



Club DU MILLÉNAIRE

La piraterie maritime

Compte-rendu des interventions de l'amiral Merer et du général de Saqui de Sannes lors du Café-Défense consacré à la piraterie maritime. Organisé par le Club du Millénaire en collaboration avec la MLEDS (NOM), l'événement a eu lieu le 21 février 2012 dans les locaux de Sciences Po Lille.

Les évolutions que connaissent les actes de piraterie ont fait perdre de vue son caractère maritime, pourtant à l'origine même de cette dernière. Une forte recrudescence du recours à la piraterie doit être soulignée, au vu des récents exemples dans la Corne de l'Afrique, le Golfe de Guinée, en Indonésie, dans le détroit de Malacca ou encore les Caraïbes. Des statistiques intéressantes confirment l'ampleur de ce phénomène : nous avons dénombré 209 attaques de pirates entre 1994 et 1999 contre 2 463 entre 2000 et 2006 avec la prise en otage de 802 personnes. Aujourd'hui, le commerce maritime représente 52% du commerce international. Par ailleurs 30% des navires commerciaux passent par le Canal de Suez, les rapprochant dangereusement des côtes somaliennes. La piraterie a un coût considérable, en imposant aux compagnies maritimes de prendre des mesures de protection de leurs bateaux, sans compter les rançons pouvant être versées si ces derniers sont pris en otage par des pirates.

La piraterie nous confronte également à des problèmes juridiques : les actes ayant lieu en haute mer, le droit applicable est celui du pavillon, c'est-à-dire la loi du pays dans lequel le navire est enregistré. En France la solution consiste, comme dans l'affaire du *Ponant* de 2008, à rapatrier les individus arrêtés pour actes de piraterie. La seconde possibilité est de faire appliquer le droit de l'État côtier, à quelques restrictions près, mais dans le cas de la Somalie, pays dont l'État et le système judiciaire sont quasiment inexistant, cela pose quelques difficultés. Les enjeux sont importants, à la fois politiques et stratégiques : les États qui ont des bateaux et ont des intérêts dans le commerce maritime doivent prendre des mesures contre ces actes afin de ne plus en subir les contrecoups, en contribuant par exemple à la création d'une entité étatique en Somalie pour à

terme contrôler ces phénomènes de piraterie.

Amiral Merer : Comme chef des forces navales dans l'océan indien, j'ai été rapidement confronté à ces problèmes car nous avons dû libérer un petit cargo syrien sur les côtes somaliennes, non loin de la zone où le *Ponant* a été abordé. Le 4 avril 2008, le phénomène éclate à la vue de nos concitoyens avec la prise du *Ponant* par les pirates somaliens. Comme il n'existait que peu de travaux sur le sujet, j'ai d'abord voulu comprendre la problématique somalienne à travers un ouvrage dont le héros est un jeune pirate. Intégrer la piraterie apparaît comme un des seuls moyens de s'en sortir lorsqu'on est un jeune somalien de vingt ans.

Dans le fond, qu'est-ce que lutter contre la piraterie ? S'il n'y a qu'une chose à retenir, c'est que le problème n'est pas la piraterie, mais la Somalie elle-même. Quand nous aurons réintégré ce pays au sein de la communauté internationale, quand nous aurons résolu les problèmes économiques et sociaux et donné du travail aux Somaliens qui, il y a encore dix ans vivaient de la pêche et de l'exportation du bétail, nous aurons également réglé le problème de la piraterie. Mais faire ce constat ne fait pas avancer la question pour autant, puisque six cent trente marins sont encore actuellement retenus en otage.

La France entretient une flotte importante dans l'océan Indien pour contrer la piraterie, dont j'ai pris la tête en 2002. Dès le 4 avril 2008 et le début de la prise d'otages, des contacts ont été noués avec les pirates. Nous pensions que les opérations allaient durer plusieurs mois, comme les autres. Mais comme des relations ont pu être établies dès les premières heures, cette affaire a pu être réglée extrêmement rapidement, d'autant plus qu'il y avait pour la première fois une importante volonté politique de ne pas céder aux pirates. La France a été en pointe dans ce combat contre la piraterie et a continué à affirmer cette position dans les années qui ont suivi. Comment lutter contre la piraterie ? Il y a en réalité beaucoup d'actions à mener, comme reprendre les navires capturés et libérer leurs équipages des mains des pirates. Beaucoup de questions se posent également : serait-ce opportun d'armer les bâtiments de commerce ? Faut-il y embarquer des soldats ? Des sociétés de sécurité privées ? Jusqu'à maintenant, l'opinion majoritaire considérait qu'il était de la responsabilité de l'État de protéger ses citoyens, où qu'ils se trouvent, y compris en haute mer, mais les choses évoluent à présent.

