La lutte internationale contre la piraterie au large de la Somalie depuis 2008

Quels intérêts pour les nations participantes ?

Alban Sciascia

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/11378>

DOI : [10.4000/echogeo.11378](https://doi.org/10.4000/echogeo.11378)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Alban Sciascia, « La lutte internationale contre la piraterie au large de la Somalie depuis 2008 », *EchoGéo* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 01 septembre 2009, consulté le 16 septembre 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11378> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.11378>

Ce document a été généré automatiquement le 16 septembre 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

La lutte internationale contre la piraterie au large de la Somalie depuis 2008

Quels intérêts pour les nations participantes ?

Alban Sciascia

- 1 *Ponant, Carré d'As, Tanit* sont des noms qui nous inspirent une référence : celle du pirate somalien se lançant à l'abordage de navires, qu'il s'agisse de navires de plaisance, de pêche ou de commerce. En réponse à ce phénomène, de nombreux états ont déployé à proximité de cette zone, qualifiée par les médias de « piratogène », des détachements de leurs forces navales respectives. Le but de ces opérations est d'apporter une réponse multinationale aux actes de piraterie. Bien sûr, la piraterie n'est pas une menace anodine, son impact et ses conséquences ont une importance non négligeable sur l'ensemble des échanges par la mer – rappelons que 90 % du commerce international transite par vecteur nautique. Peut-on pour autant considérer la piraterie maritime comme l'un des plus importants enjeux de sécurité actuel ? Doit-on considérer cette réponse internationale comme uniquement motivée par cette lutte contre la piraterie ?
- 2 Un nombre croissant d'États participent à ces opérations de surveillance ; entre 25 et 35 bâtiments de guerre sont présents en permanence dans la région pour lutter contre la piraterie. La base aérienne de Djibouti accueille quant à elle huit appareils de patrouille maritime¹. Cet important déploiement de force paraît justifié face à l'immensité de la zone devant être surveillée. Mais il semble pourtant essentiel de relativiser l'impact direct de la piraterie pour s'intéresser aux intérêts stratégiques et politiques, plus ou moins directs, que chaque État entend développer ou protéger par le déploiement d'une force navale. Le fondement même de la lutte contre la piraterie reste la coopération internationale. Celle-ci puise son inspiration – pour les questions de sécurité maritime – dans le déploiement d'une force navale multinationale coordonnée. Au travers de différents organismes (Union Européenne, OTAN, ONU) et de différentes forces (EUNAVFOR/*Atalanta*, CTF-150, CTF-151), la mission des bâtiments de guerre

présents dans la région consiste à restaurer un certain état de droit dans une zone en proie à de nombreuses difficultés politiques depuis le début des années 1990.

- 3 Le but de cet article est de donner un éclairage sur les différents intérêts des États engagés dans la lutte contre la piraterie maritime. Il s'agira de se détacher de la (sur)médiatisation d'un phénomène, afin de comprendre quelles peuvent être certaines des motivations des États participant à ces opérations. Il ne s'agit en aucun cas de considérer la piraterie comme une menace de circonstance, de légitimation, mais plutôt d'offrir une étude des moyens mis en œuvre pour lutter contre le phénomène et de s'interroger sur les motivations annexes de cet effort international.
- 4 A l'aide d'exemples précis, nous nous intéresserons dans un premier temps aux intérêts stratégiques pour les États d'une présence navale renforcée dans la région. Puis, nous verrons que le déploiement de bâtiments de guerre peut aussi servir un intérêt politique et permettre à un État de s'affirmer comme un acteur sur la scène internationale. Enfin, nous nous interrogerons sur les conséquences d'une coopération internationale pouvant servir des buts stratégiques et politiques.

Des intérêts stratégiques

- 5 La lutte contre la piraterie s'apparente à un effort global contre la criminalité. Pourtant, il convient de s'intéresser aux objectifs sous-entendus de ces opérations internationales. Pour certains États participant à la lutte globale contre la piraterie, il s'agit avant toutes choses, de protéger des intérêts stratégiques de premier ordre. Présents dans la région par trois principales bases (Bahreïn, Diego Garcia et Djibouti), les États-Unis d'Amérique accordent une importance considérable à la région aujourd'hui en proie à la piraterie maritime. Placée sous l'autorité du CENTCOM – Commandement Régional Central, couvrant toute les opérations au Moyen-Orient et en Asie Centrale ² – cette zone revêt une dimension stratégique de premier ordre dans la stratégie globale de Washington.

