

La piraterie maritime : quelles tendances ?

"Basculement" d'un golfe à l'autre en Afrique, et persistance en Asie du Sud-Est

dimanche 15 juin 2014, par [Edouard PFLIMLIN](#), [Louis BORER](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Edouard PFLIMLIN](#), [Louis BORER](#), **La piraterie maritime : quelles tendances ?**,

Diploweb.com : la revue géopolitique, 15 juin 2014.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb>. Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Géostratégie maritime. Cette étude met en avant la diminution récente et très nette de la piraterie dans le golfe d'Aden et le détroit de Malacca, mais son augmentation en Indonésie et dans le golfe de Guinée. Dans le golfe de Guinée le contexte stratégique est particulier. On n'est pas dans le cadre d'Etats faillis. Au contraire, les Etats - certes fragiles - existent et sont soucieux de leur souveraineté. Leurs priorités sont complexes, ce qui rend souvent difficile d'imposer des patrouilles internationales.

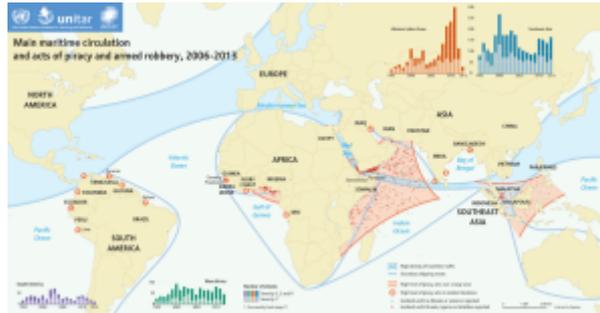
LA PIRATERIE MARITIME est une menace difficile à définir, appréhender et à contrecarrer. Emprunte d'une dimension lyrique et épique, le retour de la piraterie dans les années 1990 est protéiforme. D'où différentes définitions. Celle de l'ONU, énoncée lors de la conférence d'UNCLOS dite de Montego Bay [1], considère qu'un acte de piraterie ne peut être considéré comme tel que dans les eaux internationales (les actes de piraterie à l'ancrage ou dans les eaux territoriales sont alors considérés comme du brigandage). D'où l'avantage de la définition plus globale adoptée par le Bureau Maritime Internationale qui qualifie la piraterie comme étant « *Tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte* », quelle que soit la nature ou la gravité du crime et sans faire de distinction de zone. Cette définition contourne ainsi la lourdeur juridique de la définition d'UNCLOS, moins opérationnelle. Finalement, chacun des acteurs, étatiques ou privés, retient la définition du risque qui l'arrange le mieux au niveau médiatique, diplomatique ou encore auprès des assurances maritimes.

Cette menace est aussi difficile à appréhender au regard de l'étendue des espaces maritimes, de ses différentes caractéristiques géographiques, des objectifs variables des pirates, et des cadres géopolitiques (présence d'Etats de droit, capacité de ces derniers à assurer ou non leurs missions de souveraineté, leur attachement aux prérogatives qui leur sont propres...).

La réponse ultime est *in fine* à terre, en aidant d'une part à la mise en place d'un Etat de droit dans le cas d'un Etat failli et en favorisant une dynamique sécuritaire interne propre aux pays riverains.

En outre, les spécificités tactiques propres à une intervention en mer, une fois les pirates appréhendés, et les aspects juridiques qui doivent prendre le relais, sont très complexes (preuve à fournir, garde à vue, présence d'officiers de police judiciaire embarqués sur des bâtiments militaires).

[La piraterie est également une menace évolutive.](#) Selon les régions, les pirates peuvent être plus ou moins proches de mouvements indépendantistes, politiques, terroristes, ou le plus souvent du grand banditisme. Quelle que soit la menace considérée, la réponse ultime est *in fine* à terre, en aidant d'une part à la mise en place d'un Etat de droit dans le cas d'un Etat failli comme la Somalie, et d'autre part, en favorisant une dynamique sécuritaire interne propre aux pays riverains des zones « piratogènes », en développant, dans la mesure du possible, des réponses régionales communes.



