



Institut Français de la Mer
Article paru dans le Journal du Parlement
d'octobre 2008

**Il faut une concertation efficace
dans la lutte contre les pirates !**

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer

Tel était le titre d'un communiqué commun publié solidairement le 15 septembre par l'Institut Français de la Mer, le Cluster Maritime français, Armateurs de France, le Comité National des pêches, la Fédération des Industries Nautiques, avec le renfort précieux du Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance (qui mène une réflexion approfondie dans ce domaine).

En effet, nos navires nationaux ne sont pas épargnés. Qu'il s'agisse de la marine marchande, de la pêche (*Drennec*) ou de la plaisance, la piraterie au large de la Somalie est indifférenciée. Et malgré les mesures de prévention et les démonstrations de force de la Marine nationale pour libérer les otages du *Ponant*, puis ceux du *Carré d'as* - une étape majeure dont notre pays peut légitimement être fier - les attaques pirates loin de faiblir, ont plutôt tendance à s'accroître. De même l'autorisation récente de les poursuivre dans leurs eaux territoriales, si essentielle, n'a pas (encore ?) eu l'effet escompté. Ce qui prouve tout simplement que les possibilités de rétorsion et de châtement ne sont pas suffisamment crédibles aux yeux des pirates : manque de moyens d'action sur zone, manque de résolution affichée par le concert des nations.

Il était donc plus que temps - sans attendre la nécessaire coordination au niveau international le plus large, tant sur le plan des moyens juridiques que navals - que les autorités de notre pays se concertassent (comme l'a annoncé récemment le Président de la République, président de l'UE) avec les autres Etats membres de l'Union européenne. En particulier pour aligner plus de bâtiments de guerre sur zone et prendre des mesures plus dissuasives que celles en vigueur actuellement dans les étendues extrêmement vastes où sévissent des pirates entraînés et dotés de moyens d'intervention de plus en plus puissants grâce au fruit de leurs

rapines. L'une des raisons de l'urgence d'une réaction forte est en effet que les pirates se professionnalisent et se dotent de moyens perfectionnés. Et ils élargissent leur rayon d'action, quasiment doublé ces derniers mois avec des attaques à 4 voire 500 milles de leurs bases, ceci ne faisant évidemment qu'accroître la nécessité que les Etats des pavillons du monde entier (au-delà de l'UE) et les Etats côtiers coopèrent, comme d'ailleurs ils ont commencé à le faire.

On peut même considérer que le dialogue opérationnel avec tous les Etats concernés (y compris avec les Russes qui ont envoyé récemment une unité navale adaptée), le renseignement militaire, la coopération technique euro-africaine, pourraient constituer un premier acte de Politique Européenne de Sécurité Défense. Avec l'espoir qu'une solution régionale, impliquant une coordination avec les forces de l'OTAN déjà présentes, pourrait, comme dans le Détroit de Malacca, réduire considérablement les actes de piraterie.

Sur le plan politique c'est aux responsables politiques des Etats membres de l'Union de discuter le cadre dans lequel une action commune doit s'exercer, et de saisir l'opportunité de ce défi des pirates pour donner du corps à la notion toujours balbutiante d'Europe de la défense. Comme c'est à eux de définir avec les militaires, le supplément de forces navales indispensables pour que la France et l'Europe agissent et pèsent sur les mers à l'aube d'un siècle qui sera avant tout maritime. Or l'occasion est belle de commencer à traiter dans cet esprit - avec les « moyens du bord » dans l'immédiat - le point chaud actuel qu'est l'océan Indien !

