Géopolitique et espace maritime

Patrice Gourdin
Professeur à l'École de l'Air

La géopolitique étudie les rivalités de pouvoir et/ou d'influence sur un territoire donné. Si l'on définit ce dernier comme une partie du sol émergé, la « géopolitique de la mer » n'existe pas. En revanche, elle acquiert une grande importance si l'on définit le territoire comme une portion de la planète Terre. Nous nous situerons dans cette seconde perspective. Quant à l'analyse géopolitique, elle sollicite l'ensemble des sciences humaines, parmi lesquelles la géographie joue un rôle non négligeable.

Même si celle-ci recouvre environ les trois quarts du globe, les hommes ne vivent pas dans la mer et, à quelques très rares exceptions près[1], ne vivent pas en permanence sur elle. Pourtant, ils en dépendent de multiples façons. Notamment, elle fournit une part (voire, pour certains, la totalité) de leur alimentation, elle recèle des matières premières que l'on commence à exploiter, elle permet le transport de multiples produits, elle contribue aux loisirs de ceux qui ont la chance d'en avoir. De ce fait, elle joue un rôle essentiel dans la survie et/ou le bien-être des peuples. Nous la retrouvons donc sans surprise dans les rivalités de pouvoir et/ou d'influence.

L'accès aux mers et aux océans, la délimitation des eaux territoriales et des zones économiques exclusives, l'appropriation des ressources, la liberté de circulation, le transport maritime, la sécurité du littoral et des axes de communication, autant de sujets qui intéressent la géopolitique. Parmi les problèmes internationaux liés à l'espace maritime, examinons quelques questions d'actualité.

Comment approvisionner les forces engagées en Afghanistan ? Ou des inconvénients d'intervenir dans un État enclavé

Depuis la fin 2001, les États-Unis mènent la lutte antiterroriste dans le cadre de l'opération Enduring Freedom et participent, avec une quarantaine d'autres pays (dont la France) à la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS)

1 Bajau de l'archipel des Sulu, de Bornéo et des Philippines, Moken de l'archipel des Mergui, de Birmanie et de Thaïlande, Orang Laut de Malaisie et d'Indonésie, Vezo de Madagascar.

mise en place par l'Organisation des Nations unies (ONU) pour protéger la reconstruction de l'Afghanistan. Depuis 2007, les actions de la guérilla s'intensifient et s'étendent progressivement à la plupart des régions du pays. Par voie de conséquence, l'engagement militaire des États-Unis et des pays participant à la FIAS s'est accru. La coalition internationale compte 130 000 soldats (dont 90 000 Américains) ainsi que plusieurs dizaines de milliers de « contractuels de sécurité » (en bon français : des mercenaires) américains. Si le plafond fixé par le président Obama en décembre 2009 est atteint, les militaires américains devraient être 102 000 dans les prochains mois. Ces personnels sont répartis entre environ 400 points d'appui disséminés sur l'ensemble d'un territoire de 650 000 km^2. La prédominance du relief montagneux, les rigueurs climatiques et la médiocrité voire l'inexistence des infrastructures routières handicapent des communications que la guérilla rend, par ailleurs, de plus en plus hasardeuses. Voilà les principales données du défi logistique que les Américains doivent relever.

Nous sommes loin de la mer, direz-vous ! Et bien justement ! L'Afghanistan est un pays enclavé. Les approvisionnements et les personnels doivent transiter par des pays tiers. Excluons la Chine car le corridor de Wakhan n'est pas une voie utilisable et rien ne dit que Pékin accepterait la présence, même temporaire, de militaires américains sur son sol. Écartons l'Iran du fait de ses très mauvaises relations avec les États-Unis et d'autres membres de la coalition, mais aussi parce que, afin de lutter contre le trafic et la consommation de drogue, il a verrouillé sa frontière avec l'Afghanistan. Demeure la voie pakistanaise (Pakistan Ground Lines of Communication-PAKLOC), qui s'étire sur 2 000 kilomètres à partir des ports du pays sur l'océan Indien, avant tout Karachi. Certes, mais il faut ensuite traverser les « zones tribales » pour gagner Kaboul par la passe de Khyber, ou l'instable Baloutchistan pour rejoindre Kandahar par le col de Chaman. Cela signifie se déplacer pendant plusieurs jours (le trajet prend dix jours au total) en zone hostile, infestée de combattants connaissant bien le terrain et rompus à la guérilla. L'agression des convois de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) dans cette zone, surtout sur la route de Khyber, voie la plus directe pour rejoindre la base de Bagram (pivot du dispositif américain en Afghanistan), est quasi quotidienne. Parfois spectaculaire, comme l'attaque menée dans les faubourgs d'Islamabad durant la nuit du 8 au 9 juin 2010 qui détruisit une soixantaine de camions semi-remorque et coûta la vie à sept chauffeurs. Les adversaires de la coalition ne se trompent pas de cible : 75 % des fournitures militaires (à l'exception de matériels sensibles que Washington ne veut pas voir tomber entre les mains de ses ennemis, comme les équipements de visée nocturne ou de transmission, voire des munitions) et 40 % du carburant passent par le Pakistan, qui assure 50 % du transit total. Dernière voie, le réseau de distribution du nord (Northern Distribution Network-NDN). Suivons la première branche, septentrionale : débarquement des approvisionnements dans le port de Riga (Lettonie), sur la mer Baltique, chargement sur des trains qui traversent la Russie, le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. Le terminus se trouve à Termez, sur la frontière afghano-ouzbèke. On parle d'une centaine de conteneurs par jour (contre 140 au col de Khyber... quant ils passent). Empruntons la deuxième branche, variante de la précédente : toujours depuis le port de Riga, chargement sur des trains qui traversent

