



**HAL**  
open science

## La France et la lutte contre la piraterie dans le nord-ouest de l'Océan Indien (2007-2014)

Samuel Faugeron Virijevic

► **To cite this version:**

Samuel Faugeron Virijevic. La France et la lutte contre la piraterie dans le nord-ouest de l'Océan Indien (2007-2014). Histoire. 2022. dumas-03833724

**HAL Id: dumas-03833724**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03833724>**

Submitted on 28 Oct 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Année universitaire 2021-2022

Samuel FAUGERON VIRIJEVIC

# La France et la lutte contre la piraterie dans le nord-ouest de l'Océan Indien (2007-2014)



Mémoire de Master 1 en Histoires Militaires et Études de Défense  
sous la direction de M. Patrick LOUVIER, maître de conférences

Soutenu le 8 juin 2022

Université Paul-Valéry – Montpellier 3

Faculté des Sciences Humaines et des Sciences de l'Environnement – UFR 3



## Remerciements

Ce travail de longue haleine n'aurait pas été possible sans l'aide, le soutien, et les conseils de nombreuses personnes qui ont participé à ce qu'il soit comme tel.

Je tiens d'abord à remercier mon directeur de recherche, Monsieur Patrick Louvier, professeur d'histoire à l'université Paul Valéry, qui a accepté d'encadrer mon travail et dont les conseils furent d'une grande utilité tout au long de la fabrication de mon mémoire.

J'adresse également ce mot aux archivistes, notamment ceux du détachement du Service Historique de la Défense de Toulon qui m'ont donné plusieurs pistes de recherches et des personnes à contacter.

Je remercie les différentes personnes qui ont accepté de répondre à mes questions ou avec lesquelles j'ai pu réaliser des entretiens. Les membres du bureau de l'AFCAN : Messieurs Bertrand Derennes et François Pizon qui ont accepté de m'envoyer des documents de l'association indisponibles en ligne. Et Monsieur Gilbert Le Bris qui a accepté un entretien.

Je remercie ma tante et ma mère qui ont relu minutieusement mon travail. Enfin, merci aux amis qui m'ont soutenu et avec qui le travail en groupe m'a été bénéfique.



## Sigles et Abréviations

AEM – Action de l'État en Mer

ALAT – Aviation Légère de l'Armée de Terre

AMISOM – *African Union Mission to Somalia* (Mission de l'Union Africaine en Somalie)

ASAM – *Anti-Shipping Activity Message*

ATL2 - Breguet Br 1150 Atlantic

AVPD – *Autonomous Vessel Protection Detachment*

BMI – Bureau Maritime International

BMP – *Best Management Practices*

BPC – Bâtiment de projection et de commandement

BCR – Bâtiment de commandement et de ravitaillement

CDT - Commandant

CNV – Contrôle Naval Volontaire

CGPCS - Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes de la Somalie

CSNU – Conseil de sécurité de l'ONU

CTF – *Combined Task Force*

EM – État-Major

EPE – Équipe de protection embarquée

EPPN – Entreprise de protection privée des navires

ESSD - Entreprise de services de sécurité et de défense

FASM – Frégate de lutte Anti-Sous-marine

FAZSOI - Forces armées dans la zone sud de l'océan Indien

FFDj - Forces Françaises à Djibouti

FLF – Frégate légère furtive

FS – Frégate de surveillance

GEAOM - Groupe École d'application des officiers de marine

GFT – Gouvernement Fédéral de Transition (Somalie)

HRUAEPS - Haut(e) représentant(e) de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité

IRTC – *International Recommended Transition Corridor*  
LCMB - *Local Capability Maritime Building*  
MAEE – Ministère des Affaires étrangères et européennes  
MSCHOA - *Maritime Security Centre – Horn of Africa*  
OEF – Opération « *Enduring Freedom* »  
OMI – Organisation Maritime Internationale  
ONU – Organisation des Nations Unies  
OPEX – Opération extérieure  
OTAN – Organisation du Traité Atlantique Nord  
PAG – *Pirate Action Groups*  
PAM – Programme Alimentaire Mondial  
PATMAR – Avion de patrouille maritime  
PFUE – Présidence française de l'Union Européenne  
QG – Quartier général  
SHADE - *Shared Awareness and Deconfliction*  
SMP – Société Militaire Privée  
TDC – Transport de chalands de débarquement  
TF – *Task Force*  
TIOR - Technique d'intervention opérationnelle rapprochée  
UE – Union Européenne  
ZEE – Zone économique exclusive  
ZMOI – Zone Maritime de l'Océan Indien  
ZSMOI – Zone Maritime Sud de l'Océan Indien

Source de la photographie en page de garde : ministère des Armées (EMA), 10/03/11 Atalante : interception d'un groupe de pirates présumés par la frégate Nivôse, <https://archives.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante/breves/atalante-interception-d-un-groupe-de-pirates-presumes-par-la-fregate-nivose>

# Introduction

Le pirate est un personnage dont la figure est au moins décrite depuis des temps très anciens. Ces brigands des mers étaient ainsi déjà évoqués dans les déclarations de rhéteurs latins à l'époque romaine comme des dépravés sexuels et alcooliques agissant en groupe sous la direction d'un chef, le seul décrit individuellement par les Romains (cf. Catherine Wolff).

Jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle, les pirates sont l'objet de descriptions les présentant comme des personnages à craindre comme ce fut longtemps le cas dans notre imaginaire national avec les pirates des côtes barbaresques au Maghreb<sup>1</sup>, associés à la fourberie : « *sans foi, ni lois* », et dont l'image est encore plus dégradée par leur confession musulmane dans les descriptions des européens (cf. Alexandre Jubelin). Ou encore avec les flibustiers des Caraïbes qui auraient été encore plus craints que les barbaresques. Au final, le but fut longtemps pour tous ces écrivains « *d'épouvanter les lecteurs* » (cf. Sylvie Requemora-Gros) avant que le romantisme ne perturbe l'image horrifique du pirate encore diffusée à l'époque baroque, qui avait d'ailleurs donné lieu aux premières représentations imagées des brigands des mers (cf. Annie Madet-Vache). Le pirate romantique est un héros positif qui tient souvent des discours philosophiques, notamment sur ses désirs et pulsions. C'est un aventurier avec une image teintée de bohème, désormais régulièrement présent dans les romans maritimes. Ces représentations continuent d'imprégner les esprits jusqu'à nos jours bien qu'esquintées par la mise en lumière de la piraterie moderne<sup>2</sup>.

Plus concrètement, c'est aussi un personnage qui est généralement considéré comme le problème de tous : « *hostis humani generis* »<sup>3</sup>. La piraterie serait donc un crime universel, car commis en haute-mer, souvent décrite comme n'appartenant à personne car « bien commun de l'humanité ». Chacun est donc en droit de lutter contre les pirates redoutés historiquement par les États qui ont déjà parfois lutté ensemble, comme lors de la première Guerre Barbaresque de 1801 à 1805. Ou solitairement, comme la France contre les forbans aux Caraïbes, au début du 18<sup>ème</sup> siècle<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Officiellement, ce sont des corsaires, mais leur activité et pratiques en mer étaient peu régulées à la différence des corsaires européens (ex : absence régulière de lettres de marques). Cela participait à flouter la frontière avec la piraterie aux yeux des européens, d'autant plus que les certains « barbaresques » l'ont également pratiqué.

<sup>2</sup> Travaux des quatre auteurs cités auparavant tirés de BATESTI, Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : Un défi pour l'État*, Actes du colloque international (9 - 12 mai 2012, organisé par l'Université de La Rochelle à la Corderie Royale de Rochefort), Paris, éd. PUPS, coll. « Histoire maritime », 2014, pp. 411-475

<sup>3</sup> Terme attribué à tort à Cicéron (ce n'est pas exactement ce qu'il dit) : il vient en réalité d'un juriste anglais nommé Edward Coke's qui s'est inspiré du premier (cf. McCabe, Robert C.)

<sup>4</sup> HRODEJ Philippe, « L'état Français et la Piraterie : Les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », dans « *La Piraterie au Fil de l'Histoire* », pp. 347-360



Ce point historique étant fait, il faut dire que ce travail ne traite toutefois pas des pirates décrits auparavant, bien que ceux de notre époque dits « modernes » soient parfois encore décrits à travers une imagerie ancienne persistante.

La piraterie moderne est ultracontemporaine au regard de l'histoire générale du phénomène. À tel point qu'à seulement cinq années du début de sa résurrection en Asie du Sud-Est, le dossier d'une revue publiée en 1978 à l'ère de la piraterie aérienne estimait que le brigandage maritime avait pratiquement pris fin « *avec les puissants moyens dont disposent les fortes marines nationales, le contrôle permanent des mers et des côtes. Ce qui échappe encore aux rapides avisos et canonnières n'a plus aucune chance après l'apparition de la radio et de l'aviation. On ne note plus au 20<sup>ème</sup> siècle que des petits faits isolés* »<sup>5</sup>. L'analyse délivrée s'est en fait révélée erronée car plusieurs zones du monde furent touchées fortement par la piraterie moderne entre les années 1980 et nos jours<sup>6</sup>. L'analyse apporte cependant une part de vérité sur le sujet que nous allons traiter : les côtes somaliennes ont été très longtemps sujettes à la militarisation dans le cadre de la Guerre Froide (présence des marines soviétique et américaine). L'État somalien qui contrôlait son territoire terrestre comme marin était alors relativement stable et le pouvoir central tenait sa population, très marquée par les logiques claniques somalis, notamment sous le pouvoir de Mohamed Siad Barre (1969-1991). Mais le régime s'est peu à peu fragilisé avant sa chute finale en 1991, enclenchant une guerre civile qui dure encore de nos jours<sup>7</sup>.

C'est durant la décennie 1990 que les premiers incidents de piraterie vont avoir lieu aux larges des côtes de la Somalie. Robert McCabe indique que le premier incident répertorié par l'OMI est référencé dans un rapport de 1992 : il s'agit du *LPGC Pauline*, un tanker. Il était ancré au port de Djibouti au moment de son attaque par trois embarcations rapides<sup>8</sup>, selon l'ASAM diffusé à l'époque<sup>9</sup>. Le nombre d'attaques augmente légèrement jusqu'en 1995 (15 attaques) où l'ONU finit par s'en inquiéter. C'est aussi la première fois qu'un « bateau-mère »<sup>10</sup> est utilisé par les pirates : le *MV Bonsella*, un vraquier capturé en septembre 1994 par environ

---

<sup>5</sup> « La piraterie au travers de l'histoire », *Les dossiers de l'histoire*, septembre-octobre 1978

<sup>6</sup> Asie du Sud-Est, Nord-Ouest de l'Océan Indien et Golfe de Guinée

<sup>7</sup> MCCABE, Robert C., *Modern maritime piracy: genesis, evolution and responses*, Londres, éd. Routledge/Taylor & Francis Group, coll. « Naval Policy and History » (n° 60), 2018, 327p

<sup>8</sup> Celles usées par les pirates somaliens sont des « skiffs » (traditionnellement utilisés dans la région)

<sup>9</sup> ASAM 1992-34, 24 novembre 1992.

<sup>10</sup> Tiré de l'anglais « *mothership* », un autre terme utilisé dans la langue française pour désigner ces embarcations est celui de « baleinière ». Il s'agit la plupart du temps de bateaux de pêcheurs ou marchands locaux (Dhows) piratés afin d'étendre les capacités d'attaques en mer des pirates.

vingt-six pirates originaires du nord-est de la Somalie et s'identifiant comme des « *garde-côtes somaliens* »<sup>11</sup>.

On peut ici relever le facteur marquant de la piraterie somalienne dans les années 1990 : l'idée d'une défense du territoire marin de la Somalie. En réalité, il faut comprendre que l'on parle ici de miliciens de divers groupes armés se battant pour le contrôle du territoire somalien. Le but de ces groupes majoritairement originaires du Puntland (cf. annexe n°1) est de profiter de la présence de navires de pêche étrangers pour leur délivrer des licences illégales, autorisant leurs activités et permettant de fait aux proto-pirates autoproclamés « garde-côtes » de s'offrir un cadre légitime pour racketter ou détourner les navires « non enregistrés », tout en tirant une manne financière importante des licences délivrées (150 000 dollars par an à 500 vaisseaux, tous groupes confondus, soit 75 millions de dollars de bénéfices par saison de pêche). Certains groupes ont toutefois refusé ces pratiques pour des questions de légitimité internationale<sup>12</sup>. Si dans la période que nous allons étudier (2007-2014) les modes opératoires et l'origine des pirates ne changent pas, la piraterie n'a plus rien à voir avec celle des années 1990. Outre son explosion, il s'agit d'une criminalité organisée à haut niveau par des affairistes somaliens qui y voient une manne financière majeure et rentable par le rançonnement via des prises d'otages.

En venir à la France en évoquant la Somalie ne relève pas de l'évidence, bien qu'elle soit très présente dans le nord-ouest de l'Océan Indien. Les deux pays n'entretenaient pas particulièrement de liens avant les années 1990 où la France participe sous l'égide de l'ONU aux opérations menées pendant la crise somalienne. L'opération *Sanaa* (commando soutenant une opération humanitaire), *Oryx* et l'ONUSOM en 1992, où la France affrète certains de ses navires pour transporter des moyens humains et du matériel. Elle soutient enfin l'opération « *United Shield* » (déploiement d'une force multinationale en Somalie) en 1995<sup>13</sup>. La France devient au fur et à mesure un pays actif dans les actions multilatérales recherchant une solution à la crise somalienne. Le renforcement des liens survient également dans les années 2000, justement par la confrontation de la France aux pirates somaliens qui s'explique notamment par

---

<sup>11</sup> OLDEN Richard, « M.V. *BONSELLA* General cargo, Cattle, Container & Hijacked Vessel DWT 480 tonnes, L.O.A. 43.5 metres Port of registry Nassau », <http://www.cachalots.org.uk/wp-content/uploads/2011/01/Bonsella-booklet-col.pdf>, s.d, Consulté le 18 mars 2022

<sup>12</sup> GUIZIOU François, « La piraterie somalienne de la fin du 20<sup>ème</sup> siècle au début du 21<sup>ème</sup> siècle », dans « *Histoire des pirates et des corsaires : de l'Antiquité à nos jours* », 2016, pp. 417-425 et chiffres des bénéfices tirés d'un rapport de 2006 cité dans Hamza, Farah Robleh et Priotti, Jean-Philippe, « Maritime Trade and Piracy in the Gulf of Aden and the Indian Ocean (1994–2017) », *Journal of Transportation Security*, vol. 13, n° 3-4, 2020, pp. 141-158.

<sup>13</sup> COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Le meilleur des ambassadeurs: théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, éd. Economica, coll. « Bibliothèque stratégique », 2010, 383p.

sa présence au sein de la *CTF 150*<sup>14</sup>, qui va peu à peu devoir prendre en compte opérationnellement le besoin de réactions adaptées contre les pirates. Le lien Somalie-France qui caractérise la période étudiée s'explique donc par une politique maritime régionale sécuritaire de la France et sa diplomatie humanitaire menée en faveur de la Somalie<sup>15</sup>.

Ces moments s'inscrivent aussi dans la phase de mutation des missions des armées françaises engagée dans les années 1990 où les OPEX (opérations extérieures) vont devenir l'une des missions fondamentales des armées françaises et se généraliser en étant régulièrement menées dans des cadres multilatéraux où l'interopérabilité entre alliés doit être importante<sup>16</sup>. Ces missions restent encore fondamentales de nos jours.

Le sujet de cette étude peut s'inscrire dans ces lignes générales. Il traite d'un moment où l'État français lutte contre le phénomène de la piraterie somalienne, d'abord par des initiatives nationales, puis en coordination avec d'autres pays dans une opération de l'Union Européenne nommée « *Atalante* ». Il était important de délimiter dans le temps (2007-2014) le traitement de cette période de crise, donnant ainsi une allure de parabole au phénomène : montée, apogée et chute. Le sujet est aussi délimité géographiquement au nord-ouest de l'Océan Indien, rappelant l'étendue du phénomène. Un moment qui coïncide avec le *Livre Blanc* de 2008 où cette zone du globe rentrait dans ce qui était nommé un « *arc de crise* »<sup>17</sup>.

Ce sujet rentre dans l'histoire du temps présent avec une forte proximité temporelle. Cette étude a été réalisée avec des sources ouvertes à travers la perspective française encore peu étudiée, d'autant plus que la plupart des archives ne seront disponibles que dans quelques dizaines d'années. L'étude s'intéresse aussi principalement au volet militaire de cette lutte sans mettre de côté une vision élargie, notamment en termes de défense, de relations internationales ou d'impact national. Si le sujet est centré sur une perspective nationale, il permet aussi une lecture plus large des enjeux de la lutte antipiraterie, notamment dans le cadre européen, car la littérature historique est très limitée à l'inverse de celle en science politique et droit qui n'a pas pour objectif de donner de la profondeur historique au thème. Quelques géographes comme

---

<sup>14</sup> Créée en novembre 2002 à l'origine pour soutenir l'Opération Enduring Freedom (2001), la mise en place de cette coalition maritime trouve sa source dans l'attaque terroriste menée contre le pétrolier français *Limburg* le 6 octobre 2002. L'objectif premier est donc d'interdire l'utilisation de la mer aux organisations terroristes de la région.

<sup>15</sup> La France contribue de manière forte à cela dans le cadre multilatéral par des actions ou financements (ex : PAM).

<sup>16</sup> ACHARIA Myriam (dir.), « La France en OPEX : 50 ans d'engagement », *Les chemins de la mémoire*, Hors-Série, novembre 2017, 64p.

<sup>17</sup> Il incluait une zone s'étendant de l'Atlantique à l'océan Indien en passant par la Méditerranée.

François H. Guiziou se sont également intéressés à la piraterie, principalement à travers de la géographie humaine qui offre au passage des apports ethnologiques sur le sujet.

L'un des buts clairs de ce sujet est donc de permettre une approche synthétique de l'engagement de la France dans la lutte contre la piraterie et d'apporter une pierre à l'étude des menaces asymétriques ou activités illicites en mer qui ne sont pas toujours grandement étudiées en France. Il ne s'agit pas d'une compilation d'évènements mais d'une volonté de comprendre la manière dont le pays s'est inscrit dans des cadres évolutifs et des modalités qui se sont modifiées sur une période de crise de piraterie relativement brève et intense en comparaison des deux autres grandes zones de piraterie.

En termes de littérature, il convient de faire une première grande remarque sur le champ de recherche de la piraterie qui est beaucoup plus abordé dans la littérature anglophone que française, au moins pour sa partie contemporaine (piraterie moderne) qui nous intéresse plus dans le cadre de notre étude. À titre d'exemple, les *boat peoples* vietnamiens sont beaucoup plus vus comme une crise humanitaire et migratoire (ce qui renvoie à notre époque également) dans les esprits et le milieu universitaire français. C'est à travers cet angle qu'ils sont étudiés, comme dans les travaux de Laurent Suteau qui évoquent généralement brièvement la piraterie. Une crise de la piraterie majeure s'est pourtant adjointe à celle humanitaire avec des attaques nombreuses et quasi quotidiennes contre les réfugiés vietnamiens dans le golfe de Thaïlande. Celle-ci a d'ailleurs amenée une réaction des pays occidentaux qui durent faire pression sur les pays de la région pour enrayer les attaques<sup>18</sup>. Il existe des monographies notables sur la piraterie mais elles consistent toujours en différents « articles » réunissant des intervenants divers. La plus historique est celle de 2016 dirigée par Gilbert Buti et Philippe Hrodej. Elle offre un panorama complet de l'Antiquité à nos jours en réunissant des spécialistes de différents sujets<sup>19</sup>. Celle dirigée par Michèle Battesti consiste en les actes d'un colloque important en 2012, ayant réuni des chercheurs français de différentes disciplines ainsi que des acteurs civils témoignant (armateurs, assureurs, associatifs)<sup>20</sup>. Enfin, la *Revue d'Histoire Maritime* a consacré un numéro au sujet en 2013 qui réunissait également des chercheurs de différents horizons<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.*, pp. 63-68

<sup>19</sup> BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires : de l'Antiquité à nos jours*, Paris, éd. CNRS éditions, 2016, 686p.

<sup>20</sup> BATTESTI, Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : Un défi pour l'État*, Actes du colloque international (9 - 12 mai 2012, organisé par l'Université de La Rochelle à la Corderie Royale de Rochefort), Paris, éd. PUPS, coll. « Histoire maritime », 2014, 496p

<sup>21</sup> CHALINE Olivier et al. (dir.), « Courses, Piraterie et Economies littorales (XV<sup>ème</sup>-XXI<sup>ème</sup> siècles) », *Revue d'Histoire Maritime*, éd. PUPS, n°17, 2013/1, 457p.

On remarque que ces monographies datent toutes de la décennie 2010 montrant que le déclenchement de l'intérêt universitaire français a eu lieu suite à l'implication de la France dans la lutte contre les pirates somaliens. Les confrontations précédentes remontaient au 19<sup>ème</sup> siècle (barbaresques) ou étaient de faible intensité comme celle du Golfe de Guinée jusqu'au milieu des années 2010<sup>22</sup>, à l'inverse du monde anglo-saxon, et notamment le Royaume-Uni qui était directement concerné et engagé dans les problèmes de piraterie en Asie du Sud-Est. En effet, il administrait Hong-Kong jusqu'en 1997 et entretenait des liens avec ses anciennes colonies devenues membres du *Commonwealth*. C'est le principal facteur d'explication de la différence importante en termes de littérature historique et d'intérêt pour le sujet en comparaison à la France. Récemment, le chercheur britannique Robert McCabe a publié un ouvrage (2018) majeur sur la piraterie moderne qui reprend les bases du phénomène et étudie les cas somaliens et asiatiques de manière plus profonde en historicisant les origines et les réponses apportées dans des perspectives comparatives<sup>23</sup>.

On peut donc parler d'un intérêt historiographique récent sur le sujet de la piraterie moderne en France, mais si on s'intéresse plus particulièrement au cas somalien, on trouvera de nouveau une plus grande quantité de travaux anglophones quoique le déséquilibre soit moins important. Si la proximité du sujet et le fait qu'il soit récent limite l'existence d'une réelle historiographie, elle existe toutefois en partie grâce à des chercheurs débattant sur certains aspects du phénomène. C'est notamment le cas sur l'origine et les causes de la piraterie somalienne : beaucoup de chercheurs et d'acteurs publics pointaient comme source la faillite de l'État somalien (*failed state*). Or d'autres chercheurs ont pointé le fait qu'il n'y avait pas de corrélation entre faillite de l'État et développement du phénomène de piraterie (cf. Stefan Eklöf Amirell et Ibrahim Ndezop dans un article de 2009<sup>24</sup>). C'est une thèse qu'ils soutiennent généralement par des études comparatives du cas somalien avec les deux autres zones du globe concernées<sup>25</sup>. Le géographe français François Guiziou offre un apport majeur à l'historiographie en ces termes, en confirmant dans ses travaux<sup>26</sup> que la théorie de l'État failli

---

<sup>22</sup> Dans le cadre de la Mission Corymbe (présence permanente d'un bâtiment de la marine nationale depuis le début des années 1990).

<sup>23</sup> MCCABE, Robert C., *Modern maritime piracy: genesis, evolution and responses*, Londres, éd. Routledge/Taylor & Francis Group, coll. « Naval Policy and History » (n° 60), 2018, 327p

<sup>24</sup> « La piraterie maritime en Afrique contemporaine: Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie » dans la revue *Politique Africaine*

<sup>25</sup> Golfe de Guinée et Nigéria pour S. E. Amirell et I. Ndezop ou pour R. McCabe (*op.cit.*) le détroit de Malacca et les états de Malaisie, Indonésie et Singapour.

