

d'unités de sa flotte à la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden lui permet de mesurer cette difficulté.

Conscient d'une infériorité navale criante et vouée, semble-t-il, à durer encore longtemps, le gouvernement chinois mène, parallèlement, une politique de diversification de ses lignes de ravitaillement. Outre leur vulnérabilité à la piraterie et au terrorisme, il trouve les détroits indonésiens (Malacca, Sonde, Lombok) sur la « Route maritime de la Soie » trop étroitement surveillés par les États-Unis et leurs alliés régionaux, sans oublier la présence indienne aux îles Nicobar, à l'entrée occidentale du détroit de Malacca. Dans le but de s'en affranchir partiellement, la Chine réactive peu à peu (route, chemin de fer, tubes) l'antique Route terrestre de la Soie par l'Asie centrale ainsi que ses branches secondaires à travers l'Himalaya (liaison routière Pakistan-Xinjiang et Xizang par le « couloir du Karakoram » ; projet de voie ferrée Kashgar-Rawalpindi ; liaison routière Bangladesh-Inde-Népal-Xizang) et la péninsule indochinoise (liaison Birmanie-Yunnan par le couloir de l'Irrawaddy et la « route de Birmanie » de la Seconde Guerre mondiale remise en état ; ou Thaïlande par l'isthme de Kra et le « couloir de la Menam Chao Phraya »-Laos-Yunnan). En outre, pour développer les provinces de l'intérieur et étendre son emprise sur une région que les États-Unis négligent depuis la fin de la guerre du Vietnam (1973), elle trouve avantageux de reconstituer une liaison terrestre (route et voie ferrée) à partir des ports de la péninsule indochinoise (Thaïlande-Yunnan, Cambodge-Laos-Yunnan). Observons toutefois que ces voies de communications demeurent en partie dépendantes des relations entretenues par la Chine avec ses voisins, de la stabilité intérieure de ces États, sans oublier les conditions naturelles comme le montre l'effondrement de sections entières de la route du Karakoram lors des glissements de terrain survenus en janvier 2010 ou lors des inondations qui frappèrent le Pakistan durant l'été 2010.

La Chine semble désormais pleinement consciente qu'elle ne pourra s'affirmer comme une grande puissance mondiale à part entière si elle n'accède à la puissance maritime, ce qu'elle entreprend de réaliser, mais sur le long terme.

Comment éradiquer la piraterie somalienne ?

Ou de la capacité de nuisance d'un acteur non-étatique illégal

Risque permanent encouru par les navires de commerce, impitoyablement combattue par les marines de guerre, la piraterie disparut pratiquement à la fin du XVIII^e siècle. Depuis la fin de la Guerre froide, les activités criminelles endémiques mais très limitées qui avaient persisté connaissent une recrudescence dans les Caraïbes, le golfe de Guinée, l'océan Indien et la mer de Chine du sud.

Au début du XXI^e siècle, avec l'augmentation considérable du trafic maritime résultant de l'amplification de la mondialisation économique, la piraterie redevient une importante préoccupation de sécurité pour les États. Elle est le fait de criminels agissant seuls, ou en groupes plus ou moins importants et structurés, en dehors de tout contrôle étatique. Elle n'est qualifiée et jugée en tant que telle que si elle intervient dans les zones économiques exclusives ou en haute mer. Lorsqu'elle se produit dans les eaux

territoriales d'un État, les droits nationaux la considèrent comme du vol à main armée et la punissent comme telle.

Depuis 2008, sa résurgence attire l'attention des moyens d'information. Pour le grand public, le pays symbole de ce phénomène est la Somalie. Les pirates s'emparèrent d'abord de navires chargés de l'aide alimentaire destinée aux populations locales et le Conseil de sécurité de l'ONU, commença à réagir en mai 2008. Les prises se multiplièrent et se diversifièrent, visant les cargaisons de matières premières comme les chargements de produits manufacturés qui, dans cette région, transitent massivement entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique. Depuis, les résolutions se succèdent car ces échanges revêtent une importance capitale pour l'économie mondiale. Dès l'été 2008, les navires de guerre des pays désireux de protéger cet axe commercial vital reçurent l'autorisation d'intervenir dans les eaux territoriales somaliennes.