la Russie et le Kazakhstan, puis acheminement routier à travers le Kirghizistan, dont la fréquentation s'avère délicate depuis la « révolution » d'avril 2010, et le Tadjikistan, dont les routes sont notoirement mauvaises. Prenons la troisième banche, enfin, méridionale : livraison en Géorgie (à Poti) par la mer Noire, passage par l'Azerbaïdjan, traversée de la mer Caspienne de Bakou à Aktaou, camionnage à travers le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. Chacun de ces pays n'accepte, du moins officiellement, que des produits « non-létaux » (60 % du carburant, par exemple). Il ne s'agit donc pas d'une solution de remplacement du couloir pakistanais. Néanmoins, 30 % de l'approvisionnement de la coalition passerait par le NDN.

Des rotations de troupes, de l'acheminement de matériel de guerre se font par voie aérienne sans oublier du ravitaillement en vol des avions de combat (20 % des transports au profit de la coalition), notamment à partir de l'aéroport de Manas, près de Bichkek, capitale du Kirghizistan. Mais, outre qu'il connaît une instabilité inquiétante depuis le mois d'avril 2010, cet État est dépourvu d'accès à la mer et, pour le rallier, il faut obtenir l'autorisation de traverser l'espace aérien de pays tiers. Azerbaïdjan, Kazakhstan, Ouzbékistan, Kirghizistan, Tadjikistan, cinq États enclavés, largement dépendants - hormis l'Azerbaïdjan - de la Russie ; le Pakistan, un pays travaillé par de multiples conflits internes et en situation de guerre froide avec l'Inde, sans oublier l'endommagement considérable de son réseau de communications par les inondations de juillet-août 2010. Ajoutons l'ambiguïté du soutien d'Islamabad aux États-Unis, qui inclut les mouvements de mauvaise humeur comme la fermeture, entre le 30 septembre et le 9 octobre 2010, du point de passage pakistano-afghan de Torkham. Le Pakistan entendait ainsi marquer son mécontentement après la mort de trois gardes-frontières consécutive à des frappes aériennes menées contre des islamistes radicaux sans concertation préalable. Or, cette dernière supposerait une confiance totale envers l'armée et les services de renseignement pakistanais, ce qui n'est pas le cas.

À l'évidence, Washington dispose d'une marge de manœuvre fort réduite. Bien plus, il est à la merci d'États qui, soit ne souhaitent pas conforter la puissance américaine (Chine, Russie), soit souffrent de tous les maux de la mal-gouvernance et risquent d'être déstabilisés. Nul doute qu'il regrette amèrement que l'Afghanistan ne dispose pas d'une ouverture maritime.

Comment partager l'océan Arctique ?
Ou d'une des conséquences possibles du réchauffement climatique

Avec cet humour glacé qui le caractérise, Vladimir Poutine déclarait, il y a quelques années, qu'il était probablement le seul dirigeant de la planète à se réjouir du réchauffement climatique. Il exprimait ainsi son espoir de voir la Russie échapper à l'une de ces ironies géographiques qui fait que le plus vaste pays du monde dispose d'ouvertures maritimes très limitées : accès à des mers fermée (Caspienne), semi-fermées (mer Noire, mer Baltique) ou englacées (Pacifique Nord, océan Arctique). Elle se trouve par conséquent entravée dans ses mouvements, limitée dans ses capacités de projection navale de ses forces et largement privée des ressources

de la mer. Avec le réchauffement de la planète, les glaces commencent à fondre, la banquise recule et certains experts prédisent que le littoral septentrional de la Russie se trouverait libre de glaces au moins une partie de l'année. Ainsi, pour son plus grand profit, la route maritime du Nord (Europe-Extrême-Orient) pourrait être empruntée. Surtout, Moscou table sur l'accroissement de ses ressources halieutiques et lorgne sur les richesses sous-marines, hors de portée jusqu'alors : hydrocarbures et minerais.

