

**LES ÉTATS-UNIS ET LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE DANS L'OCEAN INDIEN****JULIEN TOURREILLE***Chercheur à l'Observatoire sur les États-Unis de la  
Chaire Raoul-Dandurand ([tourreille.julien@uqam.ca](mailto:tourreille.julien@uqam.ca))*

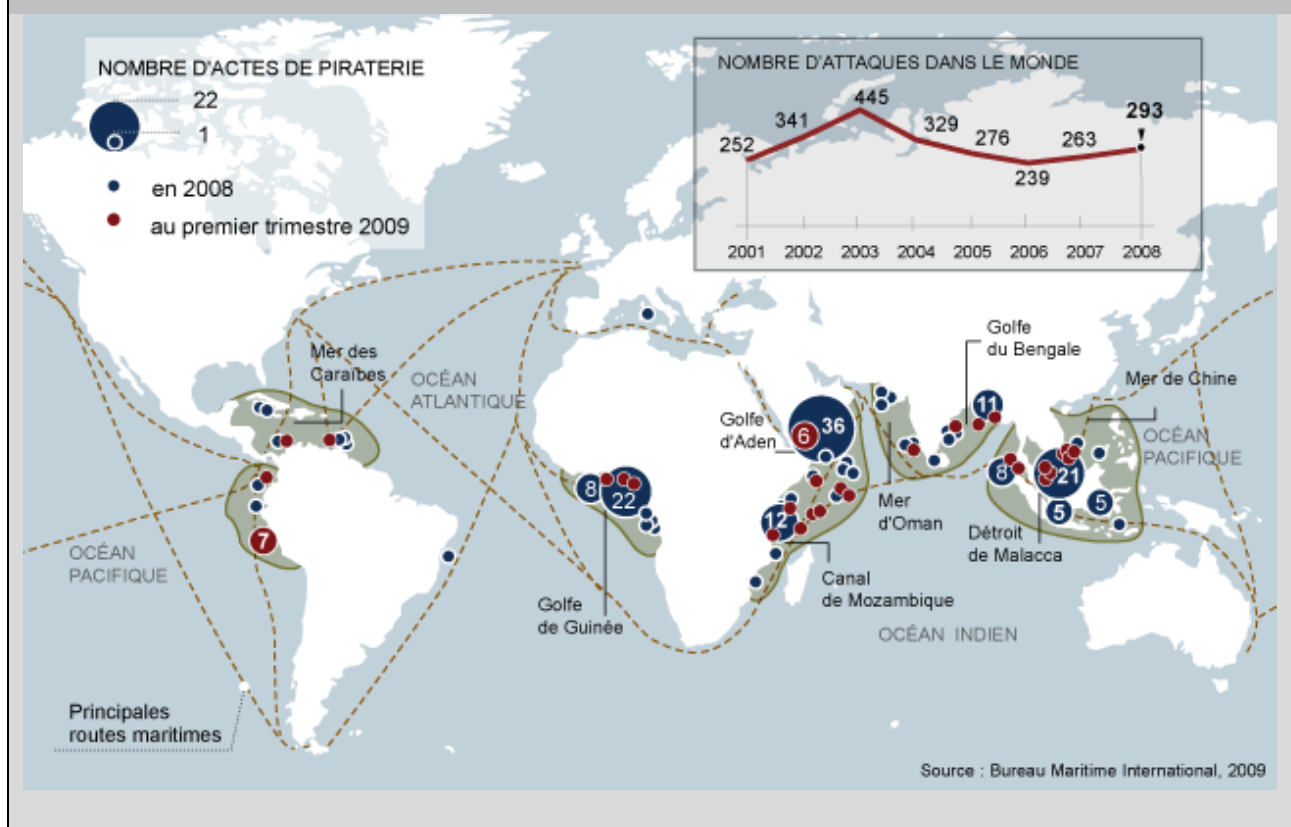
**Pour la première fois en 200 ans, des pirates ont saisi un navire, le *Maersk Alabama*, et un équipage américains** au large des côtes somaliennes le 8 avril 2009. Le dénouement fut heureux avec la libération quatre jours plus tard du capitaine du navire qui avait été pris en otage. Barack Obama, qui a autorisé l'usage de la force, a consolidé sa stature de commandant en chef. Au-delà, **cet épisode a relancé aux États-Unis le débat sur les mesures à prendre contre la piraterie.** La président américain va-t-il se contenter de déployer la marine américaine pour chasser les pirates, comme l'ont fait Thomas Jefferson et James Madison au début du 18<sup>e</sup> siècle, ou sera-t-il plus ambitieux en essayant d'éradiquer les causes profondes de la piraterie en Somalie ?