La sécurisation des détroits stratégiques...

- 6 L'ensemble des États prenant part aux opérations de lutte contre la piraterie dans la région du golfe d'Aden font prévaloir la liberté de circuler sur les mers comme l'une des principales motivations à leur intervention. Si ce motif est justifié, il est nécessaire de s'interroger sur l'impact de cette entrave à la libre circulation des navires sur les mers et océans du globe. Il s'agit là de protéger les voies de communication maritime, ce que l'ensemble des pays participants tend à faire. Deux exemples sont particulièrement intéressants à étudier, le cas des États-Unis et de la Chine.
- 7 Bien que la piraterie maritime puisse menacer les intérêts économiques et politiques américains, la première intervention des États-Unis à l'encontre des pirates reste relativement récente (*Maersk Alabama*, avril 2009)³. Toutefois, l'actuel déploiement de forces des États-Unis dans la région doit être mis en parallèle avec les différentes initiatives menées par le *Department of Defense* dans le cadre de la sécurisation des espaces maritimes ainsi qu'à la présence massive des forces armées U.S. sur deux théâtres d'opération (Irak et Afghanistan). L'un des principaux intérêts des États-Unis reste le contrôle des détroits stratégiques : Ormuz, Malacca, Aden, sont autant de points

considérés comme vitaux par les stratèges de Washington. Rappelons que plus de 50% des échanges commerciaux américains se font par voie maritime.

A l'émergence d'initiatives de sécurité ?

- 8 Dans cette perspective, l'impossibilité d'assurer la libre circulation sur les océans entrave au plus haut point la stratégie globale des États-Unis. Washington compte alors sur cette coopération internationale, pour faire accepter à certains États les différentes initiatives de sécurités développées par les États-Unis. En effet, depuis le 11 septembre 2001 et le début de la guerre globale contre le terrorisme (Global War On Terror, GWOT), différentes tentatives d'instaurer une sécurité maritime globale ont été menées par les États-Unis. L'une des plus grandes craintes de l'Amérique est aujourd'hui de se retrouver avec une bombe « sale »⁴ transportée dans un container et stockée dans un de leurs ports. L'impact d'un tel acte, outre son coût humain, serait considérable. Notons qu'après les attaques du 11 septembre 2001, les aéroports américains furent fermés pendant deux à trois jours afin de les inspecter de fond en comble. Comparée à celle d'une plate-forme aéroportuaire, la superficie d'un port de commerce est immensément plus importante. De plus, une fouille de l'ensemble des containers prendrait plusieurs semaines. Pendant cette période, c'est l'ensemble de l'économie américaine, voire mondiale qui serait paralysé. Ainsi, deux principales initiatives de sécurité maritime ont vu le jour : la Container Security Initiative (CSI) et la Proliferation Security Initiative (PSI).

CSI et PSI : quelques précisions

Développée conjointement par le bureau des douanes U.S. et le Department of Homeland Security (Ministère de la Sécurité Intérieure), la CSI - fondée sur la circulation des informations - a pour but d'identifier les conteneurs et leur contenu. Les services de renseignement des pays concernés échangent des informations et les conteneurs sont examinés dans leurs ports de départ par le biais d'un système automatisé reposant sur une identification par un scanner à rayon X.

La PSI apparaît comme un partenariat multinational permettant l'échange d'informations, de renseignements ainsi que l'abordage et l'inspection par les unités des marines de guerre signataires de navires suspectés de transporter des armes de destruction massive. Cette initiative de sécurité maritime demande aussi aux participants de prendre des mesures actives contre la prolifération et non uniquement de transmettre des informations. Contrairement à la CSI, elle est relativement mal acceptée. La Chine la considère comme illégale, et la Corée du Sud -allié proche des États-Unis - vient d'y adhérer récemment⁵.

- 9 Ces deux programmes nécessitent une participation internationale totale afin d'être efficace. Leur principe, pour les États-Unis, consiste à étendre la protection du territoire américain au-delà de ses frontières. Le fonctionnement de la PSI et de la CSI s'appuie sur une coopération multinationale dépassant les alliances et accords bilatéraux de sécurité. Or, il est fortement possible qu'une mission telle que celle menée actuellement contre les pirates au large de la Somalie puisse permettre de sensibiliser l'ensemble des acteurs présents, et de ce fait, donner lieu à une meilleure

compréhension, voire une meilleure coopération, pour ces différentes initiatives de sécurité.