<sup>26</sup> Ses contributions sont disponibles dans les trois grandes monographies françaises citées à la page 4.

est limitée et qu'au contraire c'est dans le phénomène de reconstruction proto-étatique du Puntland (cf. les fameux garde-côtes) que la piraterie trouve ses origines. Ses travaux sont d'une importance capitale car ils remettent en cause de nombreuses explications fournies pendant la crise par certains chercheurs ou acteurs qui sont encore parfois diffusées comme sources explicatives. Il ne prétend pas que certaines causes citées dans ces travaux n'aient pas participé au développement de la piraterie (pêche illégale, déversement toxique, pauvreté, etc.), mais refuse leur utilisation pour faire des pirates des « *damnés de la mer* », selon son expression. Ce sont des facteurs explicatifs, mais les pirates somaliens sont bien des criminels conscients, saisissant une opportunité offerte par le phénomène de maritimisation en lien avec celui de la mondialisation. Pour lui, cette criminalité organisée a simplement su s'adapter à la mondialisation et l'est elle-même comme le démontre la circulation des revenus de la piraterie dans la diaspora somalienne sur le globe entier. On peut recouper ce constat à une analyse de Geoffrey Till sur la globalisation dans son ouvrage « *Seapower* » où elle est décrite comme un système dynamique où les perdants et les gagnants – ici temporairement les pirates – changent<sup>27</sup>. Ces apports majeurs sont pris en compte dans ce travail.

Outre cette historiographie embryonnaire sur le sujet, il convient de préciser l'apport intéressant des autres domaines de recherches, notamment la science politique et le droit, qui se sont rapidement intéressés au sujet. On peut citer la monographie anglophone de 2011, dirigée par James Kraska avec une perspective plus diplomatique<sup>28</sup>, ainsi qu'une autre de 2012, dirigée par Charles Norchi et Gwénaële Proutière-Maulion, réunissant des chercheurs de plusieurs nations, dont des Français comme Cédric Leboeuf, Patrick Chaumette ou Valérie Boré Eveno<sup>29</sup>. Certains de ces chercheurs ont tenu à rendre un peu de profondeur historique générale au phénomène dans des articles s'intéressant à certains faits liés à la piraterie<sup>30</sup>. En France, outre les chercheurs cités auparavant, on retrouve de rares articles de Michèle Battesti ou Marianne Péron-Doise, ainsi que leurs interventions à des colloques. D'autres articles sont aussi du fait de militaires français engagés dans la lutte comme Gérard Valin ou Xavier Mesnet, mais ils ne peuvent être vus comme des témoignages bien qu'ils en aient aussi produit. Les travaux des chercheurs sont complétés par l'intérêt de doctorants en droit et science politique ayant produits

---

<sup>27</sup> Till, Geoffrey, *Seapower: a Guide for the Twenty-First Century*, Londres, éd. Routledge, coll. « Cass series: naval policy and history » (n° 32), 2009, 409p.

<sup>28</sup> *Contemporary maritime piracy: international law, strategy, and diplomacy at sea*

<sup>29</sup> *Piracy in comparative perspective: problems, strategies, law*

<sup>30</sup> Comme par exemple GLASER, Sarah M. et al., « Foreign Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing in Somali Waters Perpetuates Conflict », *Frontiers in Marine Science* (Revue en ligne), vol. 6, n° 704, 6 décembre 2019, 14p. ou HAMZA, Farah Robleh et PRIOTTI, Jean-Philippe, « Maritime Trade and Piracy in the Gulf of Aden and the Indian Ocean (1994–2017) », *Journal of Transportation Security*, vol. 13, n° 3-4, 2020, pp. 141-158.

des travaux sur le sujet de l'impact de la piraterie somalienne sur le droit international (Diana Abbas Daher<sup>31</sup>, Amélie Anne Flagel<sup>32</sup> ou encore Roland Le Goff<sup>33</sup>). Plusieurs mémoires ont également été produits dans les années 2010 par des étudiants en science politique, droit maritime, européen, ou international sur des faits liés à la piraterie somalienne. Comme ceux d'Adrien Daels<sup>34</sup>, Olivier Gallais<sup>35</sup> ou Quentin Royet<sup>36</sup>.

Bien que rarement centrés sur la France, tous ces travaux, aussi rarement historiques, offrent cependant des cadres intéressants au travail qui a été réalisé et sont utilisables ou adaptables à la description de certains faits. On peut cependant constater que le sujet a bien suscité un intérêt relativement important, bien que concentré dans les champs de recherches des relations internationales, de la science politique, et du droit.

Enfin, plus connexe, mais important à évoquer pour leur théorisation et les cadres qu'ils offrent à ce travail : les ouvrages comme ceux d'Hervé Couteau-Bégarie sur la diplomatie navale<sup>37</sup>, ou de Geoffrey Till sur la puissance navale (*seapower*)<sup>38</sup>, ainsi que la thèse de Trineke Palm dont un chapitre (approche de sociologie politique dite de *l'advocacy coalition*) est dédié à l'étude d'*Atalante* en lien avec la politique de sécurité et de défense commune (PSDC)<sup>39</sup>.

Quant à la question des sources utilisées pour ce travail, toutes les archives officielles sont non-communicables avant une cinquantaine d'années et sont classifiées. Bien qu'une demande ait été effectuée, nous n'avons pas obtenu de réponse malgré l'existence de plusieurs fonds concernant notamment des actes de piraterie (2008 ZF 66), l'action de l'État en mer (2009 ZF 35 et 2011 ZF 33) ou encore la sécurité maritime dans l'Océan Indien (2012 ZF 31).

La conceptualisation de ce travail a donc été basée sur la seule documentation réellement disponible : celle en source ouverte. Cependant, il a fallu auparavant sélectionner un corpus de base assez conséquent pour constituer le cœur du travail. Il se constitue des brèves du ministère

---

<sup>31</sup> ABBAS DAHER Diana, *Le XXIème siècle à l'assaut du droit de la piraterie : le cas de la Somalie*, soutenue en 2015, Université Côte d'Azur

<sup>32</sup> FLAGEL Amélie-Anne, *Le renouveau de la piraterie internationale*, soutenue en 2013, Université de la Nouvelle Calédonie

<sup>33</sup> LE GOFF Roland, *La protection des navires soumis au risque de piraterie : enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013)*, soutenue en 2016, Université de Nantes

<sup>34</sup> DAELS Adrien, *Identité collective et politique étrangère européenne : l'opération EUNAFOR-SOM vue de Wallonie francophone*, Université de Louvain, 2020

<sup>35</sup> GALLAIS Olivier, *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*, Aix-Marseille Université, 2012

<sup>36</sup> ROYET Quentin, *Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique : le droit international dépassé ?*, Université Lumière Lyon 2, 2011

<sup>37</sup> *Le meilleur des ambassadeurs: théorie et pratique de la diplomatie navale*, 2010

<sup>38</sup> *Seapower: a Guide for the Twenty-First Century*, édition de 2009

<sup>39</sup> *Normative power and military means: the evolving character of the EU's international power*, Université libre d'Amsterdam, 2017

des Armées publiées en ligne dans un dossier spécialement consacré à la lutte antipiraterie nommé « *Atalante* », mais contenant aussi des brèves précédant le lancement de l'opération ou concernant des actions hors de cette coalition<sup>40</sup>. Ces brèves font tandem avec les *Cols Bleus* publiés sur la période permettant ainsi une reconstitution historique relativement précise des événements. C'est ce corpus de base qui donne une orientation principalement militaire à ce travail. Le reste des sources utilisées a pour objectif de donner un contour et la profondeur nécessaire afin de comprendre le corpus principal et de ne pas raconter une histoire isolée ne prenant en compte que le point de vue militaire français. On utilisera donc des sources d'organisations internationales (UE, ONU) pour replacer l'action française dans des cadres plus larges et auxquels elle doit parfois répondre (résolutions de l'ONU, décisions de l'UE). De même, au niveau français, cette complétion permettra d'observer le traitement du phénomène de manière plus large dans la société grâce à l'utilisation de témoignages d'acteurs maritimes (armateurs, associations) à l'occasion de colloques ou disponibles en ligne (éditos et actualités de l'AFCAN), mais également les sources parlementaires (qu'il s'agisse de questions, débats, auditions ou rapports d'informations), diplomatiques (déclarations, points presse, brèves des ambassades) et législatives (décrets, circulaires, arrêts judiciaires), de la presse spécialisée sur les questions de défense (*DSI, Diplomatie*), etc. Ce sont des sources permettant d'élargir l'analyse de la piraterie et de mieux comprendre les implications militaires françaises. Tout cela doit également permettre la critique des sources utilisées en y adjoignant la bibliographie pour comprendre les problématiques qui se sont parfois posées sans être évoquées dans les brèves ou *Cols Bleus* qui portent principalement sur des faits militaires (ex : problème du traitement judiciaire des pirates). Enfin, la presse classique ou des documents divers (ex : ASAM) sont utilisés principalement pour compléter l'évènementiel lorsque que cela est nécessaire à l'analyse. Certaines sources ont également pu être utilisées pour créer des figures ou cartes qui sont consultables dans la partie annexe de ce travail.

De manière générale, les sources utilisées sont donc nombreuses et variées pour viser l'approche élargie évoquée. Certaines difficultés ont cependant pu être rencontrées : elles concernent d'abord le corpus principal (tandem entre les *Cols Bleus* et les « brèves » du ministère des armées), où un ordre de priorité a dû être défini entre les deux en fonction de la période de publication. Un fait lié au développement du numérique et de la diffusion d'informations sur internet de plus en plus présente, ayant amené le ministère des Armées à

---

<sup>40</sup> L'annexe n° 13 contient des analyses quantitatives de ces brèves. Elles sont utiles pour mieux comprendre certains propos de cette étude.



transformer la revue *Cols Bleus* qui délivrait traditionnellement des informations hebdomadaires et très factuelles, avant de devenir bimensuelle en 2011, puis mensuelle en 2014. Ce changement l'amenait à travailler plutôt sous forme de dossier sur des sujets précis. Le choix a été fait de publier les informations plus factuelles sur le site internet du ministère.

Ce travail priorise donc les données des *Cols Bleus* avant 2010 qui sont souvent plus complètes que les « brèves », mais donne la priorité à ces dernières entre 2010 ou 2014 car elles sont plus nombreuses et détaillées. Une autre difficulté pouvant être évoquée est liée à l'étendue temporelle car il a fallu penser à la construction d'un plan chronologique et thématique qui permettait d'éviter une structure répétitive sur la période étudiée ou d'isoler un fait transversal à la périodisation choisie dans le plan (les opérations menées ou les équipes de protection embarquées par exemple). C'est également ce problème de la répétitivité qui a poussé à la multiplication de sources variées permettant d'éviter des erreurs de classement bien qu'il soit nécessaire par ce choix de réussir à faire de nombreux liens entre les différents documents pour que l'utilisation soit optimale.

L'hypothèse de base part du souvenir de cette période où le phénomène semblait très médiatisé et donnait ainsi l'impression qu'il s'agissait d'un sujet important. C'est-à-dire que la France semblait être un pays très impliqué dans la lutte contre la piraterie qui revenait régulièrement dans l'actualité de l'époque. C'est ce qui vient à l'esprit quand on s'intéresse un peu au sujet, même en le survolant. À partir de cette hypothèse, ce travail consistera en une reconstitution historique de la participation de la France à la lutte contre la piraterie somalienne au moment de sa crise. Il consiste donc à rendre la place du pays dans une lutte internationale et d'identifier ce que fut la contribution française sur toute la durée étudiée et des différents cadres dans laquelle elle s'inscrit (national, européen, international). Au-delà de cette reconstruction historique, les problématiques liées à l'action du pays viendront alimenter l'argumentation de ce travail. Il faut en effet se demander en quoi consistait l'action de la France pendant les sept années étudiées, tant dans des termes militaires, que les autres (judiciaires, diplomatiques, financiers), qui rentrent dans l'approche globale que le pays a choisi d'adopter. L'évolution des moyens, méthodes, dispositifs utilisés seront donc partie prenante de notre analyse ainsi que la construction du problème en tant que tel dans le pays.

L'étude du sujet sera découpée en trois temps selon la logique de parabole qui a été évoquée auparavant. Un premier temps est consacré à l'engagement précurseur de la France dès 2007, lorsque la piraterie est en forte augmentation et jusqu'au lancement de l'opération européenne *Atalante* en décembre 2008 qui ouvrira notre 2<sup>ème</sup> temps sur l'ère de l'apogée de la

piraterie, mais aussi en quelque sorte de la réaction internationale que la France a participé à construire jusqu'en 2011. Enfin, à partir de 2012, avec l'efficacité des réponses apportées, nous verrons les formes de désengagements qui se profilent et le début d'application plus concrète de l'approche globale. Cela sera aussi le moment de faire un bilan de l'engagement français en évoquant certaines questions précises.



# Partie n° 1 : Réalité de la piraterie et engagement précurseur de la France contre la piraterie dès 2007 jusqu'au lancement d'Atalante (8 décembre 2008)

## Chapitre n° 1 : Une présence ponctuelle face à la recrudescence de la piraterie

La piraterie en Somalie était devenue un phénomène qui inquiétait certains acteurs comme l'ONU au même titre que celle qui existait dans les deux autres grandes zones. Sa part était encore réduite jusqu'en 2005 où l'on observe une forte augmentation du phénomène, alors que sa précédente élévation était survenue en 1998. En 2005, selon le Bureau International Maritime (BIM), les actes de piraterie commis en Afrique représentaient 65% du total mondial<sup>41</sup>. La plupart des auteurs s'accordent ensuite pour considérer que l'année 2007 représente le début d'un premier pic des actes commis : Gérard Valin cite ainsi le chiffre de 35 attaques contre 12 en 2006<sup>42</sup>.

Les premières années de la période que nous allons étudier montraient que le problème commençait peu à peu à apparaître sur la scène internationale pour la France, avant qu'elle ne finisse elle-même directement concernée suite à l'affaire du *Ponant* en 2008. L'importance que va prendre la piraterie pour les différents États s'explique notamment par leur concentration sur les missions de sauvegarde maritime dans le contexte d'après-guerre froide comme en témoigne le *Livre Blanc* de 2008 qui met l'accent sur ces missions pour la Marine Nationale. Le retour de la sauvegarde maritime a également lieu au niveau européen au moment où on parle de relancer la défense européenne. La réunion du CHENS en mai 2007 avec les chefs des marines européennes sonnait le ton via l'importance qu'elle donnait à la sauvegarde maritime<sup>43</sup>.

C'est dans ce contexte que l'action de la France prend place, proportionnellement à la perception que cette dernière a de la menace.

---

<sup>41</sup> AMIRELL, Stefan Eklöf et NDZESOP Ibrahim, *op. cit.*

<sup>42</sup> VALIN, Gérard (Vice-amiral), « La lutte contre la piraterie au large de la Somalie », *EchoGéo*, n° 10, 2009.

<sup>43</sup> *Cols Bleus*, « Les chefs des marines européennes se réunissent pour la CHENS 2007 » n° 2830, 16 mai 2007, p.4

### 1.1. La France, État présent dans la région et concerné par un éventuel problème de la piraterie : le prédispositif du pays

En parlant de « prédispositif », on évoquera ici les moyens dont disposent déjà le pays dans la zone et qui sont favorables à la lutte antipiraterie : positions militaires (bases et territoires), participation à des coalitions, et dispositif civilo-militaire (le CNV).

Deux zones administratives militaires sont concernées dans l’Océan Indien : la zone maritime de l’Océan Indien (ZMOI) sous commandement d’un officier général : L’ALINDIEN. Elle concerne la plus grande partie de l’Océan Indien, dont les espaces littoraux d’Afrique de l’Est depuis la mer Rouge jusqu’au sud du Kenya. En dessous de cette ligne parallèle, c’est la zone maritime sud de L’Océan Indien (ZMSOI) qui englobe les territoires français de la zone et qui est sous un commandement interarmées (FAZSOI) dont la partie marine est déléguée à un commandant spécifique sous le nom de « Commandement de la Zone Maritime Sud Océan Indien » (CMZ). Cette zone ne relève donc pas de la responsabilité de l’ALINDIEN (voir annexe n°2).

#### 1.1.1. La présence concrète du pays : les territoires et les bases

La piraterie concerne directement la France car elle dispose de territoires dans l’Océan Indien. Outre les îles de la Réunion et de Mayotte, ce sont notamment les îles Éparses, reliées administrativement aux TAAF, qui représentent près de 640 000 km<sup>2</sup> de ZEE françaises pour seulement 43km<sup>2</sup> de terres émergées<sup>44</sup>. Elles sont pour la plupart situées dans le canal du Mozambique et une partie d’entre elles sont concernées par l’extension de la zone de piraterie jusqu’au nord du canal (Les Îles Glorieuses, cf. Annexe n° 3).

La Réunion est aussi un territoire important car l’île abrite des bâtiments de la Marine Nationale dont l’emploi est habituellement destiné aux missions de surveillance maritime des pêches dans les ZEE françaises, du territoire maritime du pays et de l’immigration illégale (à Mayotte notamment). La base navale de rattachement de ces navires est située à Port-Des-Galets dans le nord-ouest de l’île. Il s’agit notamment des frégates de surveillance le *Nîvose* et le *Floréal*, mises en service en 1992, ainsi que les P400 (patrouilleurs), la *Boudeuse*, mise en service en juillet 1986, et *La Rieuse*, en juin 1987. Ces deux derniers bâtiments finissent le

---

<sup>44</sup> <https://taaf.fr/collectivites/presentation-des-territoires/les-iles-eparses/>, consulté le 12 mars 2022

service pour la Marine Nationale en 2011<sup>45</sup>. Tous ont été impliqués de manière régulière dans des missions antipiraterie pendant la période étudiée.

La France dispose enfin d'une base à Djibouti où sont situées les Forces Françaises Stationnées à Djibouti (FFDj) qui constituent un point d'appui opérationnel interarmées de la France. Cette base permet notamment de faciliter les escales françaises et celles de ses partenaires, ainsi que la capacité de projection opérationnelle dans la région nord-ouest de l'Océan Indien. Dès le début des années 2000, elle reprend de l'intérêt pour l'État avec l'augmentation des divers trafics, le problème du terrorisme, puis dans la seconde moitié de la décennie, celui de la piraterie (ex : présence quasi permanente de Breguet Atlantic [ATL2] sur cette décennie)<sup>46</sup>.

#### 1.1.2. L'Opération « Enduring Freedom » (OEF) et la Combined Task Force 150 (CTF 150)

L'OEF est lancée en octobre 2001 dans le contexte de l'invasion de l'Afghanistan par les États-Unis et leurs alliés. La France rejoint cette opération à partir de novembre 2001<sup>47</sup>. L'opération se dote d'une façade maritime en novembre 2002 qui agit dans le nord-ouest de l'Océan Indien et est basée à Djibouti : la CTF 150 qui se donne pour mission principale de lutter contre le terrorisme et de soutenir l'OEF. La participation de la France est active à travers le déploiement régulier de bâtiments et une prise de commandement temporaire quasiment chaque année. La piraterie rentrait peu à peu de fait (via le secours aux navires en détresse) dans le mandat de la CTF 150, participant à une forme de mutation de celui-ci comme l'atteste les nombreux numéros de la revue *Cols Bleus* en 2007.

#### 1.1.3. Croisière de bâtiments de guerre

C'est une possibilité beaucoup plus aléatoire, mais qui existe grâce aux capacités de projection française et sa présence dans des eaux lointaines de la métropole. C'est par exemple le cas de bâtiments en transit, déployés pour des missions lointaines (ex : dans le Golfe Persique ou à la Réunion)<sup>48</sup>.

---

<sup>45</sup> PREZELIN, Bernard, *Flottes de combat 2008*, éditions maritimes & d'outre-mer édilarge s.a.

<sup>46</sup><https://archives.defense.gouv.fr/operations/afrique/afrique-de-l-est/forces-francaises-stationnees-a-djibouti/dossier-de-reference/les-forces-francaises-stationnees-a-djibouti>

<sup>47</sup> VAÏSSE, Maurice, « La France et l'OTAN : une histoire », *Politique étrangère*, n° 4, 2009, pp. 861-872.

<sup>48</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Xavier Mesnet, p. 90

#### 1.1.4. Le Contrôle Naval Volontaire (CNV)

Il s'agit d'un dispositif de surveillance civilo-militaire mis en place de 2001 par l'État français, ou plus précisément du « réveil » d'un dispositif ancien dans le contexte de dégradation sécuritaire et de menace terroriste grandissante dans le nord-ouest de l'Océan Indien<sup>49</sup>. Il est de plus en plus en plus utilisé à partir de 2005 suite à la croissance des actes de piraterie dans la région. Le principe est de permettre l'échange d'informations entre les armateurs, les navires de commerce (nationaux) et l'ALINDIEN dont la lutte contre la piraterie constitue une mission importante à l'époque : les armateurs adhèrent au programme. En échange d'informations sur leur position et de renseignements sur la zone de navigation de leurs navires (événements, pavillons présents, etc.), l'ALINDIEN leur communique des informations qui sont utiles de manière générale à la navigation et à la sécurité comme par exemple le comportement à adopter dans une zone spécifique<sup>50</sup>.

#### 1.2. La piraterie : la prise de conscience

La piraterie semble compliquée à caractériser clairement à l'époque pour les différents acteurs dont fait partie la France.

##### 1.2.1. Un problème croissant mais peu évoqué

###### 1.2.1.1. La piraterie dans le nord-ouest de l'Océan Indien : un phénomène qui passe sous les ondes

La piraterie était peu évoquée au niveau national en 2007. On en parle très peu car c'est un fait qui paraît lointain et qui ne semble pas concerner la France. Si elle est identifiée par les acteurs intéressés (ex : armateurs, humanitaires), ses conséquences exactes sont encore mal perçues. On peut constater ce moment de flou à travers diverses sources et témoignages (ou leur absence) d'acteurs français de l'époque.

En termes parlementaires, il n'existe quasiment aucunes questions concernant la piraterie transmises à un ministère sous la 12<sup>ème</sup> législature parlementaire ou du Sénat, si on se cadre également sur la période concordante de la seconde présidence de Jacques Chirac (2002-2007). Il n'y a d'ailleurs pas d'autres documents parlementaires s'intéressant spécifiquement au sujet (rapports, auditions, etc.). Même pendant la première année de la 13<sup>ème</sup> législature

---

<sup>49</sup> VALIN, Gérard, *op. cit.*

<sup>50</sup> Instruction interministérielle n° 1094/SGDN/PSE/PPS/CIPRS du 27 juin 2001 relative au contrôle naval volontaire

(2007), où la France prend ses premières initiatives, il n'existe pas des documents ou des questions produits par les parlementaires à ce sujet. Les premières questions répertoriées ne surviennent que lors de la prise d'otage du *Ponant* en avril 2008, puis les suivantes avec le lancement de la cellule de coordination européenne EU NAVCO. C'est donc un sujet qui n'attire par l'intérêt des parlementaires français à cette époque.

