

Centre d'enseignement supérieur de la Marine



Insécurité maritime entre forces navales et privatisation



Aspirant Mehdi Kouar

○ <u>INTRODUCTION</u>	3
• Du monopole de la violence au marché militaire privé	
De la guerre de course aux marines permanentes.....	8
Développement de compétences et intégration de services.....	14
Vers un recentrage des compétences militaires en mer.....	18
• Un « vide sécuritaire » maritime en faveur des SMP/SSP	
Des missions en augmentations pour des moyens limités.....	25
Des SMP/SSP qui tentent de s'imposer comme force auxiliaire.....	35
Des services et moyens pour une clientèle sans restriction	41
• Un marché qui connaît de nombreux obstacles	
Un marché restreint économiquement.....	46
SMP/SSP absent du droit international maritime.....	51
Des acteurs maritimes peu coopératifs : le cas de la France.....	58
○ <u>CONCLUSION</u>	63
○ <u>BIBLIOGRAPHIE</u>	66

La guerre en Irak a permis de révéler au grand public l'existence d'un marché militaire privé. Lors de la première guerre du Golfe, on comptait un soldat privé pour cent militaires ; en 2003 ce chiffre est passé à un pour dix. Ces données furent longtemps ignorées des citoyens des principaux pays exportateurs de services militaires privés, continuant à penser, dans l'imaginaire collectif, que la défense est un monopole étatique.

Cependant, les médias se sont focalisés sur les « *contractors* » en Irak et en Afghanistan, ne nous permettant pas de voir le phénomène dans son intégralité. Pourtant, le secteur de la sécurité maritime est concerné au même titre que le secteur terrestre. Le développement de la piraterie et des groupes terroristes dans le détroit de Malacca et dans le golfe de Guinée, pendant les années 1990, ainsi qu'au large des côtes somaliennes pendant les années 2000, a créé une croissance de la demande en sécurité. Des entreprises comme *Hart Security* ou *Backgrounds Asian Risks Solutions* ont investi en hommes et en matériels afin de s'imposer sur un marché en essor.

Contexte international

Il est nécessaire de replacer l'existence de sociétés militaires privées (SMP) ou de sociétés de sécurités privées (SSP) dans un contexte idéologique et économique pour en comprendre la nature. Le développement d'un marché privé de la défense est le résultat de la combinaison de deux processus.

Premièrement, les années 1970 voient le retour des idées économiques libérales. Ces théories soumettent l'État aux mêmes logiques de gestion managériale que le secteur privé. Les élections, de Margaret Thatcher au Royaume-Uni en 1979 et de Ronald Reagan en 1981, sont l'occasion de mettre en pratique des réformes introduisant une exigence de rentabilité au sein des services publics. Aucun secteur n'est épargné y compris celui des pouvoirs régaliens. Les années 1980 voient se multiplier les privatisations dans l'industrie de défense permettant ainsi l'essor d'un marché militaire. Dès lors, les gouvernements américains et britanniques développent des partenariats publics/privés faisant du secteur marchand un acteur à part entière dans l'architecture de défense.

Deuxièmement, la fin de la guerre froide a provoqué l'affaiblissement d'États pauvres, subventionnés par les Blocs. La violence autrefois centralisée, se diffuse au niveau d'acteurs non gouvernementaux intensifiant les conflits de basse intensité. Les armées occidentales

formées à une guerre globale sont peu préparées à affronter un ennemi volatil. Les SMP/SSP sont alors une solution pour disposer d'hommes dans un temps court, mobiles, et sans réel contrôle institutionnel.

Définition

Il est difficile de trouver une définition précise des SMP/SSP. En effet, le droit international humanitaire ne les reconnaît pas en tant que personne morale, il reste focalisé sur la licéité des actes individuels, centrant le débat autour du mercenariat. Les législations nationales des pays exportateurs ne sont pas plus pertinentes, à l'image du Royaume-Uni qui peine à se doter d'une réglementation tant le débat est sensible. Toutefois, une première définition, proposée par Peter W. Singer¹, permet de faire une classification à partir des services alloués. On peut distinguer dans un premier temps les entreprises fournissant des services armés, telles que *Backgrounds Asian Risks Solutions* ou *Pistris*. Dans un second temps, les entreprises exportatrices de conseils militaires tels que *Military Professional Resources Incorporated*. Elles proposent des formations aux managements des armes ou en tactiques militaires. Enfin, une dernière catégorie concerne la logistique, l'un des services les plus externalisés par les armées, car coûteux en temps, en hommes et en matériels. *Kellogg Brown&Root* en est l'exemple, ce fut l'un des premiers partenaires privés du Pentagone dans les années 1990.

Mais cette définition connaît une limite croissante dans la mesure où un grand nombre de SMP/SSP diversifient leurs compétences, afin de capter le maximum de marchés.

Société militaire privée ou société de sécurité privée ?

La difficulté à définir les SMP/SSP est d'autant plus importante lorsqu'on cherche à différencier société militaire privée de société de sécurité privée. Une SSP est censée assurer contre un risque (gardiennage, protection rapprochée, escorte...), tandis qu'une SMP est un agent économique privé intégré dans l'architecture de la défense. C'est notamment le cas des entreprises de communication ou de logistique qui disposent d'une position à part entière dans

¹ Directeur de recherche au Brookings Institut et auteur de *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry* ; Cornell University Press ; 2003

l'organisation de la défense. Ainsi, les SMP peuvent intervenir à différents stades d'une opération extérieure, sans que cela soit nécessairement un lien avec la violence qui s'exprime sur le champs de bataille.

Toutefois, il est important de noter que la différenciation entre SSP et SMP relève plus d'un état de fait que de nature. En effet, une entreprise comme *Pistris* offre aussi bien des appuis logistiques comme des services d'escortes armées. Ainsi, elle peut être SMP ou SSP selon les différents terrains d'opérations.

La confusion des rôles entre SMP et SSP nous amène à préférer le terme de SMP/SSP, afin de ne pas limiter le champ de l'étude. Nous définirons les SMP/SSP comme des entreprises de droit privées, mais offrant des services de sécurité ou militaire aussi bien au secteur public que privé.

Pertinence du sujet

Une étude du marché de la sécurité privée maritime semble pertinente pour deux raisons.

Premièrement, le transport maritime s'est imposé comme un outil indispensable au commerce international et à la croissance économique mondiale. Il achemine plus de 90 %, en volume, des marchandises dans le monde. Sa sécurisation, ainsi que celle des ports, est devenue une donnée vitale pour l'économie mondiale.

Or, parallèlement à l'accroissement du trafic maritime, l'usage illicite de la mer a également fortement augmenté. L'affaiblissement des États pauvres depuis la fin de la guerre froide a provoqué une perméabilité des zones côtières à la piraterie et au terrorisme. Le cas de la Somalie n'est pas un exemple isolé. Le détroit de Malacca, goulot d'étranglement qui voit passer 35% du trafic maritime mondial, a connu dans les années 1990 un important développement de la piraterie, qui s'est atténué à partir de 2005 grâce à l'action des pays riverains. Toutefois, la menace terroriste dans la région reste une constante. Plusieurs attaques contre des bateaux ou des sites portuaires ont été enregistrées en une dizaine d'années.

Deuxièmement, face à ces menaces, les formats des marines essentiellement occidentales, ont connu des restructurations drastiques pendant la période post guerre

froide. Les moyens matériels et humains ont fait l'objet d'importantes diminutions, réduisant ainsi les capacités d'interventions.

Il faut ajouter à cela un rééquilibrage des missions militaires en faveur des opérations de police : la lutte contre l'immigration illégale, le trafic de drogue, la protection des zones de pêche et de l'environnement mobilisent une grande partie des moyens restants à disposition.

Ainsi, l'augmentation des besoins en sécurité, conjuguée à une baisse des moyens militaires des principales puissances navales, provoque un « vide sécuritaire » laissant place à une offre de sécurité privée.

C'est dans cette brèche que les SMP/SSP tentent de s'imposer et d'offrir des services militaires équivalents à ceux proposés par les forces armées. Leur stratégie consiste aussi bien à proposer des services aux États, en vue d'une sous-traitance, qu'aux armateurs pour des missions d'escortes armées ou des formations d'équipages traversant des zones à risques.

Problématique

La sécurité privée maritime est encore peu connue et peu étudiée. Le développement fulgurant des SMP/SSP en Irak et en Afghanistan en quelques années, ainsi que ses conséquences : manque de contrôle des institutions politiques, défaut de la hiérarchie militaire en raison de doubles chaînes de commandement, bavures, impunités, nous invitent à nous interroger sur un éventuel parallèle avec la situation maritime. On se propose ainsi d'étudier le marché des SMP/SSP, les services qu'elles offrent ainsi que leurs éventuels clients : États ou armateurs. De ces analyses, il sera possible de déterminer les conditions dans lesquelles elles opèrent et leurs conséquences sur l'environnement sécuritaire en mer.

Pour mener à bien cette recherche, il convient d'étudier dans un premier temps l'environnement idéologique et historique entourant la structuration des forces armées, principalement européennes et américaines. Le désengagement actuel de l'État fait suite à un processus séculaire d'intégration de services et compétences. La redéfinition du rôle des armées et de la notion de service public est en faveur d'un développement de la sécurité privée qui touche le domaine maritime.

La transformation des conflits et des manifestations de violence a provoqué de nouveaux besoins militaires : elle nécessite une réponse rapide, lointaine et mobile. Le format

actuel des armées avec ses contraintes politiques, juridiques, financières et logistiques ne semble que partiellement adapté à ces nouveaux besoins.

Toutefois, l'environnement économique, juridique et politique maritime dans lequel évoluent les SMP/SSP n'est que peu comparable à d'autres domaines. Alors que le développement de la sécurité privée sur terre est lié à une conjoncture politique et économique internationale (mobilisation massive des troupes en Irak et en Afghanistan), le maritime ne présente pas les mêmes caractéristiques.

1) Du monopole de la violence au marché militaire privé

A) De la guerre de course aux marines permanentes

Le développement des États modernes fut un processus long et lent qui s'est accompagné de la construction d'armées permanentes. L'utilisation de corsaires pour livrer bataille en mer fut le symbole d'États dans l'incapacité de disposer de leurs propres moyens navals.

Définition

La guerre de course faisait partie intégrante de la guerre navale, sa particularité résidant dans le fait qu'elle était menée par des acteurs maritimes privés. Entre le XIII^{ème} et le XVII^{ème} siècle, les États ne disposaient pas de marine permanente, en raison de son coût et de leur incapacité institutionnelle à la contrôler et préféraient engager les services d'armateurs privés.

Ainsi, en temps de guerre pour affaiblir une puissance ennemie, le roi pouvait autoriser des armateurs à armer leurs navires et à attaquer les bâtiments de commerce de l'adversaire. Le but recherché était d'affaiblir le commerce et les approvisionnements de l'État rival en s'appropriant sa marchandise. Pour qu'une course soit légale, il fallait que le navire corsaire soit en possession d'une Lettre de marque émise par le roi. Le bateau attaqué et dépouillé de sa marchandise pouvait alors demander à son souverain une Lettre de représailles pour avoir le droit de mener à son tour des offensives contre les navires ennemis.

Jusqu'au bas Moyen-Age, le recours aux Lettres de marque reste encore peu codifié. Les souverains n'accordaient pas uniquement le droit à la course dans un contexte de représailles ; en temps de paix, ils pouvaient en user lorsqu'ils convoitaient des flottes ou des marchandises d'un pays étranger. L'absence de réglementation précise autour de la course et

la piraterie font alors des mers un lieu de violence et d'insécurité, où les bateaux de commerce devaient être armés afin de prévenir à toutes les menaces².

Ces faibles réglementations sont révélatrices de l'incapacité des souverains à contrôler la violence maritime. Les États sont encore peu développés et les administrations royales n'ont que peu de leviers de commande pour avoir une réelle influence sur les volontés individuelles.

La Confiance : Navire du célèbre corsaire français Robert Charles Surcouf



La course comme outil de puissance des monarchies

La croissance de la navigation autour de l'Europe et la construction d'une administration centrale, à partir du XIII^e siècle accroissent progressivement les interactions entre les États européens. Dans cette nouvelle donne internationale, la guerre de course devient un enjeu de paix ou de guerre. Les Lettres de marque ne sont plus considérées comme un droit individuel, mais comme un moyen diplomatique et militaire en capacité de

² MONENTHEUIL André ; *Essai sur la course : son histoire, sa réglementation et son abolition* ; thèse de doctorat ; Université de Paris ; Arthur Rousseau (Ed) ; Paris ; 1898 ; p17.

déstabiliser les relations bilatérales. Les souverains tentent alors de limiter la violence maritime privée en renforçant le contrôle autour de la course. Les armateurs sont soumis à des lois strictes qu'ils se doivent de respecter s'ils veulent voir le butin de la course leur revenir.

Les réglementations successives témoignent d'une transformation de la guerre de course ainsi que de son utilité militaire. Pour des États en construction n'ayant pas de marine permanente à la hauteur de leurs ambitions, la course devint un instrument de puissance par délégation qui permit d'atteindre et de préserver ses intérêts des pays rivaux. La course, conçue comme un droit de justice individuel, devint une composante de la politique d'affirmation d'un pouvoir central, encore incapable d'en faire l'économie.

Le traité de Westphalie et la naissance de la souveraineté

Le traité de Westphalie en 1648 mettant fin à la guerre de Trente Ans vient officialiser un pouvoir monarchique en pleine expansion. Les États deviennent égaux et souverains sur leur territoire, les liens féodaux vassaliques étant abolis. Ce traité marque ainsi un nouveau système politique international basé sur le rapport de force, l'équilibre des puissances et la *realpolitik*³. C'est alors la naissance du « concert européen » et des rivalités permanentes mettant fin aux rêves d'une Europe chrétienne unie face à la montée en puissance des États-Nations.

La reconnaissance de la souveraineté comme base de relations européennes provoque une transformation des besoins militaires. La conquête de nouveaux territoires s'accompagne de la nécessité de les pacifier, de les contrôler et de les défendre. La question de la conscription et de la création d'une armée professionnelle permanente se pose aux États. Les cinquante ans qui suivent la guerre de Trente Ans et la Paix de Westphalie voient le déclin des entrepreneurs militaires privés, des colonels et capitaines qui recrutent leurs armées selon leurs bons vouloir⁴.

³ BLIN Arnaud ; *1648, la paix de Westphalie* ; Complexe ; 2003 ; P 6.

⁴ CONTAMINE Philippe ; *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^{ème} au XVIII^{ème} siècle* ; PUF ; Paris ; 1998 ; P 75.

Souveraineté et marine permanente

Ce processus de construction d'une armée permanente se dessine également dans le domaine maritime dès le XVII^e siècle, afin de ne plus avoir à dépendre des armateurs privés et des corsaires pour faire la guerre. Louis XIV fixe en premier les grandes lignes pour faire de la France une puissance maritime en capacité de rivaliser avec n'importe quel adversaire. Son objectif est de protéger les routes commerciales et attaquer les navires marchands des autres pays pour affaiblir leurs économies⁵.

En nommant Jean Batiste Colbert « intendant de la Marine », responsable des affaires financières, commerciales, industrielles et coloniales, il affiche ouvertement ses prétentions navales en plaçant la marine royale au cœur des intérêts économiques français. Colbert entreprend ainsi la construction de bases navales, comme à Brest ou Rochefort. Elles permettent de répondre aux besoins d'une marine permanente en mettant à disposition : un arsenal, du matériel de construction, de réparation et d'entretien et enfin des capacités de ravitaillement pour les navires en mission.

Une marine permanente permet également de créer des emplois stables pour des officiers de carrières et des écoles de formations. Entre 1670 et 1680, la France met en place des programmes d'entraînement pour les marins afin de leur enseigner les techniques de guerre navale et perfectionner leur maniement des armes. A la mort de Colbert en 1683, la France compte 117 vaisseaux de ligne, une trentaine de galères et une administration centrale navale avec des intendants relais dans les ports⁶.