La Chine : exemple d'une ambition stratégique

- 10 Un autre État semble s'intéresser à la région sur un critère stratégique. Il s'agit de la république Populaire de Chine. Pékin, on le sait, bénéficie d'accords énergétiques avec Khartoum. Il est alors indispensable pour les navires chinois de pouvoir rallier l'Asie sans encombre. Car si la Chine a su diversifier ses sources d'approvisionnement, elle reste dépendante de son implantation en Afrique⁶. Cette question de sécurité nationale donne lieu au développement de la stratégie du « collier de perles » (Gertz, 2005, Courmont 2007). Installant des postes avancés tout au long des voies de communication empruntées par ses navires, Pékin procède à une sécurisation de ses approvisionnements énergétiques. Ne disposant que de rares points d'accès au Moyen-Orient et face à la menace que représente la piraterie, il était donc indispensable pour la Chine de participer activement à ces actions.

Une volonté politique

- 11 Si les intérêts stratégiques d'un État peuvent pousser ce dernier à participer à une telle opération, il existe d'autres raisons. L'intérêt d'un État, c'est aussi de se montrer, de s'affirmer comme une puissance. On connaît l'importance pour un pays en devenir de s'affirmer comme un acteur incontournable de la scène internationale. Il semble que les opérations de lutte contre la piraterie fassent partie de ce domaine pour certains des États concernés. Qu'il s'agisse de rappeler son statut (Russie), de l'affirmer (Inde, Chine) voire de légitimer ses moyens militaires (Japon), voire de participer au jeu diplomatique international (Iran, Corée du Sud, Singapour).

La Russie, une puissance encore présente sur la scène internationale

- 12 Au lendemain de la Guerre froide, de nombreux discours, souvent contradictoires, présageaient de l'avenir de la Russie. Si l'importance de cette dernière sur la scène internationale a connu un ralentissement conséquent dans les années 1990, Moscou semble aujourd'hui vouloir faire comprendre que la Russie compte toujours. En témoignent le conflit énergétique en Ukraine et les tensions dans le Caucase, ces dernières ayant même donné lieu à une intervention de l'armée russe en Géorgie. Aujourd'hui, la question de la piraterie remobilise la politique étrangère russe. Après avoir proposé de raser de la carte les villages à partir desquels opèrent les pirates, Moscou a décidé de déployer des navires dans le golfe d'Aden afin de participer à l'effort international de lutte contre la piraterie. La question de l'approvisionnement énergétique extérieur n'en est pas une pour Moscou et nous pouvons supposer qu'il s'agit bien là d'une véritable volonté politique de s'affirmer comme un acteur lui aussi incontournable de la scène diplomatique internationale, au même titre que les autres puissances.

La Chine et l'Inde : une concurrence permanente de deux puissances

- 13 Le déploiement de navires chinois dans la région du golfe d'Aden a dans un premier temps surpris de nombreux observateurs. Jusqu'à présent demeurent – et demeure toujours – de nombreuses interrogations quant aux capacités des marins chinois à naviguer loin de leurs côtes. Considérée comme une force principalement côtière, la branche maritime de l'Armée Populaire de Libération a pris une dimension régionale depuis quelques années. Dans cette perspective, le développement croissant des capacités maritimes de la République Populaire de Chine (renouvellement de la flotte de sous-marins à propulsion nucléaire, acquisition en cours d'un porte-avion) et la volonté de Pékin de s'affirmer comme une puissance de premier ordre sont autant d'éléments expliquant ce déploiement. Outre la sécurisation de ses approvisionnements en provenance d'Afrique – comme nous l'avons vu précédemment – la Chine s'affirme alors telle une puissance pacifique et coopérative. Pourtant, il lui est essentiel de montrer qu'elle compte sur le plan international. Bien que présent dans des opérations de maintien de la paix, Pékin semble souffrir d'un manque de visibilité quant à ses capacités au niveau mondial. Ainsi, la décision de la Chine de participer à l'effort international contre la piraterie peut aussi être interprétée comme l'affirmation de la puissance chinoise au travers de ses moyens maritimes militaires. Nous pouvons aussi nous demander si un tel déploiement n'est aussi un moyen de légitimer – aux yeux du monde – la formidable expansion des capacités militaires chinoises. Le passage d'une marine aux ambitions régionales à celui d'une marine de guerre de pleine mer reste toutefois lié à des conditions de temps, financière et humaine. Toutefois, le récent (2007) tour du monde effectué par deux navires chinois, ainsi que le déploiement important effectué dans le cadre des opérations dans le golfe d'Aden (deux destroyers et un navire ravitailleur) sont autant d'éléments qui peuvent laisser penser que cette transformation est sur une bonne voie.
- 14 Le cas de l'Inde peut sembler différent. Si Dehli a déployé rapidement des forces navales dans la région, c'est parce que celle-ci est en quelque sorte sa « chasse gardée » ; les Indiens ont toujours su faire preuve d'un intérêt pour les eaux bordant le sous-continent. Dans cette perspective, un déploiement naval pour lutter contre la piraterie s'avère être logique. Il s'agit pourtant de s'interroger sur les raisons qui peuvent sous-tendre cette participation. Si le risque de piraterie concerne au plus haut point les Indiens, il est essentiel de rappeler que l'Inde et la Chine se livrent à une compétition stratégique. De plus, Dehli s'affirme comme un allié des États-Unis par le développement de nombreux partenariats depuis 2004.

