

ANALYSE 2010

Grandes manœuvres dans le Golfe d'Aden



Publié avec le soutien de la Communauté française

Grandes manœuvres dans le Golfe d'Aden

Avant la guerre civile déclenchée en 1990, la piraterie était un phénomène quasiment inexistant en Somalie. Il est donc, sans équivoque possible, lié à l'absence d'un pouvoir fort et fonctionnel. Au départ, de jeunes milices organisent des patrouilles navales pour protéger les ressources de poissons des eaux somaliennes pillées par d'immenses bateaux-usines venus pêcher illégalement sans provoquer aucune réaction des autorités.

Très rapidement, ces jeunes milices ont réalisé qu'elles pouvaient non seulement empêcher la pêche illégale mais qu'elles pouvaient également se saisir de n'importe quel autre navire commercial croisé à proximité et réclamer d'importantes rançons contre la promesse de sa libération. Ainsi commence la piraterie en Somalie.

L'instabilité qui a caractérisé les 20 dernières années de l'histoire somalienne ont aggravé le chômage et la pauvreté ambiante. Autant de facteurs qui ont encouragé les jeunes à s'impliquer dans les activités de piraterie.

Aujourd'hui, le phénomène se professionnalise. Les pirates sont équipés de GPS, téléphones-satellite et peuvent compter sur un réseau de renseignements international. Ils embarquent à bord de skiffs, des petites embarcations rapides et facilement maniables, pour s'attaquer indifféremment à tout type de navire. Il n'existe pas de statistique officielle mais on estime généralement qu'environ 1500 hommes sont impliqués directement, sans compter tous ceux qui s'occupent de la logistique. Ce petit monde bien organisé voit sa motivation revigorée par des rançons toujours plus élevées. La totalité des rançons payées en 2008 a été de l'ordre de 18 à 30 millions de dollars.

Les puissances réagissent

Face au retour remarqué de la piraterie, plusieurs États se mobilisent pour défendre leurs navires. La zone est capitale pour le commerce international. *“Le golfe d'Aden est la route maritime la plus importante au monde. C'est le lien entre les océans indien et atlantique. L'enjeu est capital!”*, insiste Tanguy Struye, professeur de géopolitique à l'Université catholique de Louvain. Chaque année, plus de 20 000 navires empruntent le détroit de Bab el Mandeb, situé entre Djibouti et le Yémen. Soit 12% du commerce maritime et 30% du pétrole brut mondial. Il n'en fallait pas plus pour mobiliser les grandes puissances.

L'OTAN envoie une force internationale destinée à combattre la piraterie en janvier 2009. Elle sera rejointe plus tard par l'Inde, l'Union européenne, la Russie, la Chine, l'Iran, le Japon et la Corée notamment. L'argument humanitaire est régulièrement avancé par les puissances. Le mandat de la mission européenne est avant tout d'escorter les fameux navires du programme alimentaire mondial qui vient en aide à la population somalienne. Mais selon plusieurs spécialistes, l'argument serait moins humanitaire qu'économique. *“La piraterie existe, c'est un fait. Mais ce n'est pas le véritable enjeu. Elle est un prétexte au jeu des puissances dans le golfe d'Aden pour contrôler ce passage”* estime Nicolas Bardos, professeur émérite de sciences politiques (UCL) et président de la Commission « Géopolitique de la paix » de Pax Christi. *“Les États-Unis disposent déjà de plusieurs bases militaires dans la région et s'ils contrôlent totalement la zone, ils disposent d'un puissant moyen de pression à l'égard de l'UE ou de la Chine”*, poursuit-il.

Les puissances entendent aussi montrer leurs rapports de forces. *“La Chine a envoyé trois navires, dont un était son navire le plus moderne. La lutte contre la piraterie ne requiert pas tant de moyens. Mais c'est une façon pour la Chine de montrer qu'elle sait projeter sa puissance jusque dans l'Océan indien”*, souligne Tanguy Struye. Et de poursuivre: *“En envoyant leurs*

navires de guerre, l'Inde et la Chine montrent qu'en tant que puissances émergentes, elles peuvent être présentes dans les endroits stratégiques. Elles lancent aussi un signal positif à leur opinion publique respective".

L'opération que les Européens mènent en Somalie est également un succès pour eux. Ils peuvent en effet s'enorgueillir de la mise sur pied de leur première opération navale d'envergure organisée de concert tandis que l'intervention de l'OTAN s'est limitée à un simple support. Dans le contexte de concurrence que nous connaissons entre Atlantistes et Européens, cette opération est un succès sans précédent que même l'augmentation des attaques ne pourrait occulter.

