

Communiqué de presse du 13 avril 2008

Pour une Marine en mesure de répondre aux besoins de sécurité de la France

L'Institut Français de la Mer, comme toute la communauté nationale et au premier rang la communauté maritime solidaire, se félicite de la « libération » du *Ponant*, et du retour de son équipage ce week-end.

Il se réjouit aussi et souligne l'importance exceptionnelle des suites immédiates de l'opération, en particulier de l'arrestation de certains pirates et de la récupération d'une partie de la rançon. Il s'agit là d'un signe fort envoyé aux hors-la-loi qui réalisent sûrement (plus et mieux que ne l'a fait notre opinion publique jusqu'à présent) que l'ère de leur scandaleuse impunité est peut-être enfin en train de s'achever.

Il ne reste plus à cet égard à la conférence de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui se tient cette semaine à Dar-es-Salam en Tanzanie que de confirmer ses intentions - spécifiquement sur le droit de poursuite des pirates opérant en haute mer dans les eaux territoriales des États riverains (en l'occurrence de l'Océan Indien) - pour que le système de lutte contre la piraterie devienne beaucoup plus dissuasif dès lors qu'il est combiné avec une présence affirmée de forces navales dans les zones concernées.

Car au-delà de l'événement du *Ponant*, lui-même précurseur et démonstratif, c'est l'occasion d'insister sur le fait que le transit maritime dans les zones où les pirates sévissent n'est pas, ou n'est plus, ou ne doit plus être, fatalement sans défense. Il est aussi exemplaire à plusieurs points de vue. En effet :

- La combinaison du pavillon français et de la procédure dite du « contrôle naval » avec la Marine nationale (procédure extensible à tout navire sous contrôle français) a montré son utilité.
- Les détails du déroulement de la poursuite et de l'arrestation des pirates montrent que l'opération a été possible d'abord grâce à la présence et à la jonction sur les lieux de moyens navals significatifs, ce qui suppose au premier chef que de tels moyens existent et soient suffisamment nombreux dans toutes les zones concernées. En la circonstance et à défaut de frégates (très adaptées pour ce type d'interventions) il s'est agi d'un aviso stationnaire, bientôt rejoint par un porte-hélicoptères (la *Jeanne d'Arc*) et en passe de l'être par un transport de chalands de débarquement (le *Sirocco*), ces deux derniers bâtiments disposant en outre de moyens d'intervention aéronavals et terrestres, logistiques et hospitaliers constituant une sécurité supplémentaire. Ensuite parce que ces « plateformes » navales - en lien avec un avion

Atlantique basé dans la zone - ont permis la mise en œuvre de moyens de la Marine mais aussi des autres forces armées françaises, l'une et les autres ayant agi remarquablement ensemble.

Enfin il est très important de rappeler que même s'il est avéré, et compréhensible, que les médias ne s'intéressent qu'aux « accidents », l'analyse de la réalité de la situation doit aller beaucoup plus loin. Il faut en particulier savoir :

- que chaque année de nombreuses prises d'otages ou opérations pirates sont évitées grâce à la dissuasion que représentent des forces navales positionnées. Mais naturellement ces succès, quoique nombreux, et obtenus parfois à chaud [attaque de pirates engagée - intervention d'un bâtiment de guerre et de son/ses hélicoptère(s) - fuite des pirates] ces succès ne font pas la une de nos journaux.

- que la présence de forces navales, travaillant et patrouillant au surplus de manière combinée, constitue une dissuasion efficace. C'est ainsi qu'un détroit comme celui de Malacca, naguère encore une des zones les plus dangereuses du monde, est redevenu grâce aux forces navales une zone de trafic maritime quasiment normale. C'est ainsi encore que les convois du programme alimentaire mondial (PAM) qui sauvent quotidiennement de la famine au moins un million de personnes dans la corne de l'Afrique et qui ont failli être interrompus du fait du risque pirates, passent maintenant sans encombre et remplissent régulièrement et sans contretemps leur mission humanitaire.

Tout ceci démontre en outre à quel point le transport maritime - dont notre pays a tellement besoin - a lui-même besoin d'une Marine nationale de surface disposant de moyens suffisants et suffisamment diversifiés pour protéger ses opérateurs nationaux et en particulier ses navires de commerce. La démonstration extrême en fut apportée, de manière éclatante, pour notre commerce maritime durant la première guerre du golfe. Aujourd'hui, dans un monde incertain et à l'aube d'un siècle qui s'annonce comme d'abord maritime, c'est plus vrai et plus nécessaire que jamais.

Ça n'est d'ailleurs pas par hasard que quelques uns des plus grands opérateurs du Cluster maritime français ont décidé de s'exprimer vigoureusement à ce sujet !