Carte. Evolution de la piraterie dans le monde de 2006 à 2013

Cliquer sur la vignette pour agrandir. Source : UNITAR-UNOSAT, 23 janvier 2014

Or, les Etats, pour certains « complaisants » et corrompus, ont souvent des priorités internes différentes et refusent d'être dépourvus de leurs prérogatives.

Les mesures anti-piraterie doivent donc se faire en bonne intelligence avec les Etats concernés, en prenant bien soin de ne pas froisser leurs sensibilités nationales. C'est le cas du Nigeria qui refuse toute intervention étrangère dans ses eaux territoriales, et, dans une moindre mesure, de [l'Indonésie et des Etats riverains du détroit de Malacca, situé entre la péninsule Malaise et l'île indonésienne de Sumatra, en Asie du Sud-Est](#), qui refusent toute ingérence étrangère dans la zone.

Enfin, [la mer est un bien commun aux Etats, et les pirates se jouent bien des frontières, incitant, voire contraignant des Etats à travailler ensemble pour apporter une réponse régionale et globale à une menace transnationale.](#)

Ce phénomène intéresse depuis toujours la défense, car seules les marines de guerre ont les moyens hauturiers pour intervenir loin des côtes et protéger les voies de communications maritimes (*Sea Lanes Of Communication*, SLOC) par lesquelles transitent 90 % des biens manufacturés de la planète.

Les trois-quarts du trafic maritime entre le Proche et l'Extrême Orient passent par le détroit de Malacca, soit 300 navires par jour, dont 25 pétroliers.

Chacun des porte-conteneurs susceptibles d'être pris pour cible représente un enjeu économique de taille. La valeur embarquée est énorme, transportant l'équivalent de 6 000 camions semi-remorque. Or, parmi les zones les plus en proie à la piraterie, à l'embouchure du golfe Persique, dans le détroit de Bab el Mandeb, et dans l'océan Indien, 30 000 tankers et porte-conteneurs transitent chaque année. Cela représente 30 % du trafic pétrolier et 70 % du trafic marchand du monde. Les trois-quarts du trafic maritime entre le Proche et l'Extrême Orient passent par le détroit de Malacca, soit 300 navires par jour, dont 25 pétroliers. Chaque année, 500 milliards de dollars y transitent, de quoi attiser les envies et les tentations.

Les enjeux stratégiques et économiques sont donc primordiaux, en cas de déstabilisation majeure de ces zones maritimes.



Inspection d'un navire suspect dans le golfe d'Aden
Source : Dave Jenkins, ministère de la défense britannique

Des commandos de la Royal Navy inspectent un navire somalien soupçonné d'être exploité par des pirates dans l'océan Indien entre les Seychelles et la Somalie, le 28 novembre 2011.

Quel est l'état de la piraterie dans le monde ? Le BMI a enregistré **264 attaques en 2013** [2], dont 141 en Asie du Sud-Est et 51 dans le golfe de Guinée. Il ne faut pas se limiter aux chiffres et aux statistiques, qui peuvent être aussi contradictoires que les définitions retenues de la piraterie.

Cependant, ce que l'on constate c'est la diminution récente et très nette de la piraterie dans le golfe d'Aden et le détroit de Malacca, mais son augmentation dans le golfe de Guinée et en Indonésie [3].

Baisse de la piraterie dans le golfe d'Aden

La piraterie maritime est sous les feux de la rampe [en France](#) depuis l'affaire du Ponant et du Carré d'As en 2008. Elle a connu une diminution significative grâce aux succès de l'opération de [l'Union européenne](#) Atalante et de l'opération de l'OTAN *Ocean Shield*. Il n'y a eu que 15 attaques en 2013 contre 75 en 2012. Elle avait connu un pic entre 2008 et 2011, mais depuis mai 2012, il n'y a pas eu un seul navire de commerce protégé capturé.