Lutter contre les pirates, qui ne sont en réalité que des gueux armés de grappin et d'échelles de

corde, a l'air très simple, mais est dans les faits extrêmement compliqué pour deux raisons. Premièrement, les espaces maritimes dans lesquels se développe la piraterie dans la zone sont immenses : le Golfe d'Aden s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres carrés et la piraterie qui en est issue peut se prolonger loin dans l'océan Indien, vers l'est et le sud, ce qui équivaut à des surfaces plus grandes que l'Europe. Même en mobilisant quarante navires de guerre, cela reviendrait à faire surveiller la France par cinq ou six véhicules de gendarmerie. La seconde raison est que tant qu'un navire n'attaque pas un autre navire, il ne peut pas être considéré comme pirate, même si ses occupants sont armés : rien n'interdit à un pêcheur d'avoir des fusils d'assaut ou des lance-roquettes avec lui, il faut le prendre sur le fait. Or, les actes de piraterie sont extrêmement rapides et il faut déjà être sur place pour espérer prendre ses auteurs en flagrant délit. C'est donc une tâche ardue.

Comment devons-nous procéder pour reprendre un navire aux mains des pirates ? Les Chinois, les Indiens ou encore les Russes n'hésitent pas à tirer sur les bateaux, au risque de subir un taux de pertes très élevé. Nous faisons de notre côté le choix de ne pas procéder ainsi, il en va de notre honneur. Reprendre un navire est une opération difficile et risquée : être un homme politique et en donner l'ordre en sachant que les risques existent est une démarche qui doit susciter le respect ou au moins tout notre intérêt. Cela a été fait, mais il y a eu des bavures, des balles perdues, qui ont soulevé une forte émotion dans les populations.

Dès lors, comment devrions-nous faire ? La France a pris contact avec les Somaliens, et cela a fait ses preuves en 2008, mais il y a un besoin d'outils de droit plus conséquents pour permettre la mise en place d'opérations de plus grande envergure. La France a ainsi proposé aux Nations Unies des résolutions pour encadrer et appuyer juridiquement les actions anti-piraterie dans la région d'une part et amener le plus grand nombre de pays possible dans la zone d'autre part. Français, Anglais et Américains étaient déjà présents dans la région au titre de la lutte anti-terroriste, de même que l'Union Européenne et son opération EUNAVFOR Atalanta¹ encore en cours, commandée depuis le Royaume-Uni et qui place une dizaine de navires, des avions et des unités commandos dans le Golfe d'Aden. L'OTAN n'est pas en reste, avec l'opération Ocean Shield lancée le 17 août 2009². Enfin, outre la Combined Task Force 151 commandée par les Américains³,

¹ European Union Naval Force Somalia – Operation Atalanta.

Source : <http://www.eunavfor.eu>

² « L'OTAN poursuit sa mission de lutte contre la piraterie en vertu d'un mandat renforcé », OTAN, 18 août 2009.

on recense quelques initiatives individuelles menées par des pays comme la Russie, le Japon, l'Iran, le Pakistan ou la Chine. Cela n'est d'ailleurs pas anodin, les Chinois n'étant pas revenus dans cette partie de l'Océan Indien depuis le XIV^{ème} siècle : la piraterie leur donne une raison d'envoyer leur marine dans la région. Sur le plan technique, cela nous permet de dire qu'un embryon de police internationale de la mer s'est créé et existe dans cette zone par la présence de toutes ces nations qui agissent pour un but commun : les commandants des différentes opérations en cours se réunissent chaque mois à Bahreïn pour faire le point sur la situation dans le cadre du mécanisme SHADE.

