

Sûreté maritime et privatisation

La guerre en Irak a permis de révéler au grand public l'existence d'un marché militaire privé. Cependant, les médias se sont focalisés sur les « *contractors* » en Irak et en Afghanistan, ne nous permettant pas de voir le phénomène dans son intégralité. Pourtant, le secteur de la sécurité maritime est concerné au même titre que le secteur terrestre. Le développement de la piraterie et des groupes terroristes dans le détroit de Malacca et dans le golfe de Guinée, pendant les années 1990, ainsi qu'au large des côtes somaliennes pendant les années 2000, a créé une croissance de la demande en sécurité.

Le Transport maritime comme vecteur de la croissance économique mondiale

La première conséquence de la fin de la guerre froide fut l'ouverture de nombreux pays au commerce mondial. Autrefois fermés, les pays anciennement socialistes s'insèrent progressivement dans les échanges mondiaux, accroissant ainsi le phénomène de « mondialisation ». Le transport maritime qui s'était déjà imposé par la conteneurisation est consacré dans les années 1990 comme le principal vecteur du fret mondial. Entre 1990 et 1999, il croît d'environ 12 % par an jusqu'à atteindre 90 % en volume et 60 % en valeur, du transport mondial de marchandise. Il devient l'outil indispensable au commerce international permettant des échanges en grandes quantités pour des coûts réduits.

L'accroissement du trafic maritime entraîne avec lui l'usage illicite de la mer. Les groupes terroristes perçoivent l'intérêt politique



qu'il peut y avoir à déstabiliser le vecteur-clé de l'économie mondiale. Le Yémen en a donné l'exemple à deux reprises en moins de deux ans. Le 12 octobre 2000, une petite embarcation suicide chargée d'explosifs attaque dans un port yéménite le navire de guerre américain *USS Cole*. On compte 17 morts et 37 blessés ainsi que d'importants dégâts matériels. En septembre 2002, le pétrolier français *Limburg* s'apprête à entrer au port de Mina al-Dabah avec 400 000 barils de pétrole. Il est attaqué par le même type d'embarcation suicide.

L'Asie du Sud-Est, avec le détroit de Malacca, constitue l'un des axes stratégiques pour le commerce mondial. Plus de 30 % du trafic maritime y transite, soit 50 000 navires par an et 10 millions de barils de brut par jours².

Ce détroit est historiquement une zone de piraterie, mais les événements ont pris une tournure plus importante à la fin des années



1990. La crise asiatique de 1997 et l'instabilité politique indonésienne en 1998 ont provoqué une recrudescence de la piraterie dans la région³.

Entre 1997 et 2003, on recense plus de 150 attaques par an. Toutefois, aujourd'hui c'est la Somalie qui détient le record de piraterie contre les navires de commerce : Avec en 2008, 111 attaques de navires et 815 marins pris en otage⁴. Il faut ajouter à la piraterie un développement de la criminalité organisée, d'origine mafieuse, telle que les narcotrafiquants ou réseaux d'immigrants clandestins. L'Afrique est devenue une porte d'entrée des navires chargés de drogue en provenance d'Amérique Latine. Les bateaux accostent sur les côtes sénégalaises, guinéennes, ivoiriennes, togolaises ou encore nigériennes, puis la marchandise prend la direction de l'Europe par voie terrestre⁵.

Lutte contre les menaces post-guerre froide

Depuis octobre 2001, on assiste à l'émergence d'une politique de lutte globale contre le terrorisme, avec notamment l'opération *Enduring Freedom*, une coalition navale internationale sous commandement américain mise en place afin de surveiller l'océan Indien et la Corne de l'Afrique. Il en est de même avec l'opération *Active Endeavour* dans le détroit de Gibraltar, sous l'égide de l'OTAN. Entre 2001 et 2005, elle a identifié plus de 59 000 navires dont 80 ont été contrôlés et 488 dits « sensibles » escortés⁶.





région⁹. Dans ce contexte se crée un « vide sécuritaire » en raison de l'accroissement des menaces et de l'incapacité des forces navales à y répondre.