Cette politique n'est pas isolée en Europe, l'Angleterre et la Hollande construisent en effet de puissantes marines permanentes à la même période. Ainsi, les guerres sont progressivement menées par des marines professionnelles ayant un recours décroissant aux corsaires. La guerre anglo-néerlandaise entre 1652 et 1674 est un exemple des premières guerres navales menées en grande partie par des marines régulières⁷.

⁵ *Idem* ; p 101

⁶ *Idem* ; P 103

⁷ TOUSSAINT Auguste ; *Histoire des corsaires* ; PUF ; Que-sais-je? ; 1978 ; p15

« La Nation en arme »

Le tournant révolutionnaire transforme en profondeur l'organisation des forces armées. La consécration de la Nation et du Citoyen comme modèle d'organisation transforme la vision et le rôle social de l'armée. Les théories absolutistes de l'ancien régime qui fusionnaient pouvoir royal et pouvoir étatique faisaient de l'armée un instrument de puissance au service du roi⁸. L'idéal révolutionnaire de liberté et de démocratie rend le citoyen responsable de son avenir. L'armée est alors une organisation au service du peuple et garante de la survie de la Nation. Lorsque la seconde coalition se forme en 1792, les besoins militaires sont importants et la conscription réussit à rassembler plus d'un million d'hommes. Cette mobilisation sans précédent à l'époque dans l'histoire de France, fait de l'armée celle de la nation, consacrant ainsi le principe de « Nation en arme »⁹.

Les transformations apportées par les périodes révolutionnaire et napoléonienne à l'organisation militaire, mais également à la stratégie des combats sont profondes. Alors que l'armée était un domaine réservé à une élite sociale dont le rôle était de faire la guerre, ces deux décennies transforment l'armée en structure populaire.

Naissance d'un monopole de la violence physique légitime

En 1856, la guerre de course ne peut être vue que comme un vestige « *barbare* » issu des temps féodaux et donc incompatible avec les pratiques modernes d'une Europe à l'apogée de sa puissance¹⁰. Le Traité de Paris, qui met fin à la guerre de Crimée en 1856, déclare au premier article « la Course est et demeure abolie ». Ce traité pose ainsi les bases d'un droit maritime uniforme en temps de guerre. Les navires neutres ne peuvent se voir attaqués et privés de leurs marchandises. Toutefois, les États-Unis n'ont jamais signé ce traité.

L'interdiction de la course intervient ainsi dans un contexte où l'État devient le seul acteur pouvant disposer de la violence. La distinction entre violences légale et illégale coïncide ainsi avec la distinction publique/privée. L'État, qui en a désormais les moyens, se réserve l'usage exclusif de la force aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses frontières.

⁸ Devant le parlement de Paris chargé d'entériner les ordonnances royales, Louis XIV déclare le 13 avril 1655, « l'État c'est moi ».

⁹ VOVELLE Michel ; *La Révolution française 1789-1799* ; Armand Collin ; Paris ; 2003 ; p 102

¹⁰ BRAVARD-VEYRIERES Pierre ; *Prises maritimes d'après l'ancien et le nouveau droit* ; COTILLON ; Paris ; P4.

Violence et État deviennent liés par un besoin existentiel. En effet, le contrôle des sources et des vecteurs de violences sont, pour les États, un moyen de pacifier la société et le territoire qu'il gouverne, mais également de maintenir une légitimité par la force qu'il concentre. C'est dans ce contexte que Max Weber déclare « *De nos jours la relation entre État et violence est tout particulièrement intime. Depuis toujours les groupements politiques les plus divers - à commencer par la parentèle - ont tous tenu la violence physique pour le moyen normal du pouvoir. Par contre, il faut concevoir l'État contemporain comme une communauté humaine qui, dans les limites d'un territoire déterminé - la notion de territoire étant une de ses caractéristiques -, revendique avec succès pour son propre compte le monopole de la violence physique légitime* »¹¹.

La construction d'armées permanentes au service d'États modernes a permis à ces derniers d'être des éléments pacificateurs en capacité de délivrer une violence unique. Mais le processus ne s'arrête pas là. Les armées intègrent un ensemble de services et compétences leur conférant une autonomie par rapport à la société civile.

¹¹ WEBER Max, *Le Savant et le politique* (1919), trad. J. Freund, E. Fleischmann et É. de Dampierre, Éd. Plon, coll. 10/18, p. 124.

B) Développement de compétences et intégration de services

Du début du XIX^{ème} jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, les forces armées connaissent un développement et une structuration parallèle à celle de l'État-Nation. Elles poursuivent leur essor en intégrant de nombreux services et compétences qui jusque-là étaient inexistantes ou fournis de manière contractuelle par des entrepreneurs privés.

Logistique et intendance

La gestion de la logistique au sein des armées fut une problématique constante. En effet, les troupes sur le champ de bataille nécessitaient le soutien d'hommes et femmes en capacité d'assurer le ravitaillement aussi bien en matériels qu'en vivres. Le ravitaillement pouvait aussi bien être issu de pillages des terres conquises qu'à partir de bases de soutien à l'arrière. L'acheminement des besoins était assuré par des entrepreneurs privés en contrat avec les armées. Ils disposaient de moyens de transport capables d'assurer les liaisons entre le champ de bataille et les points de ravitaillement.

Mais les armées napoléoniennes, composées de plusieurs centaines de milliers d'hommes dispersés sur le continent européen, ont le plus grand mal à se faire acheminer du matériel et des vivres. Les entrepreneurs privés n'avaient plus les moyens d'honorer les contrats pour autant d'hommes et aussi loin. Les troupes manquent alors de tout. C'est dans ce contexte que Napoléon décide en 1807 de créer le train des équipages afin de ne plus dépendre d'entrepreneurs privés. Il crée ainsi le premier service de logistique entièrement intégré aux forces armées.

En 1840 Louis Philippe décide de créer quatre compagnies du train des équipages. Toutefois, elles n'ont pas d'autonomie et sont toujours sous la tutelle de l'intendance et soumises au contrôle de l'inspecteur général de l'artillerie. Mais les guerres qui se succèdent, notamment pendant le Second Empire, font prendre conscience qu'il est nécessaire de renforcer le train des équipages. En 1875, il devient une arme indépendante, ce qui lui permet de développer sa propre administration.

Comparativement aux forces terrestres, la Marine possède à la veille de la Révolution un réseau logistique plus structuré. La politique de Colbert a permis de développer un système d'intendants dans les ports, afin d'assurer le soutien de la flotte. Aussi, les guerres navales successives, notamment avec l'Angleterre, et les possessions territoriales d'outre-mer, ont nécessité la création d'un service de soutien portuaire et administratif.

Toutefois, le corps des commissaires a évolué tout au long du XIX^{ème} siècle en vue d'une spécialisation. Alors que les commissaires maritimes avaient sous leur responsabilité aussi bien des administrations civiles que militaires, ils furent amenés à se spécialiser vers la fin du XIX^{ème} siècle. La Marine, intégrant des services de plus en plus nombreux, eut besoin d'experts pour gérer les services de l'habillement, assurer le paiement des soldes, le transport de troupes et de subsistances et la gestion des frais de fonctionnement. C'est dans l'objectif de recentrer et préciser les fonctions des commissaires que le décret du 18 décembre 1909 crée le Service central de l'Intendance maritime.

Les Anglais ont poursuivi une politique comparable à celle de la France tout au long du XIX^{ème} siècle. Face à un empire colonial qui ne cesse de s'agrandir, le nombre de navires en mer et de troupes déployées ne cesse également de s'accroître. La *Royal Navy* crée alors la *Royal Fleet Auxiliary* en 1905. Composée d'une flotte de ravitailleurs, sa particularité est qu'elle n'est armée que de civils de la défense. Toutefois, ils sont en uniforme militaire et soumis à la même discipline.

Intégration du génie

Les innovations technologiques et le perfectionnement des techniques militaires au XIX^{ème} siècle amènent avec eux le besoin d'employer du personnel qualifié. Le corps du génie militaire qui a fait son apparition dans les armées européennes dès le moyen âge, se structure dès le début des années 1800.

La première Restauration en France crée trois régiments du génie. Ils regroupent de nombreuses compagnies de mineurs et sapeurs qui se chargent de construire les infrastructures : fortifications, casernes, voies de communication militaires, etc. On les retrouve également sur des théâtres d'opérations extérieurs, comme en Crimée ou à Alger, afin de faciliter les sièges militaires, ou la construction d'infrastructures que des civils ne peuvent prendre en charge en période de guerre. La colonisation amène le Génie à prendre

une place plus importante. Des antennes sont créées dans les possessions françaises (Antilles, Afrique, Asie), où elles participent à l'installation des troupes et à la construction de fortifications¹².

En Angleterre, jusqu'à la fin du XVIII^{ème}, l'arme du génie n'était pas encore militarisée. Même si des officiers militaires étaient à sa tête, les missions étaient confiées à des civils en contrats avec les armées. En 1813 est créé le *Royal Sappers and Miners*, ce qui donne une première identité aux militaires qui le composent. L'instruction de ce corps est confiée à la *Royal Military Academy* afin d'assurer une formation du Génie adéquate aux besoins des opérations militaires.

Création de services de santé des armées

Même si les guerres ont toujours laissé derrière elles de nombreux morts et blessés, la création d'un service de santé militaire ne fut pas une évidence historique. Sous l'Empire les officiers de santé soignent, mais n'ont pas à leur charge la gestion du matériel médical et des hôpitaux, ou encore le transport des malades. Ils sont d'abord soumis à l'intendance militaire à partir de 1817, comme n'importe quel autre service militaire. Cette stratégie fut catastrophique dans la gestion des soins aux blessés de guerre. Une première École de médecine militaire est créée au Val-de-Grâce en 1850 pour adapter les formations médicales aux besoins de la guerre. Mais cela reste très insuffisant et le nombre de morts pendant la guerre de Crimée viendra le rappeler.

Il faudra attendre la loi de 1882 puis de 1889 pour que les services de santé des armées disposent d'une autonomie technique et administrative. La médecine militaire devient alors indépendante et peut gérer elle-même son budget, son matériel et ses ressources humaines. Cette loi permet ainsi la construction de nombreux hôpitaux militaires dans les années qui suivent.

Former pour mieux vaincre

L'ouverture d'écoles militaires afin de perfectionner les formations ne concerne pas que le génie ou le service médical, mais l'ensemble des armées.

¹² Sous la direction d'André CORVISIER ; *Histoire militaire de la France, Tome 2 de 1715 à 1871* ; PUF ; paris ; 1992 ; p 437.

Napoléon porte une attention particulière à la formation des officiers. En 1802, il crée l'École spéciale militaire qui devient en 1806 St-Cyr l'École. Ce centre de formation a pour objectif d'enseigner les transformations tactiques et organisationnelles apportées par lui-même. La création des corps d'armée et la mobilité des troupes en un temps court nécessitaient de créer une formation adéquate pour les futurs officiers de l'armée de terre.

Napoléon se préoccupe également de la formation des officiers de Marine. La défaite française à *Trafalgar* en 1805 donne aux Anglais la suprématie sur les mers. Conscient de la menace que fait peser l'Angleterre sur ses projets européens, il décide de créer des « Écoles spéciales de la Marine » par décret en 1810, à Brest et Toulon. Les officiers de Marine devaient alors recevoir une formation dès le plus jeune âge, à partir de treize ans. Les deux Écoles sont embarquées à bord de navires-écoles sur lesquelles les futurs officiers apprennent les tactiques navales pour défier la *Royal Navy*.

En 1863 les Anglais créent le *Britannia Royal Naval College* à Dartmouth. La création de cette École à vocation à adapter la formation des jeunes officiers aux commandements des navires toujours plus performants en raison des évolutions technologiques (coques en fer, mines sous-marines, torpilles).

À la construction d'armées permanentes se succède l'intégration de services et compétences autrefois uniquement présents dans la société civile. Dans certains cas, comme pour la logistique, cela permettait de devenir indépendant, dans d'autres, comme le service de santé, cela perfectionnait un service préexistant, mais non organisé. Cette politique d'intégration ne survivra pas à la crise économique que traverse le monde occidental dès le début des années 1970.

C) Vers un recentrage des compétences militaires en mer

La période libérale aux États-Unis et au Royaume-Uni constitue un tournant historique dans la conception de l'État moderne. Les politiques libérales des années 1980 ont fait entrer dans l'architecture de défense des acteurs privés afin de répondre aux besoins d'une nouvelle gestion des finances publiques. Cette politique met alors fin à un processus de développement des compétences militaires de deux siècles. Les conséquences sont un retour des entrepreneurs privés de la défense sur les mers.

L'État coupable de la crise

La fin de la Seconde Guerre mondiale voit le développement de l'État providence comme moyen de lutter contre la misère et les destructions de la guerre. L'État investit alors des champs qu'il ignorait jusque-là. Les nationalisations, la régulation des marchés et la création de systèmes de redistribution telle que la sécurité sociale font de lui un puissant acteur économique et social. Mais le choc pétrolier de 1973 met fin à trente ans de prospérité économique en occident.

Une multiplication par six du prix du baril de pétrole provoque un ralentissement de la production. C'est alors l'apparition du chômage de masse qui a pour conséquence l'augmentation des dépenses de l'État. Les déficits publics se creusent et les cotisations sociales croissent pour tenter de combler les dettes. Entre 1970 et 1990, les prélèvements obligatoires sont passés de 35 % à 45 % du Produit intérieur brut¹³. Les relances keynésiennes sont un échec qui remet en cause l'organisation même du système économique.

Charles Schultze, principal conseiller économique du président Carter déclarait : « *il y a dix ans, l'État était largement considéré comme un instrument destiné à résoudre nos problèmes ; aujourd'hui pour de nombreuses personnes, le problème c'est l'État lui-même* »¹⁴. Cette phrase résume le retour des idées libérales aussi bien sur le plan économique que politique. Alors qu'ils étaient peu écoutés depuis la Seconde Guerre mondiale, la crise du

¹³ ROSANVALLON Pierre ; *La crise de l'État providence* ; Édition du Seuil ; Lonrai ; 1992 ; p 13

¹⁴ H. Owen et C. Schultze ; *Setting National priority ; the next ten years* ; Washington ; the brooking institution ; septembre ; 1976 ; in ; ROSANVALLON Pierre ; *La crise de l'État providence* ; Édition du Seuil ; Lonrai ; 1992 ; p 59

modèle keynésien permet aux libéraux de revenir sur le devant de la scène. Les politiques proposées sont alors en totale contradiction avec les précédentes.

L'État victime de la crise

La dérégulation des marchés est à nouveau à l'ordre du jour. Les nouveaux objectifs prévoient un allègement des charges fiscales et une diminution des politiques redistributives, en somme une diminution de l'intervention de l'État. Comme le déclarait William Simon premier conseiller économique de Reagan : « *Un minimum d'intervention de l'État est bien sûr nécessaire pour protéger une société, surtout de toute forme d'agression physique et des fraudes dans le domaine économique, et plus généralement pour protéger la liberté et les droits constitutionnels des citoyens [...] Mais je suis certain d'une chose : si ne nous voulons pas que l'État s'immisce dans tous les domaines de notre vie privée et si nous voulons être libres et productifs, il faut chercher et établir une limite précise au-delà de laquelle l'État ne peut confisquer ce qui nous appartient* »¹⁵

L'efficacité économique et la rationalisation des budgets deviennent la priorité des gouvernements britannique et américain. Une série de mécanismes de contrôle et de conseil sont alors mis en place pour veiller à la mise en application des réformes. Dès 1980 est créé le *Management Information System for Ministers (MINIS)* au Royaume-Uni, organisme chargé de rationaliser les budgets de l'État afin d'atteindre « le meilleur rapport qualité/prix » (*best value for money*) pour chacun des services publics. Aux États-Unis, la Commission *Grace* composée d'hommes d'affaires est chargée de mettre en place des indicateurs de performance dans la gestion des trésoreries¹⁶. Une conception managériale inspirée des méthodes de gestion du secteur privé est appliquée aux services publics et à l'évaluation des chefs de service¹⁷, le but étant d'augmenter la productivité des agents gouvernementaux et de réduire les coûts de fonctionnement¹⁸.