Par ailleurs, des convois s'organisent dans le Golfe d'Aden entre les compagnies de navigation et les forces navales pour que le nombre d'attaques réussies diminue. Tout ceci est-il efficace ? Oui, si nous tenons compte du fait que le nombre d'attaques réussies a effectivement diminué depuis le début de ces opérations. Ce n'est pas un succès complet pour autant : 630 marins sont toujours retenus en otage, des rançons sont encore payées et malgré une action trop timide de la communauté internationale, le seul avenir valable pour un jeune Somalien se trouve toujours dans la piraterie et cette vocation a encore de beaux jours devant elle dans la région.

Général de Saqui de Sannes : Du côté des armateurs, la piraterie constitue aussi un problème important. CGA CGM est le troisième groupe mondial de transport maritime de conteneurs, nous possédons 650 agences sur les cinq continents et notre chiffre d'affaires annuel est de 14,3 milliards de dollars. Pour notre part, nous sommes entrés dans l'histoire de la piraterie au moment de la prise du *Ponant*, qui appartenait à la Compagnie du Ponant, filiale de CGA CGM. Cet événement a marqué le groupe parce que nous nous sommes demandé durant huit jours si nous aurions pu parvenir à récupérer nos trente membres d'équipage retenus sur le navire. Nous avons dû prendre des mesures rapides quand nous nous sommes rendu compte que les pirates ne se contentaient pas de piller tout ce qui se trouvait à bord, mais prenaient également le navire en otage.

Nous avons également découvert que la vraie piraterie est circonscrite à l'océan Indien. Dans le Golfe de Guinée ou à Malacca, nous avons plus affaire à des actes de brigandage : les auteurs des

Source : http://www.nato.int/cps/fr/natolive/news_56991.htm

³ « New counter-piracy task force established », *Navy NewsStand*, GlobalSecurity.org, 08 janvier 2009

Source : <http://www.globalsecurity.org/military/library/news/2009/01/mil-090108-nns02.htm>

attaques se contentent de vider le navire de sa cargaison et les bateaux sont récupérés rapidement. Ils sont forcés d'agir rapidement avant que les gardes-côtes n'interviennent, ce qui n'est pas le cas en Somalie où les forces de surveillance des côtes sont inexistantes, faute de véritable structure étatique dans le pays. Le phénomène est donc circonscrit à l'océan Indien, que des « bateaux-mères » traversent régulièrement, les pirates à leur bord, ce qui leur permet d'aller bien plus loin en haute mer. Lorsqu'ils voient un bâtiment à attaquer, ils mettent leurs skifs (embarcations légères et maniables) à l'eau pour s'approcher et passer à l'abordage. En procédant de cette manière, les pirates peuvent à présent opérer jusqu'aux Maldives.

Il faut savoir qu'il y a des périodes de piraterie : pendant la mousson, la mer est en trop mauvais état pour que les pirates puissent naviguer avec leurs frêles embarcations. Mais le reste de l'année, le Golfe d'Aden est relativement sécurisé du fait des opérations militaires en cours. En revanche les bateaux sont contraints de naviguer sans protection dans le reste de l'océan Indien. Cela ne pose pas vraiment de problème pour les bâtiments imposants que les pirates n'ont pas les moyens d'aborder. Pour les autres, cela demande de s'adapter, en renforçant par exemple la citadelle, une pièce du navire blindée spécialement conçue pour accueillir l'équipage en cas d'attaque et dans laquelle il peut tenir plusieurs jours en sécurité. Seuls le capitaine, le second et le chef mécanicien restent sur la passerelle, équipés de casques lourds et de gilets pare-balles. Cela leur laisse le temps d'envoyer un SOS et d'essayer de manœuvrer le navire pour échapper aux pirates. S'ils n'y parviennent pas, ils se réfugient à leur tour dans la citadelle en attendant l'arrivée des forces navales. Cela étant, cette procédure est purement impossible plus loin dans l'océan Indien du fait de l'éloignement des forces navales.

CGA CGM a demandé aux autorités françaises de « labelliser » des sociétés de sécurité privées utilisables pour protéger les navires, sachant que nous avons pris la décision de pas armer nos équipages : ce sont des marins, pas des soldats, et ils ne sont donc pas rompus à l'usage des armes. Bien entendu, la présence des militaires français est préférable, puisque cela supprimerait tout problème juridique. C'est ainsi que chaque fois que nous faisons traverser cette zone à un bateau, nous demandons l'appui des forces militaires françaises, même si c'est parfois compliqué parce qu'ils n'ont pas toujours la possibilité de nous escorter. Nous avons par exemple dû annuler une traversée parce que la marine nationale n'a pas pu appuyer un de nos navires.