Les attaques ont lieu généralement à l'aube ou au crépuscule à partir de skiffs sur-motorisés filant à 25 nœuds. Les navires visés sont généralement abordés par l'arrière.

La zone d'opération des pirates reste très vaste. Elle est grande comme l'Europe, de l'Ouest, et se situe au large des côtes somaliennes, jusqu'au canal du Mozambique, au sud, et aux Seychelles, à l'est. Ces très longues distances sont parcourues par les pirates à l'aide de bateau-mère : boutres traditionnels ou petits caboteurs. Le mode opératoire est particulier. Les attaques ont lieu généralement à l'aube ou au crépuscule à partir de skiffs sur-motorisés filant à 25 nœuds (une quarantaine de kilomètre-heure). Les navires visés sont généralement abordés par l'arrière. Des tirs au lance-roquettes (type RPG) et aux armes automatiques sur la passerelle visent à intimider l'équipage et à l'obliger à stopper ses machines. La durée moyenne de détention des otages est six mois. On dénombrait encore une cinquantaine

d'otages dans la région à la mi-avril 2014.

S'il y a une accalmie dans cette [région africaine](#), la baisse des attaques ne signifie pas la fin du fléau. La piraterie maritime, contrairement au terrorisme, est un modèle économique qui répond à une logique non pas idéologique, comme le terrorisme, mais de rentabilité. Au début de ce phénomène, c'était parfois une population désemparée qui prenait la mer pour assurer des missions de garde-côtes à l'encontre des navires étrangers qui pêchaient dans leurs eaux territoriales, souvent des bâtiments japonais ou taiwanais. De nos jours encore des pêcheurs de la province somalienne autonome du Puntland se plaignent de la surpêche des navires yéménites.

Si le ratio gain/risque n'est pas suffisamment élevé, les réseaux pirates locaux préfèrent diversifier leurs activités à terre en réinvestissant les fonds issus de la piraterie dans des activités illégales (trafic du charbon, de drogues ou d'armes) et le blanchiment dans l'immobilier, en attendant des jours meilleurs.

Le départ de la force Atalante est notamment prévu pour 2016, après avoir été prolongé de deux ans. Le 3 juin 2014, les ministres de la défense des pays de l'OTAN ont décidé de prolonger la mission *Ocean Shield*, également jusqu'en 2016. Plusieurs grandes coalitions navales sont déployées dans l'océan Indien, au large des côtes somaliennes et à la sortie du détroit de Bab el Mandeb : opération dirigée par les Américains CTF 151, opération européenne Eunavfor Atalante et aussi [présence de flottes russes](#), [chinoises](#), japonaises, malaisiennes ou singapouriennes...

Les deux opérations multinationales Atalante et Ocean Shield ont contribué à mettre en place un corridor maritime sécurisé (IRTC) le long de cette SLOC stratégique. Avec une grande efficacité pour contrer la piraterie. A ces actions s'ajoutent les mesures judiciaires contre les pirates capturés. Les pirates peuvent encourir jusqu'à **30 ans de prison**, ce qui un facteur assez dissuasif.

De l'intervention à la prévention

La diminution drastique de la piraterie fait passer l'action des forces étrangères d'une mission d'intervention à une mission de prévention. Il s'agit désormais de faire en sorte que les autorités locales prennent le relais, rétablissent l'Etat de droit. La Somalie confère aux pirates une zone d'impunité et une profondeur stratégique par la possibilité de soutien logistique à terre. Aussi les missions européennes MARSIC et Eucap Nestor, ou internationale de l'AMISOM (*African Union Mission in Somalia*), tentent chacune de développer une « Somalisation » de la réponse, comme préconise le rapport Jack Lang pour l'ONU, en encourageant les capacités judiciaires locales et en développant les garde-côtes nationaux.