¹⁵ William E. Simon, *l'heure de vérité ; halte aux dépenses publiques*, trad. Française, Paris ; Économica ; 1981 ; p208. In. ; ROSONVALLON Pierre ; *La crise de l'État providence* ; Édition du Seuil ; Lonrai ; 1992 ; p 60

¹⁶ PETERS Guy ; *Réforme de l'État sans l'État ? Les changements au sein du gouvernement américain* ; École Nationale d'Administration ; Revue française d'administration publique ; 2003/1-2-N°105-106 ; p 197

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ DILULIO (J-J) ; *Deregulating government* ; Washington ; DC ; The Brooking Institution ; 1994

Le secteur privé : de partenaire à acteur intégré de la défense

C'est dans ce contexte idéologique et de réforme managériale que l'industrie militaire et l'organisation de la défense sont transformées en profondeur, aussi bien dans leurs structures internes que dans leurs rapports extérieurs.

- L'exemple des États-Unis

Aux États-Unis une double dynamique de transformation crée le plus grand marché militaire au monde.

Premièrement, le *Département of Defense* (DoD) souhaite recentrer ses troupes autour des activités de combat en externalisant les services non engagés sur le champ de bataille. Deuxièmement, la « numérisation des champs de bataille » (S. Makki : 2007) et la mise en réseaux des différentes armées avec une uniformisation de leurs moyens de communication font entrer dans l'organisation de la défense des compétences que seul le secteur privé peut apporter. Ainsi, les relations entre l'armée et le secteur privé passent de partenaires de la défense à acteurs intégrés dans l'organisation de la défense.

Les externalisations se traduisent par l'arrivée sur le marché de nouvelles entreprises dont les services étaient jusque-là étrangers à la défense. Des sociétés telles que *Fedex*, *American Airlines* ou *Kellog Brown & Root* sont devenues des acteurs intégrés dans l'architecture militaire en moins de 15 ans¹⁹. *L-3 COM* en est un exemple significatif. Créée en 2001, elle compte aujourd'hui plus de deux milliards de dollars de contrats annuels avec le DoD en raison de ses systèmes de haute technologie intégrés dans les programmes d'armements et de communication des forces armées²⁰.

Pour se positionner sur ces marchés, des stratégies de rapprochement et de fusion/acquisition sont observables dès le début des années 1990. Entre 1993 et 1997, on compte plus de quarante fusions/acquisitions pour un total de 80 milliards de dollars²¹. La concentration de l'industrie de la défense permet à des entreprises de posséder des services de

¹⁹ MAKKI Sami ; *Externaliser la défense : la politique américaine* ; sociologie du travail 49 (2007) 28-48

²⁰ *Idem*.

²¹ LE BLANC Gilles ; *Dépenses militaires, restructuration de l'industrie d'armement et privatisation de la défense : analyse comparée France-États-Unis, 1994-1999* ; CERNA ; p 13.

défense complets (observation satellite, missile longue portée, système d'armement, communication, conseil, formation, logistique, etc.).

- L'exemple du Royaume-Uni

Le Royaume-Uni a également soumis son industrie de défense à d'importantes transformations. Les réformes ont principalement porté sur les programmes d'acquisition d'armement. Le *Ministry of Defense* (MoD) axe ses programmes d'achat sur l'idée du *best value for money*. Il base ses relations avec l'industrie de défense sur un nouveau partenariat public/privé. Cette nouvelle relation se met progressivement en place dans la décennie qui suit l'arrivée au pouvoir des conservateurs en 1979.

En 1997, dans le cadre de l'élaboration de la *Strategic Defense Review* (SDR), le MoD saisit l'occasion d'approfondir les réflexions autour du partenariat public/privé en tenant compte du bilan de la décennie précédente. La stratégie du *smart procurement* est alors mise en place. Elle consacre trois principes²². Premièrement, la gestion des programmes d'armement doit se décider en amont, et ceci, pour toute la durée du projet (acquisition, mise en opération, entretien). Deuxièmement, au sein du MoD, le projet est confié à une équipe qui possède des capacités managériales afin de pouvoir gérer de manière indépendante le budget du programme. Enfin, le *Smart Procurement* vise à transférer au secteur privé les services qui seraient moins coûteux d'engager par voie contractuelle.

- L'exemple de la France

La France n'a pas poursuivi la même politique, ou du moins aussi précocement. En effet, la mise en application d'une réforme des finances de l'État visant à diminuer les dépenses ne prend réellement forme qu'en 2001, avec le vote de la Loi Organique Relative aux Lois de Finance (LOLF).

La LOLF oblige ainsi le ministère de la Défense à des coupes budgétaires auxquelles doivent s'adapter les armées. C'est dans ce contexte que paraît en 2002 le rapport parlementaire de la Commission de la Défense nationale et des Forces armées, au sujet de

²² MAKKI Sami : *Processus et Bilan de l'externalisation dans l'armée britannique : Quel enseignement pour la France ?* ; Les documents du C2SD ; Paris ; 2004 ; p 43

« l'externalisation de certaines tâches relevant du ministère de la Défense ». On peut y lire qu'« en ces temps où le budget de la Défense subit les contraintes que nous connaissons, l'externalisation peut également être considérée comme une nécessité financière²³ ». La recherche d'économie budgétaire pour répondre aux nouvelles contraintes se fait alors par un recours progressif à l'externalisation.

La restructuration de l'industrie de défense s'accélère dès 1996, entamant un mouvement comparable à celui observé précédemment aux États-Unis, mais dans une moindre mesure. La privatisation de *Thomson-CSF*, le rapprochement d'*Aérospatiale* et *Dassault*, ou encore la fusion entre *Aérospatiale* et *Matra* en sont des exemples²⁴. Cette tendance se poursuit et devient plus spécifique par armée. L'entreprise *Veolia Environnement*, spécialisée dans la distribution et le traitement des eaux, le transport et l'énergie a créé une société commune en 2009 avec DCNS, spécialisé dans la construction navale, civile et militaire. *Défense Environnement Service* a pour but de capter les marchés liés à l'externalisation des services aux bases militaires dans le cadre de la Révision générale des politiques publiques (RGPP). Les contrats concernent essentiellement la maintenance et l'exploitation des infrastructures.

Mais les politiques de transformation en France sont moins profondes que dans les pays anglo-saxons. L'État est un recours et un gage de sécurité et de confiance, vision opposée à celle des États-Unis et du Royaume-Uni où il est perçu comme un frein voir un danger pour la liberté individuelle et économique. Cette différence culturelle a amené les différents gouvernements à trouver des méthodes adaptées aux particularismes français et fait de la France un acteur de la privatisation partielle, optant pour des politiques de partenariat public/privé afin de ne pas perdre totalement ses compétences.

²³ Assemblée nationale. Commission de la défense nationale et des forces armées sur *l'externalisation de certaines tâches relevant du ministère de la défense* ; présenté par M. Michel Dasseux, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 février 2002. P 14.

²⁴ LE BLANC Gilles ; *Dépenses militaires, restructuration de l'industrie d'armement et privatisation de la défense : analyse comparée France-États-Unis, 1994-1999* ; CERNA ; p 3.

Les conséquences pour les marines

La conséquence des externalisations sur les marines sont comparables à celles qui ont touché les autres armées. Les modes d'acquisitions, la logistique, ou encore la formation ont fait l'objet d'études afin de déterminer les choix économiques les plus avantageux.

La *Royal Navy* constitue un exemple d'externalisation où la formation fut jugée moins coûteuse. Un premier contrat signé en 1996 avait pour objectif d'économiser 46 millions de livres sur les budgets formations des marins. Ce premier contrat qui n'était qu'un partenariat public/privé s'est progressivement transformé en collaboration intégrée. En effet, l'élaboration des cursus de formation, le matériel, les supports pédagogiques ou encore les simulateurs sont devenus des services intégrant le contrat et entièrement gérés par l'entreprise.

On peut observer le même phénomène en ce qui concerne les programmes d'acquisitions. Le *HMS Clyde*, navire armée de la *Royal Navy* en charge de la surveillance de la zone Atlantique sud et des Malouines n'est pas la propriété de l'État britannique, mais loué à l'entreprise *VT Group*. Cette solution permet à la Marine britannique ne pas prendre entièrement en charge les coûts d'entretiens et de changer de navire si les besoins militaires le recommandent.

L'*US Navy* est également touchée par le même phénomène. En 2008 elle a annoncé qu'en raison d'un manque de moyen elle pourrait sous-traiter la protection des côtes américaines contre les mines navales. Cette mission peut être remplie par des entreprises privées disposants de la technologie et de la formation nécessaire²⁵.

Enfin, la *SMP/SSP Blackwater* a annoncé en 2008, la construction d'un nouveau camp d'entraînement près de la ville de San Diego en Californie, afin de donner aux marins de l'*US Navy* une formation sur les risques terroristes en mer. Le but de cette formation est de prévenir les attaques terroristes contre les navires américains comme celle de l'*USS Cole* au Yémen en 2000. Elle serait comprise dans un contrat global de plus de 400 millions de dollars²⁶.

²⁵ *US May Outsource Domestic Mine Hunting* ; C4ISR-Journal.com ; 8 mars 2008

²⁶ Blackwater opens San Diego training center ; USA Today ; 6 mai 2008 ; http://www.usatoday.com/news/nation/2008-06-06-2572594752_x.htm

Le format des armées et donc des marines est fortement remis en cause dès les années 1980. Les compétences et services intégrés constituent un coût économique que les États occidentaux ne souhaitent plus assumer. C'est donc un processus inverse qui commence. Le recentrage des marines vers des compétences purement régaliennes permet l'arrivée de nouveaux acteurs privés, militaires et de sécurité, sur les mers.

2) Un « vide sécuritaire » maritime en faveur des SMP/SSP

A) Des missions en augmentations pour des moyens limités

La Guerre froide a divisé le monde en deux entités ennemies. Chaque camp s'est lancé dans une course aux armements dans l'attente d'un affrontement décisif. Mais en 1991, l'Union soviétique s'effondre et entraîne avec elle la fin du monde bipolaire. Les deux blocs qui se faisaient face s'ouvrent au monde. Les changements internationaux issus de cet événement ont eu des conséquences majeures sur l'environnement économique et sécuritaire maritime.

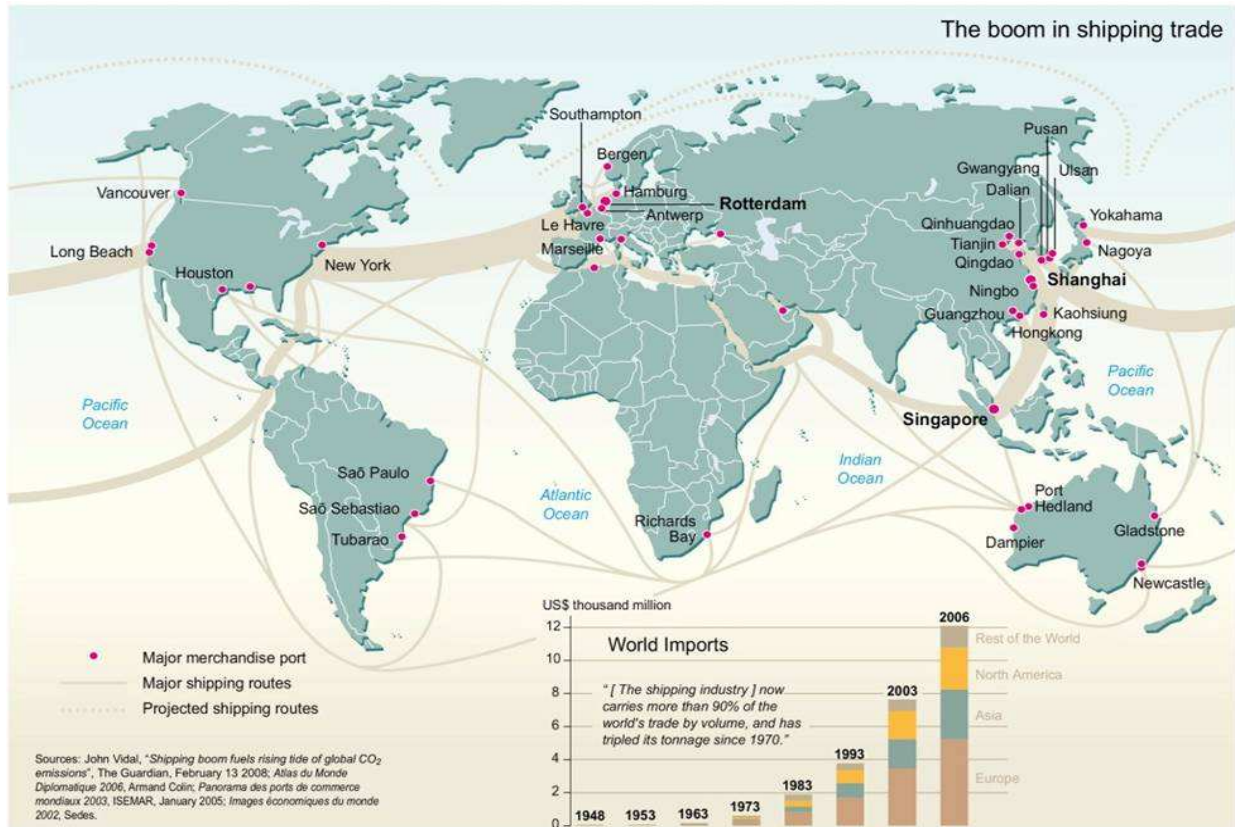
1) Le Transport maritime comme vecteur de la croissance économique mondiale

La première fut l'ouverture de nombreux pays au commerce mondial. Autrefois fermés, les pays anciennement socialistes s'insèrent progressivement dans les échanges mondiaux, accroissant ainsi le phénomène de « mondialisation ». Le transport maritime qui s'était déjà imposé par la conteneurisation est consacré dans les années 1990 comme le principal vecteur du fret mondial. Entre 1990 et 1999, il croît d'environ 12 % par an jusqu'à atteindre 90 % en volume et 60 % en valeur, du transport mondial de marchandise²⁷. Il devient l'outil indispensable au commerce international permettant des échanges en grandes quantités pour des coûts réduits.

Parmi ces échanges, une part non négligeable est effectuée par des navires transportant des matières énergétiques. En 2004, 62 % du pétrole importé dans le monde l'est par voie maritime. Ces importations sont dopées par des pays hautement dépendants au pétrole. Les États-Unis consomment chaque jour 20 millions de barils de pétrole et l'Union européenne 16

²⁷ Organisation maritime internationale ; *International shipping and world trade : facts and figures* ; 2005 ; P 6

millions²⁸. Ainsi, en plus d'un rôle économique de premier rang, le transport maritime constitue un élément stratégique dans les politiques énergétiques internationales.



- *Le Transport maritime : nouveau centre d'intérêt du terrorisme*

Les attentats du 11 septembre 2001 contre les tours jumelles, symbole de la prospérité américaine, montrent la volonté de groupes terroristes d'attaquer les intérêts économiques des pays occidentaux et de leurs alliés. Cette stratégie permet de déstabiliser le cœur organisationnel des sociétés à économie de marché. En ébranlant les économies occidentales, les terroristes espèrent provoquer un chaos généralisé et prendre l'avantage sur des pays

²⁸ VAN PRADELLES de PALMAERT Hélène ; *Les voies maritimes de transport de l'énergie et leur sécurisation* ; Centre d'enseignement supérieur de la Marine ; 2009 ; p 5

considérés comme ennemis²⁹. Dans un tel contexte, l'importance économique du transport maritime ne peut être ignorée par les différents groupes terroristes à vocation politico-religieuse internationale

Le Yémen en a donné l'exemple à deux reprises en moins de deux ans. Le 12 octobre 2000, une petite embarcation suicide chargée d'explosifs attaque dans un port yéménite le navire de guerre américain *USS Cole*. On compte 17 morts et 37 blessés ainsi que d'importants dégâts matériels. En septembre 2002, le pétrolier français *Limburg* qui s'apprête à entrer au port de Mina al-Dabah est chargé de 400 000 barils de pétrole. Il est attaqué par le même type d'embarcation suicide. L'avant du bateau est éventré et enflamme le pétrole embarqué, faisant un mort à bord.