« Une brèche sécuritaire »

L'intensification des missions attribuées aux forces navales conjuguée à la baisse des moyens humains et matériels a pour conséquence la création d'une brèche sécuritaire. Brèche dans laquelle les Sociétés Militaires Privées/Sociétés de Sécurité Privées (SMP/SSP) tentent de s'engouffrer en s'imposant comme recours auprès des États, des armateurs et des particuliers. Plusieurs SMP/SSP ont montré leur volonté, dès la multiplication des actes de piraterie, d'obtenir des contrats dans le domaine de la sûreté maritime.

En 2008, la controversée société *Blackwater*¹⁰ annonce son arrivée sur le marché de la sûreté maritime. L'entreprise fait des déclarations dans plusieurs médias afin d'exposer au grand public l'acquisition d'un navire, le *Mcarthur*, vieux de quarante ans, armé et équipé d'une plateforme pour hélicoptère. Elle souhaite l'utiliser comme escorteur ainsi que navire d'interception grâce à son aéronef. En 2009 la société française SECOPEX annonce, qu'en partenariat avec une firme britannique, elle compte envoyer sur les zones de piraterie onze navires allant de 24 à 50 mètres de long¹¹.

La piraterie constitue également une grande occupation pour les marines internationales. L'opération européenne *Atalante* contre la piraterie a organisé en six mois plus de vingt-cinq escortes de convois de navires, ce qui représente environ deux tiers des bateaux transitant par le golfe d'Aden.

Baisse significative des moyens navals à dispositions

L'extension du champ des missions, en plus des activités navales traditionnelles (logistique, missions de police, renseignement, etc.) a pour conséquence une mobilisation croissante des moyens matériels et humains. Pourtant, la période post-guerre froide a été marquée par une diminution significative des budgets des armées européennes ou américaines, faisant ainsi diminuer les moyens humains et matériels disponibles. Entre les années 1970 et aujourd'hui la marine française a perdu pratiquement la moitié de ses navires. Sur les

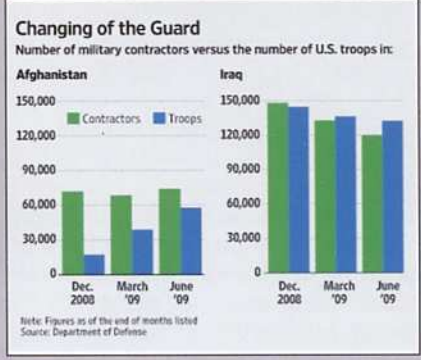
28 unités qui seront désarmées d'ici 2015, six seulement viendront les remplacer⁷. L'*US Navy* est passée de 574 navires en 1990 à 316 en 2000, réduisant par la même occasion son budget de 35 %. Mais les réductions les plus drastiques furent pour la *Royal Navy*. Aujourd'hui, elle possède 63 navires alors qu'en 1989 l'ordre de bataille en comptait 153.

Des forces navales en « surchauffe »

L'augmentation des interventions et la baisse du nombre de navires et de marins entraînent une « surchauffe » des moyens utilisés. Les résultats sont une usure physique et technique. L'emploi d'un matériel âgé et sur-utilisé peut avoir des conséquences sur le déroulement des missions. Il semble alors très difficile de gérer l'ensemble des problématiques sécuritaires internationales. Les missions se concentrent sur les grandes menaces susceptible de porter atteinte à la sécurité nationale ou d'endommager le patrimoine maritime dans les zones économiques exclusives.

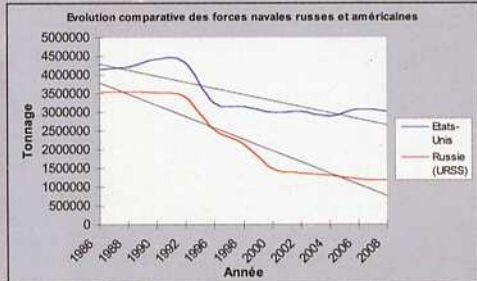
Toutefois, l'ensemble des zones à risque, où les intérêts nationaux sont susceptibles d'être attaqués, ne peut faire l'objet d'une présence permanente. Comme l'a admis le vice-amiral de l'*US Navy* responsable de la *Task Force 150* dans le golfe d'Aden, Bill Gortney, les forces navales ne pourront, à elles seules, sécuriser l'ensemble de la

Le pari du marché maritime



Le marché pour les SMP/SSP en Irak tend à être en saturation depuis deux ans. De ce fait, les raisons sont multiples.