Le Japon et le processus de normalisation de sa défense

- 15 Parmi les nouveaux venus dans la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, le cas du Japon est particulièrement intéressant à étudier. Le Conseil de sécurité du gouvernement japonais décida au mois de mars 2009 de déployer des navires dans l'océan Indien afin de lutter contre les attaques de pirates. Si, à l'instar des autres États participant à cette lutte, le Japon compte avant tout sur sa présence militaire afin de sécuriser une voie d'approvisionnement vitale pour sa sécurité nationale, il convient de s'intéresser aux raisons sous-jacentes de cet engagement.

- 16 Certaines analyses ont considéré – à juste titre – cet engagement du Japon comme une réponse politique au déploiement chinois dans la région. Toutefois, il ne s’agit pas ici de la seule et unique raison ayant poussé le Japon à agir de la sorte. Rappelons que les forces d’autodéfenses japonaises voient leur emploi régulé par un cadre constitutionnel strict. Les récentes missions de « ravitaillement » de la *Task Force* internationale mise en œuvre dans le cadre de l’opération *Enduring Freedom* ont entraîné une polémique de premier ordre⁷. L’impossibilité pour le PLD (Parti Libéral Démocrate), parti au pouvoir, de prolonger cette mission – par le biais du renouvellement de la loi antiterroriste – est par ailleurs considérée comme l’un des éléments déclencheurs de la chute du gouvernement de Shinzo Abe (12 septembre 2007).
- 17 Dans ce contexte, la lutte internationale contre la piraterie dans le golfe d’Aden et au large de la Somalie permet aux dirigeants politiques japonais de poursuivre le processus de normalisation de la défense japonaise⁸. D’autant plus que les forces d’autodéfenses japonaises peuvent se targuer d’une forte expérience et d’une tradition de sécurisation des voies de communication maritime, développée depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Ainsi, lorsque le point chaud de la piraterie maritime se situait dans le détroit de Malacca, Tokyo proposa à plusieurs reprises son aide pour la sécurisation de la zone et proposa aux États riverains (Indonésie, Malaisie) de déployer ses garde-côtes afin d’effectuer des patrouilles. Considérées pendant de nombreuses années par les États de la région comme malvenue, cette proposition trouva une forme de concrétisation dans les différents exercices multilatéraux mis en œuvre sous l’égide des États-Unis dans la zone. Aujourd’hui, Tokyo déploie un autre groupe de destroyers au large des côtes somaliennes

S’insérer sur la scène internationale

- 18 Certains pays n’ont pas le statut de puissance. Mais cela ne les dissuade pas de participer aux opérations de lutte contre la piraterie. L’Iran, par exemple, s’affirme comme un acteur régional, concerné par la situation. Ceci lui permet peut être aussi de désacraliser son image d’État voyou, en luttant avec la communauté internationale contre un ennemi commun. Toujours dans la région, des pays tels que le Pakistan, l’Arabie Saoudite et le Yémen rejoignent les forces navales déjà présentes. L’une des explications à ce phénomène réside sans doute dans un déplacement des attaques, certaines étant recensée au large d’Oman et en Mer Rouge, soit à proximité de la zone de souveraineté d’Islamabad et de Ryad.
- 19 La présence de la Malaisie, de la Corée du Sud et de Singapour peut s’expliquer par le formidable développement des marines de guerre de ces pays. Mais il s’agit surtout pour ces pays de sécuriser leurs approvisionnements tout en apparaissant comme des États concernés par le problème de la piraterie. De plus, Singapour et Kuala Lumpur disposent d’une expérience considérable dans la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-est⁹.
- 20 Face à cet ensemble de moyens mobilisés et dans la recherche d’une efficacité optimum, il est devenu indispensable d’instaurer des structures de commandement conjoint et d’échange d’information. Ces efforts nationaux pour lutter contre la piraterie ont ouvert la voie au développement d’une coopération militaire internationale au large des côtes somaliennes.