D'autres régions, telles que l'Asie du Sud-Est, sont également touchées par le terrorisme maritime. Des groupes terroristes très actifs dans les pays limitrophes du détroit de Malacca, tels que la *Jemmah Islamyiah* ou encore *Abu Sayyaf*, portent un intérêt croissant à la mer. En mars 2004, un ferry reliant Manille à Bacolod transportant 900 passagers est attaqué à la bombe, on compte alors plus de 130 morts. Le groupe *Abu Sayyaf* revendique l'attentat³⁰. C'est à l'heure actuelle l'attentat terroriste maritime le plus meurtrier.

2) Affaiblissement et effondrement des États faibles

La Guerre froide fut marquée par la décolonisation. Le ralliement des nouveaux pays était un enjeu pour les deux blocs et était souvent négocié en échange d'aides. Ainsi, à l'image de la France en Afrique, les jeunes États ont pu bénéficier de subventions économiques, de soutien militaire, ou encore de conseillers permanents.

La fin des rivalités Est/Ouest marque ainsi la fin du soutien pour bon nombre de ces pays. Les institutions politiques et sécuritaires dépendantes des aides extérieures s'affaiblissent voire s'effondrent. Les tensions sociales et identitaires prennent alors le dessus ce qui provoque des conflits internes et frontaliers.

²⁹ Actes du séminaire « *Irrégularités et guerre sur mer* » ; Centre d'enseignement supérieur de la Marine ; *Terrorisme stratégique : une autre approche de la menace sur mer* ; par le Capitaine de Vaisseau (R) Hugues Eudeline.

³⁰ VINCENT Leonard ; *Le Ferry a-t-il été détruit par Abu Sayyaf ?* ; LCI ; 3 mars 2004, en ligne : <http://tf1.lci.fr/infos/monde/2004/0,,1869688,00-ferry-ete-detruit-par-abu-sayyaf-.html>

L'incapacité de ces pays à développer et maintenir une flotte en capacité d'assurer la sécurité de leurs zones côtières provoque une perméabilité des frontières maritimes au développement de la criminalité organisée : la piraterie, le trafic de drogue, les réseaux d'immigrations illégales se développent pendant les années 1990.

- Exemple de la Somalie

La Somalie est l'un des États qui n'ont pu survivre à la fin de la Guerre froide. Issue de la décolonisation de deux puissances européennes, la Somalie est la fusion de la Somalia, partie italienne au sud, et du Somaliland, partie britannique au nord. Cette diversité de parcours historiques et de divisions claniques soumet le pays à des rivalités permanentes. Cependant, sa position stratégique pendant la Guerre froide lui attirait les faveurs des Soviétiques qui soutenaient le régime de Siyad Barre jusqu'à la guerre de l'Ogaden en 1977, puis des États-Unis entre 1980 et 1991. Pendant la dernière décennie de Guerre froide, le pays est en proie à des rivalités internes, mais le régime reste debout avec une aide américaine de plus de 100 000 millions de dollars par an³¹. L'année 1991 voit le régime s'effondrer et le pays se disloquer sous la pression de mouvements séparatistes.

- Exemple du Nigéria

Depuis les années 1990, le golfe de Guinée est devenu une zone maritime où l'insécurité est permanente. Le Nigeria, pourtant réputé comme puissance régionale, dispose d'une faible autorité sur ses zones côtières en raison d'un manque cruel de moyens financiers et d'institutions politiques stables. Sa marine qui compte à sa tête dix-neuf amiraux et trente-quatre capitaines de vaisseaux ne dispose que de neuf navires³². Les nationaux et les étrangers travaillant dans la région, principalement sur les installations pétrolières, sont régulièrement la cible d'attaques et de tentatives d'enlèvements.

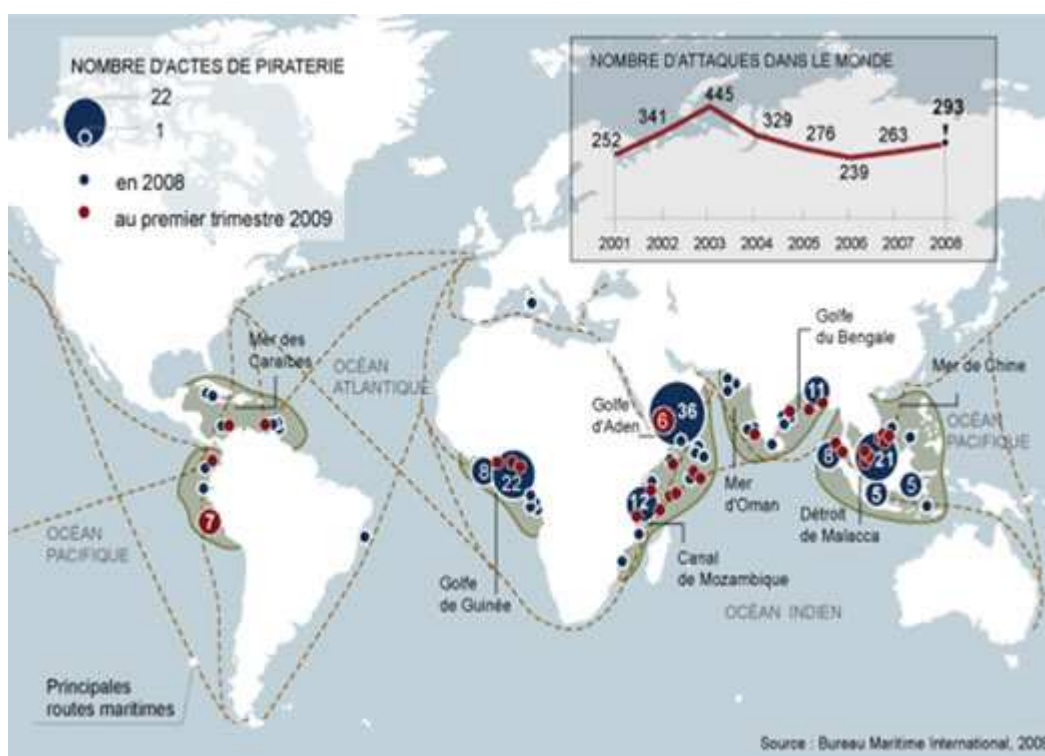
³¹ *La Somalie, cinquante ans de violence et de guerre* ; Le Monde ; 22 mai 2006

³² SINGER W. Peter ; *Corporate warrior : the rise of private military industry* ; Cornell university ; 2008 ; p 57

Conséquence sur l'insécurité maritime

- Piraterie

L'Asie du Sud-Est, avec le détroit de Malacca, constitue l'un des axes stratégiques pour le commerce mondial. Plus de 30 % du trafic maritime y transite, soit 50 000 navires par an et 10 millions de barils de brut par jours³³. Ce détroit est historiquement une zone de piraterie, mais les événements ont pris une tournure plus importante à la fin des années 1990. La crise asiatique de 1997 et l'instabilité politique indonésienne en 1998 ont provoqué une recrudescence de la piraterie dans la région³⁴. Entre 1997 et 2003, on recense plus de 150 attaques par an.



Toutefois, aujourd'hui c'est la Somalie qui détient un record de piraterie contre les navires de commerce. Entre 2003 et 2008, on enregistre plus de 111 actes de pirateries. Avec 42 navires et 242 marins retenus en otage début 2009, le pays détient un record mondial³⁵.

³³ FAU Nathalie; *Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques* ; Géoconfluences : mobilités, flux et transports en ligne

³⁴ PICTUS Jonathan et RAMLI Rizal ; *Indonesia from showcase to basket case* ; Cambridge Economic Journal ; 1998 ; p 723.

³⁵ Assemblée nationale ; par la commission de la défense nationale et des forces armées *sur la piraterie maritime* ; Enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009 ; présenté par le député Christian Menard.

- Crime organisé international

Il faut ajouter à la piraterie un développement de la criminalité organisée, d'origine mafieuse, telle que les narcotrafiquants ou réseaux d'immigrants clandestins. L'Afrique est devenue une porte d'entrée des navires chargés de drogue en provenance d'Amérique Latine. Les bateaux accostent sur les côtes sénégalaises, ivoiriennes, togolaises ou encore nigériennes, puis la marchandise prend la direction de l'Europe par voie terrestre³⁶. Dans certains pays tels que le Nigeria, les narcotrafiquants ont réussi à infiltrer la classe politique et militaire par le biais de la corruption, faisant de la drogue un revenu au même titre que le pétrole³⁷.

En 1997, l'ONU estimait que le trafic de drogue représentait 8% des échanges commerciaux dans le monde, ce commerce reste supérieur aux échanges de voitures. Les États-Unis consacrent chaque année 80 milliards pour la lutte contre les narcotrafiquants³⁸. Actuellement, plusieurs opérations internationales sont en cours contre les réseaux et les passeurs en mer, mais le trafic semble se poursuivre tant la demande est importante et les prix sont en baisse. L'Europe semble devenir le premier marché mondial pour la drogue³⁹.

Conflit de basse intensité comme composante de l'insécurité maritime

Au même titre que ce qui a pu être observé dans le domaine terrestre, la mer devient un lieu où les conflits de basse intensité trouvent leur place. La violence se diffuse au niveau d'acteurs non gouvernementaux difficiles à maîtriser. Les pirates, les terroristes ou encore les réseaux criminels organisés font ainsi peser sur les voies de transports maritimes des risques aussi bien d'inspirations politiques, religieuses qu'économiques.

Les marines occidentales, qui étaient préparées à affronter les pays du Pacte de Varsovie dans un conflit généralisé, doivent s'adapter pendant les années 1990 à un ennemi plus volatil.

³⁶ MEJDI Adlène ; « *La Blanche* » envahit l'Afrique : le trafic de cocaïne prend de l'ampleur ; El Watan ; le 12 novembre 2007

³⁷ Marc Antoine PEROUSE DE MONTCLOS ; *La drogue au Nigéria : Une affaire « d'État »* ; Le Monde Diplomatique ; juin 1998.

³⁸ CF GOUTAY ; *Lutter contre le narcotrafiquant en mer* ; la tribune du CID n°32 ; mars 2004.

³⁹ *Idem*.

Lutte contre les menaces post guerre froide

Depuis octobre 2001, on assiste à l'émergence d'une politique de lutte globale contre le terrorisme, avec notamment l'opération *Enduring Freedom*, une coalition navale internationale sous commandement américain mise en place afin de surveiller l'océan Indien et la Corne de l'Afrique. Il en est de même avec l'opération *Active Endeavour* dans le détroit de Gibraltar, sous l'égide de l'OTAN. Entre 2001 et 2005, elle a identifié plus de 59 000 navires dont 80 ont été contrôlés et escorté 488 bateaux dits « sensibles »⁴⁰.

La piraterie constitue également une grande occupation pour les marines internationales. L'opération européenne *Atalante* contre la piraterie a organisé en six mois plus de vingt-cinq escortes de convois de navires, ce qui représente environ deux tiers des bateaux transitant par le golfe d'Aden.

Enfin, 90% du trafic de drogue à destination des pays de l'Union européenne se fait par voie maritime. Ainsi, les missions d'interception dans les caraïbes, l'Atlantique et la Méditerranée se multiplient.

Extension des missions militaires aux opérations de police

D'autre part, les marines se retrouvent également engagées dans des opérations qui ne rentraient pas jusque-là dans leurs compétences. La Convention de Montego Bay, qui limite la mer territoriale à douze milles nautiques, élargit les compétences de police pour la protection des ressources halieutiques à 200 000 nautiques. Ainsi, la surface maritime protégée se trouve considérablement élargie, en particulier pour des pays comme la France, dotée désormais de la deuxième plus grande zone économique exclusive (ZEE) au monde.

La nécessité de couvrir l'ensemble de ces espaces a pour conséquence d'intégrer des missions de police dans les prérogatives de la marine. La surveillance des quotas et l'interdiction de la pêche illégale en zone protégée, la lutte contre la pollution avec les dégazages sauvages et les bateaux « poubelles » tels que l'*Erika* ou le *Prestige*, sont autant de nouvelles missions attribuées aux forces navales.

⁴⁰ GERMOND Basil ; *Les forces navales européennes face aux « nouvelles menaces » en mer*, relations internationales ; 2006/1, N°125, p.45-58.

Maintien des missions militaires traditionnelles

Cependant, l'adaptation des marines aux nouvelles menaces asymétriques n'a pas totalement fait disparaître les missions traditionnelles. Les missions de transport de troupes et de logistiques, afin d'assurer le ravitaillement des soldats engagés dans des opérations extérieures, restent une occupation importante des marines.

Il faut ajouter à cela la nécessité d'être présent sur l'ensemble des voies maritimes assurant le commerce et les approvisionnements du pays. Que cela soit dans les détroits ou sur les principales routes de communications, ces déploiements sont vitaux pour les États dépendant de la mer.

Redéfinition des doctrines et des missions de service public

Ainsi, c'est la définition des missions de service public pour les marines qui se trouvent élargie. Elles forment désormais une combinaison entre luttes contre les menaces sécuritaires post guerre froide, opérations de police et missions traditionnelles.

La problématique qui se pose est de savoir jusqu'où cet élargissement peut se poursuivre. Les intérêts des États à l'étranger : les entreprises, les citoyens, les positions stratégiques sont autant d'éléments à intégrer dans une nouvelle réflexion. La question est ainsi de savoir si ce sont les moyens qui s'adaptent aux besoins ou bien l'inverse.

Baisse significative des moyens navals à dispositions

L'augmentation des missions navales a pour conséquence une mobilisation croissante des moyens matériels et humains. Pourtant, la période post guerre froide a été marquée par une diminution significative des budgets des armées européennes ou américaines, faisant ainsi diminuer les moyens humains et matériels disponibles. En 2000, on comptait sept millions de soldats de moins dans le monde qu'en 1989. Les États-Unis ont supprimé un tiers de leurs effectifs dans les années 1990 et l'armée britannique n'a jamais été aussi numériquement faible depuis plus de deux siècles⁴¹.

⁴¹ SINGER W. Peter ; *Corporate warrior : the rise of private military industry* ; Cornell university ; 2008 ; p 53



Entre les années 1970 et aujourd'hui la marine française a perdu pratiquement la moitié de ses navires. Sur les 28 unités qui seront désarmées d'ici 2015, six seulement viendront les remplacer⁴². L'*US Navy* est passée de 574 navires en 1990 à 316 en 2000, réduisant par la même occasion son budget de 35 %⁴³. Mais les réductions les plus drastiques furent pour la *Royal Navy*. En 1989, elle comptait 153 navires de combat pour 56 000 marins. En 2006 elle ne compte plus que 63 bâtiments pour environ 32 000 personnes⁴⁴.

Des forces navales en « surchauffe »

L'augmentation des interventions et la baisse du nombre de navires et de marins entraînent une « surchauffe » des moyens utilisés. Les résultats sont une usure physique et technique. L'exemple de la Marine française montre qu'un matériel âgé et sur utilisé peut avoir des conséquences sur le déroulement des missions. Lors de l'opération pour libérer le

⁴² BETERMIER Jean ; *La Marine française 1965-2015 bilan et perspective* ; Institut de stratégie comparée, commission française de l'histoire militaire, institut d'histoire des conflits contemporain ; 2005.

