

La piraterie maritime : un nouveau rapport de force dans l'Océan indien ?

Tanguy Struye de Swielande



NOTE D'ANALYSE 1

Note d'Analyse 1

Tanguy Struye de Swielande

**La piraterie maritime : un
nouveau rapport de force
dans l'Océan indien ?**

Février 2009

Note d'Analyse 1

Du programme « Union européenne – Chine », Chaire InBev Baillet-Latour

Publication périodique réalisée par la Chaire InBev Baillet-Latour, programme « Union européenne-Chine ». Les opinions émises dans les notes d'analyses n'engagent que la responsabilité des auteurs. Il est interdit de reproduire partiellement ou intégralement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans qu'il ne soit fait explicitement mention des sources.

Direction : Tanguy de Wilde et Tanguy Struye de Swielande.

Conception et mise en page du présent numéro : Alain De Neve.

Pour nous contacter :

Site Internet : <http://www.uclouvain.be/265598.html>

Email : Tanguy.Struye@uclouvain.be

© Chaire InBev Baillet-Latour, programme « Union européenne-Chine », 2009.

Introduction

Que ce soit le long des côtes indonésiennes (détroit de Malacca¹) ou africaines (Nigéria, mais surtout Somalie), la piraterie fait un retour remarqué depuis une dizaine d'années. Des centaines d'incidents ont lieu chaque année, faisant des dizaines de morts. Sont visés indifféremment des cargos, des bateaux de pêche, des paquebots, des bateaux-citernes ou des bateaux de plaisance. Les pirates arrivent en général dans des petites embarcations rapides (de type Zodiac) armés d'armes automatiques et de RPG et ouvrent le feu afin de faire ralentir le navire. Une fois cet objectif atteint, ils montent à bord et prennent l'équipage en otage. Les attaques se déroulent également quand les navires se trouvent au mouillage, les pirates prenant possession du navire après l'avoir approché à la nage. Il arrive que l'équipage soit abandonné en mer ou tout simplement assassiné. Les marchandises et navires sont alors revendus, avec l'appui des douanes ou des polices locales, souvent complices. Les dommages causés (pertes des navires et des cargaisons) se montent à des milliards de dollars par an. L'accroissement des risques a d'ailleurs déjà entraîné l'augmentation des primes d'assurance et par conséquent des coûts de transport. Cette année devant les côtes somaliennes, il y a eu plus de 100 incidents². Or, plus ou moins 20 000 navires empruntent chaque année le détroit de Bab el Mandeb, situé entre le Yémen et Djibouti (12 % du commerce maritime et 30% du pétrole brut mondial). Face à cette menace de nombreuses puissances estiment aujourd'hui devoir défendre leurs navires contre ces actes de piraterie.

¹ Le détroit de Malacca connecte l'Océan indien à la mer de Chine par la mer d'Andaman au Nord et par le détroit de Singapour au Sud. Chaque année plus de 60 000 navires passent par le détroit de Malacca. Près de 25 % du pétrole et 2/3 du gaz transitent par ce détroit, lequel ne mesure que 2,4 km de large à son point le plus étroit. Il offre en outre une voie de passage très importante militairement parlant, pour des pays comme le Japon, la Corée du Sud et les Etats-Unis. De même, cette zone forme le carrefour des puissances émergentes : Inde, Pakistan, Chine et Japon. Les routes alternatives sont le détroit de Sunda et de Lombok-Makassar. Le premier est un détroit dont la profondeur n'est pas très importante rendant le passage des gros navires impossible. Le détroit de Lombok est quant à lui facilement navigable mais rend les trajets plus longs de 3 à 4 jours. En cas d'obstruction de ces détroits, il faudrait passer par les côtes australiennes, rendant le trajet plus long de plus ou moins 15 jours.

² La piraterie somalienne trouve son origine en raison de la guerre civile en Somalie qui fera du pays un Etat de non-droit, dont profiteront les navires de pêche venus d'Asie pour pêcher devant les côtes somaliennes. En réaction, les pêcheurs somaliens attaqueront ces navires et demanderont des rançons modestes aux compagnies maritimes concernées. Avec le temps la piraterie va toutefois se professionnaliser et devenir du *big business*. Rien que pour l'année 2008, les différentes rançons concerneront des dizaines de millions de dollars.