En revanche, c'est la responsabilité des professionnels du maritime (travailleurs de la mer et transporteurs maritimes) d'exprimer clairement leur constat « quotidien » qu'un déploiement naval, par sa proximité même relative, a un effet dissuasif efficace propre à mieux assurer la liberté des mers et donc la marche de nos économies à l'heure de la mondialisation. Il est d'ailleurs important de rappeler à cet égard une évidence trop souvent oubliée : la grandeur et la servitude de la dissuasion et de la gesticulation, en particulier navales, sont que ce qu'elles n'ont pas empêché se voit de manière éclatante (prises d'otages médiatisées par exemple), tandis que ce qu'elles ont réussi à prévenir ou neutraliser de manière active ou passive est soit impossible à évaluer, soit non publié (nombre de « raids » ayant prévenu clairement des pirates d'intervenir par exemple). Il nous appartient donc de dire et répéter haut et fort que la marine marchande contrôlée par les entreprises françaises, les pêcheurs français, l'offshore national, ont besoin d'une Marine militaire présente dans toutes les zones d'activité maritime du globe et disposant d'une panoplie de moyens suffisants pour protéger les routes commerciales et les aires de travail et de convoyage maritimes. Et il est indispensable, pensant France et UE d'abord, de maintenir et de développer les moyens des marines des Etats membres (nombre mais aussi types de navires adaptés) afin d'être crédibles puis moteurs vis-à-vis de la communauté internationale.

Tout cela paraît d'autant plus indispensable que la piraterie (« somalienne » aussi) est un dossier vraiment complexe...

Car il y a certes une question pirate « générale »... mais dont les facettes sont à la fois nombreuses et parfois incompatibles. On peut par exemple prétendre (ce qui est partiellement vrai) que la problématique d'un détroit comme Malacca n'a rien à voir avec celle d'une mer très ouverte, et par conséquent que les solutions de l'une ne sont pas transposables à l'autre. De même la « problématique océan Indien » n'est pas unique ou homogène. Par exemple parler de moyens navals « sur zone » est extrêmement réducteur. C'est de plusieurs zones qu'il s'agit - trois au moins - très éloignées géographiquement les unes des autres (premier défi), et très différenciées au niveau des activités qui s'y exercent et donc de la façon de les protéger (deuxième défi). L'une est celle du PAM ou Programme alimentaire mondial, avec ses convois; l'autre est celle du passage des routes commerciales et de l'énergie, c'est le transit via le golfe d'Aden ; la troisième est celle des pêches hauturières, essentiellement le thon, qui se déplacent au gré des mouvements des bancs de poissons.

De même encore la notion de pavillon national est en la circonstance primordiale, mais doit-elle pour autant conduire à ne pas intervenir pour protéger des navires contrôlés par des Français, voire armés par des officiers et maîtres français ?

Et puis il y a la situation particulière de la plaisance, dont l'appellation - qui évoque le loisir - peut conduire à des contresens. De fait certains plaisanciers, qui en tant que concitoyens français ont droit à une protection aussi forte que n'importe quel autre opérateur, ne peuvent faire autrement que se trouver dans l'océan Indien pour des raisons aussi incontestables que les pêcheurs ou les navires de commerce. Il y a par exemple ceux qui sont en transit tour du monde, en convoi, ou en opération commerciale quelconque dans le cadre des exportations de notre industrie nautique (qui représente entre 40 et 50 000 emplois dans le pays). Pour ceux-là une interdiction (au demeurant juridiquement impossible) n'aurait à l'évidence aucun sens. D'un autre côté il est légitime que les Autorités – dont Alindien au premier chef – découragent tous ceux qui n'ont pas de raison « d'obligation » de passer par des itinéraires menacés. Or l'équilibre n'est pas toujours facile à trouver... Mais il doit l'être, sauf à marginaliser des professions aussi légitimes que les autres.

On le voit, les problématiques de la piraterie sont nombreuses et parfois difficiles à concilier. Raison de plus, même si l'impatience est compréhensible, pour nous réjouir de ce que notre pays ait décidé de prendre le problème à bras le corps, et surtout de pousser nos voisins européens à le porter au niveau d'abord de l'UE et des pays riverains, et enfin au niveau international global. Une telle méthode permettant de commencer à agir, sans renoncer à l'objectif fondamental d'une réponse globale nécessairement encore plus longue à mettre en place.