L'entretien réalisé avec Gilbert Le Bris (cf. annexe n° 8) permet de mieux comprendre les raisons de ce désintérêt. Il est le seul député ayant interrogé le gouvernement directement sur la piraterie somalienne pendant la 12<sup>ème</sup> législature, le 12 octobre 2006. Les thoniers de Concarneau le poussaient à porter leurs problèmes au gouvernement au moment où ces derniers commençaient à sentir des « *pressions de nature pirates [...] des bateaux commençaient à les cibler* », selon le député. La réponse apportée par la ministre de la Défense, Michèle Alliot Marie, était selon lui « *rassurante* ». Pour lui, la menace n'intéressait pas les députés français car les territoires qu'ils représentaient n'avaient pas d'intérêts dans l'Océan Indien. Il était le seul député de France représentant des acteurs économiques qui voyaient leurs intérêts menacés par les pirates somaliens avant 2008<sup>51</sup>.

C'est pourtant un phénomène bien présent mais qui amenait à différentes réactions. Lors de missions menées en 2006 comme membre du ministère des Affaires étrangères des Seychelles, l'ambassadeur des Seychelles en France de l'époque, Claude Morel, déclarait à des homologues européens que les Seychelles étaient assez loin des zones concernées, en leur affirmant « *la mer nous protège* »<sup>52</sup>. Les Seychelles ne furent cependant pas épargnées par le phénomène lors de son explosion : à partir de 2009, elles sont touchées régulièrement dans leurs eaux. D'autres acteurs ont eu des réactions plus nuancées tout en admettant que la période ne permettait pas une analyse claire de la situation. C'est notamment le cas d'Yvon Riva, président d'Orthongel<sup>53</sup>, pour qui le problème semble être plus prégnant en 2008 avec les premières attaques réussies contre des thoniers. Avant cette date, il affirme que les groupements de thoniers n'avaient pas encore pensé à des moyens de protection, et n'avaient aucune idée de la manière dont la piraterie aurait pu impacter leur activité<sup>54</sup>. Cependant, des actions avaient déjà

---

<sup>51</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, ancien député et maire de Concarneau (Parti socialiste), 21 avril 2022. Gilbert le Bris était impliqué dans la Commission de la défense nationale et des forces armées ainsi qu'à l'assemblée parlementaire de l'OTAN.

<sup>52</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Claude Morel, p. 45

<sup>53</sup> Orthongel est un groupe de producteurs de thon congelé créé en 1973, il réunit uniquement des armements de thoniers pratiquant la pêche au thon tropical dans l'Océan Indien aux abords ou dans les zones qui ont été concernées par le risque de la piraterie somalienne.

<sup>54</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention d'Yvon Riva, p. 53



été entreprises et Orthongel avait notamment choisi, dès 2006, de renoncer à acheter des licences de pêche dans la ZEE somalienne. En réalité, malgré la méconnaissance de l'impact possible, une chute du tonnage moyen par bateau était déjà survenue en 2007, sans conséquences immédiates sur le chiffre d'affaires. Yvon Riva l'expliquait par la peur de certains capitaines de faire des prospections trop ambitieuses qui les exposeraient au risque d'attaque<sup>55</sup>. On voit donc qu'un acteur économique majeur et une nation hôte de cette activité avaient conscience de l'existence d'un risque sans pour autant penser qu'il pouvait entraîner des conséquences majeures pour leurs activités.

L'association française des capitaines de navires (AFCAN)<sup>56</sup>, pourtant impliquée de manière générale dans les sujets concernant la sécurité maritime (et notamment la piraterie), ne percevait elle-même pas le problème comme potentiellement important. Ainsi, ce sujet n'est par exemple pas évoqué lors de son assemblée générale de mars 2007<sup>57</sup>. L'association envoie un représentant, François-Xavier Pizon, lors de la 82<sup>ème</sup> session du *Marine Safety Committee* (MSC) de l'OMI en décembre 2006. Le problème y est évoqué de manière traditionnelle mais ne fait pas l'objet de développement dans le compte-rendu mis en ligne<sup>58</sup>. Le représentant est également présent à la 53<sup>ème</sup> session du sous-comité de la sécurité de la navigation de l'OMI de juillet 2007. La piraterie n'est pas rapportée ou n'a pas été abordée pendant la réunion (à noter qu'elle est rapportée dans les réunions du même comité les années suivantes)<sup>59</sup>. Ces exemples contemporains du phénomène montrent que les émissaires de l'association n'ont pas considéré que les données communiquées était d'une si grande importance, ce sont en réalité d'autres sujets qui les préoccupent à cette période<sup>60</sup>. Ce n'est que lors de la 83<sup>ème</sup> session du MSC de l'OMI que l'association rapporte la piraterie et elle est subséquemment évoquée comme un phénomène dont la croissance devient inquiétante<sup>61</sup>.

Pour revenir sur des questions plus liées à l'État, il est intéressant de noter son choix d'abroger la loi du 10 avril 1825 (cf. annexe n° 9), le 22 décembre 2007, au moment de la

---

<sup>55</sup> « Point de Vue » dans « *La piraterie au fil de l'histoire* », Intervention d'Yvon Riva, pp. 277-280

<sup>56</sup> Le choix de cette association tient du fait de la vision assez générale que celle-ci peut avoir sur les différents sujets concernant le monde maritime. Ses membres rapportent également souvent des informations de leurs activités de manières relativement brutes via des articles qui sont publiés sur le site de l'association (<https://afcan.org/>).

<sup>57</sup> « Compte rendu Assemblée générale Le Havre 22 et 23 mars 2007 », *AFCAN Informations*, n° 75, juin 2007

<sup>58</sup> 82<sup>ème</sup> session du Marine Safety Committee de l'O.M.I. , [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/msc82.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/msc82.html)

<sup>59</sup> O.M.I. : 53<sup>ème</sup> session du Sous-comité de la sécurité de la navigation, [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/nav53.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/nav53.html)

<sup>60</sup> Le fonctionnement de l'association et le choix des articles publiés sur la période étudiée montre que cela ne les marquaient pas puisqu'ils font toujours le choix de rapporter les éléments les plus intéressants pour leurs adhérents sur une période donnée à travers des synthèses.

<sup>61</sup> 83<sup>ème</sup> session du Marine Safety Committee de l'O.M.I. , [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/msc83.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/msc83.html)

recrudescence de la piraterie, bien qu'elle ne touchait pas la France. Elle aurait pu servir dès 2008 afin de répondre aux premiers incidents concernant des ressortissants français, d'autant que les trois premiers articles définissaient les personnes pouvant être considérées comme « pirate » et que ses dispositions permettaient de prendre en compte la participation de complices (utile dans le cas somalien où les équipes se séparent)<sup>62</sup>.

#### 1.2.1.2. L'activité antipiraterie de la France avant septembre 2007

La revue *Cols Bleus*, mine d'informations sur le sujet de la piraterie ne traite que sporadiquement le phénomène somalien en 2007, et principalement à partir de la mi-avril 2007 où un article aborde le sujet des missions de surveillance par des bâtiments français engagés dans l'*OEF (CTF 150)* qui prennent place « *en particulier au large de la Somalie* » où une « *reprise de la piraterie* » a lieu, amenant à l'organisation de contrôles de boutres. Ces derniers visaient à obtenir des renseignements afin d'établir un réseau de connaissances pour les nations engagées dans la zone<sup>63</sup>. C'est donc une mission qui en théorie, ne s'inscrit pas dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et donc du mandat de la coalition.

Même minorée ou ponctuelle, la piraterie est donc un phénomène qui est pris en compte. Elle est perçue comme une menace pour certains bâtiments français comme en témoigne le transit de la *Dague* (EDIC<sup>64</sup>) entre Djibouti et Dubaï en avril 2007 durant lequel un « *groupe d'intervention et de renfort* » est embarqué pour assurer sa protection contre des menaces dont la piraterie fait pleinement partie. Cela montre que la recrudescence du risque semble réel pour la Marine Nationale<sup>65</sup>. C'est d'ailleurs ce semblant de recrudescence qui a permis au Président de la République de l'époque, Nicolas Sarkozy, de justifier dès son élection le maintien de la base de Djibouti : « *[Elle] continue d'être essentielle dans notre combat contre la piraterie au large de la Somalie* ». La construction d'une nouvelle base interarmées à Dubaï ne remettait pas non plus en cause cette utilité<sup>66</sup>. La lutte contre la piraterie constituait ainsi un facteur de justification de la présence française en l'intégrant aux missions de sauvegarde maritime que le pays menait au sein de la *CTF 150* et dans le cadre français. Ce n'était donc pas un problème national mais la France entendait contribuer à protéger le « bien commun » à travers son engagement dans la coalition.

---

<sup>62</sup> Loi du 10 avril 1825 relative à la sûreté de la navigation et du commerce maritime

<sup>63</sup> *Cols Bleus*, « Retour des frégates de surveillance », n° 2825, 21 avril 2007, pp. 8-9

<sup>64</sup> Engin de débarquement d'infanterie et de chars

<sup>65</sup> *Cols Bleus*, « Peau neuve aux portes du désert », n° 2826, 28 avril 2007, p. 6

<sup>66</sup> 31 mai 2007, Paris, Interview : « *ENTRETIEN DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, NICOLAS SARKOZY, AVEC LE MAGAZINE "DIPLOMATIE" NUMERO SPECIAL EMIRATS ARABES UNIS* »

La piraterie était donc un problème qui venait s'ajouter à celui du terrorisme et qui devait être pris en compte de manière plus concrète. En effet, les côtes somaliennes étaient déjà surveillées depuis le début des années 2000 dans le cadre de la lutte antiterroriste et des trafics divers, et la piraterie de manière plus secondaire car des incidents étaient effectivement survenus, comme en septembre 2002 où la FS *Floréal* avait participé à la libération du cargo libanais *Princess Sarah*. Laurent Mérer, alors ALINDIEN, évoquait alors la Somalie comme la « vraie côte des pirates » à l'appareillage de Dubaï, en référence au passé (19<sup>ème</sup>) du Golfe Persique pendant la période de domination britannique<sup>67</sup>. La piraterie n'était alors pas encore perçue comme une grande menace dans la zone et plutôt associée aux eaux asiatiques où une réponse internationale s'appuyant sur les États de la région était en cours de construction au début des années 2000<sup>68</sup>.

Les missions de surveillance constituent donc un point important pour appréhender le phénomène à ce moment-là. Mais la France s'était également déjà impliquée dans des interventions antipiraterie, y compris en 2007. Par exemple en février où un « *Un bateau français (d'une coalition de guerre) [Très probablement la CTF 150]* »<sup>69</sup> a répondu à l'appel de détresse d'un yacht à 51 nautiques au nord-est de l'île omanaise de Ras Hilf Masirag. Quatre embarcations rapides, avec des équipages de trois personnes, sont jugées suspectes par les occupants du yacht. Ils se dirigeaient vers eux en tentant d'entrer en communication afin d'obtenir des renseignements sur leur yacht (voir l'annexe n° 4 pour la localisation). Ils utilisèrent leurs canons à eau avant l'arrivée du bâtiment français à proximité qui amena les supposés pirates à se disperser<sup>70</sup>. Une autre intervention plus marquante pour la Marine Nationale fut celle menée par L'avisos *Commandant Blaison*, détaché de la *CTF 150* pour le cargo danois *Danica White*. Le bâtiment escorta le cargo lors de sa sortie des eaux territoriales somaliennes après que les pirates eurent accepté de le libérer en contrepartie d'une rançon, suite à son détournement le 2 juin 2007. Le relais fut ensuite pris par la FASM *La Motte-Picquet* qui l'accompagna jusqu'à leur arrivée à Djibouti le 28 août<sup>71</sup>. Ces deux événements témoignent d'une implication concrète de la France et de sa capacité à répondre à des situations de crises

---

<sup>67</sup> MERER, Laurent, *Alindien : Un marin dans l'océan Indien*, Lieu, éd. Le Télégramme, 2006, 294 p.

<sup>68</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.*, pp. 108-121

<sup>69</sup> Sans plus de précisions, il n'est pas possible d'identifier le bâtiment exact ayant réalisé l'intervention. Cela n'a pas été relayé dans la presse et plusieurs bâtiments français sont alors engagés dans la *CTF 150* ou en soutien à *Enduring Freedom* selon les *Cols Bleus* de février 2007.

<sup>70</sup> ASAM 2007-50, 2 février 2007, Approche suspecte d'un Yacht (21°11'28"N ; 59°33'42"E), traduction

<sup>71</sup> *Cols Bleus*, « L'avisos CDT Blaison assiste un cargo piraté », n° 2839, 8 septembre 2007, p.4

dans la région. Ce sont aussi des éléments démontrant ses capacités opérationnelles dans des cas précis grâce aux prédispositifs évoqués précédemment.

La piraterie commence donc à être évoquée de manière plus régulière au moment où des actions pour la contrer ou la prévenir sont déjà mises en place dans différents cadres d'actions qui sont cependant ponctuels. Malgré la prise en compte du phénomène, l'époque était aussi marquée par un manque d'informations. Certains bâtiments français ayant patrouillé dans les eaux bordant la Somalie pour prévenir la piraterie ont ainsi pointé la difficulté à différencier les skiffs de pêcheurs de ceux des pirates. Obtenir des renseignements est alors crucial à l'époque, ce qui explique les missions de surveillance qui n'ont pas que pour but d'intercepter les pirates mais aussi de visiter boutres et skiffs circulant dans la région afin d'obtenir des informations sur les modes opératoires des pirates et parvenir à différencier leurs comportements de ceux des pêcheurs. Il a par exemple pu être déterminé à l'époque que les skiffs de pêcheurs n'avaient quasiment jamais de moteurs hors-bords : leur présence est donc devenu un marqueur d'identification d'une embarcation de pirate<sup>72</sup>. Une forme d'apprentissage s'était donc mise en place et la France contribuait pleinement à celle-ci. A posteriori, ces renseignements devaient permettre d'obtenir une réponse efficace en termes d'actions pour lutter contre les actes des pirates somaliens qui étaient particuliers par leur nature (rançonnage).

Au-delà des actions qui furent menées, ce n'est donc pas un hasard si certains exercices militaires de l'époque ont intégré cette façade de la sauvegarde maritime dans leur déroulé. Ainsi, en juillet 2007, des exercices franco-américains comportaient dans leurs objectifs une facette dédiée à la lutte contre la piraterie. En effet, l'exercice s'était donné pour contexte un « *grand espace aéromaritime* » que les bâtiments devaient maîtriser sur plusieurs plans<sup>73</sup>. C'est donc un cadre qui correspond à l'évolution que connaissait la piraterie à l'époque dans l'Océan Indien et il est intéressant de noter la participation de la FLF La Fayette à cet exercice car elle fût engagée plusieurs fois dans les missions antipiraterie jusqu'en 2014.

La France faisait donc partie des nations qui possédaient déjà une activité antipiraterie conséquente dans la zone et ayant pris en compte l'existence de la menace en prétendant apporter des solutions par le développement de connaissances sur celle-ci.

---

<sup>72</sup> *Cols Bleus*, « Des Terroristes aux pirates », n° 2837, 21 juillet 2007, pp. 10-11

<sup>73</sup> *Cols Bleus*, « Exercices Comptuex », n° 2838, 28 juillet 2007, pp. 8-9

### 1.3. Évolution de la prise en compte et début de réaction française en réponse à certains actes contre le Programme Alimentaire Mondial (PAM)

#### 1.3.1. Le PAM en situation de crise

La crise du PAM survint au moment où la communauté internationale n'a pas encore établi d'initiative multilatérale. Si des attaques surviennent de plus en plus régulièrement, il n'y a pas encore eu d'évènement majeur incitant les États à proposer une réponse plus forte. Mais certains acteurs vont commencer à réagir avec la crise touchant le PAM à l'été 2007.

En effet, le PAM publia avec l'organisation maritime internationale (OMI) un appel commun à Londres le 10 juillet 2007 qui appelait à réagir de manière plus coordonnée contre la piraterie. Dans ce communiqué, les deux agences de l'ONU mettaient en avant les nombreux actes conduits contre les navires affrétés pour acheminer l'aide humanitaire en Somalie (qui l'est à 80% par la mer) qui ont déjà entraîné un mort et des blessés dans le personnel employé par le PAM. Le risque d'arrêt de livraison de l'acheminement humanitaire nourrissant près de deux millions de personnes fut donc mis en avant<sup>74</sup>. Ce communiqué peut être considéré comme étant le point de départ inspirant l'action française, mais le PAM était déjà touché depuis longtemps par ce type d'acte. L'organisation avait déjà dû arrêter temporairement l'acheminement humanitaire par la mer en 2005, les forçant ainsi à utiliser des camions depuis le Kenya alors que la situation sécuritaire au sol ne permettait pas un acheminement de l'aide humanitaire dans de meilleures conditions<sup>75</sup>. Ces soucis étaient connus par la France car déjà étudiés plusieurs fois en 2005 et 2006 au Conseil de sécurité de l'ONU (CSNU) dont la France est un membre permanent<sup>76</sup>. L'année 2007 avait notamment été marquée par la prise d'otage du cargo *MV Rozen* dont l'équipage avait été retenu en otage pendant 40 jours avant d'être libéré début avril<sup>77</sup>.

L'appel du 10 juillet est pris en compte par l'ONU et le CSNU va alors adopter la résolution n° 1772 le 20 août 2007. À partir d'un point de situation sur la Somalie, la piraterie est évoquée comme un problème montant et les membres de la communauté internationale sont

---

<sup>74</sup> « Les actes de pirateries menacent l'aide humanitaire en Somalie: une action coordonnée est nécessaire- OMI, PAM », 11 juillet 2007, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/les-actes-de-pirateries-menacent-laide-humanitaire-en-somalie-une-action>, consulté le 30 mars 2022

<sup>75</sup> « Les actes de piraterie contraignent le PAM à utiliser la voie terrestre en Somalie », 5 décembre 2005, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/les-actes-de-piraterie-contraignent-le-pam-utiliser-la-voie-terrestre-en>, consulté le 30 mars 2022

<sup>76</sup> PALM, Trineke, *op. cit.*, p. 128

<sup>77</sup> « Le PAM soulagé par la libération d'un bateau et de son équipage détournés au Nord-est de la Somalie », 8 avril 2007, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/le-pam-soulage-par-la-liberation-dun-bateau-et-de-son-equipage-detournes-au>, consulté le 30 mars 2022

appelés à la vigilance quant aux actes et incidents de piraterie, notamment lorsqu'ils concernent des convois humanitaires. Il s'agit de la première résolution de l'ONU qui met clairement en avant la piraterie comme une menace pour les navires circulants dans la région. C'est cette résolution qui a formé le cadre d'action de la France lorsqu'elle a réagi.

La France affirma alors vouloir réagir à travers un discours prononcé en septembre par Nicolas Sarkozy à l'assemblée générale de l'ONU où il évoque le « *drame humanitaire de la Somalie* » et affirme que « *La France est décidée à prendre dès les prochains mois les initiatives nécessaires* » pour répondre aux différentes crises touchant la communauté internationale.<sup>78</sup> L'assistance au PAM rentrait donc dans les premières actions liées à cette volonté qui amenait le Président de la République à déclarer le jour même au CSNU que « *la France est prête [...] à envoyer un navire militaire pour protéger le ravitaillement humanitaire pour ces malheureuses victimes de brigands sans scrupules [...]* », montrant ainsi la volonté d'organiser des convois pour accompagner les bateaux du PAM<sup>79</sup>. S'il s'agit d'un problème qui reste lointain, on voit bien qu'il y a une réaction face à la montée en puissance d'un phénomène qui est maintenant clairement identifié. Bien que le pays ne soit directement touché, une prise de conscience s'opéra car c'était aussi une volonté du gouvernement de l'époque qui voulait s'affirmer sur la scène internationale.

### 1.3.2. L'opération *Alcyon* (16 novembre 2007 au 3 février 2008)

Avant l'initiative française, le PAM n'avait jamais bénéficié d'escortes militaires de la part des États. Auparavant, il se dotait seulement parfois de protection embarquées privées lorsque cela était possible, afin de dissuader ou empêcher des potentiels pirates d'attaquer les navires qui étaient affrétés. Selon Jacques Launay (ALINDIEN, 2006-2008), la proposition française était inspirée du cas précurseur du cargo *Danica White* que la Marine Nationale avait escorté depuis les eaux somaliennes jusqu'à Djibouti<sup>80</sup>. La réponse paraissait d'autant plus justifiée que pendant la période précédant le lancement de l'opération, deux attaques avaient ciblé des navires du PAM. La 1<sup>ère</sup> eut lieu le 17 octobre contre un cargo sous pavillon comorien nommé « *Al Marjan* » qui venait de partir de Mogadiscio suite au déchargement de la cargaison affrétée par le PAM. La communication avait été rompue après le signalement d'une approche par des pirates armés sur des skiffs qui ont ensuite détourné le cargo vers un point du littoral où il a jeté

---

<sup>78</sup> 62<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée Générale des Nations Unies : Discours de S.E. M. Nicolas Sarkozy, Président de la République Française, New York, 25 septembre 2007

<sup>79</sup> *Cols Bleus*, « Soutien de la marine au programme alimentaire mondial », n° 2860, 23 février 2008, pp. 28-33

<sup>80</sup> *Cols Bleus*, Interview de Jacques Launay, n° 2859, 16 février 2008, pp. 8-9

l'ancre<sup>81</sup>. La seconde se déroula le 21 octobre 2007 contre le cargo sous pavillon comorien « *Jaikur II* », ciblé par des tirs alors qu'il se trouvait à 60 nautiques au sud de Mogadiscio (où il avait déchargé une cargaison pour le PAM) à proximité de la localité somalienne de *Baraawe*. Le navire adopta des mesures passives (augmentation de sa vitesse, extinction de tout feu) qui lui furent conseillées et parvint à s'échapper en haute mer après avoir été poursuivi par les pirates<sup>82</sup>. Les craintes du PAM s'étaient donc réalisées au moment où la période de mousson prenait fin<sup>83</sup> et avant que les premières missions françaises ne débutent.

Les missions purent débiter avec le lancement officiel de l'opération nommée « *Alcyon* », le 16 novembre 2007, à travers une déclaration conjointe du ministre des Affaires Étrangères et Européennes (MAEE), Bernard Kouchner, et du ministre de la Défense, Hervé Morin. En outre, ils donnèrent pour but et leitmotiv à la France le souhait d'« *apporter une aide concrète aux populations somaliennes* », mais aussi l'espoir « *d'attirer l'attention de la communauté internationale sur la gravité de la situation humanitaire en Somalie* » avec l'idée de permettre la poursuite de l'initiative française par d'autres États après la fin de la mission (relais)<sup>84</sup>. Il est donc affirmé que l'opération répond à des buts humanitaires : elle rentre ainsi dans un cadre théorisé par Hervé Couteau-Bégarie qu'est la diplomatie humanitaire en réponse à une situation de crise<sup>85</sup>. On peut y voir une action traditionnelle de la Marine Nationale dont les interventions en réponse à des situations de crises humanitaires remontent notamment à ses interventions en Syrie pour protéger les chrétiens d'Orient (avec des motivations religieuses qui sont également à prendre en compte) au 19<sup>ème</sup> siècle, en passant par le 20<sup>ème</sup> avec l'aide aux sinistrés du séisme de Messine (1908) ou plus proche du sujet avec le soutien aux programmes humanitaires pour la Somalie depuis les années 1990<sup>86</sup>.