**1. La piraterie : un phénomène ancien, des menaces présentes**

Avec une hausse de 200 % du nombre de navires attaqués entre 2007 et 2008, la région au large des côtes somaliennes est devenue la plus dangereuse au monde, devant l'Asie du Sud, le golfe de Guinée et les Caraïbes<sup>i</sup>. **La piraterie n'est pourtant pas un phénomène nouveau dans l'Océan Indien.** Au tournant du 14<sup>e</sup> siècle, Marco Polo faisait le récit de pirates qui parcouraient les eaux au large du Gujarat (Inde) à la recherche de bateaux marchands. Contemporain de Polo, l'explorateur Ibn Battuta expliquait que les navires commerciaux formaient des convois pour faire la traversée entre le golfe d'Aden et le détroit de Malacca<sup>ii</sup>. Encore plus qu'au 14<sup>e</sup> siècle depuis le creusement du canal de Suez, les eaux au large de la Corne de l'Afrique constituent une voie de communication stratégique. 20 000 navires empruntent chaque année le golfe d'Aden<sup>iii</sup>. Quotidiennement, 17 pétroliers traversent ce golfe, soit 7 % de la consommation mondiale<sup>iv</sup>.

**La piraterie au large des côtes somaliennes constitue donc une menace sérieuse à la sécurité et à la stabilité internationales.** Elle met en péril la libre circulation sur les mers ; elle augmente les coûts du commerce international (les primes d'assurance payées par les armateurs sont passées de 900 à 9 000 dollars en quelques mois) ; elle nuit à la stabilité politique ; et elle peut provoquer des catastrophes environnementales advenant l'envoi par le fond d'un super-pétrolier<sup>v</sup>. Plus préoccupant dans un contexte post-11 septembre 2001, la piraterie peut également devenir un modèle attractif pour des terroristes. D'une part, l'arraisonnement de navires et la prise en otage des équipages peut servir au financement de groupes terroristes. En 2008, les pirates somaliens auraient ainsi amassé 50 millions de dollars par le versement de rançons. D'autre part, les méthodes – rudimentaires – d'abordage employées par les pirates pourraient inspirer des terroristes dans l'assaut de navires et leur utilisation comme armes dans des détroits ou golfes achalandés.

## La piraterie dans le monde<sup>vi</sup>



**Le regain des actes de piraterie au large de la Corne de l'Afrique a deux effets majeurs. Il relance le débat sur l'armement des équipages et il provoque une mobilisation en apparence conséquente des principales puissances maritimes.** La présence d'armes sur les navires marchands fut commune pendant des siècles. Elle a progressivement disparu au cours des dernières décennies, les armateurs craignant pour la sécurité de leurs cargaisons et de leurs équipages. **Si le réarmement des équipages serait relativement aisé et rapide à mettre en œuvre, il n'est pas acquis qu'il apporterait une solution efficace face aux pirates.** Trois types de réserves sont en effet avancés<sup>vii</sup>. Premièrement, la présence d'armes dans un environnement aussi exigu qu'un navire ferait courir des risques à l'équipage, que ce soit de mutinerie ou d'accident. Deuxièmement, cette présence entraînerait une course maritime aux armements, les pirates cherchant à se procurer des armes plus efficaces pour mener leurs attaques. Troisièmement, nombre de ports dans le monde interdisent l'accostage de navires ayant des armes à bord. Il existe déjà par ailleurs des méthodes efficaces de lutte contre la piraterie. Les navires peuvent être équipés, c'est déjà le cas pour certains, de systèmes d'alarmes qui en plus de signaler une attaque à terre émettent des sons suffisamment forts pour faire fuir bien des pirates. Les marins peuvent également utiliser avec une efficacité prouvée des lances à incendie pour repousser les assauts.