Créer une vagues d'étrave, au-dessus de 14 nœuds, rendant toute approche de skiffs délicate.

A côté des autorités publiques, le rôle du secteur privé et les efforts des compagnies

d'armateurs pour assurer leur autoprotection, pour promouvoir les règles de bonne pratiques (*Best Management Practises*), sont vitaux. Les compagnies maritimes comme la française CMA-CGM ont mis en place des mesures de défense passives sur les navires (barbelées, canons à eaux, citadelles...), ont augmenté la vitesse bâtiments dans les zones à risque de manière à y demeurer le moins de temps possible et surtout à créer une vagues d'étrave, au-dessus de 14 nœuds, rendant toute approche de skiffs délicate. Ces mesures provoquent cependant d'importants surcoûts de consommation de carburant (2 milliards d'euros de frais supplémentaires pour les armateurs, sur les six milliards d'euros que coûte la piraterie annuellement). Le contrôle naval volontaire s'organise, en enregistrant les navires dans le cadre du contrôle naval volontaire, auprès du centre de renseignement britannique MSCHOA (*Maritime Security Centre - Horn of Africa*) qui centralise et coordonne les actions d'assistance et d'intervention dans la zone afin d'assurer une meilleure protection.

Golfe de Guinée : l'extension de la piraterie

On ne peut pas parler de « renouveau de la piraterie » dans le golfe de Guinée. Elle a toujours existé mais la hausse des attaques, la diversification et la modification du mode opératoire des pirates, ne cesse d'inquiéter les autorités et les compagnies maritimes.

La zone géographique de la piraterie maritime s'y étend. En 2010, elle était limitée essentiellement aux eaux nigérianes, puis elle a atteint la Côte d'Ivoire en 2011 et, en 2013-2014 le Sud de l'Angola, conduisant notamment à l'attaque du pétrolier Kerala, détourné le 18 janvier 2014, où 12 270 tonnes de pétrole raffiné ont été transférées vers une barge. 31% des attaques mondiales depuis début 2014 ont été recensées dans cette vaste zone.

L'extension de la piraterie dans cette région a été permise par une modification du mode opératoire des pirates, qui s'inspirent de l'Afrique de l'Est en utilisant des armes lourdes et des bateaux mères.

Mais le contexte stratégique est très différent. On n'est pas dans le cadre d'Etats faillis. Au contraire, les Etats, certes fragiles, existent et sont soucieux de leurs souverainetés et leurs prérogatives.

En revanche, leurs priorités sont différentes, plus complexes, ce qui rend souvent difficile d'imposer des patrouilles internationales malgré le fait que les attaques ont crû d'un tiers en 2013. Le Nigeria est un Etat complaisant, où [la corruption](#) est répandue. Il s'obstine à refuser toute présence étrangère, publique ou privée dans ses eaux. Pourtant cet Etat concentre la plupart des attaques pirates dans la région - sur 97 attaques dans le golfe de Guinée en 2013, 82 ont eu lieu au Nigeria -, et centralise la contrebande de pétrole raffiné de la région, appelée le *Bunkering*.

Des réponses en bonne intelligence avec les Etats

L'ampleur du phénomène s'explique par la connivence avec le gouvernement corrompu pour toucher l'argent du pétrole illégal. Il y aurait même une entente avec certains groupes locaux indépendantistes (MEND) ou terroristes (Boko Haram) qui autorisent, contre des armes ou de l'argent, les pirates à opérer depuis les zones qu'ils contrôlent. A cet égard, le cas de figure est similaire entre les pirates somaliens et les Shebab somaliens (mouvement islamiste encore

puissant malgré sa répression).



Vaisseau pirate suspect inspecté par des marins américains

Cliquer pour agrandir la photo. Une équipe du destroyer américain USS Pinckney inspecte un navire, suspect dans le golfe d'Aden, 2011. Source : US Navy

En revanche, la différence avec le golfe d'Aden est que les prises d'otages sont plus courtes dans le temps. Elles servent à se protéger pendant l'extraction des marchandises vers les côtes. En revanche, les otages n'ayant pas de valeur marchande comme en Golfe Aden, les violences peuvent être plus intenses contre les équipages.