Les missions ont donc consisté en des escortes entre un point de départ au Kenya : Mombasa, jusqu'à des points d'arrivées qui variaient entre le port de Mogadiscio et la plage de Merka contrôlés par le Gouvernement Fédéral de Transition (GFT). Les forces françaises

---

<sup>81</sup> ASAM 2007-268, 17 octobre 2007, Détournement d'un cargo affrété pour le PAM

<sup>82</sup> ASAM 2007-267, 21 octobre 2007, Des pirates attaquent un cargo affrété pour le PAM (*Jaikur II* ; 0°26'00"N 44°38'00"E)

<sup>83</sup> Les périodes de mousson amènent à une réduction des attaques de pirates au vu des difficultés pour ces derniers à naviguer en mer, à l'inverse l'intermousson ouvre un « saison des pirates » où ils peuvent multiplier les attaques contre les navires grâce aux conditions climatiques favorables à la navigation.

<sup>84</sup> SOMALIE : « *COMMUNIQUE CONJOINT DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES, M. BERNARD KOUCHNER, ET DU MINISTRE DE LA DEFENSE, M. HERVE MORIN* », Paris, 16 novembre 2007.

<sup>85</sup> COUTEAU-BEGARIE Hervé, *op. cit.*, p. 58

<sup>86</sup> *Ibid.* et LOUVIER, Patrick, « La marine française et la sécurité des chrétiens d'Orient au 19<sup>ème</sup> siècle (1815-1878) », *Chronique d'histoire maritime*, n°57-58, 2005, pp. 25-42.

engagées ont pu bénéficier d'une coopération importante de la part de l'ambassadrice de France au Kenya (Elisabeth Barbier, de 2006 à 2010)<sup>87</sup>. La mission devait être assurée par un bâtiment escortant solitairement les bâtiments du PAM sur une rotation complète (aller-retour entre Mombasa et un « port » somalien). Les bâtiments employés étaient assistés pendant les escortes par un ATL2 (flottille 21F) de la Marine Nationale pour obtenir des renseignements sur la situation maritime<sup>88</sup>. Il participait également à étendre la vision des avisos qui ne peuvent pas accueillir d'hélicoptères embarqués.

Le premier bâtiment employé est l'avisos *Commandant (CDT) Ducuing* à Mombasa qui appareilla le jour même de l'annonce du lancement d'*Alcyon* vers la Somalie où il resta six jours, entre le 19 novembre et le 25 novembre, le temps de décharger les 3 650 tonnes de vivres des navires le *Rozen* et le *Semlow*, avant de rentrer à Mombasa où il arriva le 1<sup>er</sup> décembre<sup>89</sup>. La seconde rotation fut assurée par un autre avisos, le *Premier Maître (PM) de L'Her*, entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 13 décembre avec deux autres navires du PAM, le *Victoria* et le *Torgelow* qui déchargèrent 4750 tonnes de vivres à Merka<sup>90</sup>. La France effectuera ensuite quatre autres rotations jusqu'à la fin de la mission le 2 février 2008 : trois par le *PM de l'Her* du 14 au 24 décembre 2007, du 21 décembre 2007 au 2 janvier 2008, puis du 7 janvier au 14 janvier 2008. La dernière rotation fut assurée par le *Commandant Ducuing* entre le 19 et 22 janvier 2008 avant que ce dernier ne prenne direction de la métropole<sup>91</sup>. Au total, quatre se sont rendus en direction de Merka et deux vers Mogadiscio lors de ces escortes. Le relais est passé à des équipes de sécurité employées par l'ONU au moment du déchargement des vivres. Cependant les bâtiments français restent au mouillage à proximité du port de Mogadiscio ou de la plage de Merka afin de surveiller et protéger les cargaisons.

L'opération *Alcyon* aura permis l'acheminement de 30 000 tonnes de vivres aux populations somaliennes : cela représentait la nourriture nécessaire à la survie de 1,8 millions de personnes pendant un mois. Une partie de ces vivres servaient également à constituer des stocks au sein du pays en cas de rupture temporaire d'aide humanitaire. L'autre effet positif fut que plus d'armateurs acceptaient désormais d'affréter des navires pour le PAM grâce à la protection fournie qui les rassuraient et réjouissait l'ONU. Enfin, l'appel français du 16 novembre 2007

---

<sup>87</sup> *Cols Bleus*, n° 2859, *op. cit.*

<sup>88</sup> *Cols Bleus*, Information Générale, n° 2861, 8 mars 2008, p. 5

<sup>89</sup> *Cols Bleus*, Information Générale, n° 2849 et n° 2851

<sup>90</sup> Ministère des armées, 13/12/07 : Protection du PAM au large de la Somalie

<sup>91</sup> Ministère des armées, 02/02/08 : Protection du PAM au large de la Somalie



fut entendu puisque le Danemark s'engagea à prendre le relais pour assurer l'escorte des navires du PAM<sup>92</sup>.

Il s'agit donc ici d'une initiative qui s'est clairement inscrite dans un cadre humanitaire. Le problème ne touchait pas la France bien qu'elle soit liée au PAM à travers un important financement du programme. Le gouvernement a donc ici choisi une position diplomatique qui visait à ce que la France porte une cause qui suscitait peu d'intérêt à l'international.

## Chapitre n° 2 : Projection de la piraterie sur la scène politique française et accélération de la réaction face aux pirates

La France fait partie des pays qui ont réagi activement à partir de 2008. Avant l'affaire du *Ponant*, il y avait déjà une compréhension de la situation de la zone : celle-ci n'était plus sécurisée à cause de la piraterie. L'affaire du *Samco Europe*, pétrolier battant pavillon français donne le ton. En situation de détresse après une collision avec un porte-conteneur, il dériva dans une zone sujette à la piraterie, ce qui amena la frégate le *Guépratte* à se rendre rapidement au contact des naufragés pour sécuriser la zone<sup>93</sup>. La priorité était donc de dissuader de tout acte de prédation avant même de vérifier l'état du navire ou de penser à secourir l'équipage. Il s'agissait donc d'un problème préoccupant mais que l'on pensait encore limité aux abords de la Somalie avec une faible menace sur le trafic passant par le Golfe d'Aden (axe commercial maritime entre l'Asie et l'Europe)<sup>94</sup>. Il n'en reste pas moins que des réflexions existaient déjà en France sur l'emploi de certaines forces, notamment au moment de la création d'un 6<sup>ème</sup> commando de marine qui pourrait répondre à des opérations types liées à la piraterie somalienne, comme la libération d'un équipage pris en otage<sup>95</sup>. On observe donc une adaptation opérationnelle face à la prise en importance du phénomène.

### 2.1. La France touchée directement pour la première fois : l'affaire du *Ponant*

Le *Ponant* est une affaire qui a marqué le pays, comme en témoigne la médiatisation extrêmement forte et la réaction des autorités françaises très importante en termes de communication. En effet, une dizaine de déclarations furent effectuées tout au long de cette crise où un équipage majoritairement français fut pris en otage. C'est un événement qui a ainsi longtemps été évoqué dans des revues militaires comme *Cols Bleus*, dans des colloques,

---

<sup>92</sup> Ministère des armées, 03/02/08 - PAM/Somalie : Fin de mission pour les marins français

<sup>93</sup> *Cols Bleus*, n° 2859, *op. cit.*

<sup>94</sup> *Cols Bleus*, n° 2860, *op. cit.*

<sup>95</sup> *Cols Bleus*, « Le chef d'État-Major des armées inspecte ALINDIEN », n° 2862, 15 mars 2008

conférences. Il y a aussi eu des témoignages rédigés comme celui de Patrick Marchesseau<sup>96</sup>, capitaine du *Ponant* et victime des pirates, ou celui de l'écrivain de la Marine, Laurent Mérer, qui détaille très précisément le déroulé de l'opération ayant permis la libération des otages tant sur le plan militaire que diplomatique<sup>97</sup>.

C'est un moment de rupture car la piraterie fut projetée sur la scène publique française où elle apparaît comme un problème qui concerne désormais le pays à travers l'atteinte de ses ressortissants et de ses intérêts. L'affaire amena les représentants politiques français à se soucier soudainement de la piraterie somalienne, comme en témoigne la première question parlementaire sur le sujet, posée oralement par Guy Teissier lors d'une séance à l'Assemblée nationale le 16 avril 2008 et en présence premier ministre, François Fillon, peu de temps après la libération de l'équipage du *Ponant*. Le député demanda ainsi un compte-rendu de l'affaire<sup>98</sup>. Le *Ponant* est la seule affaire avec des otages français ayant pris une ampleur aussi importante si on la compare à celles du *Carré d'As* en septembre 2008 ou du *Tanit* en avril 2009. Elle prend aussi place à une époque où la question des otages français détenus dans le monde fait très régulièrement la une de la presse ou l'objet d'une rapide séquence dans les grands journaux télévisés (TF1, France 2). Il n'est donc pas étonnant que sa couverture fût importante, comme le démontre une étude de l'IRSEM sur l'image des militaires français<sup>99</sup>.

La prise d'otage débuta le 4 avril 2008 aux alentours de 12h40, à 80 nautiques au nord de *Caluula*, une localité somalienne. Il s'agit d'une attaque extrêmement rapide mais l'équipage avait réagi rapidement en parvenant à envoyer un message d'alerte réceptionné par les autorités françaises (gouvernement) après un passage par divers services dont certains vérifièrent les données. C'est notamment la première affaire qui fut traitée par le centre de crise tout juste créé par Bernard Kouchner (MAEE), encore en cours de mise en place<sup>100</sup>. Le plan « pirate-mer » fut déclenché à 14h et une cellule de crise interministérielle mise en place alors que les pirates n'avaient pas encore pris contact avec l'armateur du navire, et que la tentative de l'avis *Commandant Bouan* (détaché de la *CTF 150*) le 5 avril à 18h n'avait pas abouti. Le premier contact eut lieu le 7 avril selon Mérer et il fut établi par les pirates<sup>101</sup>. Le même jour la décision

---

<sup>96</sup> MARCHESSEAU, Patrick et DE LANGHE, Anne-Charlotte, *Prise d'otages sur « Le Ponant »*, Neuilly-sur-Seine, éd. Michel Lafon, 2008, 267p

<sup>97</sup> MERER, Laurent, *À l'assaut des pirates du Ponant: opération Thalathine, 4-11 avril 2008*, Monaco, éd. du Rocher, 2012, 224p

<sup>98</sup> Question orale n° 435 de M. Guy Tessier (UMP), Séance du 16 avril 2008

<sup>99</sup> CHERON, Bénédicte, « L'image des militaires français à la télévision 2001-2011 », *études de l'IRSEM*, n° 21, 2012, pp. 103-107

<sup>100</sup> MERER, Laurent, *À l'assaut des pirates du Ponant*, op. cit.

<sup>101</sup> *Ibid.*

d'envoyer le GIGN fut prise par le gouvernement qui demanda également aux ambassades de soutenir l'action de la France en prenant « *tous les contacts utiles dans la situation présente* »<sup>102</sup>. Les ambassades des pays de l'Océan Indien furent ainsi particulièrement concernées par cette demande du Quai d'Orsay.

Après une journée d'échange de mails, communications radios et téléphoniques (tous les moyens sont utilisés), les négociations aboutirent le 10 avril entre l'armateur (CMA-CGM) et les pirates qui acceptèrent de libérer l'équipage composé de 30 personnes dont 22 Français. Le *Ponant* se trouvait alors dans les eaux somaliennes et était surveillé par la frégate *Jean Bart* où était présente la flottille 36 F (Panther), détachée depuis le *Surcouf*. Le BCR *Var* était présent comme hôpital de campagne. Les bâtiments disposaient déjà de l'autorisation du GFT pour poursuivre les pirates dans ses eaux territoriales. Le 14 avril, le *Jean Bart* rejoignit alors le *Ponant* pour récupérer les otages qui furent hélitreuillés vers le porte-hélicoptère *Jeanne D'arc* où ils réalisèrent une visite médicale avant d'être rapatriés en métropole. Cette phase militaire est nommée « *Opération Thalatine* », mais le gouvernement français ne souhaitait pas laisser les pirates s'enfuir dans les terres somaliennes. Le GFT l'autorisa alors également à intervenir à terre ce qui permettait d'utiliser l'ALAT (des hélicoptères : deux Alouette III et deux Gazelle) afin d'intercepter les pirates sur le sol Somalien pendant leur exfiltration<sup>103</sup>. Certains officiers ont d'ailleurs critiqué l'utilisation des Alouette III qu'ils jugeaient non adéquats à la mission effectuée, c'est-à-dire l'interception par un commando de la marine dirigé par le contre-amiral Marin Gillier<sup>104</sup>. Il s'agit cependant bien d'une réussite pour le gouvernement français avec un nombre limité de blessés et aucun mort.

L'évènement a marqué les mémoires et est ainsi évoqué régulièrement dans les numéros de la revue *Cols Bleus* où des évènements pour féliciter les équipages sont rapportés. Le ministre de la Défense, Hervé Morin, se rendit ainsi par exemple sur le *Commandant Bouant*, le *Jean de Bart* et la *Jeanne D'arc* fin avril pour féliciter les équipages ayant participé à l'opération Thalatine<sup>105</sup>. Les autres numéros y font généralement référence en parlant d'un bâtiment qui rentre en métropole comme pour la *Jeanne D'arc* lorsqu'elle est de retour à Brest<sup>106</sup> ou encore pour le *Commandant Bouan* dont la ville marraine Agen a décidé de déplacer

---

<sup>102</sup> Point de presse du 7 avril 2008, Porte-Parole du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris.

<sup>103</sup> *Cols Bleus*, « Succès de l'opération contre les pirates somaliens », n° 2867, 26 avril 2008

<sup>104</sup> « *L'aéronautique navale, les ailes de la mer* », Bulletin d'études de la Marine, n°46, octobre 2009, p. 31

<sup>105</sup> *Cols Bleus*, « Le ministre de la défense félicite les marins », n° 2868, 3 mai 2008, p. 5

<sup>106</sup> *Cols Bleus*, « La Jeanne de retour dans la cité du ponant », n° 2872, 7 juin 2008, p. 5

sa maquette dans le hall d'honneur de la mairie<sup>107</sup>. On voit donc une sorte de construction mémorielle dans l'immédiat face à un évènement qui marque la population française, notamment dans les villes où le lien avec la Marine Nationale est fort.

Le *Ponant* est un exemple du niveau de menace contre la sécurité maritime causée par la piraterie dans ces années. Il ne s'agit pas de plaisanciers ayant été réticents aux conseils donnés par les autorités civiles et militaires, mais d'un navire de croisière de luxe appartenant au plus grand armement naval français. Le *Ponant* bénéficiait du CNV et respectait toutes les consignes qui lui étaient données par l'ALINDIEN en s'écartant de Socotra (île yéménite) et des côtes du Yémen. De plus, il disposait qu'un quart supplémentaire chargé de surveiller l'environnement maritime du *Ponant*<sup>108</sup>. Si les attaques survenaient quand bien même les consignes étaient respectées, c'est que la menace avait pris en intensité. Si cette affaire amena à une rapide volonté française de réaction plus générale face à la piraterie, sa médiatisation ne s'est pas limitée à la France et d'autres pays, notamment européens, prirent également conscience qu'ils pouvaient être touchés de la même manière.

## 2.2. La France, moteur dans la réaction internationale et vers la première initiative : l'EU NAVCO

À partir d'avril 2008, on peut observer une forme de d'« ébullition » aussi bien au niveau national, qu'international. Avec le *Ponant*, la France vient à la fois de subir une attaque contre ses ressortissants et ses intérêts économiques (croisières de luxe). En parallèle, la situation des thoniers commence aussi à devenir préoccupante avec la multiplication des tentatives d'attaques en 2008.

C'est une période de changement général du discours international. Un article sur une mission de l'EDIC Dague dans la revue *Cols Bleus* considère qu'« *il faut maintenant redoubler de vigilance dans cette région réputée pour sa piraterie* » en parlant du Golfe d'Aden<sup>109</sup>. La prise de conscience concerne désormais tout le monde maritime. L'AFCAN publie ainsi dès le printemps 2008 un édito estimant que le *Ponant* constitue un évènement important pour tout le secteur maritime<sup>110</sup>. L'édito suivant publié pendant l'été 2008 constate que la piraterie est

---

<sup>107</sup> *Cols Bleus*, « Commandant Bouand à Agen rend hommage au marin qui lui donna son nom », n° 2891, 6 décembre 2008, p. 13

<sup>108</sup> MERER, Laurent, *op. cit.*, À l'assaut des pirates du *Ponant* et *Cols Bleus*, Interview de Patrick Marchesseau, n° 2889, 22 novembre 2008, pp. 30-31

<sup>109</sup> *Cols Bleus*, « L'EDIC Dague au Yémen, outil majeur de coopération régionale », n° 2873, 12 juin 2008, pp. 6-7

<sup>110</sup> ADRILLON Hubert, « Éditto », *AFCAN Informations*, n° 79, juin 2008

devenu le sujet dominant et est constamment traité dans l'actualité maritime. L'association participe d'ailleurs à la réflexion sur les possibilités de réponses internationales en espérant une « *unité politique onusienne, à tout le moins, européenne* »<sup>111</sup>.

La France cherche alors à enclencher de manière plus concrète la réaction internationale. Ainsi, déjà au moment de la crise du *Ponant*, Bernard Kouchner indiquait que la France voulait demander à l'ONU qu'un dispositif international de surveillance des eaux concernées par la piraterie somalienne soit mis en place<sup>112</sup>. Cette déclaration volontariste préfigure la volonté du pays d'être moteur dans la réaction de la communauté internationale et le renforcement de ce désir suite à l'affaire du *Ponant*. Le MAAE cherchait à mettre en place une résolution qu'adopterait l'ONU et qui permettrait d'établir un droit de poursuite depuis la haute mer vers les eaux territoriales somaliennes de manière permanente<sup>113</sup>. Cette mesure est largement inspirée de l'autorisation donnée par le GFT aux bâtiments français pendant la crise du *Ponant*, les autorités parlent ainsi à l'époque de « droit de poursuite inversé » en référence au droit international qui autorise les pays à poursuivre en haute mer les embarcations ayant commis des délits dans leurs eaux territoriales. Ce droit de poursuite est clairement établi depuis 1982 avec l'UNCLOS (Article 11m)<sup>114</sup>. Le ministère envisageait également que cette surveillance des eaux passe à travers la « *mise en œuvre d'une force internationale permanente* » qui servirait à l'accompagnement des bateaux en Somalie, mais également dans d'autres zones dont le détroit de Malacca<sup>115</sup>. La première résolution était alors en cours de discussion mais on voit qu'une opération militaire était déjà envisagée par la France sans que les modalités ne soient clairement établies.

Cette démarche fut soutenue par de nombreux acteurs maritimes (cf. éditos de l'AFCAN évoqués auparavant) et notamment par un acteur important : Armateurs de France qui avait réclamé dans une lettre de mai 2008 qu'une action européenne mobilisant la communauté internationale soit mise en place<sup>116</sup>. Il faut rappeler que l'affaire du *Sirius Star* le 28 mars 2008 (pétrolier capturé) avait marqué les esprits des différents acteurs maritimes du civil et du commerce. Ces derniers étaient investis de manière active dans la recherche de solutions à la

---

<sup>111</sup> ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 80, septembre 2008

<sup>112</sup> Point de presse du 8 avril 2008, par Bernard Kouchner, ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

<sup>113</sup> Point de presse du 22 avril 2008, par la Porte-Parole du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

<sup>114</sup> Convention des Nations unies sur le droit de la mer, connue en France sous le nom de « Convention de Montego Bay »

<sup>115</sup> Point de Presse du 5 mai 2008, « *Déclaration de M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères et européennes, lors du point de presse conjoint avec M. Abdullahi Yusuf Ahmed, président de Somalie, sur la création d'une force internationale contre la piraterie maritime et le rétablissement de la paix en Somalie* », Paris

<sup>116</sup> « Point de Vue » dans *La piraterie au fil de l'histoire*, Intervention de Cécile Bellord, pp. 403-406

piraterie maritime car elle commençait à toucher concrètement leurs intérêts via des attaques dans les voies commerciales maritimes. La volonté française d'une réaction rapide et d'élévation du problème à l'international avait donné lieu à deux votes de résolutions soient en mai et juin 2008.

Les résolutions qui ont été adoptées étaient largement inspirées du projet de résolution déposé par le président de la République Nicolas Sarkozy<sup>117</sup>. La première résolution adoptée est la n° 1814 le 15 mai 2008. Elle appelle à la protection des navires acheminant de l'aide humanitaire en Somalie et approuve l'utilisation de la force militaire si cela vise à la protection des navires. L'ONU entendait faire respecter ses dispositifs en place en Somalie pour lesquels la sécurité des convois en mer est importante (ex : AMISOM). L'ONU appelait déjà à ce que la réponse aille au-delà de celle militaire : c'est « l'approche globale ». Cette première résolution était plutôt de principe, mais la seconde résolution (n° 1816) poussée par la France avec l'aide des États-Unis fut mise en place le 2 juin 2008 et s'avérait plus concrète. Elle autorisait les marines étrangères à pénétrer pendant six mois dans les eaux territoriales somaliennes pour tenter de limiter les effets de la piraterie en accord avec le GFT que l'ONU reconnaissait désormais comme incapable de faire respecter seul ses droits souverains (les anciennes résolutions l'appelaient à lutter contre le phénomène). La piraterie est décrite comme affectant les voies commerciales, et donc, de nombreux navires de tout pavillon. Les États de la communauté internationale sont poussés à se coordonner pour traiter le problème et déclarés responsables des navires battants leur pavillon. Ils devaient leur communiquer des informations et des directives. Cette résolution poussée par la France consacre donc le principe d'une action internationale et l'établissement du « droit de poursuite inversé » accepté par le GFT. La France parvenait donc à faire peser ses orientations sur le problème au niveau international.

À ce stade, la France privilégie la mise en place d'une opération militaire qui serait européenne et s'inscrirait ainsi dans le cadre de la Politique européenne de Sécurité et Défense (PESD<sup>118</sup>). Pour pousser cette proposition, elle trouve un partenaire qui n'est d'autre que l'Espagne. Le pays était touché par la piraterie à travers sa flotte de thoniers senneurs tropicaux : fin avril, seulement 15 jours après le *Ponant*, un thonier nommé « *Playa de Bakio* » fut capturé par des pirates. Le représentant permanent de l'Espagne à l'ONU avait alors écrit une lettre pour le président du conseil de sécurité où il s'inquiétait de la montée de la piraterie et évoquait

---

<sup>117</sup> *Diplomatie*, « Piraterie : l'Europe en ordre de bataille », n° 35, novembre-décembre 2008, p. 16

<sup>118</sup> Aujourd'hui appelée « *Politique de Sécurité et Défense Commune* » (PSDC)

le besoin d'une réponse cohérente de la communauté internationale<sup>119</sup>. Les deux pays cherchèrent donc ensemble à pousser l'UE à réagir. La coopération franco-espagnole sur le sujet est affirmée le 27 juin 2008 à Saragosse en Espagne lors d'une rencontre entre le ministre de la Défense, Hervé Morin, et son homologue espagnol, Carme Chacón. Ils affirmaient vouloir contribuer à la mise en œuvre de la résolution n° 1816 du CSNU qu'ils souhaitent appliquer dans un cadre communautaire (UE) pour coordonner moyens militaires navals et aériens, et assister techniquement la Somalie et d'autres États riverains. Le but était d'accroître leur capacité à assurer leur sécurité côtière et maritime. La solution européenne apparut comme la plus logique aux deux ministres car la facette militaire prônée serait complémentaire à d'autres outils déjà utilisés par l'UE comme l'aide au développement<sup>120</sup>. L'initiative reprenait donc l'idée d'une approche globale du problème qui prenait notamment en compte les États régionaux dans la résolution de la situation.