⁴³ Congressional Budget Office, *budgeting for naval forces, structuring tomorrow's Navy at Today's Funding Level*, october 2000, www.cbo/showdoc.cfm?index=2603&sequences=2

⁴⁴ HOURI Eric ; *La presse britannique dépeint une Royal Navy au bord du naufrage* ; Mer et Marine ; 11 janvier 2007

Ponant, la frégate *Surcouf* était à Djibouti en panne et le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, 45 ans d'âge, ainsi que la frégate *Jean Bart*, étaient en avarie moteur partiel, ne disposant pas de intégralité de leurs moyens de propulsion. Il semble alors très difficile de gérer l'ensemble des problématiques sécuritaires internationales. Les missions se concentrent sur les grandes menaces en capacité de toucher à la sécurité nationale ou au patrimoine maritime dans les zones économiques exclusives.

Toutefois, l'ensemble des zones à risque, où les intérêts nationaux sont susceptibles d'être attaqués, ne peut faire l'objet d'une présence permanente. Comme l'a admis le vice-amiral de l'*US Navy* responsable de la *Task Force 150* dans le golfe d'Aden, Bill Gortney, les forces navales ne pourront, à elles seules, sécuriser l'ensemble de la région⁴⁵. Dans ce contexte se crée un « vide sécuritaire » en raison de l'accroissement des menaces et de l'incapacité des forces navales à y répondre.

L'incapacité des forces navales à assurer l'ensemble des missions qui leur sont attribuées attire l'attention des acteurs de la sécurité privée. Considérant cette situation, les SMP/SSP tentent de s'imposer sur un marché qu'elles espèrent en pleine croissance. C'est en développant toute une gamme de services militaires variés et à coup de grandes annonces médiatiques qu'elles tentent de se faire remarquer par les clients potentiels.

⁴⁵ Ewing Philip ; *Blackwater : we'll protect ships from pirates* ; Navy Times, 27/10/2008

B) Des SMP/SSP qui tentent de s'imposer comme force auxiliaire

Le développement de l'insécurité maritime et la baisse des moyens humains et matériels à disposition des forces navales permettent aux SMP/SSP d'envisager la création d'un marché militaire et de sécurité privée sur mer. Elles tentent ainsi de s'imposer comme recours ou force supplétive des marines étatiques.

« Une brèche sécuritaire »

L'intensification des missions attribuées aux forces navales conjuguée à la baisse des moyens humains et matériels a pour conséquence la création d'une brèche sécuritaire. La stratégie des SMP/SSP est de pouvoir s'engouffrer dans cette brèche en s'imposant comme recours auprès des États, des armateurs et des particuliers. Plusieurs SMP/SSP ont montré leur volonté, dès la multiplication des actes de piraterie, d'obtenir des contrats dans le domaine de la sécurité maritime.

En 2008, la controversée société *Blackwater* annonce son arrivée sur le marché de la sûreté maritime. L'entreprise fait des déclarations dans plusieurs médias afin de montrer au grand public l'acquisition d'un navire, le *Mcarthur*, vieux de quarante ans, armé et équipé d'une plateforme pour hélicoptère. Elle souhaite l'utiliser comme escorteur ainsi que navire d'interception grâce à son aéronef. En 2009 la société française SECOPEX annonce, qu'en partenariat avec une firme britannique, elle compte envoyer sur les zones de piraterie onze navires allant de 24 à 50 mètres de long⁴⁶.

L'Irak comme contexte militaire

Toutefois, l'intérêt des SMP/SSP pour l'insécurité maritime doit être replacé dans un contexte historique et médiatique.

⁴⁶ *La piraterie profite aux sociétés militaires privées* ; Marie Sophie Joubert ; France 24 ; novembre 2008

L'engagement américain à partir de 2003 voit l'arrivée sur le terrain d'un nombre de soldats privés rarement constaté par le passé. En 2004, on comptait environ une dizaine de compagnies pour un chiffre approximatif variant entre 15 000 et 20 000 employés⁴⁷. En 2006, le rapport du *Gouvernement Accountability Office* recense 181 SMP/SSP en Irak pour environ 48 000 employés⁴⁸. Cependant, la même année, un rapport du Ministère de la Défense américain, prenant en compte les ressortissants américains et étrangers travaillant en Irak en tant que sous-traitants du gouvernement américain, évalue le nombre d'employés dans le domaine de la sécurité à 100 000⁴⁹. Ce chiffre dépasse de loin les 46 000 soldats britanniques déployés en Irak.

Le chiffre d'affaires réalisé par les SMP/SSP suit la même progression. A titre d'exemple, pour l'année 2004, le Congrès a alloué 18,4 milliards de dollars pour la reconstruction du pays⁵⁰. Sur cette aide on estime que plus de trois milliards furent alloués à la sécurité en raison de la menace croissante⁵¹. La société *Vinnel Corp* a obtenu un contrat de 48 millions de dollars en juin 2003 pour entraîner la nouvelle police irakienne. En mai 2004, le Pentagone a confié à *Ageis Defense Service* un contrat de 248 millions de dollars pour d'une part superviser une cinquantaine d'entreprises chargées de reconstruire l'Irak et d'autre part, assurer la sécurité de leurs employés⁵². Le record est détenu par *Haliburton* qui a obtenu un marché de plus de 20 milliards de dollars⁵³.

Le pari du marché maritime

Cependant, le marché pour les SMP/SSP en Irak tend à être en saturation depuis deux ans, les raisons sont multiples. Premièrement, en janvier 2007, 21 000 soldats américains supplémentaires arrivent dans le pays, c'est autant d'espace occupé par l'armée américaine au détriment du secteur privé de la sécurité. Deuxièmement, même si la situation reste insurrectionnelle, l'Irak a connu une diminution de la violence qui a réduit la demande

⁴⁷ SINGER W. Peter ; *warriors for hire in iraq* ; brooking institution ; 15 avril 2004

⁴⁸ *Rebuilding Iraq: Actions Needed to Improve Use of Private Security Providers*, United States Government Accountability Office, Report to Congressional Committees ; 13 juin 2006

⁴⁹ Renae Marie, « *Census counts 100,000 contractors in Iraq* », *Washington Post*, 5 décembre 2006

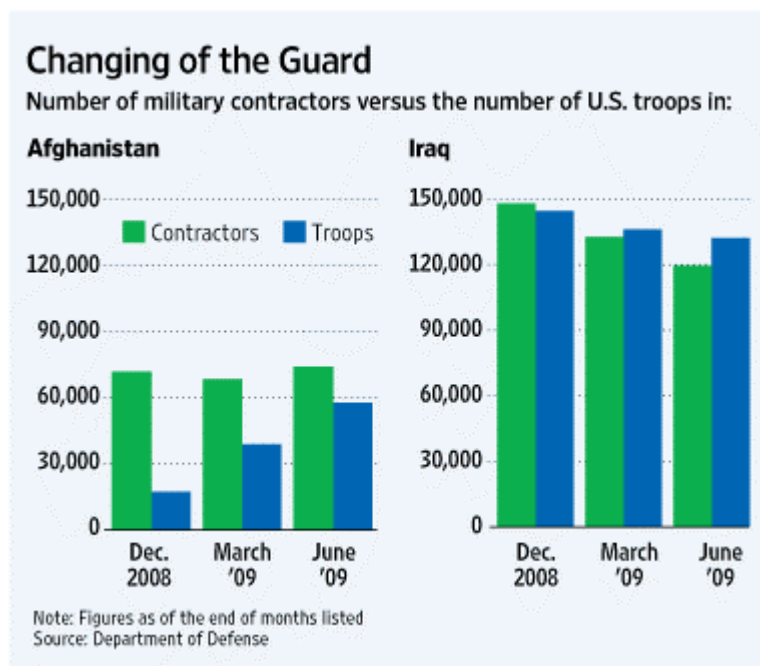
⁵⁰ SINGER W. Peter ; *warriors for hire in iraq* ; Brooking Institution ; 15 avril 2004

⁵¹ G. Benoit ; Q. Brezillon ; G. Geiger ; S. Manseau ; C. Thorneycroft ; *le marché de la sécurité en Irak* ; ANAJ-IHEDN-jeune ; n°1 ; octobre 2004.

⁵² MAKKI Sami ; *sociétés militaires privées dans le chaos irakien* ; le monde diplomatique ; novembre 2004

⁵³ SINGER W. Peter ; *Corporate Warriors : The Rise of the Privatized Military Industry* ; Cornell university Press ; Cornell Studies in Security Affairs ; 2003 ; P. 247

américaine et irakienne en sécurité privée dans le pays. Enfin, la mise sur pied d'une armée irakienne qui a pris le relais des forces de la coalition à partir d'août 2009 réduit d'autant plus les perspectives de contrats dans la région, l'État irakien souhaitant restaurer sa pleine souveraineté, du moins en façade⁵⁴.



Dans ces conditions, le domaine maritime devient une solution pour des entreprises en recherche de débouchés. Le cas le plus exemplaire étant encore une fois celui de la firme *Blackwater*. À la fin de l'année 2008, l'entreprise n'a pas obtenu la reconduction de son contrat auprès des autorités irakiennes. Le personnel de la compagnie a quitté le pays fin avril 2009 mettant ainsi un terme à plus de six années d'activités sur le sol irakien. Son annonce de se reconvertir dans le maritime la même année traduit pour elle la nécessité de trouver de nouveaux débouchés pour pérenniser un développement commencé avec la guerre en 2003.

Stratégie de communication politique

⁵⁴ *Mercenaires : après l'Irak, cap sur l'Afghanistan*, Par Philippe Chapeleau, Opexnews, <http://opexnews.over-blog.com/article-33142027.html>

Les SMP/SSP communiquent et font savoir leurs intentions, aussi bien par communiqué de presse, interviews, ou encore sites Internet. Leur objectif étant de s'imposer dans le débat public.

L'ensemble des entreprises citées dans cette étude dispose d'un site internet où elles exposent leurs services et matériels à dispositions pour les missions. Il s'agit donc pour les SMP/SSP de jouer la pleine transparence afin d'être considérées comme des acteurs fiables de la sécurité, et des partenaires « convenables » de la défense. Cette stratégie fut payante puisque le rapport parlementaire sur les actes de piraterie de mai 2009 mentionne l'audition de la SMP/SSP française SECOPEX. Le président de la commission, M. Guy Tessier a pu déclarer à cette occasion, « *La question du développement des SMP s'est posée lors de la précédente législature ; je n'ai pas jugé opportun, à ce moment-là, d'aller plus loin sur ce sujet. Si l'embarquement de vigiles dans certaines situations très particulières ne peut pas être exclu, celui-ci doit alors être extrêmement encadré* ». Plusieurs mois après ces déclarations, les SMP/SSP en France n'ont pu obtenir d'autorisation explicite du gouvernement français d'embarquer sur des navires pour les défendre contre d'éventuelles attaques de pirates. Toutefois, les SMP/SSP ont réussi dans un pays comme la France, réfractaire à ce type de services, à s'imposer dans le débat politique.

Un article dans le Bulletin d'étude de la Marine de décembre 2008 fait état d'un retour de la guerre de course, avec des lettres de marque que le président G. Bush aurait octroyées à la SMP/SSP *Pistris*⁵⁵. Cette dernière s'est offert un navire de soixante mètres de long, équipé également d'une plateforme pour hélicoptère.

Les affirmations de cet article ne trouvent aucune vérification historique ou juridique dans la politique américaine. Une analyse publiée dans *Washington & Lee Law Review* au printemps 2009 démontre clairement que les lettres de marque ou de représailles sont inapplicables de nos jours. En effet, les conditions historiques dans lesquelles elles furent émises jusqu'au XIX^{ème} siècle ne sont plus remplies (voir chapitre 1 partie A)⁵⁶. Enfin, l'octroi de lettres de marque ou de représailles est une prérogative constitutionnelle du Congrès, article 1 section 8, et non du président des États-Unis. Il est donc impossible pour le président Bush d'avoir émis une lettre de marque.

⁵⁵ PANCRATIO Jean-Paul ; *Le retour de la guerre de course* ; Bulletin d'Étude de la Marine n° 43 ; octobre 2008

⁵⁶ William Young ; *A check on Faint-hearted President: Letter of Marque and Reprisal*; Washington ; Washington & Lee Law Review, Washington; 2009

Toutefois, il existe des tentatives parlementaires ayant pour objectif de faire évoluer la loi, en donnant des prérogatives au président concernant les lettres de marque.

En octobre 2001, un mois après les attentats de New York, Ron Paul, élu républicain à la Chambre des représentants propose le *Air Piracy and Capture Act 2001*⁵⁷. Cette loi permettrait au président des États-Unis de considérer les actes de piraterie aérienne comme furent considérés ceux en mer. À ce titre, il peut délivrer des lettres de marque afin de poursuivre, comme stipulé, Oussama Ben Laden et ses complices responsables des attaques du onze septembre. Mais cette proposition ne reçut pas le nombre de voix nécessaire pour être inscrite au calendrier des débats. En 2007, Ron Paul, candidat à l'élection présidentielle, en propose une nouvelle version, le *H.R.3216 - Marque and Reprisal Act of 2007*, octroyant au président des États-Unis le droit d'accorder à n'importe quel citoyen ou entité privée de poursuivre les ennemis cités dans la première version. Mais cette proposition ne fut jamais loi.

Proposition de loi de Ron Paul auprès de la Chambre des représentants le 27 juillet 2007

The President of the United States is authorized and requested to commission, under officially issued letters of marque and reprisal, so many of privately armed and equipped persons and entities as, in his judgment, the service may require, with suitable instructions to the leaders thereof, to employ all means reasonably necessary to seize outside the geographic boundaries of the United States and its territories the person and property of Osama bin Laden, of any al Qaeda co-conspirator, and of any conspirator with Osama bin Laden and al Qaeda who are responsible for the air piratical aggressions and depredations perpetrated upon the United States of America on September 11, 2001, and for any planned future air piratical aggressions and depredations or other acts of war upon the United States of America and her people.

Source : Open Congress

Toutefois, Ron Paul revient à la charge en avril 2009 à la suite du détournement du navire battant pavillon américain, le *Maersk Alabama*. Il propose d'étendre le *Air Piracy and*

⁵⁷ <http://www.house.gov/paul/press/press2001/pr101101.htm>

capture Act 2001, au domaine maritime afin de lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie⁵⁸. Mais là aussi, aucune suite ne fut donnée.

On peut donc estimer que des soutiens politiques au sein des institutions américaines sont prêts à engager au nom de l'État américain des SMP/SSP afin de suppléer les forces navales déjà en présence. La question est de savoir quelle portion de la classe dirigeante est prête à assumer une telle politique. Les externalisations menées précédemment avec l'aval d'une large partie des élites américaines en Irak et en Afghanistan ont permis de disposer d'un précédent qui peut se reproduire sur les mers.

L'insécurité maritime constitue un intérêt croissant pour les SMP/SSP car elle permet d'espérer le développement d'un marché militaire privé sur les mers. Les sommes engagées dans les contrats irakiens ont permis de créer des SMP/SSP visibles sur la scène publique et connue des politiques. Elles comptent ainsi capitaliser cette reconnaissance pour s'ouvrir sur la mer.

⁵⁸ Interview de Ron Paul par la Chaîne Fox News le 15 avril 2009, <http://www.ronpaul.com/2009-04-16/ron-paul-how-to-fight-somali-pirates/>

C) Des services et moyens pour une clientèle sans restriction

Pour pouvoir s'imposer avec crédibilité dans le domaine de la sûreté maritime, les SMP/SSP investissent d'importantes sommes d'argent dans des moyens humains et matériels. Le but étant de pouvoir répondre à tous les besoins pour tous les clients possibles.

Différents services pour une clientèle multiple

➤ Les États

Les États sont les clients les plus recherchés dans la mesure où comme nous l'avons vu en Irak, ils sont les seuls en capacité de proposer des contrats à très fortes sommes d'argent. Ces contrats sont très attendus dans la mesure où les externalisations des services de la défense font espérer la création de marchés dans tous les secteurs militaires.