La coopération comme outil de construction de la sécurité

Précédents, intérêts et limites de la coopération militaire

- 21 A l'instar des alliances ayant accompagné la Guerre froide (OTAN, Pacte de Varsovie), les tentatives actuelles de coopération visent avant toutes choses à assurer un gain de sécurité pour les pays participants. Ainsi, le cas de la piraterie maritime n'échappe pas à la règle. Ceci est encore plus vrai au large de la Somalie où l'immensité des territoires à surveiller et le peu de moyens des pays de la région nécessitent le développement de tels mécanismes. Les moyens étant multipliés, le risque tend à diminuer. Dans cette perspective, la participation d'un grand nombre d'États aux missions de lutte contre la piraterie permet tout d'abord de partager ce fardeau. A l'instar des accords de sécurité, nous pouvons supposer qu'une telle mise en œuvre de moyens autorise les pays participants à ne pas concentrer l'ensemble de leurs moyens dans ces opérations. Pourtant, la voie du multilatéralisme comporte des écueils. Les organismes de sécurité existants ou précédents ont tous eu une vocation régionale, regroupant les États d'une zone précise. Dans le cas du golfe d'Aden, il semble difficile de faire cohabiter des États voisins dont certains éprouvent des rancœurs anciennes ou présentes et surtout dont les capacités matérielles sont en deçà de leurs homologues sud-est asiatiques. Rappelons qu'en Asie du Sud-est, le développement des patrouilles conjointes (Indonésie, Malaisie, Singapour et plus récemment Thaïlande) dans les détroits de Malacca et de Singapour – sur l'insistance du Japon et des États-Unis – a permis de faire baisser la piraterie maritime dans la région.
- 22 Il existe d'autres limites à la coopération militaire internationale. Il faut dans un premier temps que l'ensemble des participants disposent de règles d'engagement similaires ou tout du moins compatibles. Que faire des pirates une fois ces derniers appréhendés? Bien que le but de notre article n'est pas de nous appesantir sur l'aspect juridique de ces opérations, il est nécessaire de noter qu'il est indispensable, à terme, que chaque État développe un arsenal législatif lui permettant de traiter les cas de piraterie d'une façon homogène. Il est aussi essentiel que les pays participants à ces coalitions échangent des renseignements : cette question sensible peut, encore plus dans le cas de la sécurisation des espaces maritimes, poser problème.

La *Thousand Ship Navy*, une conséquence de la coopération internationale ?

- 23 A un autre niveau, plus important dans le cadre de notre article, la coopération soulève la question de l'interopérabilité des moyens. Par le biais d'exercices internationaux, les forces navales des pays concernés sont aptes à travailler ensemble pour ces missions. C'est même l'un des souhaits les plus chers de l'administration américaine. Le cas de la *Thousand Ship Navy* trouve sans nul doute sa justification dans les opérations de lutte contre la piraterie au large du golfe d'Aden. Face aux réductions budgétaires et au déploiement constant de ses navires, l'U.S. Navy plaide pour une marine de mille bâtiments, en faisant appel à la coopération internationale. Le principe est simple et la meilleure définition est donnée par l'instigateur de ce projet, l'Amiral Mike Mullen, actuel Chef d'État-major interarmées des États-Unis :

La Marine américaine ne peut, elle seule, préserver la liberté et la sécurité de l'ensemble du domaine maritime. Elle doit compter sur l'aide de nations ayant le même état d'esprit, intéressées pour une utilisation de la mer dans un cadre juridique, empêchant son [la mer] utilisation pour menacer la sécurité nationale, régionale ou mondiale (Ratcliff, 2007).

- 24 Le concept de la *Thousand-Ship Navy* est bien établi et érige un certain nombre de garde-fous qui sont susceptibles de séduire les principaux pays visés. Le respect de la souveraineté des nations participantes, la sécurisation des voies d'approvisionnement, l'échange d'informations – et de renseignements – la possibilité de ne participer uniquement dans les zones d'intérêt des pays concernés et de recevoir une assistance, la création de réseaux régionaux de coopération et de sécurité, sont autant de points jugés positifs par les nations participantes. Mais la question de l'échange – voire de la rétention d'informations et de renseignements – suffit à la rendre caduque.