Le travail des deux pays ne fut pas vain : l'UE travaillait dès juillet sur la possibilité d'une réponse à la piraterie<sup>121</sup>. Cette dernière commençait effectivement à s'étendre sans conteste aux voies commerciales montrant que les affaires du *Ponant* et du *Sirius Star* n'étaient pas des cas isolés car les pirates s'intéressaient désormais principalement aux navires commerciaux. Leurs comportements commençaient également à être mieux cernés grâce aux renseignements obtenus, notamment à travers la *CTF 150*<sup>122</sup>. À ce stade, la piraterie somalienne représentait 44% des attaques menées par des pirates dans le monde (R. McCabe) : 111 attaques, concentrées dans le Golfe d'Aden, sont attribuées de manière certaine aux pirates somaliens et le nombre record de 7 bateaux sous pavillon français fut atteint en 2008<sup>123</sup>.

L'initiative portée par la France et l'Espagne doit être contextualisée : la France vient en effet d'accéder à la présidence de l'UE pour une durée de 6 mois (1<sup>er</sup> juillet 2008 au 30 décembre 2008). Le gouvernement français prétendait alors utiliser son mandat européen pour relancer « *l'Europe de la Défense* », une opportunité que la lutte contre la piraterie semblait pouvoir offrir du point de vue français, le pays étant très impliqué sur ce thème<sup>124</sup>. En outre,

---

<sup>119</sup> AG-069, Lettre datée du 13 avril 2008 du représentant permanent de l'Espagne aux Nations Unies adressée au président du conseil de sécurité.

<sup>120</sup> Initiative franco-espagnole de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes en application de la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, Saragosse, 27 juin 2008

<sup>121</sup> Point de presse du 21 juillet 2008, par le sous-directeur de la presse du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

<sup>122</sup> *Cols Bleus*, « 100 jours de TF 150 », n° 2878, 19 juillet 2008, pp. 20-24

<sup>123</sup> Bureau Maritime International, Rapport sur la piraterie et le vol à main armée contre des navires pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012.

<sup>124</sup> MORIN Hervé, « Relaunching European Defence », *EDA Bulletin*, n° 9, juillet 2008, pp. 3-4

cette présidence fut l'occasion pour Nicolas Sarkozy de réaffirmer le rôle de la France dans la construction européenne, trois ans après qu'elle eut bloqué le projet de constitution européenne, suite au résultat du référendum organisé en 2005 par Jacques Chirac, l'ancien Président de la République. Nicolas Sarkozy souhaitait retrouver la confiance des partenaires européens devenus méfiants après cet événement<sup>125</sup>.

### 2.3. D'EU NAVCO à Atalante : le rôle de la France

Les efforts conjoints de la France et de l'Espagne ne furent pas sans effet. Une note du directeur général du PAM pour le secrétaire général de l'ONU s'intéressait à la volonté des pays européens de mettre en place un système d'escortes. L'idée que le PAM pourrait en profiter était ainsi diffusée dans cette note au moment où la plupart des armateurs et affréteurs refusaient désormais de délivrer l'aide alimentaire si leur navire n'était pas escorté. Le PAM soupçonnait même qu'un armateur ait simulé une avarie en mer le 12 juillet 2008 pour faire annuler son trajet sans escorte, car les Pays-Bas qui avaient relevé le Danemark, n'assuraient plus d'escortes depuis le 30 juin. La situation était problématique pour le PAM qui prévoyait de livrer 220 000 tonnes de nourritures avant la fin de l'année<sup>126</sup>.

L'initiative engagée au niveau européen aboutit en premier lieu sur la constitution d'une cellule de coordination nommée « EU NAVCO », créée le 15 septembre par le Conseil de l'UE. La France et l'Espagne sont les uniques contributeurs. La cellule s'inscrit dans le cadre des résolutions onusiennes qu'elle prétendait aider à mettre en œuvre. Le mandat visait à soutenir les activités militaires des États membres de l'UE dans la zone concernée par la piraterie et se donnait pour objectif de protéger leur activité commerciale. La cellule fut lancée le jour de l'adoption de la résolution, le 19 septembre 2008<sup>127</sup>. La France avait pour sa part commencé les missions d'accompagnements avec certains bâtiments (la frégate *Courbet* et l'avisos *Commandant Birot*) dans un cadre national à partir d'août 2008 avant les premières missions de l'EU NAVCO<sup>128</sup>. Le pétrolier français l'*Algarve* avait ainsi été escorté par l'avisos *Commandant Birot* en septembre 2008<sup>129</sup>. La première escorte de la cellule fut annoncée depuis Bruxelles (État-Major) par son chef espagnol, Andres Breijo Claur, le 6 octobre 2008<sup>130</sup>. Elle

---

<sup>125</sup> BONIFACE Pascal (Dir.), « La politique étrangère de Nicolas Sarkozy : Rupture ou continuité ? » (dossier), *La Revue Internationale et Stratégique*, n°77, septembre 2010, pp. 65-131

<sup>126</sup> AG-069, Note au secrétaire général, Escortes navales dans les eaux somaliennes, 25 juillet 2008

<sup>127</sup> ACTION COMMUNE 2008/749/PESC DU CONSEIL du 19 septembre 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (EU NAVCO)

<sup>128</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Gérard Valin, p. 81

<sup>129</sup> *Cols Bleus*, « Opération Atalante, La chasse aux pirates », n° 2921, 26 septembre 2009, p. 17

<sup>130</sup> *Diplomatie*, n° 35, *op. cit.*



est assurée par la France via la FLF *Courbet* pour le cargo *Yangtze River* entre le 12 et 14 octobre. Le *Courbet* fut également utilisé pour trois autres escortes en octobre : celles du *MV Intrepid* du 15 au 17 octobre, du *Seahorse* et du *Neptune* les 28 et 29 octobre, puis du *New Century* du 30 au 31 octobre<sup>131</sup>. Il n'y a ensuite pas d'information sur de nouvelles escortes de la France avant celles effectuées par la FS *Nivose* pour le *Seabourn Spirit* et *l'Alizé* le 25 novembre, puis pour le vraquier *Senorita* du 27 novembre au 29 novembre<sup>132</sup>. La dernière escorte française fut celle de la FASM *Jean de Vienne* entre le 4 et 7 décembre 2008 au bénéfice de trois navires européens (français, grec et néerlandais)<sup>133</sup>. Certaines de ces escortes ont vu l'utilisation des EPE pour assister les navires français. D'autres furent gênées pour porter assistance à des navires piratés, comme lors de l'escorte du *Senorita* par le *Nivose* : ce dernier du effectivement dépêcher son Panther reconnaître de la zone où le cargo *Biscaglia* était attaqué. Il constata alors sa prise par les pirates. Les informations transmises facilitèrent l'intervention du BCR *Var* et d'un hélicoptère Lynx allemand pour secourir les membres d'équipages s'étant jetés à la mer<sup>134</sup>.

Le fonctionnement des escortes est relativement simple : la cellule fait interface avec les armateurs européens qui font des demandes pour obtenir l'accompagnement par un navire militaire de la France ou de l'Espagne après l'acceptation de celles-ci par le commandant lié (ALINDIEN pour la Marine Nationale)<sup>135</sup>. Les contraintes temporelles et géographiques amenèrent la Marine Nationale à proposer seulement deux créneaux par mois au sein d'EU NAVCO, ce qui correspond donc à 2 aller-retour du bâtiment, comme en octobre<sup>136</sup>. En théorie, seulement un nombre limité de navires pouvaient donc bénéficier de cet accompagnement. Mais dans la réalité, certains armateurs et acteurs se transmettaient les informations entre eux, ce qui avait permis à de nombreux navires de s'incruster dans les convois supervisés par la Marine Nationale. Ce phénomène est répertorié dans l'article sur le *Nivôse* et la brève sur le *Jean de Vienne* : chacun ayant vu une dizaine de navires naviguer avec eux lorsqu'ils devaient escorter une quantité limitée de navires à l'origine<sup>137</sup>. Cela témoigne donc de la manière dont les

---

<sup>131</sup> *Cols Bleus*, « Le courbet protège des navires de commerce européens dans le golfe d'Aden », n° 2887, 8 novembre 2008, p. 5

<sup>132</sup> *Cols Bleus*, « Le nivôse accompagne des navires dans le golfe d'Aden », n° 2892, 13 décembre 2008, p. 5

<sup>133</sup> Ministère des armées, 09/12/08 - Golfe d'Aden : accompagnement par le Jean de Vienne

<sup>134</sup> Ministère des armées, 28/11/08 - Golfe d'Aden : la frégate Nivôse vient en aide à un navire piraté

<sup>135</sup> *Cols Bleus*, « Protection du trafic commercial dans le Golfe d'Aden, lancement d'une opération européenne », n° 2889, 22 novembre 2008, p. 3

<sup>136</sup> Ministère des armées, 31/10/08 : Protection du trafic commercial dans le golfe d'Aden

<sup>137</sup> *Cols Bleus*, n° 2892, *op. cit.*, p. 5 et ministère des Armées, 09/12/08, *op. cit.*

commandants de navires et armateurs ressentent la menace car ce comportement témoigne de la protection effective apportée par les escortes des pays de l'EU NAVCO.

L'ONU n'avait pas attendu les premières escortes avant de chercher à tirer profit de l'initiative des deux pays européens, bien qu'elle se limitât à des escortes pour les navires de commerce européens. Dans une note du PAM pour le secrétaire général de l'ONU, le refus de livraison sans escorte de la part des armateurs pour octobre est évoqué (55 000 tonnes). La seule manière pour que ces derniers acceptent était alors selon la directrice du PAM, Josette Sheeram, de garantir des escortes régulières. Elle proposa ainsi de s'appuyer sur l'EU NAVCO en passant notamment par Nicolas Sarkozy afin de négocier ce besoin de l'ONU (protéger le PAM)<sup>138</sup>. Le PAM fait face à une situation critique : si auparavant les armateurs étaient réticents à faire des livraisons sans escorte, ils ne le veulent désormais plus. Le retour de la confiance qui démontrait la réussite de l'opération *Alcyon* par la France, et la poursuite de l'initiative par le Danemark et les Pays-Bas était conditionné. La confiance n'existait désormais plus que si les navires affrétés étaient protégés, ceci expliquant donc les refus en bloc auxquels fait face le PAM. L'ONU prit donc en compte ce fait et le secrétaire général de l'ONU envoyait alors une lettre à certains représentants européens, parmi lesquels Nicolas Sarkozy. La lettre félicitait les représentants pour la mise en place de l'initiative EU NAVCO mais s'inquiétait pour le PAM alors que le Canada devait terminer ses escortes le 25 septembre. Elle réitérait la volonté d'un système régulier d'escortes des navires de l'agence onusienne<sup>139</sup>. La résolution n° 1838 du 7 octobre 2008 montre la manière dont l'ONU prenait cette possibilité au sérieux. Elle apportait son soutien à l'EU NAVCO et saluait l'éventuelle opération militaire que l'UE pouvait potentiellement enclencher. C'est aussi la première fois que la piraterie fut décrite comme pouvant envenimer la situation en Somalie (ex : empêcher le respect de l'embargo sur les armes<sup>140</sup>) et non simplement la sécurité en mer ou le commerce international (cf. r. n° 1816).

Les acteurs songeaient donc tous à une opération militaire et ce processus est de nouveau engagé par la France et l'Espagne qui voulaient convaincre leurs partenaires de l'UE. Le point d'étape marquant fut notamment la réunion de ces derniers à Deauville, organisée par Hervé Morin les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2008 où le principe de planification d'une opération navale

---

<sup>138</sup> AG-069, Note au secrétaire général : le problème de la piraterie en Somalie, Josette Sheeram et John Holmes, 19 septembre 2008

<sup>139</sup> AG-069, Lettre du secrétaire général de l'ONU datée du 25 septembre 2008

<sup>140</sup> Exprimé notamment dans la résolution n° 1844 du CSNU du 20 novembre 2008. Il faut rappeler que par le passé, la Corne de l'Afrique fut une zone de jeu entre l'Union Soviétique et les États-Unis d'Amérique qui ont participé via la livraison d'armes à ce qu'elle devienne une zone surarmée.

européenne fut adopté<sup>141</sup>. Une opération que les différents membres du gouvernement français voyaient comme un pilier de leur action européenne et internationale. Le MAEE s'était par exemple doté moins d'une semaine après, le 8 octobre, d'une « *ambassadrice chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime* » (Chantal Poiret)<sup>142</sup>. La coopération Franco-Espagnole était de nouveau en marche dans ce contexte. Le 2 novembre 2008, une rencontre à Djibouti consacrait cela à travers une déclaration d'intention bilatérale sur la piraterie où les deux partenaires s'engageaient à soutenir toutes les démarches multilatérales, notamment celles européennes. Des accords sur l'utilisation de la base de Djibouti par l'Espagne étaient également conclus dans le cadre d'EU NAVCO (mais ils eurent une postérité autre)<sup>143</sup>.

Le 10 novembre, l'UE adopta finalement le principe d'une opération militaire européenne qui se nommerait « *Atalante* »<sup>144</sup>. Le mandat consistait d'abord à reprendre les tâches qui étaient effectuées dans le cadre de l'EU NAVCO, qui serait supprimé au lancement de l'opération. Elle se donne deux missions principales : la première est la protection des navires du PAM à travers des escortes. La seconde consiste à protéger les navires vulnérables circulant dans la région. En réalité, cette part du mandat ciblait principalement les navires de commerce européens : à l'époque, 95% des importations européennes commerciales et 30% de ses apports énergétiques européens (pétrole principalement) passent par le Golfe d'Aden<sup>145</sup>. C'est une réalité importante à prendre en compte pour expliquer la construction de la réaction européenne. La zone d'opération originelle s'étend à 500 miles des côtes somaliennes et des pays voisins proches, c'est donc à l'origine une partie limitée du nord-ouest de l'Océan Indien. Il y a deux commandants : l'un est tactique et embarqué sur la zone d'opération, tandis que l'autre, stratégique, est situé à l'État-Major de l'opération à *Northwood*. La situation d'un quartier général (QG) d'une opération est souvent objet de débat et la France a choisi pour sa part de soutenir l'installation de l'État-Major de l'opération dans la ville britannique de *Northwood*. Une position soutenue car le Royaume-Uni possède une expérience pour faire lien entre différentes coalitions et acteurs maritimes engagés à partir de la ville choisie.<sup>146</sup> Mais la

---

<sup>141</sup> *Cols Bleus*, n° 2889, *op. cit.*, p. 3

<sup>142</sup> Nominations du 8 octobre 2008 par le ministère des affaires étrangères et européennes

<sup>143</sup> *Cols Bleus*, n° 2889, *op. cit.*, p. 3

<sup>144</sup> ACTION COMMUNE 2008/851/PESC DU CONSEIL, 10 novembre 2008. Il est à préciser que le terme est très Franco-Français car c'est le seul pays où une traduction vernaculaire a été donnée au nom choisi qui était « *Atalanta* » et d'une manière plus protocolaire « *EU NAVFOR SOMALIA* » (*European Union Naval Force Somalia*)

<sup>145</sup> HAMZA, Farah Robleh et PRIOTTI, Jean-Philippe, *op. cit.*, p. 152

<sup>146</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Xavier Mesnet, p. 97

réalité est plus compliquée : la position française a aussi pour raison le tiraillement entre les pays atlantistes et pro-européens. Le Royaume-Uni était plutôt en faveur d'une opération sous l'égide de l'OTAN lors des discussions ayant débuté à l'été 2008 et auxquelles il était peu présent. Outre-le-deste laissé par ses partenaires européens en acceptant que le l'État-Major soit à *Northwood* plutôt qu'à Bruxelles, le pays a pu aussi être influencé par des intérêts économiques et les assurances britanniques, notamment *Lloyd's*, dominant dans le marché maritime et en faveur d'une solution européenne, poussant le pays à se porter sur cette possibilité<sup>147</sup>. Mais les divisions sur ces questions étaient en partie neutralisées par la France. Le gouvernement estimait qu'*Atalante* n'avait absolument pas vocation à être l'unique moyen de lutte contre la piraterie mais par contre le principal, classant ainsi les autres coalitions qui existeraient « *en complémentarité* »<sup>148</sup>.

Les européens s'étaient dotés d'un calendrier prévisionnel avec plusieurs étapes avant le lancement de l'opération qui visait principalement à obtenir l'avis de diverses institutions européennes et la validation des plans militaires<sup>149</sup>. Un commandant embarqué sur zone est également nommé avant le lancement de l'opération : le grec Antonios Papaioannou<sup>150</sup>. Le respect du calendrier permit le lancement officiel de l'opération à la date prévue du 8 décembre 2008<sup>151</sup>. À cette date et depuis le début du mois de septembre 2008, on comptabilisait près d'une tentative d'attaque par jour. Le lancement de l'opération était ainsi vu comme un grand apport à l'Europe de la défense, permis par les initiatives engagées par le gouvernement français<sup>152</sup>. Le CSNU avait salué l'approbation par l'UE de l'opération *Atalante* à travers la résolution n° 1846 du 2 décembre 2008. En outre, cette résolution permettait à l'UE de lancer effectivement son opération à travers le prolongement d'un an de l'autorisation de pénétrer dans les eaux somaliennes, essentielle pour mener des actions militaires. Une nouvelle résolution du CSNU, la n° 1851 du 16 décembre 2008, salua cette fois-ci le lancement des premières opérations militaires *d'Atalante*.

---

<sup>147</sup> PALM Trineke, *op. cit.*, p. 134

<sup>148</sup> Question écrite n° 31655 de M. Fur Marc (UMP), réponse publiée au JO le 27 janvier 2009

<sup>149</sup> ST-15415-2008-REV-1, Conseil de l'Union Européenne, Opération EU NAVFOR Atalanta - Calendrier prévisionnels des prochaines étapes (Note), 7 novembre 2008

<sup>150</sup> ST-15378-2008-INIT, DÉCISION ATALANTA/1/2008 DU COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ relative à la nomination du commandant de la force de l'Union européenne pour l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), 17 novembre 2008

<sup>151</sup> ST 15376 2008 REV 1, Conseil de l'Union Européenne, DÉCISION DU CONSEIL relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), 1er décembre 2008

<sup>152</sup> Question orale n° 852 de M. Gilard Franck (UMP), Séance du 4 décembre 2008

Ainsi, les initiatives portées par la France débouchèrent sur des actions concrètes donnant au pays un rôle majeur et moteur dans la construction des bases de la réponse internationale. L'argumentaire portée fut renforcée par des évènements liés à la piraterie qui touchèrent de nouveau le pays. Il s'agit du détournement du *Carré d'As* qui débuta le 2 septembre 2008 au large de la province du Puntland. Le navire rejoignit d'abord le village de *Xabo* où les biens des plaisanciers détenus, un couple de Français, furent volés par les pirates. Ils tentèrent ensuite de rejoindre à partir du 12 septembre le village d'*Eyl*<sup>153</sup>. Les forces françaises les interceptèrent et les otages furent libérés au cours d'une opération ayant débuté sous ordre du Président de la République le 15 septembre à 21h, et se termina dans la matinée du 16 septembre. Des commandos de marines employés depuis la frégate *Courbet* et assistés par un ATL2 furent à l'origine de la libération du navire durant laquelle l'un des sept pirates présents fut tué<sup>154</sup>. D'un autre côté, la menace contre les intérêts économiques du pays était aussi mise en avant après l'attaque du thonier d'Orthongel, le *Drennec*, dans la nuit du 13 septembre 2008. Cette attaque poussa les thoniers senneurs français et espagnols à rentrer temporairement à leur port d'attache, Victoria, aux Seychelles<sup>155</sup>. Ces différents évènements survenus auxquels s'ajoutèrent les interceptions de pirates et les escortes de la cellule EU NAVCO renforcèrent la légitimité de la France sur le sujet qui est parvenue à justifier un « leadership » antipirate européen. D'un autre côté, on voit également en France le développement du problème de la piraterie sur la scène nationale qui servait auparavant d'instrument de communication sur la scène internationale.

### Chapitre n° 3 : Le dispositif français dans l'opération *Atalante*

Au lancement de l'opération, des choix sur l'emploi des forces militaires françaises ont été effectués par le gouvernement français pour participer à l'opération *Atalante*. Dans la continuité du travail diplomatique réalisé auparavant, la France tendait à s'affirmer comme un contributeur majeur<sup>156</sup>.

---

<sup>153</sup> Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 11 mai 2011, 09-87.606 11-80.893, Inédit

<sup>154</sup> Ministère des armées, 16/09/08 - Libération du voilier Carré d'As

<sup>155</sup> Communiqué du ministère de l'agriculture et de la pêche : « *Agression d'un navire de pêche français, demande d'une réunion interministérielle* », 14 septembre 2008, Paris

<sup>156</sup> Voir annexe n° 11 pour le reste des contributeurs d'*Atalante* avant 2015

### 3.1. Le dispositif permanent

Le dispositif permanent contient les moyens utilisés par la France de manière constante sur la période étudiée. La France alors l'un des rares pays engagés dans l'opération à la soutenir de cette manière.

La base de Djibouti a été utilisée de manière régulière pour servir d'appui aux moyens militaires des pays européens participants à l'opération *Atalante*. Le choix n'est pas un hasard mais il nécessitait qu'un accord soit passé au préalable entre l'UE et le petit État de la Corne de l'Afrique. Cet accord fut conclu le 22 décembre 2008 par le conseil de l'UE<sup>157</sup>. La république de Djibouti autorisa les forces européennes engagées dans *Atalante* à entrer sur son territoire, leur permettant ainsi d'utiliser les installations militaires des FFDj. L'accord est cependant plus profond car Djibouti s'engageait à soutenir l'opération dans sa mise en place et son exécution. Il est valable pendant toute la durée de l'opération.

Djibouti sert de base aux avions français qui soutiennent l'opération européenne *Atalante*. Des détachements européens étrangers ont également été déployés sur la base aérienne 188 afin d'être utilisés dans *Atalante*. C'est notamment le cas d'un détachement espagnol de P3A Orion qui était employé à l'origine pour la *CTF 150* avant de l'être principalement dans *Atalante* (on le retrouve régulièrement cité dans les *Cols Bleus* et brèves du ministère des Armées)<sup>158</sup>. Il est par la suite rejoint par un détachement de P3A Orion allemand, également présent de manière quasi permanente dans *Atalante*. D'autres détachements européens soutiennent aussi l'opération ponctuellement depuis Djibouti. Ils sont conseillés par les FFDj et peuvent disposer d'une assistance technique, de services, ainsi que de locaux pour les militaires des flottilles. Le détachement sur la base est donc intéressant pour les partenaires européens<sup>159</sup>. On retrouve un transfert similaire pour la France : un ATL2 qui était utilisé pour soutenir la *CTF 150* avant de passer aux ordres *d'Atalante*, bien qu'il pouvait facilement repasser sous contrôle national lorsque que cela était nécessaire<sup>160</sup>.