Le premier d'entre eux serait le marché de la logistique militaire en mer. Les médias britanniques font état depuis octobre 2009 d'une réflexion au sein du gouvernement britannique pour une externalisation partielle des services de la *Royal Fleet Auxiliary*⁵⁹. Même si rien n'est confirmé, il s'agit là pour les SMP/SSP d'une source d'opportunité pour un marché de la logistique encore peu développé.

Le deuxième marché serait celui de la formation des marins et garde-côtes. La SECOPEX a signé en mai 2007 un contrat avec le gouvernement somalien afin de former des garde-côtes, sa valeur se situe entre 50 et 100 millions de dollars. Toutefois, ce contrat fut annulé en raison d'un désaccord financier. Mais il aurait été repris par la SMP/SSP *Ageis Defense Services* qui serait en discussion avec les gouvernements du Yémen, et de Djibouti⁶⁰.

Enfin, le dernier contrat issu des externalisations pourrait être la sous-traitance de la surveillance côtière. *VT group*, entreprise britannique, fournit des navires à la *Royal Navy* afin de l'aider dans sa mission de surveillance des côtes. La firme se targue également d'avoir

⁵⁹ *Union to fight RFA private option*, http://www.publicservice.co.uk/news_story.asp?id=11181, novembre 2009.

⁶⁰ *Aegis to help combat piracy off Somali coast*; Silvia Pfeifer; Financial Times ; avril 2009

pour partenaires *l'US Coast Guard*, *l'US Navy* et enfin la *Royal New Zealand Navy*. Elle leur fournit des navires et du matériel de détection et surveillance.

➤ *Les armateurs*

La formation tient une bonne place dans les offres proposées aux armateurs. Les SMP/SSP proposent aux équipages des bateaux des formations afin d'apprendre à adapter leur comportement à une attaque pirate ou terroriste. La stratégie principale, généralement proposée, est celle de sécuriser une pièce du navire afin de s'y réfugier, selon les recommandations des normes ISPS. La pièce devra être équipée de moyens de communication et de vivres en attendant l'arrivée des forces armées ou de police. C'est l'un des services les plus proposés, car il nécessite que peu d'investissement et ne pose pas de réel problème juridique ou politique.

On trouve deuxièmement une offre d'escorte avec des armes non létales ou mortelles. Les équipes sont constituées de trois à douze personnes selon la taille du navire. Les prix varient entre 5000 et 30 000 dollars par jour en fonction des conditions d'engagement et de la dangerosité de la mission.

Le *MV McArthur* : Navire escorteur de *Blackwater*



Source : Navy Times

Navire escorteur de BARS



Source : BARS website

L'escorte par un navire armé, tel que ceux de *Backgrounds Asian Risks Solutions* (BARS), de *Pistris* ou encore de *Blackwater* est facturée plus de 60 000\$ dollars par jour. Mais les prix sont extrêmement variables, ils peuvent aller du simple au double en fonction des SMP/SSP.

Enfin, elles proposent des audits pour une meilleure sécurisation des navires. Les SMP/SSP développent des compétences afin de pouvoir améliorer les installations destinées à la sûreté des navires, à quai dans les ports comme en haute mer. Les recommandations portent sur l'installation de matériels de surveillance (caméra infrarouge, barbelés, etc.) ainsi que d'armes non létales pouvant dissuader d'éventuelles attaques.

➤ Plates-formes offshore

Les plates-formes pétrolières situées au large de côtes sensibles, comme dans le golfe de Guinée, sont des cibles faciles pour les pirates et les groupes terroristes. Elles représentent un objectif statique, proche des côtes, dans un « environnement d'hydrocarbures » hautement inflammables. Pour les pirates, l'objectif est la prise en otage d'employés, pour la plupart occidentaux, qu'ils libèrent contre rançon. Pour les terroristes, il s'agit d'une cible symbolique et économique. Les SMP/SSP proposent ainsi des escortes armées pour les navires assurant la liaison entre les ports et les plates-formes et des conseils pour la sécurisation des équipements. La société *Geos* assure par exemple ce type de service pour l'entreprise *Total*. Elles protègent aussi bien ses installations que son personnel dans le golfe de Guinée.

➤ Ports et infrastructures maritimes

Le dernier service est celui de la mise aux normes ISPS des ports et bateaux. C'est actuellement l'un des marchés les plus rémunérateurs. Les normes ISPS ont été adoptées par l'ensemble des pays ayant des ports et des navires⁶¹. Il est donc nécessaire pour les armateurs ainsi que les ports de faire appel à des entreprises aptes à vérifier les installations de sécurité et de noter les manquements afin de permettre la mise en conformité des infrastructures. Il

⁶¹ MORSI Angélique ; *La mise en application des normes ISPS* ; Centre de Droit Maritime & des Transports, faculté de Droit et des sciences politiques Paul Cézanne, Aix en Provence ; 2005

s'agit donc d'un marché mondial qui constitue des contrats d'échelles à très fort potentiel financier.

Un retour d'expérience difficile

Le détroit de Malacca a constitué un précédent similaire à Aden. La zone du Sud-est asiatique a vu croître la piraterie dans les années 1990 et a suscité l'intérêt des SMP/SSP spécialisées dans la sécurité maritime. Des entreprises telles que *Backgrounds Asian Risks Solutions* ou *Hart* ont proposé aux armateurs traversant la zone du détroit de Malacca soit d'embarquer des hommes armés à bord de navires, soit d'être escortés par un bateau armé. Mais peu d'informations précises et sérieuses sont disponibles sur les missions réalisées à Malacca. La présence d'hommes armés sur des navires est rarement ébruitée par les armateurs ou les SMP/SSP. Il est donc difficile d'avoir une vision globale du nombre de contrats disponibles sur le marché.

La presse n'en fait état que dans de rares cas, en raison de circonstances particulières. Le 25 avril 2009, le *MSC Melody*, un navire de croisière partant de Durban à destination de Gênes, est attaqué au large de la Somalie par une équipe de pirates. Prendre en otage un tel navire pour les pirates représentait une rançon considérable. Le bateau avait à bord 991 passagers, 536 membres d'équipages et des agents de sécurité armés qui ont ouvert le feu sur les pirates. La fusillade fit deux blessés à bord, mais réussit à dissuader les pirates qui renoncèrent à l'attaque. Toutefois, la victoire du personnel de sécurité à bord n'est pas toujours une garantie. Le 28 novembre 2008, le navire *Biscaglia* battant pavillon libérien est attaqué par des pirates dans le Golfe d'Aden. Trois hommes de sécurité disposant d'armes non létales ne réussissent pas à déjouer l'attaque. Ils sautent par-dessus bord et sont récupérés par un hélicoptère allemand de la force Atalante⁶².

Les SMP/SSP tentent de toucher l'ensemble des acteurs de la sûreté et sécurité maritime, pour créer le plus large marché possible. Toutefois, il est difficile d'obtenir des informations sur les opérations en cours ou réalisées, ce qui rend le retour d'expérience difficile. Cette dernière constitue un sérieux handicap dans la politique de transparence.

⁶² *Golf d'Aden : la Frégate Nivôse vient en aide à un navire piraté ; Mer et Marine ; le 1^{er} décembre 2008*

3) Un marché qui connaît de nombreux obstacles

A) **Un marché restreint économiquement**

Le marché de la sécurité privée maritime a fait l'objet de nombreuses spéculations et d'articles à sensation lors de la médiatisation des attaques de pirates en Somalie. Il est dépeint comme le nouveau marché pour les SMP/SSP car il offrirait de nombreuses opportunités de contrats. Toutefois sorties de ces effets sensationnels, les perspectives de marché sont bien moins intéressantes que ce qu'il n'y paraît.

La piraterie : un coût économique à relativiser

Premièrement, il ne faut pas surestimer les conséquences de la piraterie sur l'économie internationale. Le transport maritime est le premier vecteur de commerce au monde. Depuis 2007, plus de sept milliards de tonnes de marchandises ont été acheminées par plus de 50 000 navires. Le coût économique global de la piraterie est estimé approximativement entre un et seize milliards de dollars annuels. Ainsi, son impact sur l'économie n'est donc qu'à la marge. Pour illustrer ce constat deux exemples significatifs.

Le détroit de Malacca voit passer environ 300 navires par jours, soit plus de 100 000 navires par ans⁶³. Cela représente entre 20 et 30 % du trafic maritime mondial. Le canal de Suez autre point stratégique du globe voit passer chaque année plus de 18 000 navires, soit 8% du commerce maritime⁶⁴. Au plus fort des actes de piraterie, le détroit de Malacca avec toute la région d'Asie du Sud-Est comptait 242 attaques pour l'année 2000⁶⁵. Le golfe d'Aden connaît depuis 2007 une augmentation exponentielle des actes de piraterie. En 2008, on comptait plus de 111 attaques avec 42 navires capturés et 815 marins pris en otages. Ce chiffre a encore progressé au premier semestre 2009 avec 135 attaques en moins de 6 mois.

⁶³ FAU Nathalie ; *Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques* ; Géoconfluences : mobilités, flux et transports ; en ligne.

⁶⁴ Base de données, Centre d'enseignement supérieur de la Marine.

⁶⁵ Eric Frécon, Henri Grant ; *Malacca : les pirates du détroit* ; Asie du Sud-est ; n°6 2004/1 ; CAIRN ; en ligne

Le nombre d'attaques enregistrées, comparé au trafic quotidien dans les deux régions nous invite à relativiser l'impact de la piraterie sur l'environnement maritime. Ainsi, le sentiment d'insécurité maritime ne peut être vu comme permanent pour l'ensemble des armateurs et des marins. Le recours aux SMP/SSP n'est pas perçu comme une nécessité absolue pendant les trajets en zone dangereuse.

La puissance publique en mer : une présence non marginale

Malgré les baisses de moyens et l'incapacité des États à répondre à l'ensemble des besoins sécuritaires en mer, les pouvoirs publics sont encore des acteurs majeurs dans les océans. La mobilisation autour de Malacca est un exemple d'intervention publique qui a su obtenir des résultats.

Les approvisionnements de la Chine, du Japon et des États-Unis sont en grande partie dépendants de ce point de passage. Ces trois pays ont ainsi fait pression sur les États limitrophes afin de mettre fin aux menaces pesant sur le trafic maritime dans la région. La Malaisie et l'Indonésie ont ainsi mis en place en 2005 la *RMSI (Regional Maritime Security Initiative)*. Cet organisme met en commun les moyens de polices et militaires afin de coordonner les patrouilles. Les résultats ont été relativement rapides puisqu'en quelques années on passait de plus de 150 attaques par an à moins de 20. En 2006, la *Lloyds* a retiré le détroit des zones maritimes dangereuses.

On ne peut espérer une telle coopération dans le golfe d'Aden en raison de la faiblesse institutionnelle et économique des pays limitrophes.

Toutefois, les pays dépendant de ce point de passage, avec en premier lieu l'Europe, se sont mobilisés. Les résolutions 1814 et 1816 des Nations Unies, portées conjointement par la France et les États-Unis auprès du Conseil de sécurité en juin 2008, accordent aux États coopérant avec le gouvernement somalien le droit de poursuite dans ses eaux territoriales.

C'est dans ce cadre que le 6 octobre 2008 l'Union européenne organise sa première opération navale conjointe. L'opération *EuNavFor Atalante*, comprenant l'Allemagne, la France, l'Italie, la Grèce, la Suède, le Royaume-Uni et l'Espagne est composée de treize bâtiments de surface et trois avions de patrouille maritime pour un total de 1 200 hommes. Il faut ajouter à cela la *Task Force 151*, sous commandement américain et l'implication de pays

comme la Chine, l'Inde, le Japon ou encore la Malaisie qui ont également envoyé des navires dans la zone.

Aujourd'hui, deux tiers des navires traversant le golf d'Aden sont escortés par des composantes de la force Atalante. Depuis 2008, plus de trente attaques ont été déjouées et 250 pirates arrêtés. Enfin, les navires du programme alimentaire mondial ont pu acheminer sous escorte 190 000 tonnes de nourritures⁶⁶. Par ailleurs, depuis juillet 2009, la France embarque sur ses thoniers pêchant au large du Kenya et des Seychelles des fusiliers marins afin de repousser des attaques de plus en plus lointaines de la Somalie.

Même si les forces navales souffrent d'un manque de moyen, la mer n'a pas connu de « 11 septembre ». En effet, dans le cas irakien, les forces de la coalition ont abandonné les missions secondaires à terre (protection des bâtiments ; ravitaillement ; escortes ; formations ; etc.) aux profits des SMP/SSP afin de concentrer l'essentielle de leurs forces contre les insurgés. Cette situation ne connaît pas de parallèle en mer. Les marines n'ont pas besoin de déléguer les tâches annexes aux combats aux secteurs militaires privés. Elles peuvent continuer d'assurer les missions d'escortes comme à Aden ou Gibraltar. Les forces navales occupent donc pour l'essentiel l'espace que souhaiteraient prendre les SMP/SSP.

Un cadre juridique d'intervention inexistant

Les médias ont souvent rapporté à tort que les SMP/SSP évoluaient dans un vide juridique. Cette affirmation n'est que partiellement vraie. Le déploiement de soldats privés en Irak a été permis grâce à une immunité totale garantie par l'Autorité Provisoire de la Coalition (ACP). Dès juin 2004, l'ACP adopte la directive numéro 17 accordant l'impunité judiciaire aux employés de SMP/SSP dès lors qu'ils sont contractants avec les États de la coalition. Cette immunité a permis d'offrir un « cadre juridique sécurisé » dans lequel les « contractors » pouvaient évoluer. Dans le cadre maritime, il n'en est rien.

L'embarquement, le débarquement ainsi que la traversée se font dans différentes zones de souveraineté. Il est donc indispensable d'obtenir l'autorisation de tous les États impliqués afin de permettre la circulation d'individus transportant des armes et du matériel de sécurité. Cette complaisance n'est pas toujours aux rendez-vous. La Malaisie et l'Indonésie ont menacé à plusieurs reprises d'arrêter les employés de sécurité armés à bord de navires naviguant dans

⁶⁶ Mer et Marine ; *Quel bilan pour la lutte contre la piraterie au large de la Somalie ?* 19/06/2009 en ligne.

leurs eaux territoriales. Ils seraient considérés comme des mercenaires et donc passibles de la peine capitale. Les employés des SMP/SSP devant assurer la sécurité des navires doivent naviguer à la limite de légalité voire dans l'illégalité. Ce cadre juridique constitue ainsi un frein pour les entreprises de sécurité souhaitant garder aux yeux de l'opinion publique une image respectable.

Un service très cher

Enfin, le prix des services des SMP/SSP, en particulier en période de crise économique, est également un obstacle majeur. Le coût actuel d'affrètement d'un superpétrolier est environ de 40 000 dollars par jour et le seuil de rentabilité se situe à environ 30 000 dollars jour⁶⁷. Un surcoût éventuel, variant entre 5 000 et 60 000 dollars quotidiens, alourdirait considérablement le coût du transport et réduirait d'autant leur rentabilité. Ainsi, seuls les grands armateurs peuvent dégager des marges suffisantes pour se payer des services de sécurité privée.

Opacité du secteur de la sécurité privée maritime

Tous les facteurs énumérés, contraignant le développement d'un marché de la sécurité privée, provoquent une opacité du marché de la sécurité privée maritime. L'absence de cadre juridique, voire l'illégalité, provoque un manque de communication de la part des armateurs ainsi que des SMP/SSP. Les appels d'offres sont rares, voire quasi inexistants, les contrats étant souvent passés de gré à gré. Il s'agit de missions périodiques provoquant une instabilité de la pérennité des SMP/SSP. Dans ces conditions, il est difficile de parler d'un marché à part entière pour les SMP/SSP dans le maritime.