Premièrement, en janvier 2007, 21 000 soldats américains supplémentaires arrivent dans le pays, c'est autant d'espace occupé par l'armée américaine au détriment du secteur privé de la sécurité. Deuxièmement, même si la situation reste insurrectionnelle, l'Irak a connu une diminution de la violence qui a réduit la demande américaine et irakienne en sécurité privée dans le pays. Enfin, la mise sur pied d'une armée irakienne qui a pris le relais des forces de la coalition à partir d'août 2009 réduit d'autant plus les perspectives de contrats dans la région, l'État irakien souhaitant restaurer sa pleine souveraineté, du moins en façade¹².



Photos : Marine Nationale et Ministère de la Défense. Graphiques : Aspirant Mehdi Kouar CESM



Dans ces conditions, le domaine maritime devient une alternative pour des entreprises en mal de débouchés. Le cas le plus exemplaire étant encore une fois celui de la firme *Blackwater*. À la fin de l'année 2008, l'entreprise n'a pas obtenu la reconduction de son contrat auprès des autorités irakiennes. Le personnel de la compagnie a quitté le pays fin avril 2009 mettant ainsi un terme à plus de six années d'activités sur le sol irakien. Son annonce de se reconvertir dans le maritime la même année traduit pour elle la nécessité de trouver de nouveaux débouchés pour pérenniser un développement commencé avec la guerre en 2003.

Un marché restreint économiquement

Toutefois, la fixation des médias sur certains phénomènes, tels la piraterie ou le terrorisme, peut conduire à surestimer leurs conséquences sur le niveau d'insécurité maritime. Le détroit de Malacca voit passer environ 300 navires par jours, soit plus de 100 000 navires par ans¹³. Cela représente entre 20 et 30 % du trafic maritime mondial. Le canal de Suez-autre point stratégique du globe-voit passer chaque année plus de 18 000 navires, soit 8% du commerce maritime¹⁴. En 2000, au plus fort des actes de piraterie, le détroit de Malacca avec toute la région d'Asie du Sud-Est comptait 242 attaques¹⁵. Le golfe d'Aden connaît depuis 2007 une augmentation exponentielle des actes de piraterie. Début 2009, on comptait 42 navires capturés et 242 marins entre les mains des pirates. Ce chiffre a encore progressé au premier semestre 2009 avec 135 attaques en moins de 6 mois.

Le nombre d'attaques enregistrées, comparé au trafic quotidien dans les deux régions nous invite à relativiser l'impact de la piraterie sur l'environnement maritime. Ainsi, le sentiment d'insécurité maritime ne peut être

vu comme permanent pour l'ensemble des armateurs et des marins. Le recours aux SMP/SSP n'est donc pas perçu comme une nécessité absolue pendant les trajets en zone dangereuse.

La puissance publique en mer : une présence non marginale

Malgré les baisses de moyens et l'incapacité des États à répondre à l'ensemble des besoins sécuritaires en mer, les pouvoirs publics sont encore des acteurs majeurs dans ce domaine. Aujourd'hui, deux-tiers des navires traversant le golfe d'Aden sont escortés par des composantes de la force Atalante. Depuis 2008, plus de trente attaques ont été déjouées et 250 pirates arrêtés. Enfin, les navires du programme alimentaire mondial ont pu acheminer sous escorte 190 000 tonnes de nourritures¹⁶. Par ailleurs, depuis juillet 2009, la France embarque sur les thoniers battant pavillon français et pêchant au large des Seychelles des fusiliers et des marins afin de prévenir les attaques de plus en plus lointaine des pirates venant de Somalie.

Un cadre juridique d'intervention inexistant

Les médias ont souvent rapporté à tort que les SMP/SSP évoluaient dans un vide juridique. Cette affirmation n'est que partiellement vraie. Le déploiement de soldats privés en Irak a été permis grâce à une immunité totale garantie par l'Autorité Provisoire de la Coalition (ACP). Dès juin 2004, l'ACP adopte la directive numéro 17 accordant l'impunité judiciaire aux employés de SMP/SSP dès lors qu'ils sont contractants avec les États de la coalition. Cette immunité a permis d'offrir un « cadre juridique sécurisé » dans lequel les « contractors » pouvaient évoluer. Dans le cadre maritime, il n'en est rien.