Mais Djibouti revêt aussi un autre intérêt : c'est une base navale importante. Elle sert donc tout d'abord aux navires français engagés dans *Atalante* : ils débutent la plupart du temps leur mission depuis Djibouti. Ce fonctionnement est mis en place dès le début de l'opération

---

<sup>157</sup> Décision 2009/88/PESC du Conseil du 22 décembre 2008 concernant la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République de Djibouti relatif au statut des forces placées sous la direction de l'Union européenne dans la République de Djibouti, dans le cadre de l'opération militaire de l'Union européenne *Atalante*

<sup>158</sup> *Cols Bleus*, « Coopération Franco-Espagnole à Djibouti », n° 2891, 6 décembre 2008, p. 7

<sup>159</sup> *Cols Bleus*, Interview du Commandant Philippe Lefort, n° 2923, 10 octobre 2009, pp. 20-21

<sup>160</sup> « L'aéronautique navale, les ailes de la mer », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 46, octobre 2009, p. 18

comme le montre les exemples du *Nivose*<sup>161</sup> et du *Floréal*<sup>162</sup> recevant à Djibouti leurs premiers ordres. De la même manière, la base navale française peut accueillir les navires européens engagés dans *Atalante* lors d'une escale, avant le déploiement, ou pour le ravitaillement grâce à sa proximité avec la zone. La présence de l'hôpital HMC Bouffard est également utile en cas de blessures des militaires européens<sup>163</sup>.

L'utilisation de la base Djibouti était donc apparue logique mais elle permit aussi d'évaluer le fonctionnement d'*Atalante* à travers la présence sur le terrain des différents partenaires. L'opération démontrait également que la présence de la base et son maintien avaient de l'intérêt puis qu'elle était utile opérationnellement<sup>164</sup>. Djibouti et ses installations françaises étaient donc des points d'accroches essentiels à l'engagement européen et français, ainsi que pour l'éventuel soutien à d'autres nations contre la piraterie, notamment les États régionaux. De plus, Djibouti était vu par l'UE comme un point de relais logistique entre l'État-Major de *Northwood* et celui embarqué sur la zone. La base accueillait à ce titre le FHQ SA, l'État-Major logistique européen composé de vingt membres soutenant la force européenne d'*Atalante*<sup>165</sup>.

Dès le début de l'opération, le gouvernement français fait le choix de déployer de manière quasi-permanente une frégate<sup>166</sup>. Ce choix est rappelé de manière très régulière dans la revue *Cols Bleus* et les déclarations ou publications des membres du gouvernement. Le *Nivose* était ainsi devenu la première frégate à participer à ce système choisi par la France en effectuant une patrouille dans la partie centrale du Golfe d'Aden<sup>167</sup>. La frégate est le bâtiment type choisi pour être déployé dans *Atalante* alors qu'il n'existait pas de navire militaire spécifiquement adapté pour lutter contre la piraterie. Si certaines frégates sont munies de leur expérience de surveillance d'espaces maritimes non côtiers comme les FS *Floréal* et *Nivose*, tous les types de frégates construites depuis les années 1970/1980 pouvaient être employées dans ce cadre, qu'elles soient dédiées à la lutte anti-aérienne comme le *Jean Bart* ou à la lutte anti-sous-marine comme le *Jean de Vienne*. Le point commun de ces bâtiments est leur capacité à embarquer un hélicoptère de combat sur leur pont qui apporte « l'allonge, la rapidité, la

---

<sup>161</sup> *Cols Bleus*, « Le Nivose en Mission Atalante », n° 2893, 20 décembre 2008, p. 6

<sup>162</sup> *Cols Bleus*, « Le Floréal en Mission Atalante dans le golfe d'Aden », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 7

<sup>163</sup> *Cols Bleus*, n° 2923, *op. cit.*

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Cols Bleus*, « BCR Somme, FS Germinal et SNA Amethyste en escale technique à Djibouti », n° 2932, 19 décembre 2009, p. 10

<sup>166</sup> C'est-à-dire qu'en dehors des périodes de battements et de relève entre deux bateaux, il n'y a quasiment aucun moment où il n'y a pas au minimum 1 bâtiment français engagé dans l'opération

<sup>167</sup> *Cols Bleus*, n° 2893, *op. cit.*

*couverture, la reconnaissance et l'engagement à distance* » au bâtiment en lui permettant une présence « *permanente sur zone* » et en « *multipliant ses capacités* »<sup>168</sup>. Ce couple frégate-hélicoptère apparaît donc comme un outil essentiel dans la lutte antipiraterie car il permet une autonomie en haute mer du bâtiment employé. Les frégates ont ainsi été préférées aux avisos qui disposent également de certaines capacités pour réaliser les missions antipiraterie, mais n'ont pas d'aéronef embarqué. Ils sont donc dépendants des autres aéronefs pour avoir une vision étendue de leur zone d'opération (Patmar au sol notamment). Ces navires plus légers sont cependant utilisés occasionnellement pour les missions d'escortes des navires ou des patrouilles côtières. Enfin, il convient de rappeler que tout type de bâtiment militaire peut en soit effectuer certaines missions grâce à leur présence dissuasive, comme l'escorte d'un navire par exemple.

Il apparaît nécessaire de rappeler qu'un ATL2 était présent de manière permanente à Djibouti et qu'il avait été transféré dans *Atalante* dans ses premiers mois d'activité. Mais au début de l'opération, il est encore actif dans d'autres « coalitions » comme la *CTF 150* ou la *TF 57* (« *task force* » américaine). Cependant, si la Marine Nationale l'emploie ailleurs, elle choisit également de le placer en « *soutien associé* » à *Atalante* signifiant qu'il peut remplir des missions pour l'opération européenne bien qu'il ne s'agisse pas de l'emploi originel choisi<sup>169</sup>. On peut donc parler d'un soutien ponctuel dans les premiers mois de l'opération pour répondre à la demande d'informations que l'activité des Européens génère dans la zone. Il n'y a pas de documentation précise sur le sujet, mais à partir de 2008, l'ATL2 de Djibouti était toujours utilisé par la Marine Nationale avec la piraterie comme mission annexe à chaque emploi, avant qu'il ne soit effectivement transféré spécifiquement dans *Atalante* pour en faire sa mission principale<sup>170</sup>. Il ne s'agit donc plus d'un emploi occasionnel mais d'un déploiement permanent selon le capitaine de vaisseau Henri Bobin<sup>171</sup>.

### 3.2. Le dispositif de « renforcement »

À l'été 2009, l'opération *Atalante* est la plus importante dans la région et comporte par exemple treize bâtiments en activité (auxquels ils faut ajouter environ cinq Patmar), alors que

---

<sup>168</sup> « L'aéronautique navale, les ailes de la mer », Propos de Liot de Norbercourt, *Bulletin d'études de la Marine*, n° 46, octobre 2009, pp. 120-132

<sup>169</sup> Ministère des Armées, 20/03/09 - *Atalante* : participation de la « Jeanne d'Arc » et du « Georges Leygues »

<sup>170</sup> Probablement à l'été 2009 où les européens ont choisi de renforcer l'opération au moment de la fin de la mousson. Le propos corrobore ceux d'Henri Bobin (cité ci-dessous) affirmant qu'*Atalante* demandait vers cette période l'emploi d'un plus grand nombre de Patmar pour effectuer sa mission.

<sup>171</sup> « L'aéronautique navale, les ailes de la mer », propos d'Henri Bobin, *Bulletin d'études de la Marine*, n° 46, octobre 2009, pp. 17-18



les opérations de l'OTAN (« *Ocean Shield* ») et celle sous commandement américain (la *CTF 151*), dédiées à la piraterie, en possèdent cinq chacune. La France employait de manière régulière le plus grand nombre de bâtiments au sein d'*Atalante* et atteignit même le nombre de bâtiments employés (cinq) dans d'autres coalitions lors des renforcements de l'opération européenne (comme lorsque le groupe école de la Marine Nationale intégra l'opération)<sup>172</sup>. On peut parler de « dispositif de renforcement » : c'est-à-dire les moyens de la Marine Nationale qui sont engagés ponctuellement, et sur des durées pouvant parfois être très courtes. Le but est de soutenir les bâtiments engagés régulièrement dans l'opération pouvant parfois répondre à un intérêt partagé entre la Marine Nationale et le commandement européen.

Ces renforcements ponctuels sont aussi intéressants car ils donnent une dimension interarmées à l'engagement français dans *Atalante*. Pour l'Armée de terre, il s'agit de l'aviation légère de l'Armée de terre (ALAT) dont la présence est certes rare, mais notable lors de la venue en 2012 du groupe école. Des hélicoptères Alouette III, Gazelle et Puma embarqués sur le BPC<sup>173</sup> *Dixmude* ont ainsi pu effectuer près de 70 heures des missions de surveillance au sein d'*Atalante*<sup>174</sup>. L'armée de l'air a également été amenée à participer à l'opération à travers des détachements temporaires d'AWACS plusieurs fois entre 2009 et 2014. Le tout premier est ainsi employé en août 2009 lors de la période d'intermousson pour compléter l'action des Patmar. Il est régulièrement utilisé car il sert également de relais de communication entre les diverses unités aériennes et navales dont la portée radio est parfois insuffisante alors que la zone de piraterie s'étendait de plus en plus<sup>175</sup>. Ces emplois interarmées permettent également de constater l'interopérabilité entre les véhicules des différentes armées.

On peut identifier plusieurs raisons amenant à un renforcement temporaire de l'opération par la France. La principale correspond aux aléas climatiques de la zone liés à la variation entre période de mousson et d'intermousson. En effet, la période de mousson est marquée dans la zone par des vents forts et une houle conséquente affectant la navigation des embarcations dans la zone. Diverses études ont démontré que les skiffs pouvaient rencontrer des difficultés ou tout au moins être affectés si le vent soufflait à plus de 15 km/h et que les vagues dépassaient une hauteur de 2,1 mètre<sup>176</sup>. La mousson est donc une période où le nombre d'attaques se réduit à l'inverse de l'intermousson où elles sont beaucoup plus nombreuses.

---

<sup>172</sup> Question écrite n° 46727 de M. Raoult Éric (UMP), réponse publiée au JO le 11 août 2009

<sup>173</sup> Bâtiment de projection et de commandement

<sup>174</sup> Ministère des Armées, 03/05/2012 - Piraterie: le groupe Jeanne d'Arc quitte la zone Atalante

<sup>175</sup> Ministère des Armées, 07/09/09 - Atalante : un AWACS à Djibouti

<sup>176</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.*, pp. 284-286

Certains parlent alors de « *saison des pirates* » tandis que la mousson serait leur période de « *vacances* »<sup>177</sup>. Il est donc commun que la France renforce l'opération : en août 2009, outre le détachement d'un AWACS de l'armée de l'air déjà évoqué et une plus grande fréquence des patrouilles de l'ATL2<sup>178</sup>, la présence marine fut aussi renforcée. C'est ainsi cinq bâtiments qui furent employés dans *Atalante* à ce moment-là : trois frégates et deux avisos en prévision de la recrudescence des tentatives d'attaques des pirates<sup>179</sup>.

Enfin, chaque année depuis 2009, des intégrations temporaires du « *Groupe École d'application des officiers de marine* » (GEOM)<sup>180</sup> étaient effectuées. Ce renforcement annuel était une volonté de la Marine Nationale. Ces intégrations sont utiles à l'Europe mais également à la France qui peut au passage former ses élèves-officiers à une mission de sauvegarde maritime concrète de la Marine Nationale et qui semblait devenir pérenne (la menace des pirates somaliens). Sans que cela ne soit certains, l'intégration du groupe école de 2009 était prévue dès leur départ en décembre 2008 de Brest<sup>181</sup>. Ils avaient effectivement été intégré à l'opération entre le 20 et 27 mars 2009 afin de réaliser des patrouilles et d'autres missions d'urgences (réponses aux appels de détresse comme celui du *Sibley* le 21 mars)<sup>182</sup>. Le groupe école a ensuite participé chaque année aux alentours d'avril et mai (moment d'intermousson) à renforcer les capacités de l'opération *Atalante*. Ces déploiements réguliers répondaient donc ici à une volonté de formation par la Marine Nationale mais bénéficiaient également à l'action européenne. L'intérêt était de permettre aux élèves-officiers de travailler dans un contexte opérationnel et de menace asymétrique réel mais aussi et surtout interalliés. Le développement des capacités de ce type est un enjeu des marines occidentales du 21<sup>ème</sup> siècle. Cela concernait de plus une « *mission d'aujourd'hui* » qui était désormais considérée comme au cœur du métier des marins<sup>183</sup>.

Parmi les renforcements plus ponctuels, il y a ceux lors du passage de certains bâtiments français comme ce fut le cas en 2009 avec l'intégration du BCR *Somme* entre le 7 octobre et le 11 octobre. L'intégration répondait ainsi au besoin de ravitailler plusieurs bâtiments européens

---

<sup>177</sup> ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 95, décembre 2012

<sup>178</sup> 07/09/09 - *Atalante* : un AWACS à Djibouti, *op. cit.*

<sup>179</sup> Question écrite n° 46727, *op. cit.*

<sup>180</sup> Nous utilisons l'expression « groupe école » pour le décrire dans ce travail car plusieurs changements dans son organisation sont survenus à la charnière des années 2010 où il réalise désormais sa pérégrination sous le nom de « *missions jeanne d'arc* ». Une référence au porte-hélicoptère qui accueillait jusqu'à alors les élèves-officiers. Ce sont désormais des BCR ou BPC qui sont utilisés.

<sup>181</sup> *Cols Bleus*, « Une 44<sup>ème</sup> mission opérationnelle pour le GEAOM », n° 2893, 13 décembre 2008, p. 3

<sup>182</sup> *Cols Bleus*, « Le Floréal rejoint par les bâtiments du GEAOM », n° 2902, 28 mars 2009, p. 3 et *Cols Bleus*, « Les bâtiments du GEAOM au secours de naufragés en Océan Indien », n° 2903, 4 avril 2009, p. 5

<sup>183</sup> *Cols Bleus*, « Optimisation poussée de l'emploi d'un groupe amphibie », n° 3009, 2 mars 2013, pp. 22-23

afin d'éviter que ces derniers aient à quitter leur zone opérationnelle (la frégate espagnole *Canarias* et celle française *Germinal*). Le bâtiment a cependant également participé à une opération antipirate entre le 6 et 7 octobre bien qu'il n'ait pas été intégré pour cela à l'origine<sup>184</sup>.

Certains renforcements étaient parfois plus inattendus que d'autres. Une question posée par un parlementaire en 2009 permet d'apprendre qu'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) fut utilisé pour soutenir *Atalante* entre août et octobre 2009 sans préciser la mission réalisée (probablement de l'observation des camps de pirates), ni s'il était placé en soutien direct ou associé<sup>185</sup>.

On peut donc voir l'importance des renforcements temporaires effectués par la France pour l'opération *Atalante*. Ils viennent soutenir ou compléter le dispositif permanent dans les moments de tensions qui surviennent le plus souvent pendant la période d'intermousson. Mais c'est aussi une manière pour la Marine Nationale de former des officiers comme nous le montre les missions effectuées par le groupe école. Sa prise en compte est importante pour comprendre le soutien actif de la France à *Atalante* et sa volonté de s'affirmer comme championne de la lutte antipiraterie à l'international, grâce à l'opportunité que lui offrait l'opération *Atalante*.

### 3.3. Le commandement européen

Qu'importe le dispositif, permanent ou de renforcement, tout bâtiment français qui soutient directement (intégration) l'opération *Atalante* passe sous commandement européen. Tous les ordres qu'il reçoit à partir de ce moment-là proviennent d'un commandant chargé de gérer tactiquement les différents navires européens et de coordonner leur action dans la zone touchée par la piraterie.

De manière plus précise, le dispositif français est placé sous le commandement de deux personnalités militaires européennes. Le commandement tactique est assurée par le « *commandant de la force de l'Union Européenne* » : son État-Major est embarqué sur la zone d'opération et dans un bâtiment de la nation du commandant arborant le mandat. Il gère de manière concrète ce qui se passe dans la zone : c'est-à-dire les différentes missions attribuées aux bâtiments engagés sur place. Toutes les actions effectuées par ce commandant le sont donc au nom de l'UE. La personnalité à la tête de la force change tous les quatre mois. La France a été amenée plusieurs fois à prendre le commandement de la force de l'Union Européenne sur

---

<sup>184</sup> *Cols Bleus*, « Le BCR Somme hisse pavillon européen », n° 2926, 31 octobre 2009, p. 4

<sup>185</sup> Question écrite n° 63377 de M. Demilly Stéphane (Nouveau Centre), réponse publiée au JO le 26 janvier 2010

la période étudiée<sup>186</sup>. Le commandement stratégique est l'apanage du « *commandant de l'opération de l'Union Européenne* ». Il est situé à *Northwood*<sup>187</sup> et est plutôt chargé de la planification des opérations dans la zone *d'Atalante*. La spécificité de ce commandant est qu'il était toujours britannique et ne répondait pas à une durée limitée dans le temps. Le Royaume-Uni choisissait lui-même quand il voulait changer le commandant en proposant un nouveau candidat que l'UE validait. Il n'y aura ainsi que cinq commandants différents sur toute la période étudiée<sup>188</sup>. Cette particularité renvoie à la thèse de T. Palm et aux concessions faites au Royaume-Uni pour qu'il s'engage militairement avec l'UE plutôt que l'OTAN<sup>189</sup>. Les deux états-majors sont multinationaux bien que la plupart du temps, la majorité des membres étaient de la nationalité du commandant en place (à l'exception de *Northwood*).

La France envoie des marins à l'État-major de *Northwood*, ils sont en moyenne cinq sur une petite centaine de militaires. Ils sont chargés de participer à la planification et la mise en œuvre de l'opération à travers leur travail dans différentes cellules concernant le renseignement, la conduite des opérations, le conseil politique ou encore les faits juridiques liés aux activités antipiraterie<sup>190</sup>.

### 3.4. Caractériser l'engagement français dans *Atalante* : le basculement vers un raisonnement économique

Le début de l'engagement français à l'international avait été marqué par une optique humanitaire affirmée. Ce discours ne pris pas fin avec le début de l'opération *Atalante* et le MAEE Bernard Kouchner continuait de mettre en avant la volonté humanitaire de la France pendant *Atalante* lors de ses vœux à la presse de 2010 :

« *Nous avons lancé ici, au Quai d'Orsay - au sens large du terme, pas au sens géographique -, l'opération ATALANTE, la protection contre la piraterie. Mais qu'est-ce que c'était au départ ? Il s'agissait pour la diplomatie française de protéger le Programme alimentaire mondial.* »<sup>191</sup>

La raison humanitaire est ici la seule raison évoquée comme moteur pour la France par Bernard Kouchner. Une position qu'elle défendait aussi à l'international et notamment à l'ONU

---

<sup>186</sup> La liste des commandants de la force de l'Union Européenne est disponible à l'annexe n° 12

<sup>187</sup> Jusqu'à la décision du Royaume-Uni de sortir de l'Union Européenne en 2018. Il est alors transféré à Rota en Espagne puis à Brest en France.

<sup>188</sup> Voici la chronologie à partir des documents publiés sur la base de données du Conseil de l'Union Européenne : Philip Jones (du 8 décembre 2008 au 3 juin 2009), Peter Hudson (3 juin 2009 au 17 juin 2010), Buster Howe (17 juin 2010 au 1<sup>er</sup> août 2011), Duncan Potss (1<sup>er</sup> août 2011 au 16 janvier 2013), Robert Tarrant (16 janvier 2013 au 28 août 2014 : remplacé par Martin Smith)

<sup>189</sup> PALM Trineke, *op. cit.*

<sup>190</sup> *Cols Bleus*, « Les marins français de l'OHQ Northwood », n° 2990, 7 avril 2012, p. 17

<sup>191</sup> Vœux à la presse du ministre des Affaires étrangères et européennes Bernard Kouchner, Paris, 19 janvier 2010

au moment du lancement de l'opération. Le représentant de la France au CSNU, Jean-Maurice Ripert, indiquait que la piraterie était avant tout autre chose, un danger pour la population somalienne et que cela expliquait les actions antérieures de la France comme les escortes du PAM, et celle qu'elle était en train de soutenir : l'opération *Atalante*.

C'est un discours pourtant critiquable car on ne peut affirmer que la raison humanitaire est celle qui a poussé la France à un tel engagement à partir de 2008. Ce n'est tout au moins pas l'unique raison. La réaction française a clairement été poussée par les affaires ayant touchées ses ressortissants comme celle du *Ponant*, ou ses intérêts économiques comme les conséquences de la piraterie sur la flotte thonière tropicale française. Le premier dispositif mis en place, la cellule de coordination EU NAVCO, ne prévoyait absolument pas d'escortes des navires du PAM. Mais surtout, il a été mis en place en ciblant clairement les navires de commerce européens. La protection du PAM dans le mandat *Atalante* a aussi été permise car l'ONU a poussé cette possibilité concrètement face à l'UE et aux divers représentants français. Comme le rappelle T. Palm dans sa thèse, la menace contre les intérêts économiques européens va jouer un rôle mobilisateur très important ; certains pays veulent effectivement engager *Atalante* pour des raisons humanitaires, comme la Suède, mais la France ne fait pas partie de ces derniers<sup>192</sup>. D'autres pays, principalement euro-atlantistes, comme le Royaume-Uni, considèrent que l'initiative européenne ne devrait protéger que le commerce européen. La France, quant à elle, adhère à une « approche globale »<sup>193</sup> qui permettait d'englober raisonnement humanitaire et économique et d'éviter à l'UE de ne pas couvrir l'un des deux, ce qui aurait permis à une autre coalition non-européenne de se mettre sur le devant de la scène en s'arrogeant certaines responsabilités. La thèse de T. Palm corrobore l'analyse posée sur les discours, documents et réactions face aux événements de l'époque : les raisons économiques ont joué un rôle supérieur face à celles humanitaires. Ainsi, certains discours d'acteurs français peuvent être partiellement remis en cause car la menace contre les intérêts de la France a effectivement joué un rôle plus fort dans sa mobilisation que la protection de l'acheminement humanitaire. On peut alors parler d'une « diplomatie réactive » : c'est-à-dire une construction de la réponse réalisée alors que la situation de crise enclenchée par la piraterie était déjà effective et qu'une réponse pour la renverser devenait nécessaire à travers le renforcement des dispositifs prépositionnés et d'une projection des forces européennes<sup>194</sup>.

---

<sup>192</sup> PALM Trineke, *op. cit.*

<sup>193</sup> Cf. L'initiative de Saragosse en juin 2008 : elle est posée comme base conditionnelle par la France et l'Espagne pour toute réaction militaire européenne contre les pirates.

<sup>194</sup> COUTAU-BEGARIE Hervé, *op. cit.*

## Partie n° 2 : La France en action au moment de l'explosion du phénomène : une phase principalement militaire et la construction de la réponse internationale (vers 2008-2011)

### Chapitre n° 4 : L'engagement fort de la France à l'international

Plusieurs initiatives, dispositifs ou programmes ont été rapidement mis en place avec l'aide ou le soutien de la France. Ils participent généralement à compléter le cadre d'*Atalante* en donnant une portée élargie ou régionale à la lutte antipiraterie. Outre les dispositifs, la France agissait au sein des organisations internationales traditionnelles (ONU, INTERPOL) ou nouvellement créées contre la piraterie (CGPCS).

#### 4.1. Les différents dispositifs auxquels la France a participé

Les dispositifs mis en place avec l'aide ou le soutien de la France sont des outils qui lui ont servi, ainsi qu'à ses alliés afin de lutter contre la piraterie. On parlera ici d'éléments connexes ou plus larges *qu'Atalante*. La simple participation de la France à l'opération européenne a eu un effet bénéfique pour cette dernière en termes d'outillage. Grâce aux compétences nationales en communication et transmission militaire, la France a pu mettre en place un réseau interne nommé « *Atalanta Mission net* », permettant une meilleure coordination entre les alliés de la coalition. C'est « *un réseau de travail confidentiel qui relie l'ensemble des unités intégrées à la force, dont le De Grasse, navire amiral, et comblant ainsi un manque.* »<sup>195</sup>. Le pays participait donc à améliorer les capacités d'*Atalante* pour agir dans la zone.