Il est difficile d'établir un bilan exact des missions maritimes entreprises par le secteur privé jusqu'ici et de l'efficacité des méthodes employées. Selon Corolin Liss⁶⁸, une trentaine de SMP/SSP se prévalent d'avoir récupéré des bateaux fantômes en Asie du Sud-est au plus

⁶⁷ Maritime : les taux d'affrètement des superpétroliers en chute ; les échos ; 25 novembre 2008 ; en ligne

⁶⁸ Corolin Liss est professeur à Murdoch University en Australie et spécialiste de l'Asie du Sud-Est

fort des attaques de pirates. Or on n'a comptabilisé qu'un à deux vols par an de bateaux. Il est donc numériquement impossible qu'un tel bilan soit réaliste⁶⁹.

Le marché pour les SMP/SSP est encore très restreint en raison d'une présence militaire encore forte en mer, ainsi que d'un manque de cadre d'intervention clair. L'ensemble de ces contraintes a pour conséquence de rendre opaque la situation actuelle. Il est donc difficile d'évaluer la fiabilité des SMP/SSP ainsi que la réalité de leurs contrats. L'absence de cadre d'intervention est renforcée par un environnement juridique international qui ne reconnaît pas l'existence des SMP/SSP.

⁶⁹ LISS Carolin ; *Maritime security in southeast asia : between a rock and hard place ?* working papern°141 ; février 2007 ; Murdoch University ; National Library of Australia.

B) SMP/SSP absentes du droit international maritime

La Convention des Nations-Unies pour le droit de la mer (CNUDM) ou convention de Montego Bay (CMB) entrée en vigueur en 1994 constitue la principale législation maritime. Elle définit les découpages territoriaux, les zones de compétences, les conditions d'exploitation des fonds marins ou encore les droits de navigation. *Le Manuel de San Remo applicable aux conflits armés en mer*, rédigé conjointement par les États et le Comité international de la Croix-Rouge, définit les droits et devoirs auxquels doivent se soumettre les belligérants en cas de conflit maritime. Toutefois, il n'a pas de caractère obligatoire, il ne constitue que des recommandations. La licéité des SMP/SSP et des agissements de leur personnel doit être définie selon ces deux textes majeurs.

Nature des services et droit international maritime

➤ Selon la Convention de Montego Bay

Tout d'abord, il faut déterminer si les navires de commerce ont la possibilité de faire monter des armes létales.

- Souveraineté de l'État du pavillon

Selon la CNUDM, article 92 de la section VII, *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer*. Ainsi, la présence d'armes à bord d'un navire dépend de la législation de l'État du pavillon, du moins en haute mer.

- Le droit au passage inoffensif

Cependant, la souveraineté est limitée par le droit au *passage inoffensif*. Dans l'article 18, on entend par « passage » :

- a) *La traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures ; ou*
- b) *se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter ;*
- c) *Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.*

L'article 19 donne alors la définition de ce qui constitue « l'inoffensivité » du passage :

- 1) *le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international.*
- 2) *le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier, si dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :*
 - a) *menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la charte des Nations Unies ;*
 - b) *exercice ou manœuvre avec arme de tout type ;*
 - c) *collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'État côtier ;*
 - d) *propagande visant à nuire à la défense de l'État côtier ;*
 - e) *lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs ;*
 - f) *lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires ;*

- g) *Embarquement ou débarquement de marchandises ; de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier ;*
- h) *pollution délibérée et grave, en violation de la Convention ;*
- i) *pêche ;*
- j) *recherches ou levés ;*
- k) *perturbations du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement de l'État côtier ;*
- l) *toute autre activité sans rapport avec le passage.*

À la lecture de l'ensemble de ces articles, il n'est pas évident de qualifier la présence d'armes à bord d'un navire comme étant contraire à la notion « d'inoffensivité ». Mais l'utilisation de ces armes dans les eaux territoriales est toutefois contraire à l'article 2) l) dans la mesure où l'utilisation de la force est sans rapport avec l'activité de passage.

À l'inverse, l'utilisation de navires armés comme dans le cas de *Background Asian Risks Solutions*, ou équipés d'une plateforme pour hélicoptère avec les navires de *Pistris* ou *Blackwater*, semble entrer en totale contradiction avec la notion d'inoffensivité. L'État côtier peut invoquer le paragraphe : a) *Menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la charte des Nations Unies ;* ou encore le b) *Exercice ou manœuvre avec arme de tout type ;* et enfin, le e) *Lancement d'appontage ou embarquement d'aéronefs.*

- *Droit particulier des détroits : le droit au passage en transit*

Enfin, il convient d'étudier le droit maritime concernant les détroits. Lors du développement de la piraterie dans le détroit de Malacca, la Malaisie avait menacé les hommes armés à bord de navire de commerce d'être arrêtés pour activité de mercenariat.

Cette arrestation aurait pu être possible, car les détroits internationaux ne demandent pas un droit de *passage inoffensif*, mais un droit de *transit*.

L'article 38 2°) de la CMB stipule qu'« *on entend par passage en transit l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et la rapidité du transit n'interdisent pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un État riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet État.* Cependant, ce droit de transit est suivi d'obligations pour les navires. L'article 39 stipule que :

1) *Dans l'exercice du droit de passage en transit, les navires et aéronefs :*

- a) *traversent et survolent le détroit sans délai ;*
- b) *s'abstiennent de recourir à la menace à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des États riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies ;*
- c) *s'abstiennent de toutes activités autres que celles qu'impliquent un transit continu et rapide selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeur ou de détresse ;*
- d) *se conforment aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.*

2) *Pendant le passage en transit, les navires se conforment :*

- a) *aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au règlement international pour prévenir les abordages en mer ;*
- b) *aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires*

À partir de ces éléments juridiques, les États riverains du détroit ont des marges de manœuvre réduites, mais ils peuvent s'opposer à la traversée de navires d'escorte ou de bateaux avec une équipe armée à bord. Premièrement, les pays peuvent invoquer l'article 39 1°)b) si des armes sont visibles ostensiblement où l'article 39 1°)c) : « *le fait qu'un navire ne navigue pas selon un « mode » normal de navigation dans la mesure où il n'est pas normal pour un navire marchand d'être armé ou d'être utilisé comme navire d'escorte armé*⁷⁰ ».

➤ Selon le manuel de San Remo

Le Manuel de San Remo qui fait office de version maritime des conventions de Genève et des deux protocoles additionnels se concentre sur la question de l'engagement des forces, la licéité de certaines armes, ainsi que des objectifs considérés comme militaires.

Il dispose que des navires de commerce peuvent être des objectifs militaires dès lors qu'ils se livrent aux activités suivantes :

- a) *accomplir des actes de guerre au profit de l'ennemi, tels que mouiller ou draguer des mines, couper des câbles et pipelines sous-marins, visiter et perquisitionner des navires de commerce neutres, ou attaquer d'autres navires de commerce ;*
- b) *servir d'auxiliaire à des forces armées ennemies, par exemple en transportant des troupes ou en ravitaillant des navires de guerre ;*
- c) *s'intégrer ou collaborer au système de recherche de renseignements ennemi, par exemple en effectuant des missions de reconnaissance, d'alerte avancée, de surveillance ou des missions de commandement, contrôle et communication ;*
- d) *naviguer en convoi sous la protection de navires de guerre ou d'aéronefs militaires ennemis ;*

⁷⁰ Institut du droit économique de la mer ; *annuaire du droit de la mer* 2005 ; tome 10 ; Pedone ; Monaco ; 2005.

- e) *désobéir à l'ordre de stopper, ou s'opposer activement à toute visite, perquisition ou capture ;*
- f) *être armé au point de pouvoir infliger des dommages à un navire de guerre. Ceci exclut les armes légères individuelles destinées à la défense de l'équipage, par exemple contre des pirates, et les systèmes conçus pour dévier des missiles de leur but comme le «chaff»; ou*
- g) *apporter de toute autre façon une contribution effective à l'action militaire, par exemple en transportant du matériel militaire.*

Cette définition s'applique au cas où les SMP/SSP se retrouveraient engagées dans un conflit armé, en tant que force auxiliaire comme c'est le cas en Irak. Mais elle reste totalement inadaptée aux besoins des conflits post-guerre froide, dans la mesure où une large partie de la menace n'est pas d'origine étatique.

Un droit international maritime ignorant les SMP/SSP

À la lecture de ces éléments, nous pouvons constater que le droit international maritime ne prend nullement en compte l'existence d'un éventuel secteur privé de la sécurité. La souveraineté est la base de la CNUDM et du Manuel de San Remo, ne définissant que les cadres juridiques adaptés à l'action des États.

Cependant, on ne peut parler de vide juridique. L'absence de définition des SMP/SSP en tant que personne morale ne signifie pas pour autant l'absence de réglementation quant à leurs actes.

C'est en raison de ce flou que l'Organisation maritime internationale (OMI) a publié en 2002 la circulaire MSC/Circ.623. Elle préconise ainsi « *des lignes de conduite à l'usage des propriétaires, capitaines et équipages des navires pour prévenir ou lutter contre les actes de piraterie ou de brigandage* ». L'OMI souhaite mettre en garde les armateurs ayant la volonté de mettre des armes à bord des navires. Elle rappelle que le maniement des armes ne peut être le fait que de personnes entraînées qui savent contrôler une escalade de la violence. Un échange violent entre des pirates ou des terroristes et des gardes armés pourrait avoir des conséquences, aussi bien pour le matériel que les vies humaines, plus mortelles et économiquement plus coûteuses qu'un pillage ou une prise d'otage.

L'OMI préconise ainsi l'utilisation de techniques préventives ou bien d'armes non létales. La circulaire propose de renforcer la veille aussi bien humaine que technique par le biais de radars lors de traversées de zones dangereuses. En cas d'attaque, elle préconise l'augmentation de la vitesse du navire ainsi qu'un changement de cap pour empêcher la montée à bord d'assaillants. Enfin, en cas d'assaut, il faut utiliser des lances incendies ou bien des éclairages puissants pour aveugler les assaillants et prévoir une zone dans le navire pour se replier et se mettre à l'abri en attendant des secours⁷¹.

L'ensemble de ces recommandations traduit un manque de concertation des États en raison de l'absence de politique commune à ce sujet. Il faut ajouter à cela que l'essentiel des travaux juridiques de ces dix dernières années a été consacré au secteur terrestre en raison du phénomène irakien. Ainsi, la réflexion qui s'est opérée autour du droit international humanitaire n'a pas son équivalent en mer.

⁷¹ Institut du droit économique de la mer ; *annuaire du droit de la mer 2005* ; tome 10 ; Pedone ; Monaco ; 2005.

C) Des acteurs maritimes peu coopératifs : le cas de la France

Le développement d'un marché militaire privé dans le maritime nécessite la coopération des différents acteurs ayant des intérêts à défendre en mer. Or, une première analyse permet de constater que ni les militaires, ni les politiques, ni les clients potentiels : les États et armateurs, ne souhaitent avoir recours aux SMP/SSP.

Le refus des armateurs

Le 13 mai 2009, le rapport d'information parlementaire sur la piraterie est publié. Il se termine par une réflexion autour des SMP/SSP et de leur éventuelle présence croissante dans la sécurité maritime⁷². Il soulève la question du recours éventuel des armateurs au secteur privé de la sécurité, du fait du manque de moyens militaires pour assurer leur sécurité pleine et entière. Dans cette hypothèse, le député Christian Ménard, rapporteur, encourage la mise en place d'une législation afin de réglementer ce type de service. *« Dans tous les cas, si l'on envisage de faire jouer aux sociétés privées de sécurité un rôle de complément ou de variable d'ajustement, la France doit définir un cadre juridique pour ce type d'activités, avec un agrément soumettant la société candidate à des critères exigeants de compétence, d'expérience acquise, de transparence et de contrôle ».*

Dans les jours qui suivent, une série d'interventions publiques de la part des armateurs manifeste un certain mécontentement face à cette prise de position. *Armateurs de France* déclare que *« l'emport de milices privées armées à bord de navires marchands est contraire aux recommandations internationales (OMI, BMI), aux principes fondamentaux du droit et à la plupart des législations nationales. Cette présence est incompatible avec la sécurité des équipages, elle entraverait le bon déroulement des dispositifs militaires et généralement un risque évident d'escalade de la violence »*. La CMA CGM, victime de la piraterie avec la prise d'otage du *Ponant* déclare *« c'est un problème d'État et de libre circulation et il faut que ce problème soit le plus possible traité au niveau étatique et international. Nous sommes tout à fait favorables aux projets destinés à aider les États à faire la police le long de leur territoire. En revanche, mettre à bord des hommes armés pour lutter contre la piraterie, c'est*

⁷² Rapport d'information déposé par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime et présenté par le député M. Christian Ménard, Assemblée nationale ; treizième législature

extrêmement dangereux, y compris quand ce sont d'anciens militaires. Sur cette question là, on ne peut pas faire du paramilitaire avec des questions économiques derrière ».

Ces prises de position démontrent un certain malaise des armateurs face à la question des SMP/SSP. Plusieurs problèmes se posent à eux.

Premièrement, ils ne souhaitent pas payer une sécurité qu'ils estiment leur être due gratuitement, car c'est une prérogative régaliennne que d'assurer la sécurité en mer. Il s'agit ainsi d'un coût financier supplémentaire qu'ils ne souhaitent assumer.

Deuxièmement, une escorte armée représente un risque d'escalade de la violence qui pourrait, en cas de fusillade, avoir des conséquences aussi bien humaines que matériels. En effet, comment garantir la protection des biens acheminés ainsi que celle de l'équipage en cas d'échanges violents ? Le montant des réparations ou des indemnisations est une donnée encore non maîtrisée par les armateurs et pourrait s'avérer supérieur aux conséquences financières engendrées par l'attaque de pirates. Comme le reconnaît Nick Davis, ancien pilote de l'armée de l'air britannique, et surtout créateur d'*Anti-piracy Maritime Risk Solution*, SMP/SSP offrant des services de sécurité maritime, « *la question d'envoyer sur place des sociétés militaires privées armées n'a pas été étudiée à fond avant le passage à l'acte. Dès que celles-ci débarqueront et commenceront à tirer sur les pirates, ils répliqueront de la même façon*⁷³ ».

Troisièmement, les conséquences juridiques pèsent dans la décision des armateurs. Comme le souligne le rapport parlementaire, « *Cette dernière option n'est cependant pas sans risque (recours aux SMP/SSP), même si en principe les fautes commises par les agents de sûreté privés engagent leur responsabilité personnelle et celle de leur employeur. La responsabilité de l'armateur pourrait néanmoins être recherchée et le cas échéant, le juge pourrait s'attacher à vérifier qui, de l'employeur ou de l'armateur, avait autorité effective sur l'agent. Une responsabilité cumulative de l'employeur et de l'armateur pourrait même être retenue* ».

Ainsi, en cas de bavure, la responsabilité des armateurs pourrait être engagée. Or, nous l'avons vu, le marché de la sécurité maritime se caractérise par une opacité qui rend difficile toute tentative de dresser un bilan opérationnel des entreprises du secteur. Dans ces conditions les armateurs se trouvent dans le flou dès qu'il s'agit d'engager une SMP/SSP.

⁷³ Sanhita Sinharoy ; *les chiens de guerre s'attaquent aux pirates* ; in these times ; courrier international n° 953 du 5 au 11 février 2009.

L'opposition des militaires

Les forces navales ne sont pas non plus favorables à l'arrivée de personnel armé à bord des navires. Les problématiques soulevées par une telle présence sur des théâtres d'opérations provoquent la méfiance voir la défiance.

Le principal risque est celui d'une intervention militaire sur un navire disposant d'une escorte armée privée. En théorie, la présence de groupes militaires hétéroclites sur un théâtre d'opérations nécessite une coordination des méthodes d'intervention. Cette dernière est indispensable et permet d'éviter les tirs « amis ». Avec les SMP/SSP, aucune coordination n'est possible, et pour cause, la présence d'hommes armés de société privée n'est pas toujours signalée par les armateurs. Les conséquences sont ainsi une double chaîne de commandement et donc des ordres divergents. Dans cette situation, c'est la sécurité même des militaires qui est remise en cause⁷⁴.