Or, les pirates opèrent jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres des 3 025 kilomètres de côtes que comprend le territoire somalien, ce qui représente, selon les modes de calcul, un espace de deux à quatre millions de kilomètres carrés d'océan, trop vaste pour qu'une sécurité totale y soit garantie. Même si elle comporte un risque non négligeable, cette « activité » ne faiblit pas, bien au contraire. Ce qui s'explique par les millions de dollars qu'elle génère annuellement. La piraterie somalienne naquit-elle comme une réaction de survie : celle de pêcheurs qui, faute d'un État capable de défendre les droits de ses citoyens, virent les eaux d'où ils tiraient leur subsistance pillées par les flottes étrangères de pêche industrielle et empoisonnées par le déversement clandestin de déchets toxiques ? Cette présentation des choses suscite le scepticisme des spécialistes, qui y voient plutôt un plaidoyer taillé sur mesure pour les opinions publiques occidentales. D'une part, les modestes ressources halieutiques de la zone économique exclusive somalienne ne semblent pas avoir de quoi attirer les bateaux-usines. En revanche, les « méfaits » de ces derniers sont régulièrement stigmatisés par certaines organisations non-gouvernementales (ONG). D'autre part, les déchets toxiques, lorsqu'ils sont immergés clandestinement, le sont le plus souvent en haute mer. Or, ce n'est pas dans ces zones que les infractions sont constatées : les affaires ayant défrayé la chronique se produisirent en zone littorale (par exemple, en baie de Naples pour des immersions imputables à la Camorra) ou portuaire (comme dans le cas du déchargement clandestin du *Probo-Koala* à Abidjan, en 2006). Les mêmes experts font également remarquer que les pêcheurs n'attendent en général pas l'intervention de l'État pour défendre leurs zones d'activité, les armes à la main si nécessaire, comme l'exemple espagnol le montre. Plus prosaïquement, les pêcheurs ne seraient-ils pas devenus pirates parce que cela était plus rémunérateur et que la déliquescence de l'appareil d'État somalien leur assurait l'impunité ? En tout cas, force est de constater que, rapidement, des entités opportunistes illégales (groupes criminels classiques, milices et, probablement, islamistes radicaux) virent le parti qu'elles pouvaient tirer de la situation. Elles apportèrent leur « savoir-faire », fournirent des moyens, des capitaux et des complicités. Peut-être leur devons-nous également « l'argumentaire » selon lequel les rançons et les prises constitueraient la « compensation » de leur manque à gagner ? Ainsi la piraterie somalienne monta-t-elle en puissance au point de constituer une atteinte à la sécurité des États.

Aussi, avec l'autorisation des Nations unies, plusieurs pays, parmi lesquels les États-Unis, la Russie, la Chine, l'Inde et la France, assurent une surveillance navale dans cette immense zone. L'OTAN y opère depuis octobre 2008 et l'Union européenne y mène, depuis le 15 décembre 2008, l'opération Atalante. Du coup, le taux de réussite des actes de piraterie accuse une chute très sensible (63 % en 2007, 34 % en 2008 et 22 % en 2009, selon la marine américaine). Toutefois, d'après les informations données à l'occasion de la conférence sur la piraterie réunie en octobre 2010 à l'île Maurice, la rentabilité demeurerait identique, voire s'améliorerait car... le montant des rançons aurait augmenté ! L'efficacité de la coûteuse action internationale demeure insuffisante, faute du retour d'un État souverain en Somalie. Sans autorité capable de faire respecter la loi et l'ordre, ce pays, largement livré à l'anarchie et à la violence, offre aux pirates une base arrière probablement pour longtemps encore inexpugnable. Préoccupante eu égard au préjudice économique non négligeable qu'elle génère (les spécialistes parlent de sommes de l'ordre de 500 millions de dollars par an), cette situation pourrait déboucher sur un risque majeur pour la sécurité du monde. Face à des groupes islamistes armés tentés de les éliminer pour asseoir leur légitimité auprès de populations épuisées de vivre dans l'insécurité et/ou pour capter à leur profit leurs lucratives activités, les pirates peuvent choisir de s'allier ou de se rallier quand il en est encore temps. Leur enrichissement constant en ferait même, désormais, des alliés putatifs courtisés par ceux qui, il n'y a guère, voulaient les détruire. Leur redoutable savoir-faire mis au service de l'extrémisme produirait une conjonction des plus déstabilisatrices à l'encontre des échanges internationaux dont dépend plus que jamais l'existence d'une part croissante de la population mondiale.

La solution ne viendra pas de la mer car le problème se trouve sur terre. Sans la mise en place d'un État de droit et l'enclenchement d'un processus de développement économique, la Somalie continuera de produire des pirates. Ni l'ONU, ni les principales puissances ne semblent avoir la volonté politique et les moyens d'œuvrer en ce sens. Autant dire que le littoral non maîtrisé de la Corne de l'Afrique pourrait bien demeurer une source durable de nuisance sécuritaire. Pis, il se trouve d'autres candidats pour offrir un havre d'impunité aux pirates. Il s'agit d'États affaiblis qui contrôlent mal ou ne maîtrisent pas leur littoral ou une partie de celui-ci : le Yémen, en proie à des troubles endémiques qui font déjà de ses 1 900 kilomètres de côtes un relais pour les forbans somaliens ; l'Iran et le Pakistan, confrontés à l'agitation endémique de leurs populations baloutches, laissent respectivement 250 et 750 kilomètres de la côte de Makran en relative déshérence. Enfin, quel serait l'effet d'une déstabilisation complète de l'île de Madagascar (4 828 kilomètres de côtes), en proie à des rivalités politiques permanentes ?



Gageons que ces quelques exemples conforteront dans leur conviction ceux qui pensent que l'ignorance des facteurs géographiques en général, et de la géographie maritime en particulier, serait dommageable à l'élaboration d'une politique de défense et de sécurité nationale efficace. Ils devraient convaincre les autres de s'y intéresser.