Nous demandons parallèlement que la législation française évolue sur la question des mercenaires qui sont généralement d'anciens gendarmes ou d'anciens commandos marins. Le

débat à leur propos est ubuesque. Pourquoi d'anciens militaires deviendraient-ils subitement moins respectables en passant dans le civil ? Nous avons ainsi pris en mars 2011 la décision de placer des hommes armés issus de sociétés privées non françaises sur nos bateaux battant pavillon non français pour des questions juridiques : nous ne pouvions pas laisser des équipages sans protection sous prétexte qu'ils étaient d'origine étrangère. Nous préférierions cependant travailler avec des sociétés françaises. La loi évoluera peut-être un jour dans ce sens.

Sur le plan économique, la piraterie est un vrai problème pour nous. Le prix du remplissage des soutes ou des réserves en carburant de nos navires, s'est envolé, passant de 500 dollars la tonne en 2011 à 700 dollars actuellement. Un bâtiment d'une capacité de 6 000 containers consomme l'équivalent de 180 à 200 tonnes de carburant, pour naviguer à une vitesse de 22 nœuds. Par conséquent, les surcoûts sont énormes lorsque les navires sont contraints de naviguer à cette vitesse pour traverser une zone de piraterie le plus rapidement possible. Et nous ne parlons évidemment pas des coûts de protection par les sociétés privées, ni des majorations auprès des assureurs qui craignent à juste titre les conséquences des actes de piraterie.

La piraterie soulève des questions juridiques, notamment pour les bateaux naviguant sous pavillon français et donc soumis à la loi française : blesser ou tuer un pirate à partir d'un de ces navires est considéré comme une tentative de meurtre ou un meurtre, avec préméditation, même en tenant compte du fait que les pirates tirent en premier et que répondre par les armes ressemblerait plutôt à de la légitime défense. Cela étant, le problème est que l'armateur est aujourd'hui contraint d'assurer l'essentiel de sa sécurité alors que c'est normalement une prérogative régalienne : c'est d'ailleurs pour cela que nous ne faisons plus traverser la zone par des navires sous pavillon français puisque nous ne pouvons pas les placer en permanence sous la protection des forces navales, ni renforcer leur sécurité grâce à l'engagement de sociétés privées. Enfin, même si la solution pouvant mettre fin à la piraterie se trouve en Somalie, il faut que nous puissions en attendant continuer à commercer sans devoir faire des détours par le Cap de Bonne-Espérance ce qui n'est pas viable économiquement. Par ailleurs il est impensable de pouvoir arrêter de ravitailler des pays proches de la zone, comme le Kenya ou la Tanzanie, qui sauraient s'en souvenir quand nous rechercherions à revenir une fois le problème de la piraterie résolu.

Questions :

J'ai travaillé trois ans à l'État-Major à Lisbonne pour l'opération Ocean Shield. Vous avez bien insisté sur la coopération sur le plan tactique entre les trois grandes forces présentes, ainsi que les Chinois, les Russes et les Indiens, ce qui représente vingt-cinq à quarante bateaux patrouillant dans l'océan Indien selon les périodes. Je souhaiterais insister sur un autre point : il existe aussi une coopération entre les instances maritimes internationales, l'International Maritime Organization⁴. Basée à Londres, elle a développé dans la région un certain nombre d'initiatives pour lutter contre la piraterie : création d'un centre d'instruction à Djibouti ou encore de centres de coordination au Yémen, au Kenya et en Tanzanie avec des fonds de l'Union Européenne. Je souhaitais juste insister sur ce point unique au monde et qu'il est important de conserver en tête.

Bonsoir. Vous avez insisté sur deux points : les problèmes politiques, la Somalie donc, et juridiques, à savoir la dissuasion par les armes. J'aimerais avoir votre avis sur la bonne solution, non sur le plan politique mais sur le plan juridique et sur l'utilisation des armes dont les Russes font un usage apparemment tranquille. Il semblerait que leurs bateaux ne soient plus inquiétés par les pirates depuis qu'ils n'hésitent plus à se servir des armes à feu.