En fait, même s'ils montrent plus de retenue que la Russie, les autres pays riverains de l'océan Arctique sont loin de se lamenter de la débâcle de la banquise. Et ce pour des raisons identiques : la route maritime du Nord-Ouest (Amérique-Extrême-Orient) deviendrait viable, tandis que l'accès aux matières premières immergées deviendrait possible. Toutes ces potentialités, car il ne s'agit pour l'instant que de supputations, suscitent déjà des disputes portant sur les limites de souveraineté et d'exclusivité économique, ainsi que sur la liberté de navigation.

Or, la région n'a pas de cadre juridique arrêté et accepté par l'ensemble des États riverains. Le 28 mai 2008, ces derniers - États-Unis, Canada, Danemark, Norvège, Russie - s'engagèrent à respecter la convention de l'ONU sur le droit de la mer (Montego Bay, 1982). Ils demandèrent à la commission compétente des Nations Unies de procéder à la délimitation définitive du plateau continental d'ici à 2020. Il n'est pas certain que cela suffise pour résoudre tous les litiges. Les zones économiques exclusives des États riverains couvrent déjà 40 % de l'océan Arctique et en occuperaient 90 % si toutes les demandes étaient satisfaites. Une telle promiscuité n'incite pas à l'optimisme. Par surcroît, les experts divergent sur l'intérêt économique réel de la région : les conditions seront-elles suffisamment favorables pour une exploitation rentable, la quantité de ressources disponibles sera-t-elle aussi importante qu'espéré ? Cependant, dans le doute, les États entendent prendre date et affirmer leurs droits. Les États-Unis et le Canada ont publié chacun un atlas localisant les gisements inventoriés. En 2010, Ottawa, réaffirmant l'importance primordiale de cette zone, adopta et diffusa une « Stratégie pour le Nord ». Afin de faire respecter sa souveraineté, le Canada renforce ses moyens militaires dans la zone, au grand dam de son voisin américain, qui considère la route du Nord-Ouest comme une voie d'eau internationale. Les États-Unis se demandent s'ils ont bien fait de négliger leur flotte de navires brise-glace et l'US Navy se penche désormais avec beaucoup d'attention sur la région. La Russie affirme que la « dorsale de Lomonossov » (1 800 km), immense chaîne de montagnes sous-marines, relie la Sibérie au Groenland et à l'île d'Ellesmere. Or, le premier est lié au Danemark, tandis que la seconde appartient au Canada. Défendant l'explication géologique selon laquelle ladite dorsale prolonge l'Amérique du Nord, ni l'un ni l'autre n'est prêt à accepter la thèse russe sans contester. D'autant que la Russie multiplie les initiatives en tout genre (y compris les gesticulations militaires) visant à affirmer ses droits souverains ou exclusifs sur la plus vaste partie possible de l'océan Arctique. Elle rendit même publique, début 2009, une « stratégie pour l'Arctique » et annonça l'organisation de forces spécifiquement dédiées à cette zone d'ici à 2020. Toutefois, la Russie ne s'enferme pas dans la seule logique de confrontation : alors qu'un traité réglant les litiges frontaliers maritimes avec la Norvège venait d'être signé, un forum sur l'Arctique eut lieu en septembre 2010 à Moscou.