Une méthode à revoir

Malgré l'imposante présence militaire, l'activité des pirates ne faiblit en effet pas. En 2009, le Bureau maritime international a recensé 406 actes de piraterie à travers le monde. La moitié est imputable aux pirates somaliens. C'est deux fois plus qu'en 2008. Mais les attaques réussissent moins souvent. La présence des navires internationaux dans le golfe d'Aden contribue à réduire les prises d'otages. Ce succès est toutefois fort relatif car les pirates délaissent progressivement le golfe lui-même pour agir dans le bassin somalien. L'étendue est tellement vaste que n'importe quelle présence étrangère est inefficace pour lutter contre les pirates.

Les spécialistes s'accordent à dire que le déploiement de frégates n'est pas la bonne option pour enrayer la piraterie. C'est s'attaquer à un symptôme et non à la cause du mal lui-même, à savoir la pauvreté extrême en Somalie et l'abandon de ce pays par la communauté internationale. *"C'est en agissant sur terre qu'on peut lutter contre la piraterie en bombardant les ports où se trouvent les pirates par exemple. Les résolutions de l'ONU le permettent. Mais depuis l'échec de la mission des Nations Unies en 1993, plus aucun État ne veut envoyer ses hommes en Somalie."*, analyse Tanguy Struye.

Réformer l'aide alimentaire

La communauté internationale, outre ses troupes, dispose de plusieurs leviers pour influencer la situation en Somalie. L'un d'entre eux est l'aide alimentaire que fournit l'ONU aux populations somaliennes. Paradoxalement, l'action de l'organe d'aide alimentaire de l'ONU, le PAM (Programme alimentaire mondial), est aujourd'hui sous le feu des critiques. Un rapport du Groupe de surveillance de l'ONU sur le pays accuse plusieurs entreprises qui travaillent pour le PAM de détournement de l'aide alimentaire. Une enquête est ouverte à ce sujet.

Trois personnes et leurs familles monopolisent à elles seules 80% des contrats de transport et de distribution de l'aide alimentaire pour une somme totale de 200 millions de dollars. Grâce à cette activité, ces trois hommes d'affaires sont devenus parmi les plus riches et les plus influents de Somalie. Pour protéger leurs convois et leurs entrepôts, ils ont développé, aux frais de l'ONU, quelques-unes des milices privées les plus nombreuses et puissantes de Somalie ; forces qu'ils n'hésitent d'ailleurs pas à utiliser pour combattre l'armée du Gouvernement fédéral de transition soutenu par la Communauté internationale. Ces trois hommes, nous en sommes sûrs, ont tout intérêt à ce que la situation d'instabilité qui règne actuellement perdure le plus longtemps possible. Ils n'hésitent pas et n'hésiteront pas à soutenir ceux qui leur permettront de maintenir leur pouvoir au détriment des populations locales.

Il n'est d'ailleurs pas exclu que des véhicules ou des navires frappés du logo du PAM participent à des opérations militaires, au transport de troupes ou au transport d'armes. Une telle situation serait intolérable et entacherait sérieusement la crédibilité de l'organisation. Pour éviter de tels extrêmes, une réorganisation de ses activités et une redistribution de ses contrats apparaît aujourd'hui comme une absolue nécessité.

Balayer devant sa porte

Le Groupe de surveillance de l'ONU est formel : *« Nous ne disposons d'aucune preuve de l'existence d'une coopération structurée entre les pirates et les groupes armés actifs en Somalie. Si de tels liens existaient, nous pensons qu'il s'agit d'arrangements entre individus et à très petite échelle. »* Le Groupe de surveillance continue en affirmant qu'en aucune manière Al-Shabaad, un groupe représentant la faction dure de l'Union des Tribunaux islamiques et soupçonné d'entretenir des liens avec Al-Qaeda, ne peut être rendu responsable de la piraterie.

Il semble aujourd'hui acquis que les commanditaires des attaques, la saisie de téléphones portables le prouve, sont installés en Europe ou au Canada. Les négociations des rançons nécessitent de nombreuses compétences que de jeunes pirates illettrés et marqués par 20 ans de guerre ne peuvent disposer. Seules des miettes sont attribuées aux jeunes pirates par ces commanditaires. Elles leur permettent cependant de mener une vie de pacha, de choisir les plus belles femmes et de les répudier aussitôt, d'acheter de belles voitures américaines ou européennes et de construire de confortables villas.

Avant d'accuser les islamistes d'être les parrains des jeunes bandits des mers, la communauté internationale ferait bien de se demander si certains des ressortissants ou certaines compagnies des pays occidentaux ne trouvent pas leur intérêt dans la piraterie. Avant d'expliquer l'insolente réussite des islamistes par les revenus de la piraterie, la communauté internationale ferait également bien de se demander si ce ne sont pas les dysfonctionnements de son action humanitaire qui leur fournissent les moyens de continuer la guerre ... Nous serions peut-être surpris.

Nicolas Bossut, Secrétaire général
de Pax Christi Wallonie-Bruxelles,
avec le support de Sébastien Pierret,
stagiaire à Pax Christi Wallonie-Bruxelles
Juin 2010

Cette analyse a fait l'objet d'un article dans notre trimestriel

Signes des Temps de Juin 2010