Amiral Merer : Vous avez raison, mais la France est un pays démocratique avec des règles. Nous ne sommes pas en état de guerre ouverte, les pirates étant des bandits et non des soldats, et nous agissons sous le regard des magistrats qui analysent nos actions et le respect des règles. Cela se passe comme ça aujourd'hui et j'estime que c'est très bien ainsi même si cela peut compliquer la lutte contre la piraterie : il suffit de voir les réactions en France quand quelqu'un est tué par une balle perdue, alors imaginez ce qu'il se passerait avec des bavures comme celles que connaissent parfois les Russes, les Indiens ou les Chinois, et qui peuvent coûter la vie d'une trentaine de personnes. Il faut cependant donner à ceux qui agissent en haute mer les meilleures conditions pour que ces actions soient efficaces, parce que ces gens sont souvent dans un vide juridique créé par le régime de haute mer.

Il y a un autre problème à évoquer : que faisons-nous des pirates capturés ? Il y a certes eu des procès en France, en Somalie, au Kenya ou encore aux Seychelles, mais nous nous sommes

⁴ « IMO | International Maritime Organization ». Source : <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

aperçus que nous sommes dans une situation de grande disparité juridique. Cette situation inquiète d'ailleurs les Nations Unies qui ont confié à Jack Lang, le 26 août 2010, une mission afin de faire en sorte que les pays engagés dans la lutte contre la piraterie appliquent les mêmes règles⁵. Maintenant que cette mission a rendu ses conclusions, où se trouvent les moyens nécessaires pour les mettre en application, où se trouvent les tribunaux et les prisons en Somalie ?

Pour ma part, je trouve que ce qui est immoral, ce sont les quatre cents personnes retenues sur les bateaux et les rançons que nous payons pour les libérer. Faites un blocus de la Somalie et les pirates ne sortiront plus en mer aussi facilement. Les satellites qui permettent de repérer et de distinguer les bateaux pirates des bateaux de pêche seraient utiles.

Amiral Merer : Si vous ne l'avez jamais vu, je vous conseille de regarder le film *Black Hawk Down* de Ridley Scott qui montre très bien que l'intervention internationale de l'ONU en 1992 a tourné court et que les Somaliens se sont révélés extrêmement violents dans leurs représailles envers les forces d'invasion. Personne n'a envie de réitérer l'expérience et de retourner en Somalie. Vous devriez regarder ce film, c'est assez instructif.

Est-ce que l'utilisation de la surveillance et de la dissuasion aériennes à partir de la base française de Djibouti ne serait pas plus efficace et rapide pour contrer les actes de piraterie ?

Général de Saqui de Sannes : Une nouvelle fois, tant que le skif n'est pas passé à l'abordage, il nous est impossible de différencier un bateau de pêche d'une embarcation pirate. Il faudrait arrêter tous les boutres, tous les bateaux, tous les individus : les Somaliens sont comme les Dalton, ils naissent l'arme à la main. Tout le monde est susceptible de se battre, femmes et enfants compris. Nous pourrions tirer sur tout le monde, mais nous avons un uniforme et l'honneur qui va avec, nous ne sommes pas des assassins et nous n'avons pas été formés pour ça. Il ne faut pas non plus oublier qu'il y a des otages et que nous ne pouvons pas mettre leur vie en danger. Si un jour la marine indienne tire sur un bateau où se trouvent des otages français et les tue, je pense que nous cesserons d'envisager le recours aux armes.

⁵ Service d'information des Nations Unies, « Piraterie : le Français Jack Lang nommé conseiller spécial de l'ONU », Centre d'actualités de l'ONU, 26 août 2010.

Source : <http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=22805&Cr=piraterie&Cr1=>

Il faut avoir en tête que le niveau de violence dans le Golfe d'Aden est très bas et qu'il n'y a que très peu de morts si nous comparons à la situation dans le Golfe de Guinée. Nous avons tout intérêt à garder le niveau de violence le plus bas possible, surtout dans une région dans laquelle nous savons que les individus sont capables de réagir très durement. Dans ce but, nous faisons actuellement du *containment* pour limiter les dégâts : passer à l'action pourrait avoir des résultats opposés à ceux attendus, comme cela se passe en Irak depuis 2003.