Une démonstration de force

L'armada de la *Joint Task Force-150*, composée de navires américains, français, allemands, et parfois italiens et anglais et même pakistanais patrouille déjà depuis quelques années dans l'Océan Indien, principalement dans la cadre de la lutte antiterroriste, mais depuis peu également pour lutter contre la piraterie. Aussi, afin que la *JTF-150* puisse se concentrer dans la lutte antiterroriste, une nouvelle force internationale (*Combined Task Force -151*) destinée à combattre les pirates au large de la Somalie est formée en janvier 2009 sous commandement américain³. En octobre de cette année, l'OTAN envoie des navires patrouiller dans l'Océan Indien (*Standing Naval Maritime Group*) dans le cadre de l'opération *Allied Provider*. Toujours en octobre, l'Inde décide d'envoyer un navire dans la région pour protéger ses navires marchands. En décembre, l'Union européenne se lance également dans une opération navale, nommée « Atalante »⁴. Entretemps la Russie enverra un navire de guerre dans la région et mi-décembre c'est au tour de la Chine de décider d'envoyer plusieurs navires. Face à ce déploiement, l'Iran afin de confirmer son statut de puissance régionale et probablement afin de narguer certaines grandes puissances décide également d'envoyer un navire dans la région. Quant au Japon, il envisage également l'envoi de navires. Il a d'ailleurs voté une loi dans ce sens fin janvier 2009.

Enjeu : domination de l'Océan indien

Une telle présence cache toutefois un autre enjeu dépassant de loin la lutte contre la piraterie : la domination des voies de communication. Car à travers ce déploiement, on observe surtout une lutte tacite entre les grandes puissances pour contrôler les routes maritimes allant du détroit du Bab el Mandeb au détroit de Malacca, artères du commerce mondial⁵.

³ Pour l'anecdote, un des navires américains déployés est l'USS *Mahan*.

⁴ Sept à huit pays - Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grèce, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède, auxquels se joindra peut-être le Portugal - participent à cette opération, qui doit regrouper six navires de guerre et trois avions de patrouille sous commandement britannique.

⁵ Saul Cohen, l'auteur d'entre autres *Geography and Politics in a World Divided* et *Geopolitics of World System* établit deux zones de fracture que sont le Moyen-Orient et

Dans ce monde en transition vers un système multipolaire, les superpuissances, puissances émergentes et puissances régionales se repositionnent sur l'échiquier de l'Océan Indien. En octobre 2002, Washington crée à Djibouti, le *Combined Joint Task Force-Horn of Africa* afin de lutter contre le terrorisme mais également de mieux contrôler certaines voies maritimes (Mer Rouge, Golfe d'Aden et Océan Indien). Les Etats-Unis ont également des vues sur l'île de Socotra, propriété du Yémen, située à quelques 400 km des côtes yéménites. Et si Washington n'a pas de base militaire au Kenya, elle a aménagé la base kényane de Manda Bay et quelques militaires des affaires civiles sont régulièrement présents sur l'île de Lamu⁶. Cela étant, l'île de Diego Garcia, dont le bail de location se termine en 2016, reste évidemment la pièce maîtresse de la présence américaine dans la région.

L'Union européenne est présente dans la région, principalement à travers la France. Au-delà de la présence française à Djibouti, le président Sarkozy a conclu lors de son voyage dans le Golfe en 2008, un accord avec les E.A.U. pour l'établissement d'une base militaire permanente. La base qui se situera le long du détroit d'Hormuz devrait accueillir d'ici 2009 une force de 400 à 500 militaires. Cette base servira de tête de pont pour les Français (et l'UE) permettant une projection de puissance plus importante dans le Golfe et dans l'Océan Indien.