EUNAVFOR/Atalanta : un succès aux conséquences inattendues ?

- 25 Dernier point à évoquer pour ce qui est de la coopération, l'opération *Atalanta* lancée en 2008, à la suite des missions *Alcyon* puis *Thalatie* qui avait pour objectif de protéger les navires du Programme Alimentaire International (PAM). Cette initiative de l'Union Européenne a séduit un grand nombre de participants du fait de ses résultats probants. Au-delà des cercles décisionnels et militaires, c'est même l'ensemble du public européen qui semble sensibilisé aux questions de sécurité maritimes – et au rôle de l'Union Européenne – grâce à un support médiatique conséquent. En s'intéressant de plus près à cette opération, il semble que cette initiative européenne ait accompli un but politique bien plus important qu'il n'y paraît. En effet, cette opération peut aussi être considérée comme un renouveau de la défense européenne. A l'heure où les programmes de défense les plus médiatisés s'enlisent (avion de transport A-400M, hélicoptère NH-90, etc.), l'opération *Atalanta* montre une véritable coopération des pays membres de l'Union dans un but politique commun. Jusqu'alors, les débats concernant l'avenir d'une défense européenne stigmatisaient principalement l'absence d'une politique étrangère commune et d'une ligne de conduite ferme comme étant des éléments empêchant l'émergence d'une Europe de la défense. Le succès d'*Atalanta* peut nous pousser à nous interroger sur la possible inadéquation de ces théories. Dans ces temps de remise en question de l'Union, nous pourrions nous demander si les opérations militaires communes européennes ne permettraient pas de renforcer l'Union Européenne ? C'est un pas que nous nous gardons de franchir, mais face à la réussite de cette opération la question mérite d'être posée.

Conclusion : Des effets immédiats, mais quel avenir ?

- 26 L'action internationale menée au large de la Somalie semble aujourd'hui porter ses fruits. Après avoir connu une hausse considérable, les attaques de pirates sont en baisse. Toutefois, la vigilance reste de mise dans cette région du globe. D'autant plus que de telles opérations ont un double coût : stratégique, car les marines occidentales sont soumises à de drastiques baisses budgétaires depuis plusieurs années. Il faut donc mettre en œuvre une gestion des déploiements afin de ne pas pénaliser les missions plus régulières. La France, par exemple, maintient en permanence deux bâtiments pour ces opérations. Un coût financier aussi : le déploiement de navires coûte cher. Bien que

les opérations de lutte contre la piraterie soient aujourd'hui un succès, qu'en sera-t-il dans plusieurs mois ? Peut-on déployer en permanence des moyens dans la région ? Certaines nations vont jusqu'à insister sur le fait que la lutte contre la piraterie coûterait bien plus cher que les pertes occasionnées par cette dernière (Kraska & Wilson, 2009).

- 27 D'autant plus que la solution pour lutter sur le long terme contre la piraterie semble reposer sur une intervention terrestre pour restaurer une forme étatique sur le territoire somalien. A l'instar des missions de types « *partnership* »¹⁰ menées par les Etats-Unis en Asie, en Afrique et en Amérique du Sud, il apparaît que l'aide au développement – délivrée dans le cas présent par des militaires – s'apparente comme un modèle de choix pour assurer à terme la sécurité maritime d'une région. En détournant par le biais d'une aide soutenue et contrôlée les populations locales des activités illicites, la piraterie pourrait fortement diminuer. Mais cette lutte reste conditionnée par la volonté des Etats de se lancer dans des opérations terrestres ; et cette volonté risque d'être amoindrie par le souvenir toujours très présent de la précédente intervention en Somalie (*Restore Hope*, hiver 1992-été 1994) qui s'était soldée par un échec.