L'embarquement, le débarquement ainsi que la traversée se font dans différentes zones de souveraineté. Il est donc indispensable d'obtenir l'autorisation de tous les États impliqués afin de permettre la circulation d'individus transportant des armes et du matériel de sécurité. Cette complaisance n'est pas toujours aux rendez-vous. La





Opacité du secteur de la sécurité privée maritime

Il est difficile d'établir un bilan exact des missions maritimes entreprises par le secteur privé jusqu'ici et de l'efficacité des méthodes employées. Selon Corolin Liss¹⁷, une trentaine de SMP/SSP se prévalent d'avoir récupéré des navires volés en Asie du Sud-est au plus fort des attaques de pirates. Or, on n'a comptabilisé qu'une à deux disparitions de bateaux par an. Il est donc numériquement impossible qu'un tel bilan soit réaliste¹⁸. Tous les facteurs énumérés, contraignant le développement d'un marché de la sécurité privée, conduisent à une opacité de ce secteur. L'absence de cadre juridique, voire l'illégalité, provoque un manque de communication de la part des armateurs ainsi que des SMP/SSP. Les appels d'offres sont rares, voire quasi inexistants, les contrats

Photos Marine Nationale et Ministère de la Défense

Malaisie et l'Indonésie ont menacé à plusieurs reprises d'arrêter les employés de sécurité armés à bord de navires naviguant dans leurs eaux territoriales. Ils



seraient considérés comme des mercenaires et donc passibles de la peine capitale. Les employés des SMP/SSP devant assurer la sécurité des navires doivent naviguer à la limite de légalité voire dans l'illégalité. Ce cadre juridique constitue ainsi un frein pour les entreprises de sécurité souhaitant garder aux yeux de l'opinion publique une image respectable.

étant souvent passés de gré à gré. Il s'agit de missions périodiques, source d'instabilité financière pour les SMP/SSP. Dans ces conditions, il est difficile de parler d'un marché à part entière pour les SMP/SSP dans le maritime.

**Aspirant Mehdi Kouar
CESM**

- 1) Organisation maritime internationale, *International shipping and world trade : facts and figures, 2005*, P 6
- 2) FAU Nathalie, *Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques, Géococonfluences : mobilités, flux et transports*, en ligne
- 3) PICTUS Jonathan et RAMLI Rizal, *Indonesia from showcase to basket case*, Cambridge Economic Journal, 1998, p 723.
- 4) Assemblée nationale, *commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009
- 5) MEJDI Adlène, « La Blanche » envahit l'Afrique : le trafic de cocaïne prend de l'ampleur », *El Watan*, le 12 novembre 2007
- 6) GERMOND Basil, « Les forces navales européennes face aux « nouvelles menaces » en mer », *relations internationales*, 2006/1, N°125, p.45-58.
- 7) BETERMIER Jean, « La Marine française 1965-2015 bilan et perspective », *Institut de stratégie comparée, commission française de l'histoire militaire, institut d'histoire des conflits contemporain*, 2005, en ligne
- 8) Congressional Budget Office, "budgeting for naval forces, structuring tomorrow's Navy at Today's Funding Level", october 2000, En ligne.
- 9) Ewing Phillip, "Blackwater : we'll protect ships from pirates", *Navy Times*, 27/10/2008
- 10) En février 2009, *Blackwater worldwide fut rebaptisée Xe*.
- 11) Marie Sophie Joubert, *La piraterie profite aux sociétés militaires privées*, *France 24*, novembre 2008, en ligne
- 12) Philippe Chapeleau, *Mercenaires : après l'Irak, cap sur l'Afghanistan*, *Opexnews*, <http://opexnews.over-blog.com/article-33142027.html>
- 13) FAU Nathalie, *Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques, Géococonfluences : mobilités, flux et transports* ; en ligne.
- 14) Base de données, *Centre d'enseignement supérieur de la Marine*.
- 15) Eric Frécon, Henri Grant, « Malacca : les pirates du détroit ; Asie du Sud-est », n°6 2004/1, *CAIRN* ; en ligne
- 16) *Mer et Marine*, « Quel bilan pour la lutte contre la piraterie au large de la Somalie ? » 19/06/2009 en ligne.
- 17) Corolin Liss est professeur à Murdoch University en Australie et spécialiste de l'Asie du Sud-Est
- 18) LISS Carolin, "Maritime security in southeast asia : between a rock and hard place ?" working paper n°141, février 2007, Murdoch University, National Library of Australia.