé dans le chapitre 2.

127. Le partage des responsabilités entre les branches concernant la protection des forces et les problèmes de sécurité doit être discuté plus amplement et clarifié.

128. L'UE a aussi réitéré l'offre de mettre à la disposition l'UA et des RECS la documentation publique et classifiée sur les OSP. Toutefois les procédures pour libérer des documents classifiés devront être initiées sur demande.

Atelier Commandement, contrôle, communication et système d'information

129. L'UA devrait faire des investigations sur l'acceptation de l'installation du réseau HF et disséminer les conclusions aux CERS.

Atelier sur la Dimension civile de la FAA

Priorités immédiates

130. L'atelier sur les aspects financiers devra payer une attention particulière au renforcement de la gestion financière et des procédures comptables.

131. Il faudra développer un plan de mise en œuvre définissant un calendrier pour la mise en application des recommandations ci-dessous.

Priorités à court terme

132. Initier des études sur (a) l'analyse des besoins en formation pour les OSP, (b) processus et structures de gestion de mission multidimensionnelle et intégrée;

et (c) déterminer si le processus existant au niveau des ressources humaines de l'UA, incluant la question genre, est adéquat pour la sélection, l'évaluation, les congés et le bien-être des personnels des missions OSP de l'UA.

133. Développer une directive exhaustive sur la Conduite et la discipline, incluant une définition claire sur les abus et exploitation sexuels (AES).

134. Inclure dans la Doctrine de la FAA les principes généraux des OSP (c.-à-d. le respect des droits de l'homme et du droit international humanitaire), en insistant sur la question genre et la protection des enfants.

Priorités à moyen terme

135. Développer, ou faire faire à l'extérieur le développement, d'une liste d'attente pour les civiles des OSP de l'UA, comprenant les fonctionnaires existants des états membres de l'UA, des mécanismes régionaux, des autres structures intergouvernementales ou de la société civile.

136. Explorer la mise en place d'un système de déploiement rapide pour les personnels de la Commission de l'UA, en vue du déploiement du détachement précurseur d'un état-major de mission avec les fonctions essentielles militaires, de polices et civiles pour une période de 60 à 90 jours.

Atelier sur les Aspects juridiques de la FAA

137. Elaborer un Mémoire d'entente entre l'UA, les NU et les CERs/Régions qui définit les obligations de toutes les parties en relation avec les mécanismes d'entente et la génération des forces, la structure des forces, les opérations de l'UA, les mécanismes de financement pour la FAA, la gestion des ressources de la FAA et des CERs, le code de conduite, etc.

138. Elaborer des accord entre l'UA, les NU et les autres organisations internationales sur l'utilisation et les opérations des capacités de la FAA.

139. Développer un modèle de SOMA/SOFA et les autres accords de siège pour les ressources de la FAA..

140. Développer une politique exhaustive sur l'approvisionnement, la gestion, le stockage (bases logistiques) et l'utilisation des ressources (propres, données, ou acquises autrement).

141. Développer une doctrine et une directive sur les réclamations, les compensations et les assurances.

142. Entreprendre, en collaboration avec les CERs et les brigades régionales, si nécessaire, une mission d'inspection pour évaluer et identifier les capacités régionales qui pourraient avoir un impact sur la mise en place de la FAA.

Atelier sur les Aspects médicaux de la FAA

143. Les standards devraient être faits pour prendre en compte l'entraînement sur les aspects médicaux durant le pré-déploiement, le déploiement et le post-déploiement.

144. Organiser un atelier pour définir le concept médical pour les scénarios définis dans le mandat de la FAA. Un groupe de travail doit être mis en place pour préparer cet atelier.

145. Accepter les opérations de secours pour les désastres comme le septième scénario de la FAA.

146. Inclure une composante médicale au sein de l'unité d'entraînement de la DOSP.

147. Mettre en place une base de données sur les capacités de formations disponibles au niveau du continent.

148. To explore training opportunities in other countries and partner organizations.

149. Conduire une réunion retour d'expérience pour se concentrer sur leçons retenues de missions passées des régions et de l'UA.

150. Tenir une réunion avec des représentants du personnel médical, juridique et médico-légal pour discuter les aspects médico-légaux.

151. Charger un sous-groupe des participants de l'atelier médical pour considérer les besoins financiers médicaux.

Etude sur les dépôts logistiques

152. Après avoir évalué les avantages et inconvénients de chaque mode de soutien logistique, les recommandations suivantes, basées sur la mise en place des capacités logistiques de la FAA, ont été faites dans l'ordre de préférence suivant:

- i. Une base continentale et trois dépôts régionaux (Option C) ;

- ii. Une base continentale et deux dépôts régionaux (Option D) ; et
- iii. Une base continentale et 4 dépôts régionaux (Option B).

153. Négocier avec les NU pour un arrangement du soutien logistique intérimaire (pendant la période 2007 – 2010).

154. Designer une équipe pour développer des documents de base (SDS, SOP, directives etc.).

155. Restructurer la DOSP, en conformité avec les fonctions de la base logistique identifiées (approvisionnement, marches, finance, etc.) afin de la rendre capable d'assumer toutes les responsabilités pertinentes aux OSP de la FAA.

Atelier sur la Capacité de déploiement rapide

156. Parmi une gamme de trois options, l'option recommandée a été celle base sur les caractéristiques suivantes:

- a. La force est en attente;
- b. La force provident soit de l' UA ou des régions; et
- c. La Force est co-localisée avec la Base de montage avant le déploiement.

VI. ACTIONS ATTENDUES

Adoption des documents de base

157. Les documents de base, incluant la Doctrine, les SOP, la Directive sur l'entraînement et la formation, les Standards sur l'entraînement et la formation, le Concept logistique, le Commandement, le contrôle et les Systèmes d'information et de communication sont prêts à être officiellement adoptés et mis en œuvre.

158. Les documents ne devraient pas être amendés dans les 2 ou 3 prochaines années après adoption afin de pouvoir les tester et évaluer dans la même période. Cette étape devra alors conduire à une autre non moins importante qui devrait permettre de corriger tous les amendements identifiés.

159. Toutes les recommandations ci-dessus devront constituer la Feuille de route II de la FAA qui devra être mise en œuvre dans la période 2008-2010.

160. Le Plan d'entraînement de la FAA devra mis en œuvre come une composante majeure de la Feuille de route II.

ANNEXES:

- Annexe A: Doctrine de la FAA
- Annexe B: Commandement et Contrôle de la FAA
- Annexe C: Système d'information et de communication de la FAA
- Annexe D: Concept Logistique de la FAA
- Annexe E: Procédures opérationnelles permanentes de la FAA
- Annexe F: Directive sur l'entraînement et la formation de la FAA
- Annexe G: Standards sur l'entraînement et la formation de la FAA
- Annexe H: Evaluation & Validation et Centres d'Excellence de la FAA
- Annexe I: Document cadre sur la Dimension civile de la FAA
- Annexe J: Rapport de l'Atelier sur les Aspects médicaux de la FAA
- Annexe K: Rapport de l'Atelier sur les Aspects juridiques de la FAA
- Annexe L: Concept de la capacité de déploiement rapide de la FAA
- Annexe M: Résumé des documents de base de la FAA
- Annexe N: Rapport de l'Atelier sur le Plan d'entraînement de la FAA
- Annexe O: Plan d'entraînement de la FAA 2008-2010