



Intervention de *Gwendal ROUILLARD*

Député du Morbihan

« *La piraterie maritime au XXI^e siècle : Un défi à la sécurité maritime et économique* »

1) Un enjeu sécuritaire et économique

La piraterie est née avec le commerce maritime, au VII^e siècle avant JC et elle a traversé toutes les époques. Pour comprendre la piraterie, il est nécessaire d'en avoir **une perception globale**. Elle revêt aujourd'hui un enjeu particulier : 90% du commerce mondial transite par les mers. Celles-ci sont devenues un enjeu stratégique majeur. **La France comme deuxième puissance maritime mondiale, est présente et active face à ce phénomène**. L'enjeu de la sécurisation de nos voies de ravitaillement avait été plus particulièrement souligné par le Livre blanc sur de 1994, mais on peut également estimer que la politique de pré-positionnement des forces de souveraineté et de présence française constituait le socle de cette politique d'action de l'Etat en mer.

Pour autant, si la piraterie s'est développée dans l'inaction, les vides capacitaires, et les insuffisances juridiques des Etats, son anéantissement doit voir se combiner, sans complaisance ni démesure, des moyens économiques et militaires. Chaque Etat doit y prendre sa part de responsabilité.

2) Des causes simples

Dans sa modernité, si la piraterie exige des réactions navales et militaires coercitives, elle a des causes profondes économiques et politiques : la défaillance des Etats riverains et la pauvreté des populations sont les moteurs du brigandage maritime. Il existe des facteurs exogènes : la proie est facile (navires lents, bas sur l'eau pour un abordage, peu manœuvrant, aux équipages peu nombreux, payés souvent en liquide) et les pirates disposent de moyens technologiques très avancés.

3) Un problème sérieux

La sécurisation des voies d'approvisionnement est devenue un problème sérieux de la mondialisation au début des années 1990. Le nombre d'attaques pirates a triplé entre 1993 et 2003. Il ne fait qu'augmenter même si on constate enfin aujourd'hui un tassement du nombre d'attaque : selon le Bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les vingt

dernières années. Un rapport de la RAND Corporation aussi estime que le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques durant la période 1994-1999 est de 209 et à 2 463 entre 2000 et fin 2006, soit dix fois plus. La piraterie est présente dans toutes les mers du monde mais elle est forte dans trois zones sécuritairement sensibles : le détroit de Malacca (Malaisie, 30% du commerce mondial), le Golfe de Guinée et la corne d'Afrique (Golfe d'Aden). Les modes d'action les plus courants de la piraterie sont : l'enlèvement de personnes avec demande de rançon, le vol, le meurtre et le sabotage.

4) Une réponse internationale insuffisante

Les dispositifs présents à la première heure ont été déployés par les Etats-Unis, le Canada, le Pakistan, le Danemark, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France, aux abords de la Somalie au titre de la coalition antiterroriste CTF 150. On retrouve cependant dans ces secteurs les marines de guerre de la Russie, l'Inde, l'Iran, la Chine, l'Egypte et l'Ukraine.

Souvent présentée comme une réussite, l'opération Atalanta est une réponse tardive, imparfaite et incomplète. Motivant certains pays parce que le mandat initial était humanitaire - protéger les bateaux du Programme alimentaire mondial (PAM) -, elle est commandée par un contre-amiral britannique mais ce pays n'aligne plus aucun moyens... Parmi les contributeurs en moyens on retrouve : la Grèce, l'Allemagne, l'Espagne, la Suède, l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, la Norvège. Même la Suisse envisageait une participation refusée finalement par son parlement. Cela montre qu'un pays neutre se sent plus concerné que nombre de pays européens passagers clandestins de l'Europe commune et de l'Otan... Elle n'opère que dans le golfe d'Aden. Cela étant au-delà des missions de présence, une opération européenne de prévention à terre a été réalisée ces derniers mois, une nouveauté voire un exploit politique et conceptuel.

5) La piraterie est aujourd'hui en régression

Les équipages sont désormais formés aux mesures à adopter pour contrer les pirates (mesures Citadelle : on s'enferme avec des vivres, on panne le bâtiment, on alerte les secours par voie satellitaire et radio), et ils sont protégés par des gardes armés institutionnels ou privés. Pour 439 attaques et 28 détournements réussis en 2011, on compte pour 2012, sur les 9 premiers mois, 233 attaques, 24 navires piratés, 458 marins pris en otage, dont 6 d'entre eux tués. Par ailleurs, les difficultés juridiques rencontrées initialement pour arrêter les pirates et les juger et non plus les relâcher, comme cela se fait encore très souvent, sont en cours de résolution. On constate également un affaissement du nombre d'attaques dans les zones où les activités économiques repartent.

6) Des voies de progrès

La consolidation de la justice des Etats riverains est une première piste à exploiter. **La relance économique des zones côtières** doit également être privilégiée. **Le développement d'actions coercitives préventives** est une autre voie de solution. L'opportunité de créer des **entreprises de services de sécurité et de défense (ESSD)** françaises certifiées par les forces armées, disposant d'une charte éthique et de savoir-faire contrôlés, permettrait, enfin, de créer des emplois tout en ne neutralisant pas des moyens institutionnels rares et très précieux ailleurs.

7) Livre blanc : Vers la France maritime

Le moment est venu pour notre pays de s'affirmer comme une **Nation maritime**.

Face à ces réalités, **la reconnaissance du Fait maritime doit être la pierre angulaire du nouveau Livre blanc de la Défense et de la Sécurité nationale**. Notre pays devra en tirer tous les enseignements stratégiques et opérationnels dans le cadre de la prochaine loi de programmation militaire (LPM).