D'autres questions se posent, celle de l'éthique et celle du cadre de l'emploi de la force. Une éventuelle coordination entre militaire et personnel de SMP/SSP pose la question de savoir si l'éthique des employés privés est compatible avec celle des militaires. Cette dernière question est cruciale dans la mesure où un travail en coopération a pour conséquence un mélange identitaire et donc une responsabilité partagée, du moins aux yeux de l'opinion, en cas de réussites ou de bavures.

Ce lien identitaire a été constaté en Irak au point de créer une commission d'enquête parlementaire. Le 16 septembre 2007, un convoi protégé par l'entreprise *Blackwater* traverse un carrefour, pour des raisons non déterminées, les gardes de la compagnie ouvrent le feu et tuent dix-sept civils. Cela provoque un scandale politique en Irak et aux États-Unis et aboutit à l'ouverture d'une commission d'enquête par la Chambre des Représentants. Lors de l'audition le 2 octobre 2007 d'Éric Prince, propriétaire et dirigeant de la compagnie, Henry Waxman président de la commission, déclare lors de son introduction à l'audition « *je me demande si Blackwater, société de sécurité privée, nous aide ou entrave notre action en Irak* ». En effet, les populations irakiennes ne font que peu la différence entre soldats américains et personnel de *Blackwater*.

⁷⁴ Entretien avec le capitaine de vaisseau Thierry Rousseau, secrétaire général du Centre de conception de doctrines de la Marine.

Les blocages politiques

Face à ces risques, le gouvernement français a précisé qu'il ne souhaitait pas voir les armateurs payer des services de sécurité privée. Dans le courrier du Premier ministre du 2 janvier 2009, on pouvait lire « *il n'est pas souhaitable d'encourager les navires marchands battant pavillon français à l'embarquement de moyens privés de protection* ». Un moyen de faire comprendre aux armateurs battant pavillon français et désireux d'assurer la protection de leurs équipages par le recours à des SMP/SSP, qu'ils n'obtiendraient pas les autorisations nécessaires du gouvernement et qu'ils se placeraient ainsi dans l'illégalité.

Une absence de perspective

Ces blocages des armateurs et le manque de coopération des autorités restreignent considérablement les clients potentiels et limitent le champ d'intervention des SMP/SSP. Si l'on en croit le magazine américain *In These Times, Blackwater* n'aurait en février 2009 décroché aucun contrat dans le monde, alors qu'elle avait annoncé son arrivée dans la sécurité maritime en novembre 2008 à coup de grandes annonces médiatiques.

Ce constat invite à s'interroger sur les opportunités de tels contrats dans le secteur maritime. Le développement de la piraterie et du terrorisme ne semble pas être suffisant pour y voir un nouveau marché prometteur pour les SMP/SSP. Les États sont encore très présents, malgré leur manque de moyens. De surcroît, le droit maritime semble être un frein plus important que dans la législation terrestre, dans la mesure où les responsabilités juridiques des différents acteurs ne sont pas clairement définies. Enfin, les armateurs ne semblent pas prêts à payer un service qu'ils estiment leur être dû.

Ce dernier argument montre qu'un blocage psychologique fort existe chez les armateurs. L'État est encore reconnu comme un recours indispensable et il n'est pas envisageable de considérer le recours aux SMP/SSP comme composante « naturelle » de leur sécurité maritime.

L'absence de coopération de la part des principaux acteurs de la sécurité empêche le développement d'un grand marché de la sécurité privé en mer. Le niveau d'analyse de cette partie est limité à la France. Toutefois, les pays anglo-saxons, malgré des SMP/SSP telles que *Pistris* ou *Blackwater* ne semblent pas bénéficier de plus d'opportunités aussi bien au niveau national qu'international.

Conclusion :

L'externalisation des activités de défense a créé les conditions nécessaires au développement d'un marché militaire privé. Après des siècles de concentration de compétences et d'élaboration de leurs moyens d'action, les armées mènent un processus inverse, en se recentrant et en déléguant des fonctions au profit du secteur marchand.

Les SMP/SSP investissent un espace maritime militaire et sécuritaire délaissé, volontairement ou non, par les États, en tentant de s'imposer comme recours face à l'incapacité des forces navales à contrôler l'ensemble des problématiques sécuritaires. De plus, leurs ambitions sont aidées par la transformation de la menace et de ses origines. La multiplication des risques et le développement de la grande criminalité accroissent considérablement le besoin de sécurité.

Mais la mer semble, du moins pour l'instant, être un terrain peu propice aux SMP/SSP. En effet, les États sont peu coopératifs et les armateurs n'ont que peu de volonté à avoir recours à une sécurité privée. Le droit international et ses différentes zones de compétence introduisent de nombreuses contraintes aux déplacements des navires armés, mais non militaires. Enfin, certains pays veulent préserver leur souveraineté et ne souhaitent pas voir des SMP/SSP dans leurs eaux territoriales ou à bord de bateaux battant leur pavillon.

Toutefois, dans les pays occidentaux, l'externalisation n'est pas qu'un effet de mode. Les États poursuivent la réflexion autour de partenariats publics/privés pour pouvoir se soumettre aux contraintes d'équilibre budgétaire.

Dans cette course aux économies, le secteur de la sécurité maritime a encore un avantage. La situation irakienne est le fruit d'une dépendance accrue de l'organisation de la défense aux SMP/SSP. Ainsi, plus l'engagement des forces terrestres s'intensifie plus il entraîne celui du secteur privé. Les forces navales ne connaissent pas, du moins pour l'instant, un conflit militaire intensif sur les mers, les privant ainsi de l'essentiel des moyens à dispositions. Il est donc encore temps de mener une réflexion quant à la place accordée aux SMP/SSP dans l'organisation de la défense navale et ce qu'elle sera en cas de conflit majeur. Mais ce débat est difficile, car la question des externalisations, en particulier en France, est traversée par de vives considérations politiques et sociales.

D'autre part, il est indispensable de commencer par s'interroger autour de certaines problématiques : quelles sont les capacités de contrôle des institutions politiques face au secteur privé de la défense ? Est-ce que les SMP/SSP seront présentes sur des théâtres d'opérations en cas de conflit majeur ? Si oui, dans quelle mesure et avec quelles distinctions ? Quelles seront leur qualité et leur efficacité en matière de logistique, de transport, de formation ou encore de sécurisation ? Enfin vers quelle armée faut-il se diriger ? Il s'agit d'un choix de société dans la mesure où un soutien populaire est nécessaire pour tout engagement.

Pour répondre à ces questions, il est essentiel de redéfinir dans un premier temps ce qui est et doit être une mission de service public pour les marines : la protection des intérêts nationaux à l'étranger, celle de ses ressortissants, celle des pays alliés, les risques écologiques, le trafic de stupéfiants, les migrations illégales sont autant de tâches à considérer.

Deuxièmement, il ne faut pas déconsidérer les problématiques institutionnelles et démocratiques. L'utilisation du secteur privé dans le domaine de la défense doit faire l'objet d'un contrôle de la part des instances de représentation, dès lors que celui-ci est utilisé à des fins de délégation de service public. Il s'agit ainsi d'informer les instances responsables comme dans le cas prévu pour les forces armées.

Ces questions sont un préalable aux privatisations, car elles permettent de fixer les limites de l'externalisation.

La première limite porte sur le risque d'une perte de savoir-faire : les mutations fréquentes ou les départs ont pour conséquence une perte rapide d'une expertise quand celle-ci n'est pas transmise aux successeurs. Ainsi, il suffit d'un contrat externalisant un métier sur un certain nombre d'années pour perdre définitivement la transmission de l'expérience et le savoir-faire. L'externalisation peut aussi avoir des conséquences dommageables en cas de manquement de l'entreprise.

La deuxième est le risque d'un manque de distinction précise entre secteurs privé et militaire. La leçon irakienne a permis de comprendre que l'absence de signe distinctif entre les deux a reporté la responsabilité populaire et médiatique des uns sur les autres, les bavures des soldats privés devant être assumées par les armées. Il est nécessaire d'établir des législations nationales et internationales afin de maintenir une ligne claire de démarcation

entre secteurs privé et public C'est donc toute la question de la régulation et de la responsabilité des acteurs privés de la défense qui doit se poser au droit maritime.

Enfin, le dernier problème est le risque de banalisation de la guerre et ses conséquences. L'externalisation des activités de défense doit intégrer des questions éthiques et morales : elle ne peut se faire uniquement selon une logique comptable et managériale. Un État en guerre a des objectifs communs à toute la nation, l'entreprise à un intérêt privé et financier qui est sa raison d'exister. Il est ainsi indispensable surveiller les conséquences des externalisations sur la nature de la guerre pour qu'elle ne devienne pas un service marchand comme un autre.

Bibliographie

✓ Ouvrages

- *L'arme du train de 1807 à nos jours* ; Lavauzelle ; Paris ; 1989
- BLIN Arnaud ; *1648, la paix de Westphalie* ; Complexe ; 2003
- CEHD ; *Formation initiale de l'officier français de 1800 à nos jours : études de cas* ; Paris ; 1999
- CONTAMINE Philippe ; *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^{ème} au XVIII^{ème} siècle* ; PUF ; Paris ; 1998
- Corvisier André ; *Histoire militaire de la France, Tome 2 de 1715 à 1871* ; PUF ; paris ; 1992
- FRECON Eric ; *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est* ; l'Harmattan, 2002
- ROSANVALLON Pierre ; *La crise de l'État providence* ; Édition du Seuil ; Lonrai ; 1992
- SINGER W. Peter ; *Corporate warrior : the rise of private military industry* ; Cornell university ; 2008
- TOUSSAINT Auguste ; *Histoire des corsaires* ; PUF ; Que-sais-je? ; 1978
- VOVELLE Michel ; *La Révolution française 1789-1799* ; Armand Collin ; Paris ; 2003
- WEBER Max, *Le Savant et le politique* (1919), trad. J. Freund, E. Fleischmann et É. de Dampierre, Éd. Plon, coll. 10/18

✓ Publications académiques

- BETERMIER Jean ; *La Marine française 1965-2015 bilan et perspective* ; Institut de stratégie comparée, commission française de l'histoire militaire, institut d'histoire des conflits contemporain ; 2005
- CLEMENT Alain ; « *Du bon et du mauvais usage des colonies* » : *politique coloniale et pensée économique française au XVIII^{ème} siècle* ; cahier économique politique n°56 ; 2009
- DILULIO (J-J) ; *Deregulating government* ; Washington ; DC ; The Brooking Institution ; 1994
- GERMOND Basil ; *Les forces navales européennes face aux « nouvelles menaces » en mer*, relations internationales ; 2006/1, N° 125
- LE BLANC Gilles ; *Dépenses militaires, restructuration de l'industrie d'armement et privatisation de la défense : analyse comparée France-États-Unis, 1994-1999* ; CERNA
- LISS Carolin ; *Maritime security in southeast asia : between a rock and hard place ?* working papern°141 ; février 2007 ; Murdoch University ; National Library of Australia
- MAKKI Sami : *Processus et Bilan de l'externalisation dans l'armée britannique : Quelle enseignement pour la France ?* ; Les documents du C2SD ; Paris ; 2004
- MAKKI Sami ; *Externaliser la défense : la politique américaine* ; sociologie du travail 49 (2007) 28-48
- MONENTHEUIL André ; *Essai sur la course : son histoire, sa réglementation et son abolition* ; thèse de doctorat ; Université de Paris ; Arthur Rousseau (Ed) ; Paris ; 1898
- PETERS Guy ; *Réforme de l'État sans l'État ? Les changements au sein du gouvernement américain* ; École Nationale d'Administration ; Revue française d'administration publique ; 2003/1-2-N°105-106
- William Young ; *A chek on Faint-hearted President: Letter of Marque and Reprisal*; Washington ; Washington & Lee Law Review, Washington; 2009

✓ Sources officielles

- Actes du colloque international : *La guerre de course en France de Louis XIV à Napoléon Ier*, Paris, École militaire, les 10, 11, 12 juin 1987
- Actes du séminaire « *Irrégularités et guerre sur mer* » ; Centre d'enseignement supérieur de la Marine ; *Terrorisme stratégique : une autre approche de la menace sur mer* ; par le Capitaine de Vaisseau (R) Hugues Eudeline
- Assemblée nationale ; par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime ; Enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009 ; présenté par le député Christian Menard
- Assemblée nationale, par la commission de la défense nationale et des forces armées sur *l'externalisation de certaines tâches relevant du ministère de la défense* ; présenté par M. Michel Dasseux, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 février 2002
- Assemblée nationale, par la commission de la défense nationale et des forces armées sur *l'externalisation de certaines tâches relevant du ministère de la défense* ; présenté par M. Michel Dasseux, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 février 2002
- *Rebuilding Iraq: Actions Needed to Improve Use of Private Security Providers*, United States Government Accountability Office, Report to Congressional Committees ; 13 juin 2006

✓ Articles de presse

- *Blackwater opens San Diego training center* ; USA Today ; 6 mai 2008

- Ewing Philip ; *Blackwater : we'll protect ships from pirates* ; Navy Times, 27/10/2008
- *La Somalie, cinquante ans de violence et de guerre* ; Le Monde ; 22 mai 2006
- Marc Antoine Pérouse de Montclos ; *La drogue au Nigéria : Une affaire « d'État »* ; Le Monde diplomatique ; juin 1998
- MEJDI Adlène ; « *La Blanche* » envahit l'Afrique : le trafic de cocaïne prend de l'ampleur ; El Watan ; le 12 novembre 2007
- Naudet Jean-Baptiste, *Quand la Marine prend l'eau*, Le Nouvel Observateur, 1^{er} juillet 2008
- PANCRATIO Jean-Paul ; *Le retour de la guerre de course* ; Bulletin d'Étude de la Marine n° 43 ; octobre 2008
- Pfeifer Silvia; *Aegis to help combat piracy off Somali coast*; Financial Times; avril 2009
- Renae Marie, « *Census counts 100,000 contractors in Iraq* », *Washington Post*, 5 décembre 2006

✓ Source Internet

- Site Internet de l'ensemble des SMP/SSP citées dans l'étude
- Fau Nathalie; *Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques* ; Géococonfluences : mobilités, flux et transports En ligne
- HOURI Éric ; *La presse britannique dépeint une Royal Navy au bord du naufrage* ; Mer et Marine ; 11 janvier 2007
- Interview de Ron Paul par la chaîne Fox News le 15 avril 2009, <http://www.ronpaul.com/2009-04-16/ron-paul-how-to-fight-somali-pirates/>
- *La piraterie profite aux sociétés militaires privées*; Marie Sophie Joubert ; France 24 ; novembre 2008
- *Mercenaires : après l'Irak, cap sur l'Afghanistan*, Par Philippe Chapeleau, Opexnews, <http://opexnews.over-blog.com/article-33142027.html>
- VINCENT Leonard ; *Le Ferry a-t-il été détruit par Abu Sayyaf ?* ; LCI ; 3 mars 2004, en ligne : <http://tf1.lci.fr/infos/monde/2004/0,,1869688,00-ferry-ete-detruit-par-abu-sayyaf-.html>

- *Union to fight RFA private option*, http://www.publicservice.co.uk/news_story.asp?id=11181, novembre 2009.
- *US May Outsource Domestic Mine Hunting* ; C4ISR-Journal.com ; 8 mars 2008

✓ Entretiens

- Capitaine de vaisseau Thierry Rousseau, secrétaire général du centre de conception de doctrines de la Marine
- Commissaire François Laurent, directeur du service droit de la mer et événement de la mer, état-major de la marine.
- Julien Sidiki Duval, Directeur d'AQUARIUS STRATEGIES, Société de Consulting Indépendante en sécurité maritime.