L'Inde, considère l'Océan Indien comme son « périmètre de sécurité » naturel, allant du détroit de Malacca au détroit d'Hormuz, et des côtes africaines aux côtes australiennes. L'Inde s'est d'ailleurs rapprochée ces dernières années, des Maldives, de l'île Maurice et des Seychelles : accords économiques, patrouilles maritimes et formations militaires. En 2008 l'Inde et le Qatar concluent un accord en matière de sécurité et de défense, en particulier dans le domaine de la sécurité maritime. New Delhi bénéficierait encore d'un accès à certaines facilités portuaires à Oman. L'Inde est également de plus en plus visible du côté du détroit de

l'Asie du Sud-ouest, en particulier d'une part le Canal de Suez et le détroit de Bab el Mandeb et le détroit de Malacca d'autre part : les deux poumons du commerce maritime mondial.

⁶ Kaplan, R., *Imperial Grunts, The American Military on the Ground*, Random House, New York, 2005.

Malacca, en consolidant entre autres ses relations avec l'ASEAN et en renforçant sa présence dans le golfe de Bengale, plus particulièrement sur les îles Nicobar et Andaman. L'Inde applique ainsi depuis quelques décennies la Doctrine Indira (d'après Indira Gandhi), une sorte de doctrine Monroe appliquée à l'Asie du Sud, une stratégie fortement influencée par Lord Curzon. Ce dernier insistera fortement sur la centralité de l'Inde dans l'Océan indien. Dans un ouvrage de 1909, *The Place of India in the Empire*, il explique que ses ressources humaines et matérielles, son sens du commerce font que c'est un pays qui peut s'étendre vers l'Afrique et l'Asie. S'il est évident que cette vision se faisait dans le cadre de l'empire anglais, sa vision reste présente dans la stratégie de l'Inde dans les relations internationales contemporaines⁷.

La Russie, dont une priorité historique est d'accéder aux mers chaudes⁸, ne pouvait se permettre d'être absente et aimerait bien que les ports de Tripoli (Libye), d'Aden ou même l'île de Socotra (Yémen) puissent lui servir de point d'appui pour se projeter dans l'Océan Indien. La bonne entente entre Moscou et Téhéran, pourrait à long terme se traduire par le mouillage de navires russes dans les ports iraniens, et la modernisation des infrastructures des ports syriens de Latakia et de Tartus permettra à l'avenir de stationner de manière continue plusieurs navires russes en Méditerranée. Il est encore intéressant d'observer que l'exercice militaire commun russo-indien « Indra » tenu fin janvier 2009 en Mer Arabe se terminera par des entraînements contre la piraterie maritime, face aux côtes somaliennes. Aussi à travers la lutte contre la piraterie, Moscou cherche avant tout à rétablir son statut de grande puissance et signale qu'il faudra tenir compte d'elle dans les questions internationales actuelles et à venir.

⁷ Batabyal, A., « Balancing China in Asia : A Realist Assessment of India's Look East Policy », in *China Report*, 2006,42, 179, pp. 181-182.

⁸ Fin janvier le président Medvedev déclare lors d'un discours à la *Nakhimov Naval Academy* (St-Petersbourg) : « *Sans une force navale propre, la Russie n'a pas d'avenir en tant qu'Etat* ». Dans les faits cela devrait se traduire par la construction de principalement de sous-marins et de porte-avions. (McDermott, R., « Russia anchors ties with India », in *Asia Times*, February 6, 2009).

La Chine ne pouvait également pas manquer à l'appel et bien qu'elle ne puisse pas encore, contrairement à certaines autres puissances bénéficier de postes avancés dans la région, le fait de déployer trois navires, dévoile les nouvelles ambitions chinoises dans la projection de puissance au-delà de sa sphère d'influence directe. Réalisant néanmoins qu'il lui manque des points d'appui, Pékin exprime son désir de construire une base navale à Marao (Maldives), pourtant chasse gardée indienne et une autre au Sri Lanka, où elle modernise déjà le port de Hambantota. La Chine n'a en outre pas hésité à renforcer sa présence au Myanmar (bases, infrastructures, etc.) et dans le golfe de Bengale (ex. îles Coco), désirant contrôler les va et vient dans le détroit. Les objectifs de l'armée chinoise apparaissent d'ailleurs de plus en plus définis. Dans un article du *Liberation Army Daily*, datant du 4 décembre 2008, le journaliste H. Kulun, argumente que l'intérêt national dépasse les territoires terrestres, maritimes et aériens pour inclure les mers et l'espace : « *Our armed forces need to defend not only 'territorial boundaries', mais également 'boundaries of national interests'... We need to safeguard not only national-security interests but also interests relating to [future] national development* »⁹.