D'autres dispositifs sont associés aux opérations militaires dans la zone et visent à permettre une meilleure efficacité de la protection, et de la coordination entre les différents acteurs de la communauté internationale présents pour affronter les pirates. L'un des dispositifs important mis en place est le « *Maritime Security Centre – Horn of Africa* » (MSCHOA), mis en service début 2009. Ce centre vise à assurer la sécurité des bateaux circulants et ainsi limiter l'explosion des coûts de circulation. La plateforme est utilisable par les civils et militaires via un site internet divisé en trois sections. L'une est non-protégée avec des informations générales disponibles pour tous. Les deux autres sont protégées : la première comporte des informations sur les positions des navires et les conseils du moment pour la navigation ; une seconde section consiste en une « *chat room* », nommée « *Mercury* », permettant aux navires de communiquer

---

<sup>195</sup> *Cols Bleus*, « *Mission Atalante Mode(s) d'emploi* », n° 2955, 4 et 11 septembre 2010, pp. 6-18

avec les différents acteurs engagés dans la lutte (militaires notamment). Cette initiative civilo-militaire est rapidement devenue populaire auprès des armateurs possédant des navires navigants dans la zone car elle permet un échange simple des informations. Elle témoigne aussi du développement d'internet à l'époque et de ses premières utilisations concrètes dans le cadre d'une crise sécuritaire majeure et contemporaine liée à la criminalité organisée<sup>196</sup>. Dans une réponse apportée à une question d'un député, le ministère de la Défense rappelait qu'en 2009 : « sur les 36 bâtiments piratés, 26 n'étaient pas inscrits auprès du MSCHOA ». Le but était de montrer l'efficacité du dispositif (lié aux Européens) que soutenait la France<sup>197</sup>.

Le « *Shared Awareness and Deconfliction* » (SHADE) est un autre dispositif très important. Il est mis en place dès décembre 2008 : c'est un forum qui se donnait pour but la coordination de l'action militaire dans la zone (entre nations, coalitions) et proposait des lignes de conduite opérationnelles<sup>198</sup>. Le forum se réunissait chaque mois à Bahreïn et la Marine Nationale estimait qu'il s'agissait d'un outil performant pour la planification et comme lieu de débat sur la stratégie à adopter contre la piraterie<sup>199</sup>. Il était aussi vu avec le CGPCS<sup>200</sup> comme l'un des outils pouvant permettre le passage à une approche plus politique – restaurer la « loi » en Somalie – que militaire de la situation<sup>201</sup>. La coordination poussée que proposait le SHADE permettait à la France de s'inscrire dans *Atalante* en fonction de ce qui ressortait des réunions : l'État-major de la force européenne se basait sur celles-ci pour décider des missions des bâtiments français. Mais ces réunions étaient aussi utiles unilatéralement à la France pour coordonner ses moyens dédiés à la piraterie : déploiement des bâtiments, responsabilité des escortes du PAM et de l'AMISOM, itinéraires des patrouilles des aéronefs, bâtiments et les horaires de celles-ci, etc<sup>202</sup>.

L'« *Internationally Recommended Transit Corridor* » (IRTC) fait partie des dispositifs concrets créés rapidement. Le SHADE eut importance particulière dans sa mise en place à partir

---

<sup>196</sup> KAUNERT, Christian et ZWOLSKI, Kamil, « Somalia versus Captain 'Hook': assessing the EU's security actorness in countering piracy off the Horn of Africa », *Cambridge Review of International Affairs*, vol. 27, n° 3, septembre 2014, pp. 600-602

<sup>197</sup> Question écrite n° 63377, *op. cit.*

<sup>198</sup> PROUTIERE-MAULION, Gwénaèle, « De la capacité de l'UE en tant qu'acteur régional à développer une action à vocation universelle », dans CHAUMETTE Patrick, « *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer* », éd. Gomylex, 2016, pp. 170-171

<sup>199</sup> *Cols Bleus*, n° 2955, *op. cit.*

<sup>200</sup> *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*

<sup>201</sup> LEBOEUF, Cédric, « France's Action against Maritime Piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) : Interests, Interactions and Priorities. », *Neptunus* (Revue en ligne), vol. 21, 2015/1, p.7

<sup>202</sup> Ministère des armées, 15/12/2009 : retour sur un an d'*Atalante* avec le commandant du Floréal (interview du CF Guillaume Arnoux, commandant du Floréal)

de février 2009<sup>203</sup>. L'OMI valide son utilisation par les marins dès août 2009 suite à une réunion d'un sous-comité organisée entre le 27 juillet et le 31 juillet<sup>204</sup>. L'IRTC est un couloir de navigation sécurisé (limité au golfe d'Aden) grâce à la surveillance militaire des nations engagées (cf. annexe n° 6). Cet outil fut utilisé par la France dans *Atalante* bien avant sa reconnaissance officielle par l'OMI. Le *Commandant Ducuing*, s'était vu confié une mission d'escorte du pétrolier français *Olympia* au sein de l'IRTC, montrant l'utilisation du dispositif<sup>205</sup>. Le but était de canaliser le trafic dans une zone réduite pour simplifier la surveillance par les bâtiments présents dans la zone. L'IRTC est coordonné par un officier supérieur, généralement le commandant de la force de l'UE. C'est un choix logique car l'IRTC est avant tout une initiative qui a été portée par les membres de la coalition européenne<sup>206</sup>. Xavier Mesnet précisait, en 2012, que l'un des buts recherchés était de permettre la présence d'un hélicoptère, embarqué ou sur terre, à moins de dix minutes de vol d'un navire qui serait menacé ou détourné<sup>207</sup>. Cet intérêt se réduisit avec le développement des SMP à bord des navires circulant dans la zone. La plupart des « brèves » du ministère des Armées affirment que l'IRTC était un dispositif très efficace. S'il est vrai que 99% des navires utilisant ce dernier n'ont jamais pu être abordés par des pirates, l'IRTC a aussi participé à déplacer rapidement les zones d'attaques des pirates et donc à leur extension à plusieurs centaines de nautiques des côtes somaliennes. Les attaques se rapprochaient alors des territoires français<sup>208</sup>. Mais il a surtout permis une protection efficace des navires dans le couloir de navigation commercial principal vers l'Europe.

Les *Best Managements Practices* (BMP) furent mises en place dès 2009 et ciblaient principalement les navires de commerce. Elles étaient avant tout le fait des pays d'*Atalante*, aidé par l'OTAN<sup>209</sup>. Le rôle des BMP était de limiter les attaques via des mesures de bases pour la plupart passives que les capitaines des navires pouvaient appliquer. Cela pouvait être par exemple l'installation de barbelés sur le franc-bord, des leurres de gardes armés ou encore la navigation à une vitesse minimale de 18 nœuds qui empêchait la capture par les pirates. Les BMP ont aussi été utilisées par l'État français afin de déterminer la vulnérabilité des navires en fonction de leur capacité à respecter les recommandations comme la vitesse minimale ou la

---

<sup>203</sup> PROUTIERE-MAULION, Gwénaèle, *op. cit.*

<sup>204</sup> OMI, SN.1/Circ.281, Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for ships transiting the Gulf of Aden, 3 août 2009

<sup>205</sup> *Cols Bleus*, « Le commandant Ducuing en escorte dans le Golfe d'Aden », n° 2901, 14 mars 2009, p. 7

<sup>206</sup> *Cols Bleus*, n° 2955, *op. cit.*

<sup>207</sup> « Point de Vue » dans *La piraterie au fil de l'histoire*, Intervention de Xavier Mesnet, pp. 391-392

<sup>208</sup> BELLAIS Renaud, DROFF Josselin, « La lutte contre la piraterie comme bien public international : une analyse économique », dans « *La piraterie au fil de l'histoire* », p.245

<sup>209</sup> KAUNERT, Christian et ZWOLSKI, Kamil, *op. cit.*, p. 598



hauteur du franc-bord. L'État français jouait un rôle dans leur application et incitait donc à ce qu'elles soient respectées ; quatre versions furent publiées entre 2009 et 2011<sup>210</sup>. L'État avait aussi choisi de publier en 2011 son propre recueil de « *best practices* » à destination des armateurs français<sup>211</sup>. Pour la France, ce n'est pas uniquement une histoire de protection des navires, mais aussi l'enjeu de la renommée de son pavillon qui fait partie des plus « prestigieux » dans le monde. La diffusion des BMP et des diverses recommandations participaient à renforcer la responsabilité des armateurs quant à la sécurité des navires et équipages. Cela évitait donc à l'État d'être considéré comme fautif<sup>212</sup>. Les BMP ont cependant été critiquées car certains acteurs du monde maritime estimaient qu'elles n'étaient pas assez concrètes et montraient leurs limites face à l'évolution des méthodes des pirates<sup>213</sup>.

Plusieurs dispositifs à visée régionale ont également été soutenus par la France. Le plus important est le « Code de conduite de Djibouti » : un accord signé par huit pays de la région le 29 janvier 2009<sup>214</sup>. Il avait pour but de mettre en place une approche compréhensive (équivalent de celle dite « globale ») de la sécurité des pays de la région. Il prétendait aussi servir de base à l'architecture régionale et avait obtenu à terme des nouveaux signataires<sup>215</sup>. Les accords prévoyaient notamment la création de trois centres d'informations à Mombasa (Kenya), Dar-Es-Salam (Tanzanie) et Sana'a (Yémen) ; de former des garde-côtes ; de coordonner les moyens des signataires dans la région<sup>216</sup>. Un centre d'entraînement fut mis en place à Djibouti<sup>217</sup>. Le code donnait lieu au programme « *Marsik* », chargé de mettre en œuvre les objectifs posés par l'accord<sup>218</sup>. La démarche mise en place par les accords fut approuvée par la résolution n° 1897 du CSNU le 30 novembre 2009. En France, le rapport Ménard<sup>219</sup> proposait de « *soutenir la mise en œuvre politique, technique et matérielle de l'accord régional de coopération adopté à Djibouti le 29 janvier 2009* » montrant la volonté d'impliquer le pays dans les initiatives amenant à régionaliser la lutte (une des composantes de l'approche globale). À ce titre, la France finançait en partie la mise en œuvre du code Djibouti à hauteur de 50 000 euros<sup>220</sup>. Un autre accord, inspiré du code de Djibouti, prolongeait le projet dans le sud de

---

<sup>210</sup> Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011

<sup>211</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Dominique Bussereau (président du conseil général de la Charente-maritime), p. 45

<sup>212</sup> CAA de BORDEAUX, 1ère chambre - formation à 3, 24/05/2018, 15BX00402, Inédit au recueil Lebon

<sup>213</sup> ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n°90, septembre 2011

<sup>214</sup> L'Éthiopie, Madagascar, Maldives, Seychelles, Somalie, Tanzanie et Yémen.

<sup>215</sup> PERON-DOISE Marianne, *op. cit.*, p. 102

<sup>216</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.*, pp. 224-232

<sup>217</sup> KAUNERT, Christian et ZWOLSKI Kamil, *op. cit.*, p. 603

<sup>218</sup> PROUTIERE-MAULION, Gwénaële, *op. cit.*

<sup>219</sup> Il a eu une certaine importance dans les décisions politiques prises en France quant à la piraterie.

<sup>220</sup> Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011, p. 15

l'Océan Indien : le « *Maritime Security* » (MASE), entériné à Maurice en octobre 2010<sup>221</sup>. Il visait à établir une stratégie et un plan d'action régional en Afrique orientale et australe en créant par exemple des centres d'informations et opérationnels. Les dispositifs visant à ce que les États régionaux s'approprient leur sécurité étaient donc soutenus par la France<sup>222</sup>.

#### 4.2. L'action à travers les organisations internationales

##### 4.2.1. La France au Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes de la Somalie

Le CGPCS est un groupe de discussion international créé le 14 janvier 2009 pour faciliter la coordination des États contre la piraterie somalienne. Les résolutions du CSNU en 2008 demandaient en effet la création d'un organisme de coopération de ce type. La France n'était pas forcément en faveur de la création d'un groupe indépendant de l'ONU et lors des débats du CSNU, elle soutenait la création d'un forum de ce type, mais qui serait lié à l'ONU. L'intérêt pour le pays était de pouvoir affirmer ses positions et celles partagées avec l'UE auprès des autres acteurs internationaux et d'influer ainsi sur la politique antipirate menée tant sur le plan militaire que ceux social, économique et juridique<sup>223</sup>.

La France participait à la première réunion plénière du CGPCS à New-York le 14 janvier 2009, avec 24 autres pays, la plupart engagés dans la zone ou concernés. Au cours de cette réunion, quatre groupes de travail furent créés et la France participa à chacun d'entre eux. Le premier concernait la définition des « *modes de coordination militaire et opérationnelle, d'échange d'informations et l'établissement d'un centre régional* » ; il s'est réuni à Londres les 24 et 25 février 2009. Le second fut dédié « *aux aspects juridiques du traitement de la piraterie* » ; la réunion a lieu le 6 mars 2009 à Vienne. Le troisième s'est réuni à Londres les 26 et 27 février 2009 et traita des liens avec le monde industriel et des recommandations à apporter aux armateurs et capitaines de navires marchands. Le quatrième fut consacré à la diplomatie publique et est réuni le 16 mars 2009 au Caire. La France fut donc un acteur actif au sein du CGPCS et s'est montrée très présente lors du lancement de ce dernier<sup>224</sup>. Elle participa à la plupart des réunions plénières sur la période que nous étudions.

La France montrait son engagement à travers le groupe de contact. Lors de la 4<sup>ème</sup> assemblée plénière du 10 septembre 2009 à New-York, un fond fiduciaire fut créé pour soutenir les systèmes judiciaires des pays de la région. La France indiquait qu'elle comptait participer à

---

<sup>221</sup> Il concerne les Comores, Seychelles, Maurice, Madagascar et Djibouti

<sup>222</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.* et PERON-DOISE, Marianne, *op. cit.*

<sup>223</sup> LEBOEUF Cédric, *op. cit.*

<sup>224</sup> Question écrite n° 41742 de M. Robert Didier (UMP), réponse publiée au JO le 14 avril 2009

ce fond financier dès que sa création serait effective<sup>225</sup>. Lors de la 5<sup>ème</sup> assemblée plénière du 28 janvier 2010, avec d'autres pays s'y engageant, elle invita d'autres États à se joindre à eux pour soutenir le fond financier. Sa mise en place avait été confirmée lors de la réunion extraordinaire du 7 décembre 2009<sup>226</sup>. Lors de la 6<sup>ème</sup> assemblée plénière du 10 juin 2010, la France porta devant les États présents son idée de tribunal somalien<sup>227</sup>. Le pays s'est donc effectivement appuyé sur le CGPCS pour faire valoir ses positions.

#### 4.2.2. L'influence des acteurs français à l'ONU, et dans ses agences

L'ONU fut un vecteur pour affirmer la volonté de la France. Elle l'était moins une fois le lancement de l'opération *Atalante* réalisé et la création de dispositifs spécifiques comme le CPGCS ou de différents accords régionaux (MASE, Code de Djibouti). Cependant, certains de ses représentants permanents ou appelés par l'ONU ont porté certaines idées françaises sur la piraterie pendant la période de réaction militaire.

Le principal acteur français à l'ONU fut Jack Lang. Il fut officiellement nommé par Ban-Ki Moon « *conseiller spécial sur les problèmes judiciaires en relation avec la piraterie de la côte somalienne* » le 25 août 2010. Des échanges avaient lieu depuis plusieurs semaines entre les représentants français à l'ONU et le secrétaire général pour préparer cette annonce. Jack Lang avait ainsi prévu de rencontrer Ban-Ki Moon le 24 août 2010 à New-York en préparation de l'annonce<sup>228</sup>. Le secrétaire général avait choisi de charger un Français de rédiger un rapport apportant des réponses aux problèmes judiciaires liés au traitement de la piraterie. Le rapport aboutissait à plusieurs réponses ou propositions pour essayer de résoudre les problèmes identifiés par l'ONU. Dans la résolution n° 1851 du CSNU (décembre 2008), l'ONU pointait le problème du traitement judiciaire des pirates et rappelait que l'UNCLOS (1982) incitait les États à prendre en considération différents délits et crimes en mer qu'elle définit comme de la piraterie. L'année suivante, la résolution n° 1897 (novembre 2009) allait plus loin et affirmait : « *les États doivent ériger la piraterie en infraction dans leur droit interne* ». La résolution rappelait que la loi internationale n'était généralement pas suffisante à l'action d'un État si ses codes ne prévoyaient pas la possibilité de l'utiliser.

---

<sup>225</sup> Question écrite n° 41742 de Mme. Hostalier Françoise (UMP), réponse publiée au JO le 16 mars 2010

<sup>226</sup> Compte-rendu de la 5<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 28 janvier 2010

<sup>227</sup> Compte-rendu de la 6<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 10 juin 2010

<sup>228</sup> AG-069, Lettre au secrétaire général de l'ONU de la part de Nicolas de Rivière, représentant de la mission permanente de la France auprès des nations unies, 4 août 2010

Pour produire son rapport<sup>229</sup>, Jack Lang alla à la rencontre de nombreux acteurs : autorités politiques des pays engagés comme les Etats-Unis ou régionaux comme les Seychelles ; des organisations gouvernementales telles qu'Interpol ainsi que les acteurs militaires des différents États, dont les ministères de la défense, ou des coalitions et notamment *Atalante*. Il visita ainsi le contre-amiral Philippe Coindreau le 9 octobre 2010 à bord de la frégate *De Grasse* en escale à Mombasa afin de rencontrer l'état-major *d'Atalante* pendant le premier commandement français de l'opération, d'août à décembre 2010. Une rencontre de ce type permit à Jack Lang de mieux cerner les objectifs *d'Atalante* tout en assimilant le point de vue français (approche globale)<sup>230</sup>. Son rapport indique également les autres personnalités françaises rencontrées afin de mener des réflexions sur les problèmes juridiques. Parmi eux, le Président de la République Nicolas Sarkozy, le ministre de la défense Alain Juppé<sup>231</sup>, ainsi que la MAEE, Michèle Alliot-Marie, et son prédécesseur, Bernard Kouchner.

Le rapport est dévoilé en janvier 2011 et est composé de 25 propositions pour améliorer le traitement judiciaire de la piraterie. Il évoque ainsi les possibilités de financement des systèmes judiciaires, le soutien des systèmes pénitenciers, l'amélioration du volet opérationnel militaire, entre autres. Le rapport de Jack Lang reprend aussi certaines propositions françaises comme la création d'un tribunal somalien « extraterritorial » temporaire qui serait délocalisé dans un pays de la région : la France défend à l'époque le Kenya comme pays d'accueil<sup>232</sup>. Le rapport publié était vu comme un pilier pour lutter contre la piraterie, par diverses organisations, dont le CGPCS<sup>233</sup>, notamment dans le domaine judiciaire. Le représentant de la France au CSNU affirmait son soutien aux propositions faites par Jack Lang lors d'une réunion du conseil une semaine après la publication du rapport<sup>234</sup>. Cela montre l'importance du travail réalisé par Jack Lang car il eut vocation à être utilisé comme un recueil d'objectifs à atteindre.

La France apporta également son soutien à une agence de l'ONU : l'UNODC<sup>235</sup>, qui lutte contre de nombreuses formes de criminalités organisées. Cette dernière avait mis en place des programmes pour soutenir les systèmes pénitentiaires et les frais de justice engrangés par

---

<sup>229</sup> ONU, Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général (Jack Lang) pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, publié le 18 janvier 2011

<sup>230</sup> *Cols Bleus*, « Jack Lang à bord de la frégate De Grasse », n° 2958, 23 octobre 2010, p. 29

<sup>231</sup> Il remplace Hervé Morin en novembre 2010.

<sup>232</sup> Question écrite n° 41742, *op. cit.*

<sup>233</sup> Compte-rendu de la 8<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 22 mars 2011

<sup>234</sup> S/PV.6473, Procès-Verbal de la 6719<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 25 janvier 2011, New York

<sup>235</sup> Office des nations unies contre le crime et la drogue

les procès dans les pays de la région. La France avait choisi d'apporter une contribution volontaire à cette agence afin de soutenir ses efforts dans la région<sup>236</sup>.

Enfin en dehors de l'État, les acteurs français du monde maritime étaient également présents sur la scène internationale. L'AFCAN se fait courroie de transmission des divers travaux, débats, discussions dans les organisations internationales maritimes. La piraterie retenait l'attention du monde maritime durant toute cette période et l'association avait choisi de relayer les nouvelles sur la piraterie dans une section générale<sup>237</sup> où elles étaient de plus en plus nombreuses, ou via des articles relatant sa participation à des réunions internationales. Ce fut par exemple le cas des réunions du comité de sécurité de l'OMI (M.S.C) ou encore celles de « *Saferseas* ». L'association montrait ainsi son implication sur la question de la piraterie à une échelle plus grande que celle nationale.

#### 4.2.3. Interpol

L'organisation internationale policière était également présente pour lutter contre la criminalité organisée que représente la piraterie. Elle mis en place un projet régional pour aider les pays à lutter contre les commanditaires (« affairistes somaliens ») de la piraterie. C'est l'« *Evidence Exploitation Intelligence* » (*EVEXI*) concernant sept États<sup>238</sup>. La France cofinançait le projet avec la Norvège afin de permettre aux États de la région de construire un savoir-faire en termes d'enquêtes (centrés sur le recueil des preuves) et de poursuites judiciaires en ciblant les individus impliqués dans les réseaux internationaux. La France entendait ainsi répondre aux demandes d'assistance des États de la région dans ce domaine à travers le programme d'Interpol<sup>239</sup>.

### Chapitre n°5 : Les missions assurées par la France au sein d'*Atalante*

La France assura de nombreux types de missions dans *Atalante*. Notre intérêt est d'identifier leurs types : À quoi ces missions correspondent-elles ? À quels buts répondent-elles ? etc. Le choix d'une typologie historicisée s'est donc avéré logique pour décrire l'engagement français pendant *Atalante*.

---

<sup>236</sup> Question écrite n° 41742, *op. cit.*

<sup>237</sup> [https://afcan.org/dossier\\_news1.html](https://afcan.org/dossier_news1.html)

<sup>238</sup> Oman, Seychelles, Maldives, Madagascar, Tanzanie et Yémen

<sup>239</sup> Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011, p. 15

## 5.1. Les missions « militaires »

### 5.1.1. Les missions d'antipiraterie pures

La majorité des missions effectuées par la France sur la période étudiée l'ont été dans le cadre d'*Atalante*. Cependant, cela ne signifie pas qu'il n'y a pas d'engagement sous pavillon national (cf. chapitre n°6). Les missions effectuées sont variables mais visent directement à empêcher les attaques de pirates.