BIBLIOGRAPHIE

- BATEMAN S., HO J., CHAN J., 2009. *Good Order at Sea in Southeast Asia*. Singapour, RSIS Policy Paper, 52 p.
- BLOOMFIELD L. P. JR., 2006. *Politics and Diplomacy of the Global Defense Posture Review*. Newport, Rhode Island, Naval War College, Newport Papers, N° 26, Carnes Lord Editor, Naval War College Press, p. 49-64.
- BOBIN F, 2007. Au Japon, Shinzo Abe démissionne du poste de premier ministre, *Le Monde*.
- BURNNETT J.S., 2002. *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*. New York, Londres, Plume, 346 p.
- BYERS M., 2004. Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative, *The American Journal of International Law*, Vol. 98, No. 3, pp. 526-545.
- CARAFANO J., WEITZ R., ANDERSEN M. E., 24 juin 2009. *Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*. Washington D.C., Heritage Special Report SR-59, Heritage Foundation, 29 p.
- CHALK P., 2008. *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, piracy and Challenge for the United States*. Santa Monica, Rand, 81 p.
- COURMONT B., 2007. *L'océan Indien : un enjeu pour les puissances asiatiques*. Paris, IRIS, Note d'information, 6 p.
- FISH T., 2009. Iran Sends Ships to Fight Pirates off Somali Coast, *Jane's Defense Weekly*, p. 10
- GERTZ B., 2005. China Builds up Strategic Sea Lanes, *The Washington Times*.

- GRAHAM E., 2006. *Japan's Sea Lane Security, 1940-2004 A Matter of Life and Death?*, Tokyo, Londres, Nissan Institute/Routledge Japanese Studies Series, Routledge, 320 p.
- HEMMER C., KATZENSTEIN P.J., 2002. Why is There no NATO in Asia? Collective Identity, Regionalism and the Origins of Multilateralism, *International organization*, vol. 56., No. 3, pp. 575-607.
- JASPARRO C., 2009. *Somalia's Piracy Offers Lessons in Global Governance*, Yale Global Online, Yale Center for the Study of Globalization, 5 p.
- KRASKA J., 2009. *The Report on The U.S. Naval War College Workshop on Somali Piracy: Fresh Thinking for an Old Threat*. Newport, NWC Press, USA, 15 p.
- KRASKA J., WILSON B., 2009. Somali Piracy: A Nasty Problem, A Web of Responses, *Current History*, vol. 108, issue 718, pp. 227-232.
- OWENS M. T., 2009. What to do about Piracy?, *Foreign policy Research Institute*, e-notes, 5 p.
- PHARES W., 2009. Jihadis Target the High Seas, *Asia Times*
- PREZELIN B., 2005. *Flottes de combat*. Brest, Collection Beaux Livres, Ouest France, 1260 p.
- RATCLIFF Ronald E., Autumn 2007. "Building Partner's Capacity: The Thousand-ship Navy", *Naval War College Review*, Naval War College Press, Newport, R.I., p. 45
- SMITH Dan (Colonel U.S. Army, Ret), 2003. The Proliferation Security Initiative: A Challenge til Narrow, *Foreign Policy in Focus*. <http://www.fpif.org/papers/prolif2003.html> (4 juillet 2009)
- A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, 2007. *Department of Navy, Department of Defense*. www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf (4 juillet 2009).
- Country Profile: China, 2006. Library of Congress, Washington D.C., Federal Research Division, <http://memory.loc.gov/frd/cs/profiles/China.pdf> (13 juillet 2009)
- « Défense : Bilan intermédiaire positif pour l'opération Atalanta », 2009. *Fenêtre sur l'Europe*. www.fenetreeurope.com (4 juillet 2009).
- "Japan to send destroyers under new anti-piracy law", 2009. *NHK World*. http://www.nhk.or.jp/daily/english/30_26.html (4 juillet 2009).
- Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles*. Site officiel de la PSI. <http://www.state.gov/t/isn/rls/fs/23764.htm> (4 juillet 2009).
- "Russia Vows to Continue Anti-piracy Mission off Somali Coast", 2009. *RIA Novosti*.
- "South Korea Saves North Korean Ship from Somali pirates", 2009. *AP*.

NOTES

1. Conférence du Capitaine de Vaisseau (H) Jean Fossati, organisée par la DRIM-Méditerranée le juillet 2009 au Cercle Mixte Bellecour, Quartier Général Frères, Lyon.