Face à ce déploiement chinois, le Japon, rival éternel de la Chine et voulant être reconnu comme puissance responsable, y voit une occasion de s'affirmer sur la scène internationale, tout en voulant défendre ses intérêts économiques. Le Japon importe en effet pour plus de 80 % de ses besoins énergétiques, qui proviennent essentiellement du Moyen-Orient pour le pétrole (Arabie Saoudite, Qatar, Iran) et pour le gaz (Qatar et de Brunei).

L'influence des thèses de Mahan

Pour l'américain Alfred Thayer Mahan (1840-1914), la domination des mers doit être une priorité en raison de la liberté des mers et l'exploitation des routes maritimes commerciales: le commerce sous-entend une marine marchande et une marine de guerre pour la protéger ainsi que des points d'appui (ravitaillement et réparation) sur les voies

⁹ Cité dans Lam, W., « China Flaunts Growing Naval Capabilities », in *China Brief*, Volume IX, Issue 1, January 12, 2009.

maritimes. Si l'influence de Mahan a toujours été présente à Washington et New Delhi, Pékin s'intéresse de plus en plus aux thèses de l'américain. La RPC devrait disposer d'un peu moins de 100 bâtiments de surface d'ici 2010, sans oublier la modernisation de sa flotte amphibie, ainsi que de ses sous-marins¹⁰. Les capacités maritimes évoluent ainsi petit à petit de la défense côtière à une stratégie de *sea denial*, et d'ici deux décennies elles devraient former une *blue-water navy*¹¹. La Chine étant aussi bien une puissance eurasienne qu'une puissance maritime, elle a tiré une série de leçons de ses expériences récentes : 1) il faut une force navale puissante pour protéger le pays ; 2) une puissance qui ne comprend l'importance des océans est une puissance sans avenir ; 3) une puissance ne pouvant défendre ses droits maritimes ne sera jamais une puissance maritime pour bien longtemps¹². D'ailleurs l'influence de Mahan est de plus en plus présente dans la pensée maritime chinoise. Pour Holmes et Yoshihara : « *Mahan's influence on Chinese strategic thought was palpable... at a symposium on sea-lane security in the spring of 2004. Scholar after scholar quoted Mahan at the symposium, attesting to his influence. And almost without exception, they quoted the most bellicose-sounding of Mahan's precepts* »¹³. De plus en plus en Chine la faction dite « mahaniste » prend donc le dessus. Elle estime qu'il faut défendre les voies maritimes et donc construire une marine « blue water » et garantir une projection de puissance importante en haute mer et loin des côtes chinoises. D'autant plus que le développement de l'Empire du Milieu requiert de nouveaux marchés pour exporter ses produits finis et importer les matières premières. 90% du commerce chinois se fait par la mer dont 22% vers l'UE et l'Inde (en d'autres termes via les détroits d'Asie du Sud-Est). La Chine manifeste

¹⁰ Selon certaines sources, la Chine posséderait 80 sous-marins, dont cinq nucléaires.

¹¹ Le colonel Huang Xueping, porte-parole du ministère de la défense déclarera pour la première fois très officiellement, fin décembre 2008 l'intérêt porté par la Chine à la construction d'un porte-avions ajoutant que « *Aircraft carriers are a symbol of a country's overall national strength as well as the competitiveness of the country's naval force* ».

¹² Athwal, A., *China-India Relations, Contemporary Dynamics*, New York, Routledge 2008, p.33.

¹³ Athwal, A., *China-India Relations, Contemporary Dynamics*, New York, Routledge 2008, p.35.

ainsi la volonté de se doter d'une capacité de projection de force pour intervenir dans le Pacifique et au-delà.

Conclusion

A travers ces quelques exemples non exhaustifs, on observe que si la piraterie maritime forme un fléau important, il est avec les années devenu aussi une raison pour les puissances de se positionner par rapport aux voies maritimes tellement importantes pour le commerce. Car comme le remarquait W. Raleigh, à la fin du XVIème siècle : « *Qui tient la mer, tient le commerce du monde, tient la richesse du monde: qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même* ».