Bonsoir. En Somalie, les eaux sont poissonneuses et les Somaliens vivent traditionnellement de pêche et de la vente de ces produits au Yémen. Ils ne sont devenus pirates que suite à la raréfaction des ressources qui a suivi la disparition de l'État somalien en 1991, plus aucune autorité n'étant en mesure de faire appliquer les quotas de pêche dans les eaux somaliennes. Finalement les pays qui subissent les pirates sont aussi ceux qui ont pillé et pollué les eaux territoriales et qui de ce fait ont poussé une partie de la population à changer de type d'activité. Pouvons-nous faire en sorte que nos bateaux et nos industriels respectent les eaux somaliennes ?

Amiral Merer : Il est vrai que la piraterie dans le Golfe d'Aden est un phénomène relativement récent. Avant les années 1990, la Somalie était une dictature et la piraterie existait peu. Avec le démantèlement de l'État en 1991, les réflexes claniques ont repris le dessus et des pays, principalement le Yémen, en profitent pour venir pêcher dans les eaux somaliennes. Nous avons alors assisté entre 1995 et le début des années 2000 à l'émergence d'une piraterie de réponse au pillage des ressources halieutiques : les Somaliens se sont rappelés que leurs ancêtres vivaient de la piraterie, ont ressorti leurs armes et sont passés à l'attaque des navires de pêche. Le phénomène a par la suite pris de l'ampleur avec l'augmentation du nombre de pêcheurs venus des pays voisins et la vente de licences de pêche par les seigneurs de guerre somaliens pour financer leurs opérations paramilitaires. Les Somaliens, voyant passer au large des cargos chargés de marchandises sont alors passé d'une piraterie de réponse à une piraterie d'opportunité.

Mais le nombre d'actes de piraterie dans la région explose à partir du printemps 2005 : le tsunami qui a frappé l'Asie du Sud-Est en décembre 2004 a également remué les fonds marins et a poussé énormément de déchets toxiques sur les côtes somaliennes, qui ont rendu malades et tué des centaines de personnes en polluant l'eau et en diminuant les ressources nécessaires à la pêche. On ne peut pas s'empêcher de faire le lien entre le tsunami et la piraterie. C'est un constat personnel et je ne peux pas nier que le comportement des navires étrangers a pu avoir un impact

certain sur le phénomène, quand on sait que déverser ses déchets toxiques en Somalie coûte dix fois moins cher que de les retraiter.

Général de Saqui de Sannes : Je souhaite simplement ajouter que le développement du commerce maritime a contribué à augmenter le nombre de « proies » pour les pirates, de même que le montant des rançons versées pour récupérer les navires. Il devient évident qu'il est plus profitable de devenir pirate plutôt que pêcheur en Somalie, même si toute la population ne s'est pas convertie à cette activité. Mais il est intéressant de remarquer que les pirates qui avaient capturé le Ponant se définissent ainsi : « *We are not terrorists, we are only robbers.* », « *Nous ne sommes pas des terroristes, seulement des bandits* ». Ils revendiquent leurs actes, il n'y a aucune hypocrisie de leur part et ils admettent que la piraterie est leur source de revenus. Il faut bien garder à l'esprit que la Corne de l'Afrique, et la Somalie tout particulièrement, est une région très rude.

Quel est le surcoût économique pour transporter cent euros de marchandises par voie maritime dans cette région ?

Général de Saqui de Sannes : Cela représentait auparavant un surcoût de cinquante dollars par container. Cependant, l'envolée du prix des soutes a provoqué une augmentation de ce surcoût que nous ne pouvons évidemment pas répercuter à volonté sur le prix de nos prestations. Plus le prix des soutes monte, plus la situation est catastrophique pour nous : sur un chiffre d'affaire de quatorze milliards de dollars, nous en dépensons quatre et demi en soutes. C'est ce qui nous coûte le plus cher.

Amiral, vous avez dit que « la piraterie a de beaux jours devant elle ». Dans quelle mesure ce phénomène peut augmenter ? Est-ce qu'il diminuerait si les structures judiciaires adéquates étaient mises en place en Somalie ?