2. Il s'agit ici d'une réorganisation récente. Jusqu'en 2008, la Corne de l'Afrique était rattachée au CENTCOM. Cette zone est dorénavant rattachée à l'U.S. AFRICACOM, créé en février 2007. Toutefois, les eaux environnantes de cette région restent sous la juridiction du CENTCOM.
3. Le *Maersk Alabama* a été abordé par des pirates le 8 avril 2009. Une opération menée par les forces spéciales de la marine américaine a permis de libérer le capitaine du navire le 12 avril 2009, alors que ce dernier était retenu en otage dans un radeau de sauvetage.
4. Une bombe « sale » est composée d'éléments radioactifs mais ne donne pas lieu à une réaction nucléaire comme celle des armes nucléaires. Couplée à un explosif, cette arme a pour but de contaminer une zone par des retombées radioactives.
5. Séoul a décidé de ratifier la PSI ces derniers mois suite au problème récurrent que pose les navires de transport nord-coréen, suspectés de procéder à des trafics illicites (armes notamment). Cette décision est intervenue à la lueur des derniers essais de missile menés par Pyongyang. Le lecteur jugera bon – ou non – de voir dans ces événements un lien de cause à effet.
6. Notons que les importations d'hydrocarbures représentaient 6,6% du total des importations chinoises en 2002. cf. Country profile : China (2006).
7. Le mandat des forces japonaises pendant l'opération *Enduring Freedom* était très strict. La marine japonaise ne pouvait ravitailler que des navires participants aux opérations en Afghanistan et non en Irak. Concernant ce dernier point, les seuls ravitaillements autorisés étaient ceux destinés à des navires non combattant. Tout semblait fonctionner jusqu'au moment où des commandants de bâtiments américains participant aux opérations de combat en Irak affirmèrent avoir été ravitaillé par des navires des FAD (forces d'auto-défense).
8. Comme nous l'avons évoqué, le Japon ne peut disposer de forces armées. Or depuis la fin des années 1970, la droite japonaise prône un processus de normalisation de sa défense, par le biais d'opération de maintien de la paix, puis par des interventions et participation à des coalitions internationales de façon progressive.
9. Il est ici fait référence au ReCAAP (Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime – *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia*), organisme de coopération ayant permis une sécurisation maritime de l'Asie du Sud-est (cf. www.recaap.org)
10. La première édition d'une mission « *Partnership* » eu lieu en Asie du Sud-Est en 2007. Face aux problèmes de sécurité maritime et au risque de voir des populations se rapprocher des idéologies extrémistes, la Marine américaine a mis en œuvre cette nouvelle typologie de mission. Un bâtiment hôpital (voire de combat) accompli une « tournée » dans une région précise en proposant une formation aux techniques de sécurités pour les forces armées locales, une aide au développement et humanitaire pour les populations. Pour Washington, le succès est tel que ces initiatives sont aujourd'hui considérées comme un moyen d'assurer la sécurité maritime d'une région. De plus, les actions de type « *Partnership* » sont à ce jour en œuvre en Afrique et en Amérique Latine, comme le stipule la dernière stratégie navale des Etats-Unis.

RÉSUMÉS

La piraterie maritime est devenue en quelques mois un phénomène hautement médiatisé. Face à cet intérêt croissant, il convient de se questionner sur les intérêts profonds qui semblent à l'origine de cette lutte globale contre la piraterie. En se fondant sur un corpus varié et sur une

analyse des forces en présence, nous essayerons de nous interroger sur les motivations profondes qui aujourd'hui permettent la mise en œuvre d'une coopération internationale au large des côtes somaliennes. Suite à cette démonstration, étayée d'exemples précis, nous nous intéresserons à la mise en œuvre de cette coopération, à ses limites ainsi qu'à ses conséquences.

In few months, Medias has firmly focused on the maritime piracy. At the hands of this increasing interest about this phenomenon, it is advisable to question ourselves on the deep interest which could be the sources of this global struggle against piracy. Basing on a diversified body of knowledge and on an analysis of the powers at play, we will questioning about the deeper motives of the States attendees that allow the deployment of an international coalition of the Somali coast. After having summed up this point, we will take an interest on the implementation, limits and consequences of this cooperation.

INDEX

Mots-clés : Piraterie, intérêts stratégiques, scène internationale, puissance, coopération internationale

Keywords : maritime piracy, strategic interest, International Relations, Great power status, International cooperation

Thèmes : Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTEUR

ALBAN SCIASCIA

Alban Sciascia (alban.sciscia@ens-lsh.fr) est doctorant à l'Institut d'Asie Orientale de Lyon et auprès de l'Ecole Normale Supérieure – Lettres et Sciences Humaines. Ses domaines de recherches couvrent les questions de sécurité maritime et de contre-insurrection en Asie du Sud-est. Sa thèse s'intéresse plus particulièrement aux moyens mis en œuvre par les Etats-Unis d'Amérique afin de sécuriser leurs intérêts en Asie du Sud-est par le biais de la « bataille pour les cœurs et les esprits ». Alban Sciascia est aussi officier de réserve dans la Marine Nationale.