Alors qu'elle réaffirme ses intérêts sur le terrain, elle appela à la coopération. Mais cette modération verbale semble avant tout traduire ses insuffisances financières et techniques : elle ne pourrait exploiter seule ces richesses potentielles. En novembre 2008, à son tour, l'Union européenne revendiqua ouvertement sa part et proposa un système de gouvernance internationale pour l'océan Arctique. La France suit de près la situation : elle a nommé un ambassadeur pour les régions polaires (M. Rocard) et elle participe au Conseil de l'Arctique (forum intergouvernemental créé en 1996) comme membre associé ainsi qu'au Conseil Euro-Arctique de Barents (forum intergouvernemental, créé en 1993), comme membre observateur. Puissance nucléaire militaire, les sous-marins de sa Force océanique stratégique fréquentent la zone. Membre de l'Alliance atlantique, elle vient de réintégrer le commandement militaire intégré de l'OTAN, à laquelle appartiennent quatre États « arctiques » : les États-Unis, le Canada, le Danemark et la Norvège. Enfin, puissance inspiratrice de la construction communautaire depuis les origines, elle partage les objectifs de l'Union européenne. La Chine, présente tant dans l'océan Arctique que dans l'océan Antarctique, n'accentua pas par hasard ses activités de recherche sur le milieu polaire. De l'avis des observateurs, elle collecte certes des informations en vue des négociations internationales sur le climat, mais elle s'intéresse avant tout aux ressources et aux nouvelles routes maritimes. L'acquisition récente de facilités dans le port nord-coréen de Rajin (mer du Japon) viserait à rendre plus aisé l'accès à l'océan Arctique par le détroit de La Pérouse. Dans le même temps, ses habitants voyaient déjà le Groenland en émirat nordique jouissant de ses matières premières sans en partager les revenus avec le tuteur danois. Aussi votèrent-ils en faveur d'un plan d'autonomie élargie (26 novembre 2008). Même des organisations criminelles tentent d'exploiter les opportunités offertes par ces facilités nouvelles d'accès : elles essaieraient de tirer parti du fait que la surveillance du Grand Nord canadien est pratiquement inexistante. Observons que le sort des populations indigènes du Grand Nord, dont le mode de vie est bouleversé par le réchauffement climatique, suscite beaucoup moins l'intérêt des États. Pas de doute, si la bataille de l'océan Arctique ne fait pas encore rage, chacun fourbit ses armes et la tension monte parallèlement à la température.

Pourquoi Pékin se jette à l'eau ?
Ou du retour à une politique - éphémère - abandonnée depuis six siècles

Avec le rappel, en 1433, de l'amiral Zheng He par l'empereur Ming, Xuande, aux prises avec les peuples de la steppe, la Chine renonça à l'une des rares tentatives d'accession à la puissance maritime de son histoire. Si un intense trafic de jonques anima toujours ses 14 500 kilomètres de côtes, elle n'avait plus, depuis lors, de réelle présence en haute mer. Circonstance aggravante, à l'issue de la première guerre de l'Opium (1839-1842), elle commença à perdre la maîtrise de ses ports au profit des puissances étrangères qui la dépecèrent allègrement jusqu'en 1937, date à laquelle le Japon conquit l'ensemble du littoral chinois. Après la Seconde Guerre mondiale, la domination sans partage de l'océan Pacifique par la VII[e] flotte américaine fit que le régime communiste, instauré en 1949, tourna résolument le dos à la mer. Il fallut

attendre la mort du fondateur de la République populaire de Chine pour que son successeur, Deng Xiaoping, conscient du retard dramatique que la politique de Mao Zedong avait fait prendre au pays, décidât de moderniser tous azimuts. Dès les années 1980, la Chine côtière, ouverte sur le reste du monde et offrant le cabotage comme palliatif aux insuffisances du réseau de transports terrestres, s'imposa comme le fer de lance du développement économique. Plus de 200 ports furent aménagés ou modernisés. Aujourd'hui, 10 des 20 premiers ports mondiaux sont chinois, de même que 7 des 14 premiers ports à conteneurs. Cette croissance, notamment fondée sur des exportations massives et l'importation d'énormes quantités de matières premières, fit de l'accès à l'espace maritime un impératif vital pour Pékin. 1993 marque, à cet égard, un tournant capital : le pays devint importateur net de pétrole. Les ambitions de puissance nourries par la Chine la poussent également à regarder de nouveau vers la mer. Une mer qui n'est pas aisément accessible, du fait de la présence pratiquement continue, au large de son littoral, d'îles (Taiwan) et d'archipels (Japon, Philippines) qu'elle ne contrôle pas et qui entretiennent des liens plus ou moins étroits avec son rival américain. Elle tente donc de (re)prendre pied sur certains îlots (comme dans les Senkaku/Diaoyu et les Ryukyu, disputées au Japon) et se trouve dans l'obligation de mettre sur pied et d'augmenter sa capacité de projection de forces. N'oublions pas la nécessité d'accéder aux ressources de la mer : zones de pêche, hydrocarbures et nodules polymétalliques constituent désormais des enjeux essentiels pour Pékin, comme l'illustre sa présence de plus en plus affirmée dans ses mers bordières (mer Jaune, mer de Chine orientale, mer de Chine du Sud), voire au-delà. Le drapeau planté au début de l'été 2010 au fond de la mer de Chine du Sud par trois scientifiques chinois descendus à 3 759 mètres de profondeur à bord du *Jiaolong*, un submersible de la taille d'un camion, exprime sans ambiguïté les intentions et les ambitions chinoises en ce domaine.