## 2. Une mobilisation internationale qui risque de rater sa cible

**La mobilisation des puissances maritimes suscitée par la piraterie dans l’Océan Indien est peu commune** : l’Union Européenne, les États-Unis, le Canada, la Russie, la Chine, le Japon, la Corée du Sud et l’Inde ont déployé des navires de guerre dans la région. **Mais elle est actuellement inefficace. Tout d’abord, ces puissances ne disposent pas de l’équipement adéquat pour lutter contre des pirates.** Le face-à-face entre l’*USS Bainbridge* et l’embarcation de survie à bord de laquelle prenaient place quelques pirates et leur otage a mis en évidence le décalage entre la configuration des marines de guerre étatiques et la nature des menaces sur les océans. La marine américaine dispose d’une flotte puissante capable de contrôler et d’assurer la sécurité des voies maritimes face à d’éventuelles puissances rivales. Elle peut aussi servir de plateforme à des attaques contre des pays comme la Corée du Nord, l’Iran ou la Serbie. Mais face à des menaces non-conventionnelles, tels les esquifs de pirates, elle semble dépourvue. Comme les guerres en Afghanistan et en Irak, la piraterie met en évidence l’impréparation des forces armées contemporaines face à des ennemis dont les ressources et les capacités militaires sont largement inférieures, mais qui parviennent à mettre en œuvre des méthodes permettant d’infliger des pertes sérieuses aux plus forts.

**Ensuite**, malgré un cadre légal multilatéral relativement précis encadrant la lutte contre la piraterie (la convention sur le droit de la mer), **la « coopération internationale » relève du capharnaüm, si ce n’est de la chimère.** Outre des pays présents dans l’Océan Indien à titre individuel, pas moins de quatre structures multilatérales différentes ont été mises en place (voir tableau). L’absence de clarté dans la chaîne de commandement, les difficultés de distinction entre les missions de chacun hypothèquent alors toute action décisive. Et ce sans compter que les moyens mis en œuvre sont dérisoires. En effet, deux dizaines de navires de guerre parcourent tout au plus une zone dont la superficie est égale à celle de l’Argentine en son point le plus étroit, et à deux fois celle de l’Inde en son point le plus large. La dissuasion des pirates relève alors du vœu pieux. L’organisation de convois escortés par les marines de guerre est un pis aller qui n’apporte pas de solution viable ni durable.

La coopération internationale dans la lutte contre la piraterie dans l’Océan Indien <sup>viii</sup>		
Union Européenne	<i>Opération Atalante</i>	Lancée en décembre 2008 pour un an et probablement reconduite pour 2010, cette opération implique 8 navires provenant de 5 pays européens ainsi que 2 avions de reconnaissance.
OTAN	<i>Opération « Allied Protector »</i>	Cette opération a pris la suite de « Allied Provider » qui fut conduite d’octobre à décembre 2008. Elle devrait s’achever fin avril 2009. Elle implique 5 navires, dont un canadien. L’OTAN réfléchit à un déploiement permanent.
États-Unis	<i>CTF-151</i>	Cette opération de lutte contre la piraterie a été lancée en janvier 2009. Elle est dirigée par la Ve Flotte basée au Bahreïn. À dominante américaine, elle peut toutefois accueillir des pays qui ne sont pas membres de l’OTAN ni de l’UE ou des pays qui préfèrent directement opérer sous commandement américain.