Amiral Merer : Nous avons sécurisé le Golfe d'Aden, mais serons-nous capables de le faire sur le long terme ? Pour le moment, nous faisons du *containment*, mais le phénomène peut très bien se déplacer vers le Mozambique ou l'Afrique du Sud par imitation des pirates somaliens. Des études ont montré que pour devenir pirate en Somalie, il faut disposer d'une somme de départ de 10 000 dollars, généralement fournie par la diaspora somalienne : c'est un investissement vite

rentabilisé. Il suffit de voir les villages somaliens par images satellite sur Google Earth: ils ne ressemblent plus à ce qu'ils étaient il y a dix ans. Des lotissements ont été construits, des voitures circulent dans les rues... Il existe en Somalie une économie florissante de la piraterie qui pourrait pousser des individus d'autres États côtiers à faire la même chose, comme cela semble être le cas dans le Golfe de Guinée. Le fait de gagner de l'argent rapidement, même dans un pays en difficulté, ne pourrait-il donner des idées aux Libyens par exemple ? Alors que les grandes nations sont parvenues à sécuriser les océans après 1945, nous assistons à un mouvement inverse de désécurisation des eaux. Tant que nous ne serons pas capables d'agir sur ce mouvement, la piraterie aura effectivement de l'avenir devant elle.

Est-ce que le concept de convois, qui a notamment été utilisé durant la Seconde Guerre mondiale, ne serait pas efficace contre cette augmentation des actes de piraterie en offrant des couloirs sécurisés aux armateurs dans des zones dangereuses ?

Général de Saqui de Sannes : Cela existe déjà dans le Golfe d'Aden pour les bateaux naviguant à une vitesse minimale de quatorze nœuds. Mais pour les navires plus lents ou plus faciles à capturer, comme le *Ponant* l'était à cause de ses francs-bords peu élevés et de sa vitesse de onze nœuds, l'escorte se révèle inutile au vu de la rapidité d'action des pirates et de leurs skifs qui peuvent s'emparer d'un bateau en quelques minutes seulement. Pour ce genre de navires, il faut des hommes armés à bord pour une protection efficace. Nous avons cependant demandé la mise en place d'un corridor qui permettrait de traverser le Golfe en toute sécurité, mais cela nécessite des moyens conséquents pour sa mise en place.

Amiral Merer : Nous ne pouvons pas organiser des convois partout. Si c'est possible dans le Golfe d'Aden que traversent des dizaines de navires, il y a d'autres zones de l'Océan Indien dans lesquelles cela représenterait trop de contraintes à cause du faible nombre de navires, ce qui reviendrait à organiser des convois bihebdomadaires et est tout simplement impossible.

Mon général, vous semblez optimiste sur l'évolution de la législation française quant à l'embarquement de sociétés privées sur des navires français. Mais que pensez-vous du cas de ce pétrolier italien sur lequel étaient embarqués des militaires à présent emprisonnés en Inde, accusés d'avoir tiré sur des pêcheurs ?

Général de Saqui de Sannes : C'est exactement la raison pour laquelle nous avons demandé à l'État de « labelliser » des sociétés privées françaises pour nous aider face à la piraterie. Nous ne réclamons pas de la France qu'elle endosse la responsabilité à notre place, mais bien qu'elle nous apporte son aide. Il n'y a jamais de solution parfaite, nous préférierions bien entendu pouvoir naviguer librement, mais il y a des choix à faire. Ou bien nous partons du principe que la sécurité de l'équipage est la priorité et dans ce cas nous prenons des risques ou bien nous ne voulons pas rencontrer de problèmes vis-à-vis de la loi et nous n'agissons pas.

Amiral Merer : Nous sommes actuellement dans une ambiguïté totale : l'armateur a l'obligation de défendre ses équipages, mais il n'a pas le droit dans ce but de placer des hommes armés sur ses bateaux naviguant sous pavillon français.

Ne faudrait-il pas interdire la navigation de plaisance dans la région du Golfe d'Aden au vu des risques inhérents à ce type d'activités dans cette zone ?

Général de Saqui de Sannes : Il faut savoir que nos bateaux de croisière ne transportent jamais de passagers quand ils traversent cette zone. Nous avons par ailleurs pris la décision de ne plus y faire passer le *Ponant*, qui est devenu tellement célèbre après sa prise en 2008 qu'il risquerait de faire un tabac, mais dans un sens qui ne nous serait pas favorable. Je veux bien arrêter les croisières, mais cela va revenir à un moment ou à un autre à cesser toute activité, or comment l'annoncer à nos équipages ? C'est leur travail, cela reviendrait tout simplement à les licencier. C'est un choix qui est très dur à faire et je ne suis pas certain que la décision serait très populaire.

Rédaction : Vincent Kersuzan, Rodolphe Moindreau

Comité de rédaction : Sarah Laffon