Cela passe, d'abord, par l'accroissement et la modernisation de sa flotte de guerre et de son aéronautique navale, ce qu'observent les spécialistes depuis près de deux décennies et que conforte le plan rendu public par la marine chinoise en 2009. L'acquisition et la montée en puissance de capacités (notamment balistiques) de sanctuarisation des mers bordières viennent renforcer ce dispositif. Ce nouveau tropisme maritime donne également naissance à une sorte de « diplomatie des ports », dite du « collier de perles ». Chacune de ces précieuses concrétions contribuant à sécuriser les routes du trafic maritime dont dépend la Chine, en premier lieu cette « Route maritime de la Soie » (qu'empruntent également l'Inde et le Japon) qui relie le golfe Arabo-Persique à Pékin, en passant par Dammaam (Arabie Saoudite), Doha (Qatar), Abou Dhabi et Doubaï (Émirats Arabes Unis), Mumbai (ex-Bombay, Inde), Chennai (ex-Madras, Inde), Kuala Lumpur (Malaisie), Singapour, et Hong Kong (avec prolongement jusqu'à Tokyo). Observons que nous sommes loin du réseau dense des points d'appui océaniques des empires coloniaux du XIX^e^ siècle ou des États-Unis aujourd'hui. La Chine contrôle, à l'heure actuelle, quelques îlots stratégiques en mer de Chine du Sud (dans les Spratly et, à proximité, dans les Paracel) et dispose de facilités dans cet océan Indien dont elle ne veut pas, selon la formule consacrée, qu'il devienne « l'océan de l'Inde ». Les principales positions acquises se trouvent à Al Mukkala (Yémen), Salalah (Oman),

Gwadar (Pakistan), Chittagong (Bangladesh), Kyaukpyu (Birmanie) et Hambantota (Sri Lanka). Elle envisagerait de déployer en Birmanie des sous-marins nucléaires d'attaque et des chasseurs Su-30 MKK. Le même pays la laisserait surveiller les Indiens, notamment leur base d'essais de missiles de Chandipur, depuis Hianggyi, Kyaukpyu, Zadetkyi, Mergui et la grande île Coco. Toutefois, l'Inde, dans l'océan Indien (récemment sa flotte a obtenu accès au sultanat d'Oman ; des négociations sont en cours avec les Maldives et Madagascar), le Japon (arraisonnement d'un chalutier chinois dans la zone des îles Senkaku-Diaoyu en septembre 2010, par exemple) et les États-Unis dans l'océan Pacifique, contrent ces ambitions. Le dernier Livre blanc sur la défense publié par Tokyo le 10 septembre 2010 fait part de son « inquiétude » au sujet de la hausse substantielle des dépenses militaires chinoises. Les forces d'auto-défense nippones s'adaptent à cette évolution et le gouvernement japonais maintient un étroit partenariat stratégique avec les États-Unis. Actuellement et pour un certain temps encore, la flotte américaine surclasse toutes les autres flottes du monde réunies. Ces derniers mois, la secrétaire d'État, Hillary Clinton et le secrétaire à la Défense, Robert Gates ont réaffirmé que Washington a des intérêts en mer de Chine[2] et y maintiendrait sa présence navale, y compris par des manœuvres militaires, comme avec la Corée du Sud en mars 2010. Le sommet de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ANASE), en octobre 2010, à Hanoi, fut l'occasion d'un rapprochement remarqué entre le Vietnam et les États-Unis. L'on évoqua même un possible retour de ces derniers sur la base aéronavale de Cam Ranh, l'un de leurs points d'appui durant la guerre du Vietnam. Pékin semble mesurer ce rapport de forces et les accès acquis conservent, pour l'instant, une vocation avant tout commerciale. Selon certains, il s'agirait d'une politique délibérée pour faire d'une faiblesse une force : entourer l'Inde d'un réseau d'influence économique (*soft power*), ce qui donnerait une tonalité agressive à toute initiative militaire défensive de New Delhi. Toutefois, l'Inde multiplie à son tour les accords commerciaux (Bangladesh, pays membres de l'ANASE, Corée du Sud). En outre, les pays qui accueillent les Chinois en temps de paix seraient-ils aussi empressés en cas de conflit ? De plus, Pékin aurait-il les moyens d'assurer le soutien logistique nécessaire à des navires combattant dans l'océan Indien ? La participation

Riverains de la mer de Chine

2 « *The United States has always exercised our rights and supported the rights of others to transit through, and operate in, international waters," Gates said. "This will not change.* » The Washington Post, 12 octobre 2010.

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-gouvernementles (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 quant 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.