Coalition internationale contre le terrorisme	CTF-150	Depuis 2002, la coalition internationale a déployé une composante navale dans l'Océan Indien pour lutter contre le terrorisme. Ce groupe naval peut également participer à la lutte contre la piraterie.
---	---------	--

**Enfin, l'emploi de la force en haute mer pour lutter contre des pirates somaliens ne permettra pas de résoudre les causes profondes de cette piraterie moderne.** Les pirates somaliens ne sont pas seulement des jeunes désœuvrés, affamés, élevés dans la violence et à la solde de seigneurs de guerre. Ils ne sont pas automatiquement des terroristes potentiels. Certains, nombreux, sont des pêcheurs qui essaient de faire respecter leurs droits dans les eaux territoriales somaliennes. Ces populations, dont le principal moyen de subsistance est la pêche, sont en effet confrontées à la surpêche sauvage exercée par des navires battant pavillons asiatiques et européens. Elles luttent également contre le déversement dans leurs eaux de déchets toxiques (certains seraient radioactifs) provenant de pays européens et asiatiques. La piraterie exprime donc aussi une volonté de survie et de défense de la part d'individus qui sont menacés par des agissements illicites. Elle n'est pas simplement, même si le risque existe et doit être combattu, un mode de financement de terroristes appartenant à la mouvance Al-Qaïda. En l'absence d'autorités étatiques aptes à faire respecter les droits des Somaliens dans leurs propres eaux territoriales, des populations côtières se sont organisées pour se défendre. Ces « pirates » se qualifient eux-mêmes de « garde côtes volontaires de Somalie » et sont appuyés par 70 % de la population somalienne<sup>ix</sup>.

**Les causes profondes de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique se situent à terre, précisément en Somalie.** Tant et aussi longtemps que la sécurité, la stabilité politique, et un minimum de biens publics ne seront pas restaurés dans ce pays, la piraterie sera utilisée par des populations pour survivre et exploitée par des groupes armés pour se financer. Elle continuera de menacer l'une des plus importantes voies maritimes au monde. Les États-Unis sont les seuls à pouvoir exercer le *leadership* et mener une telle opération de *nation-building*. Ce pourrait être la première mission d'envergure confiée à l'*Africa Command*, structure militaire récemment créée au sein du Département de la Défense. Mais occupés en Irak et de plus en plus en Afghanistan, encore traumatisés par les pertes subies à Mogadiscio en 1993, il est peu probable que l'administration Obama décide d'engager les États-Unis dans cette entreprise nécessaire.



Chaire Raoul-Dandurand  
en études stratégiques et diplomatiques  
Raoul Dandurand Chair  
of Strategic and Diplomatic Studies

<sup>i</sup> Marie-Béatrice Baudet, « Des attaques en hausse de 200 % », *Le Monde. Fr*, 9 avril 2009.

<sup>ii</sup> Robert D. Kaplan, « Anarchy on Land Means Piracy at Sea », *The New York Times*, 12 avril 2009.

<sup>iii</sup> Seth Cropsey, « No Pain No Gain. Taking the fight to the pirates », *The Weekly Standard*, 10 avril 2009.

<sup>iv</sup> Bertrand Monnet, « Les pirates peuvent faire monter le prix du baril », *Le Monde.fr*, 14 avril 2009.

<sup>v</sup> Peter Chalk et Laurence Smallman, « Piracy Still Threatens the Freedom of the Seas », *Rand*, 3 avril 2009.

<sup>vi</sup> Source : *LeMonde.fr*, « Le golfe d'Aden, nouvel épice de la piraterie mondiale », 8 avril 2009.

<sup>vii</sup> Keith Bradsher, « Captain's REscue Revives Debate Over Arming Crews », *The New York Times*, 13 avril 2009.

<sup>viii</sup> Source : *AFP*, « Le dispositif naval international contre les pirates somaliens », 10 avril 2009.

<sup>ix</sup> Johann Hari, « You are being lied to about Pirates », *The Huffingtonpost.com*, 13 avril 2009.