En raison de l'hostilité ou la réticence des Etats, l'intervention étrangère est impossible, donc celle-ci vise le développement capacitaire, par exemple des garde-côtes, et la sensibilisation des Etats riverains à la lutte contre la piraterie. Les solutions se font en bonne intelligence avec les Etats riverains et dans le cadre de leurs prérogatives. Tenu sous l'égide des Nations-Unies, à l'initiative de la CEEAC (Communauté économique des États de l'Afrique centrale), de la CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG), le sommet de Yaoundé, rassembla les chefs d'Etats africains en juin 2013 pour débattre sur la sûreté et la sécurité maritimes, et adopter un code de conduite similaire à celui mis en place dans le golfe d'Aden. A la suite de ce sommet, deux centres régionaux de centralisation et partage de l'information et de formation se mettent en place, le CESMAO et le CRESMAC. Il a même été convenu d'une stratégie maritime africaine intégrée à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050).

Similarités et divergences en Asie du Sud-Est

L'Asie du Sud-est connaît des évolutions et des similarités, avec notamment le golfe de Guinée, tant au niveau des modes opératoires que du contexte politique régional, où les Etats riverains d'une même zone doivent faire face à une menace transnationale commune.

Dans le détroit de Malacca, et dans une zone allant du Sud-Ouest de la mer de Chine au sud des Philippines et des eaux indonésiennes, la piraterie maritime demeure vivace. Les attaques ont lieu généralement de nuit, sur des cibles d'opportunité, des navires à l'ancrage ou à quai (dans 80 % des cas), qui sont donc considérées, selon la définition adoptée par l'ONU, comme du simple banditisme maritime avec des armes de poing et des armes blanches. Des navires de faibles tonnages, des barges ou remorqueurs sont attaqués, malgré une récente reprise des attaques à l'encontre de navires plus importants, comme en témoigne l'attaque du tanker

taïwanais Orapin 4 le 28 mai 2014 au sud du détroit de Malacca. La piraterie se déplace étant moins présente dans ce détroit depuis la mise en place de patrouilles coordonnées MSSP (*Malacca's Straits Patrols*). Elles se sont déployées malgré les réticences qui pouvaient exister entre l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, afin de sécuriser plus efficacement un passage stratégique et éviter l'ingérence de puissances étrangères. Néanmoins, la présence américaine dans la zone et la politique américaine de pivot asiatique, avec l'accent mis sur le Pacifique, entraînent [la présence accrue de navires de la VIIème flotte américaine aux Philippines et à Singapour. Les navires américains participent, eux aussi, à des missions de lutte contre la piraterie en déployant leurs frégates légères rapides LCS \(Littoral Combat Ship\).](#)

Si la piraterie dans le détroit de Malacca a baissé de 38 attaques en 2012 à 1 en 2013, en Indonésie elle est passée de 15 en 2009 à 106 en 2013. La menace demeure présente et elle ne peut être négligée, notamment en raison de la possibilité d'alliance avec certains mouvements terroristes comme Abu Sayyaf aux Philippines.

Le rôle et l'expertise de la France dans la lutte contre la piraterie

Acteur clef, de par son expertise reconnue [4] qui dépasse le champ sécuritaire, la France joue un rôle de première importance en Afrique. D'autant plus qu'elle est stratégiquement prépositionnée le long des côtes orientales et occidentales africaines et au Moyen-Orient, depuis ses bases de La Réunion, Abou Dhabi et de Djibouti. Si son rôle est limitée en Asie, les acteurs français échangent régulièrement sur l'évolution tactique des théâtres maritimes africains ou asiatiques. Ils ont développé une expertise pointue, tant dans ses aspects opérationnels (l'action de l'Etat en mer avec les opérateurs privés), que dans les domaines juridiques et techniques ou de la coopération régionale. Donner davantage de visibilité à ces différents acteurs contribuerait à valoriser le savoir-faire français dans le domaine de la sûreté maritime auprès de ses partenaires européens et internationaux.

Le Savoir-faire opérationnel de la marine nationale, notamment avec des commandos marines et de la gendarmerie maritime dans les affaires de prise d'otages ou d'action de vives forces, est élevé.

L'expertise dans le domaine judiciaire est forte et l'ONU a fait appel à l'Ecole Nationale de la Magistrature pour former les futurs magistrats somaliens.

L'expertise dans le domaine de la gestion de projet est aussi caractéristique. France Expertise Internationale dirige une partie des projets européens du programme « routes maritimes critiques » dans la sécurisation des eaux Afrique de l'est (programme MARSIC), Afrique de l'Ouest (CRIMGO), et océan Indien (CRIMARIO)

Enfin, le réseau diplomatique et les leviers d'influence politiques, agissent notamment en Afrique de l'Ouest francophone. La mission de formation à l'Action de l'Etat en Mer et de gestion de crise maritime FSP ASECMAR, orchestrée par la DCSD (direction de coopération de sécurité et de défense) qui agit par le biais du ministère des affaires étrangères, vise ainsi à optimiser l'outil de défense et de sécurité des Etats partenaires, et promouvoir le modèle de sécurité à la française.

La marine nationale assure également une mission de présence à la mer permanente dans le golfe de Guinée avec la mission *Corymbe*, en charge de protéger les intérêts français dans la zone et les 70 000 ressortissants qui y vivent. Elle lutte, de manière conjoncturelle, contre des actes de piraterie ou d'activité illicite en mer lorsque les configurations le permettent.

La France, présente sur toutes les mers et dotée de la deuxième zone économique exclusive (ZEE) au monde avec 11 millions de km², a un rôle majeur à jouer dans les réponses multiples à apporter à la piraterie maritime qui est protéiforme. C'est à la fois un vecteur de son influence internationale et aussi son intérêt pour protéger des zones importantes pour son économie et ses ressortissants.

Copyright Juin 2014-Pfimlin-Borer/Diploweb.com

Plus

. Voir [la page Piraterie sur le site du ministère de la Défense \(France\)](#)

P.-S.

Édouard Pflimlin est chercheur associé à l'IRIS. Ses domaines d'expertise sont la politique de défense japonaise et les enjeux géostratégiques en Asie de l'Est. Louis Borer est Diplômé du Master 2 Pro Géopolitique ENS Ulm/ Paris-1. Il travaille essentiellement sur les problématiques de sûreté maritime et sur l'Asie du Sud-Est. Les auteurs sont chercheurs associés à l'IPSE.

Notes

[1] UNCLOS : United Nation Convention on the Law of the Sea (Convention des Nations Unies sur le droit à la mer). Réunie pour la première fois à New York en 1973, signature le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, ratifiée par 161 Etats (mais pas les Etats-Unis). Site officiel : eunavfor.eu/

[2] « Piracy and armes robbery againsi ships ». Report for the period 1er janvier- 31 décembre 2013. ICC BMI, Janvier 2014, icc-deutschland.de/fileadmin/icc/Meldungen/2013_Q1_IMB_Piracy_Report.pdf

[3] « Piracy falls off Somalia, ticks up in Southeast Asia », The Japan Times, vendredi 13 juin 2014, japantimes.co.jp/news/2014/06/13/asia-pacific/crime-legal-asia-pacific/piracy-falls-somalia-ticks-southeast-asia/#.U5q7j_l_t8E

[4] Lire notamment : « Piraterie : « la sûreté maritime dans tous ses États » Regards croisés d'experts étatiques et privés », Séminaire sur la piraterie, École militaire, 15 mai 2014 defnat.com/site_fr/tribune/fs-article.php?ctribune=600