Une mission importante clairement citée dans le mandat d'*Atalante* est l'escorte des navires du PAM ou de l'AMISOM<sup>240</sup> dans la région. La France effectua une première mission de ce type entre le 20 et 22 décembre 2008 pour le cargo *Sanié*, affrété par le PAM. Elle fut réalisée par l'avis *Premier Maître de l'Her* entre les localités somaliennes de Berbera (Somaliland) et de Bossasso (Puntland)<sup>241</sup>. Le fonctionnement ressemble à celui qui était en place pour les escortes réalisées pendant l'opération *Alcyon*. La différence principale réside dans la multiplication des lieux de départs et d'arrivées possibles. On retrouve les villes suivantes citées régulièrement : Mombasa (Kenya) ; Berbera, Bossasso, Merka (Somalie) ; Dar-Es-Salam (Tanzanie). D'autres le sont plus occasionnellement comme Salaalah (Oman) ou *Djibouti City*. Il n'y a pas de principe de rotation officiellement appliqué, un bâtiment n'escorte pas forcément en aller-retour un convoi même si c'est souvent le cas au début de l'opération européenne. Les avisos sont appuyés par les ATL2 pour étendre leur vision et les frégates le font grâce à leur hélicoptère embarqué. Des EPE sont également déployées sur les navires escortés quand cela est possible, les sources l'indiquent régulièrement. Cependant, le déploiement d'une EPE lors d'une escorte n'est pas obligatoire. L'AMISOM pouvait obtenir des escortes : c'est à ce titre que le *Nïvose* accompagne *Global Progress* du 11 au 14 juin 2009 vers Mogadiscio<sup>242</sup>. Les escortes sont régulières sur la période étudiée mais évoluent après 2012 (cf. Partie 3).

Les escortes ne concernent pas uniquement les agences ou programmes sous l'aval de l'ONU, mais aussi des navires de commerce « vulnérables » et principalement européens. Le *Premier Maître de l'Her* avait ainsi réalisé une escorte de ce type juste après une pour le PAM en Somalie. Elle pris place dans la voie de circulation commerciale d'Aden : le convoi était

---

<sup>240</sup> L'AMISOM est la mission de l'Union Africaine en Somalie. Elle a été approuvée par l'ONU le 19 janvier 2007 et vise au maintien de la paix en Somalie. Les unités sont présentes uniquement dans les zones sous contrôle (théorique) du GFT.

<sup>241</sup> Ministère des Armées, 23/12/08 - *Atalante* : le Premier Maître l'Her escorte un cargo du PAM

<sup>242</sup> *Cols Bleus*, « *Atalante*, La zone d'opération s'étend à la IEE Seychelloise », n° 2914, 4 juillet 2009, p. 3

composé de quatre navires battants divers pavillons<sup>243</sup>. Les navires commerciaux étaient principalement ciblés mais *Atalante* assurait l'escorte d'autres types de bâtiments. Le 13 mars 2009, la frégate *Floréal* avait ainsi escorté le *Buckingham*, un remorqueur français lent, et dont le franc-bord est très bas. Une EPE était embarquée sur le remorqueur pour assister la frégate<sup>244</sup>.

Bien que l'opération soit sous commandement européen, l'engagement de plusieurs bâtiments français de manière conjointe pouvait permettre une certaine liberté opérationnelle. En janvier 2010, la FLF *Surcouf* avait par exemple relevé l'avis *Commandant L'Herminier* pour accompagner au retour l'*Alpha Kiriwa* du PAM entre le 17 et 20 janvier 2010 de Mogadiscio à Mombasa<sup>245</sup>. Le partage d'escorte n'est cependant pas un fait qui se limite aux bâtiments français : il existait au sein même de la coalition. La FASM *De Grasse* reprenait par exemple une escorte du PAM fin août 2010 au large de Mogadiscio alors qu'elle était jusqu'à alors effectuée par la frégate allemande *Schleswig-Holstein*<sup>246</sup>. Des partages inter-coalitions existaient également : du 13 au 18 mai, la frégate *La Fayette* repris une escorte du PAM auparavant assurée par l'*USS Cole*, un bâtiment de la coalition antipiraterie *CTF-151*<sup>247</sup>. La majorité des escortes se passaient sans problèmes grâce à la présence dissuasive du bâtiment de guerre. Mais des incidents sont survenus ponctuellement lors de certaines escortes françaises. Le *Nivôse* avait par exemple été ciblé par des tirs en provenance de la terre, probablement une milice locale, alors qu'il protégeait des navires du PAM qui sortaient du port de Mogadiscio, et qu'il devait escorter. Le bâtiment a du riposter avec des tirs de semonces pour faire cesser l'agression décrite comme une « intimidation »<sup>248</sup>. Il n'est cependant pas possible de faire lien avec la piraterie car il pourrait s'agir de brigandage terrestre. Pourtant, l'épisode démontre l'importance de la présence de navires de guerre pendant le déchargement : sans cela, les navires affrétés risquaient de devenir la cible de divers brigands.

La mission d'escorte était donc classique et effectuée par de nombreux bâtiments français de 2008 à 2011. Outre ceux déjà cités, on retrouve en 2010 les *Nivôse*, *Surcouf* et *De Grasse*, puis en 2011 les *Jacoubet*, *Surcouf* et *Floréal*. Cependant, ce sont des données extraites de ce qui est communiqué par le ministère des Armées sur son site internet et dans la revue *Cols Bleus*. Il n'est pas possible d'être sûr qu'uniquement ces navires aient effectué des escortes, cela dépend des choix de communication du ministère. Le témoignage de Christine Allain est

---

<sup>243</sup> Ministère des Armées, 26/12/08 - *Atalante* : nouveau convoi pour le Premier Maître l'Her

<sup>244</sup> *Cols Bleus*, n° 2902, *op. cit.*

<sup>245</sup> *Cols Bleus*, « FLF *Surcouf* en mission *atalante* », n° 2936, 6 février 2010, p. 10

<sup>246</sup> Ministère des Armées, 30/08/2010 - Piraterie : escorte du PAM et de l'AMISOM dans le bassin Somalien

<sup>247</sup> Ministère des Armées, 27/05/10 - *Atalante* : le *La Fayette* accompagne deux navires du PAM

<sup>248</sup> Ministère des Armées, 21/05/10 - Escorte du PAM, tentative d'intimidation du *Nivôse* devant Mogadiscio

très indicatif sur ce fait. Dans le livre qu'elle a publié en 2010, elle affirme avoir réalisé plusieurs escortes pour des navires de commerce comme commandante du *Commandant Bouan* (aviso). Ces escortes n'ont jamais été évoquées ni dans la revue *Cols Bleus*, ni sur le site du ministère. Les escortes furent très nombreuses<sup>249</sup> et le témoignage de Christine Allain montre que toutes celles effectuées par les bâtiments français n'ont pas forcément été diffusées. Cela renvoie donc au problème des sources ouvertes, de ce qu'elles ne peuvent dire et des données que seules les archives pourront compléter<sup>250</sup>.

La patrouille en haute mer est probablement la mission de base de tout navire engagé dans *Atalante*. Là-encore, elles sont très nombreuses et leurs réalisations ne sont pas toujours diffusées, le témoignage de Christine Allain le montre de nouveau pour le *Commandant Bouan* fin 2009. Le ministère préférerait diffuser des faits d'armes plus importants bien que les escortes et patrouilles étaient régulièrement évoquées pour montrer la présence française contre les pirates. Comme mission « de base », elle avait souvent vocation à déboucher sur d'autres types d'interventions. La terminologie « haute mer » est importante car elle tend à rappeler la particularité de la piraterie somalienne que met en évidence un rapport de l'OMI en 2008. La majorité des actes commis en Afrique de l'Est où la piraterie somalienne est ultra-majoritaire l'étaient en haute mer. Parmi ceux ayant réussi, 81% eurent lieu dans les eaux internationales. La répartition atteignait même 95% pour les tentatives d'attaques n'ayant pas abouti<sup>251</sup>.

Au début de l'opération *Atalante*, les navires patrouillaient le plus souvent dans le Golfe d'Aden, dans l'IRTC. C'est par exemple le cas du *Floréal* fin janvier 2009, patrouillant « à proximité du couloir de navigation conseillé [IRTC] pour les navires de commerce au milieu du Golfe d'Aden »<sup>252</sup>. Les patrouilles avaient cependant commencé dans la zone avant que l'IRTC ne soit mis en place. Elles furent effectuées par le *Nivôse* et le *Premier-Maître de l'Her*<sup>253</sup>. Avec l'IRTC, les patrouilles sont partagées entre les différents bâtiments de toutes coalitions : un coordinateur attribue à chaque navire une portion du couloir à surveiller, c'est-à-dire deux voies de cinq miles nautiques de large (environ 9km) sur toute leur longueur<sup>254</sup>. Les zones de patrouilles des bâtiments européens sont sélectionnées par l'État-Major : leur but

---

<sup>249</sup> Une trentaine par an, rien que pour l'opération *Atalante*

<sup>250</sup> ALLAIN, Christine et PRIER Pierre, *Une femme sur l'eau*, Neuilly-sur-Seine, éd. Lafon, 2011, 201p.

<sup>251</sup> OMI, Rapport annuel de 2008 sur la piraterie et le vol à main armée contre des navires ; pourcentages calculés à partir des données brutes fournies sous formes de diagrammes

<sup>252</sup> *Cols Bleus*, « Golfe d'Aden, le *Floréal* intercepte neuf pirates », n° 2898, 21 février 2009, p. 5

<sup>253</sup> Ministère des armées, 11/12/08 - Golfe d'Aden : le *Nivôse* dans *Atalante*. Contrôle de boutre et 18/12/08 - Le Premier Maître L'Her entame la mission *Atalante* au large de la Somalie

<sup>254</sup> *Cols Bleus*, « La Fayette : IRTC sous haute surveillance », n° 3000, 13 octobre 2012, p. 24



concret est de repérer tous les navires suspects croisant leur route ou signalés par un aéronef dans le but de prévenir les attaques<sup>255</sup>. Avec l'extension de la zone de piraterie, justement en partie poussée par les patrouilles dans le Golfe d'Aden, les zones de ces dernières vont se diversifier. En janvier 2011, le *Floréal* débutait ainsi sa patrouille dans l'IRTC avant de recevoir l'ordre faire cap au sud vers le large afin de se rendre dans le bassin somalien<sup>256</sup>. Certaines patrouilles avaient même lieu plus au sud de la Somalie : le *Nivose* patrouillait fin mars et début avril 2010 entre le Kenya et les Seychelles (« 270 nautiques au sud-est de Mogadiscio »)<sup>257</sup>. Il s'agit ici d'une zone de pêche pour les thoniers qui s'y déplacent vers cette période de l'année. Enfin, bien que rarement car la France y effectuait des patrouilles dans un cadre national, les bâtiments d'*Atalante* pouvaient être amenés à patrouiller à proximité des Seychelles, rentrant dans la zone d'action de l'opération à partir de l'été 2009. Les navires français étaient donc amenés à patrouiller dans de nombreuses zones de l'Océan Indien, en corrélation avec l'extension des lieux d'attaques des pirates sur la période.

De nombreuses autres missions existent en dehors des deux principales du mandat *Atalante*. Ce sont par exemple les missions d'assistance qui prennent deux formes. La première est celle accordée aux navires libérés par les pirates quand ils obtiennent une rançon ou abandonnent un bateau-mère qui n'est plus utile. Ces moments donnent lieu à des opérations de sauvetage. Le cas du *Shabaii*, boutre pakistanais piraté fin novembre 2009 est symbolique de ce type de moment. Le 31 décembre 2009, le *Surcouf* recevait l'ordre de se rendre vers le boutre qui était suspecté d'avoir mené une attaque. Lorsqu'il parvint à l'atteindre dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 janvier 2010, il avait été abandonné par les pirates quelques heures auparavant. Les marins français ont alors secouru les 29 membres d'équipage qui avait été retenus en otage jusqu'à leur abandon. Certains étaient blessés, dont l'un d'eux grièvement et il fut donc hélitreuillé sur le *Surcouf*. Le boutre fut ravitaillé en vivres et carburant afin de pouvoir rejoindre le Pakistan<sup>258</sup>. Cet évènement est aussi révélateur du problème de la temporalité dans une zone immense à surveiller : le bâtiment arriva trop tard pour capturer les pirates qui avaient probablement trouver une nouvelle cible, expliquant l'abandon hâtif du boutre. Une intervention du même type fut menée par le *Nivose* le 11 mars 2011, suite à l'appel de détresse d'un boutre qui venait d'être libéré après avoir été occupé pendant quatre mois : il était utilisé comme bateau-mère. Il avait été abandonné par les pirates sans vivres (eau comprise), ni

---

<sup>255</sup> Ministère des armées, 15/12/2009, *op. cit.*

<sup>256</sup> *Cols Bleus*, « Atalante, bienvenue à bord du Floréal », n° 2964, 29 janvier 2011, pp. 18-19

<sup>257</sup> Ministère des armées, 06/04/10 - Atalante : un bateau-mère et un skiff d'attaque interceptés par le Nivose

<sup>258</sup> Ministère des Armées, 04/01/10 - Atalante : le Surcouf porte assistance à un équipage attaqué par des pirates

carburant : les marins de la frégate leur fournirent tout cela afin qu'il puisse rentrer au port sécurisé le plus proche<sup>259</sup>. Trois jours plus tard, c'est un cargo bengali (*Jahan Moni*), capturé quatre mois auparavant, qui recevait l'assistance du *Nivose*. Il fut ravitaillé et escorté pendant quelques heures pour s'éloigner de la côte somalienne en sécurité<sup>260</sup>. Ces cas peuvent poser une question sur les choix éthiques des décideurs militaires. En effet, une différence de traitement semble exister entre les grands navires commerciaux et ceux des petits marchands de la région. L'exemple du chimiquier *MV Hannibal II* est marquant sur ce fait, car l'intervention du *Guépratte*<sup>261</sup> eut lieu juste après sa libération le 17 mars 2011. Il avait été escorté durant tout le long de son trajet vers Djibouti<sup>262</sup>. Il est intéressant de voir que les « grands » navires marchands bénéficiaient toujours d'une escorte de sécurisation après leur libération alors que les « petits » repartaient simplement ravitaillés bien qu'ils auraient pu être de nouveau capturés pour servir de bateau-mère. Pourtant, selon une étude pionnière, la capacité de tonnage en tonnes des boutres de la région (1,8 millions) serait équivalente à celle de la CMA-CGM (2 millions) dans la région<sup>263</sup>. Bien que les chiffres soient postérieurs à notre période, ils rappellent l'importance du commerce local, autant touché par la piraterie que celui international.

Le second type d'assistance est celui délivré aux navires attaqués par des pirates. Le but premier de ce type d'intervention est donc d'empêcher la prise de contrôle. Le *Nivose* a par exemple permis de stopper une attaque mi-avril 2009, à 500 nautiques au large du Kenya après avoir poursuivi l'embarcation responsable. L'emploi de son hélicoptère embarqué (*Panther*) est la clef ayant permis d'arrêter la tentative<sup>264</sup>. À cette époque, la majorité des pirates s'arrêtaient à la simple vue d'un hélicoptère, mais cela n'a pas toujours été le cas, d'autant plus que le coût des expéditions augmentaient avec la présence internationale. Les alertes lancées par des navires étaient très régulières : il pouvait s'agir de navires de commerce mais également de thoniers dans les zones de pêche<sup>265</sup>. Plusieurs dizaines d'alertes furent lancées sur la période étudiée et dans lesquelles un bâtiment français est intervenu. Le but général de ce type

---

<sup>259</sup> Ministère des Armées, 17/03/2011 - *Atalante* : la frégate de surveillance *Nivose* assiste des bateaux libérés par les pirates somaliens

<sup>260</sup> *Ibid*

<sup>261</sup> Il faut préciser que le cadre de cette intervention n'est pas clair. Il n'est pas possible de savoir exactement si elle a eu lieu dans le cadre d'*Atalante* ou dans un cadre national. En effet, l'intervention a été demandée directement par la Tunisie (armateur tunisien, mais dont le chimiquier naviguait depuis 2007 sous pavillon panaméen). Le destinataire de la demande (EM d'*Atalante* ou français) n'est pas précisé.

<sup>262</sup> Ministère des Armées, 18/03/2011 - Piraterie : la frégate *Guépratte* porte assistance à un chimiquier libéré

<sup>263</sup> LENDJEL, Emeric et Nora, MAREÍ, « The Complementarity between Dhow Shipping Networks and Standard Shipping Lines in the Gulfs of Persia, Oman and Aden », *Cybergeo*, n° 984, 28 juin 2021

<sup>264</sup> *Cols Bleus*, « *Atalante*, Le *Nivose* intercepte un bateau-mère pirate au large du Kenya », n° 2906, 25 avril 2009, p. 5

<sup>265</sup> *Cols Bleus*, « Opération *Atalante*, Coup de filet pour la frégate *Nivose* », n° 2940, 20 mars 2010, pp. 3-4

d'intervention pour les équipages des bâtiments de guerre est de mettre hors de danger le navire attaqué, et si possible, intercepter les pirates qui tentent généralement de s'enfuir<sup>266</sup>.

Ces missions nous amènent à dériver sur les interceptions de pirates. C'est le débouché attendu des types d'interventions décrits auparavant : capturer les pirates afin qu'ils soient punis pour les crimes et délits commis. Les interceptions répondent à des règles d'engagement précises, qu'importe le vecteur d'arrêt utilisé : une frégate, un aéronef, du personnel, etc. Soit sa présence même suffit à stopper les pirates comme nous l'avions indiqué auparavant, mais cela se fait de plus en plus rare quand on avance vers la fin de la période étudiée. Soit la force est utilisée de manière progressive, proportionnellement à la menace. Des tirs de sommations ont lieu et s'ils sont insuffisants, la force employée réalise selon ses capacités un tir de barrage, ou alors un tir d'arrêt pour stopper l'embarcation en ciblant les moteurs hors-bords<sup>267</sup>. C'était le plus souvent les hélicoptères qui réalisaient ce type d'action et cet emploi est mis en avant dans la revue *Cols Bleus* et le site internet du ministère des Armées. Dans tous les cas, l'hélicoptère était toujours projeté par la frégate pour réaliser une première approche même s'il n'était pas amené à intervenir lui-même. Dans ce cas précis, sa présence servait généralement à assister les équipes de visite<sup>268</sup>.

Une fois l'embarcation des pirates stoppée, la frégate envoie une équipe de visite qui a pour premier but de capturer les pirates en investissant leur embarcation, assistée par l'hélicoptère embarqué. Une fois la menace neutralisée, l'équipe de visite est au premier plan de la récolte des preuves : elle doit permettre d'inculper les pirates et de les faire condamner par la justice du pays qui accepte leur récupération. Par exemple, lors d'une interception en décembre 2008, le *Premier-Maître de l'Her* intercepta plusieurs embarcations de pirates. Au total, les équipes de visites trouvèrent six kalachnikovs (AK-47), un lance-roquette (RPG), de nombreuses munitions, deux échelles d'abordage, un grappin et un GPS<sup>269</sup>. Cette récolte permit probablement leur condamnation par les autorités somaliennes auxquelles ils avaient été remis. Il n'est cependant pas rare de ne rien trouver car les pirates jettent régulièrement à l'eau tout ce qu'ils possèdent : le *De Grasse* en a fait les frais le 19 août 2010 : les pirates interceptés avaient « jeté la plupart des preuves matérielles présentes à bord auparavant », mais ils furent néanmoins interrogés à bord du *De Grasse*<sup>270</sup>. Cette manœuvre des pirates peut empêcher leur

---

<sup>266</sup> *Cols Bleus*, « Lutte anti-piraterie, les coulisses de l'action », n° 2926, 31 octobre 2009, p. 3

<sup>267</sup> *Ibid.*

<sup>268</sup> Ministère des Armées, 08/11/2010 - Atalante : le De Grasse en patrouille dans le bassin somalien

<sup>269</sup> Ministère des Armées, 01/01/09 - Golfe d'Aden : le Premier Maître l'Her intercepte des pirates

<sup>270</sup> Ministère des Armées, 19/08/2010 - Atalante : troisième opération en trois jours pour le De Grasse dans le Golfe d'Aden

incrimination faute de preuves suffisantes. Ce fut par exemple le cas lors d'une interception du *Nivôse* en mars 2011 : la grande quantité de carburant retrouvée laissait peu de doute sur l'intention des occupants de l'embarcation, mais elle ne permettait pas d'affirmer devant la justice qu'ils étaient des pirates<sup>271</sup>. Dans certains cas, malgré la suppression de leur équipement, les incriminer reste possible. Le 26 avril 2009, un Falcon 50M (de la flottille 24F) repéra aux Seychelles un skiff qui fut ensuite intercepté par une frégate espagnole engagée dans *Atalante*. Les pirates avaient jeté leurs armes, mais la simple présence de l'échelle permis leur incrimination car ce type de matériel adjoint à l'absence d'autres éléments ne correspondaient pas aux habitudes des pêcheurs de la zone<sup>272</sup>. Le choix du désarmement sans conséquences a parfois lieu : c'est le cas d'un dhow intercepté par le *Nivôse* le 13 mai 2011. Cette solution rare s'expliquait par la présence d'otages sur le dhow faisant office de bateau-mère. Une intervention était donc risquée car elle aurait pu causer des morts parmi l'équipage. Des négociations par radio ont donc eu lieu et le dhow détourné fut contraint d'abandonner ses skiffs pour que le *Nivôse* le laisse partir<sup>273</sup>. Les pirates ne pouvaient plus mener d'attaques bien que libres.

Chacune des interceptions donne lieu à un compte rendu détaillé. Ce dernier est centré sur les éléments de preuves afin de pouvoir incriminer les pirates auprès de la justice des pays de la zone qui répondent à certaines modalités spécifiques en termes de droit. Ce sont des pays dit de « *Common Law* » où les preuves jouent un rôle capital dans les condamnations. Outre les éléments juridiques, tout navire français sous commandement européen a pour obligation d'effectuer un examen médical des pirates capturés. C'est une clause du mandat *Atalante*. Ce fut par exemple le cas des présumés pirates capturés qui furent relâchés par la frégate *De Grasse* le 17 novembre 2010 car aucun flagrant délit n'avait été constaté. Les obligations médicales sont décrites dans la brève du ministère des Armées<sup>274</sup>.

L'interception était quasiment le quotidien des marins sur cette période, mais un type de patrouille cherchait à ce que ces évènements en haute mer soient évités : ce sont les patrouilles dites « *close to shore*<sup>275</sup> ». Elles furent menées plus intensivement fin 2010 pendant l'intermousson alors que leur pratique semblait occasionnelle auparavant. Elles répondaient en partie à des demandes d'acteurs internationaux comme l'Australie qui proposaient de mettre en

---

<sup>271</sup> Ministère des Armées, 10/03/2011 - *Atalante* : interception d'un groupe de pirates présumés par la frégate *Nivôse*

<sup>272</sup> *Cols Bleus*, « La 24F en opération *Atalante* », n° 2911, 13 juin 2009, p. 4

<sup>273</sup> Ministère des Armées, 24/05/2011 - *Atalante* : le *Nivôse* intercepte un navire utilisé comme mothership

<sup>274</sup> Ministère des Armées, 19/11/2010 - *Atalante* : le *de Grasse* intercepte un groupe de pirates présumés

<sup>275</sup> Proche du rivage

place un blocus en restant proche des côtes. Cette solution fut débattue dès 2009 et semblait être en cours d'application à travers ces patrouilles ; le ministère des Armées parlait d'une opération « *close to shore* », d'où leur nom dans notre typologie (voir *Cols Bleu* n° 2968)<sup>276</sup>. Le témoignage d'un capitaine de Lynx permet de comprendre le fonctionnement de ces patrouilles. L'hélicoptère embarqué survole les plages pour obtenir un premier visuel des skiffs suspects quittant celles-ci. Il se ravitaille ensuite pour retourner plus près des skiffs. L'équipe de visite est envoyée, elle est assistée par l'hélicoptère qui lui fournit les informations. Le skiff est investi avec précaution pour éviter un accrochage avec les présumés pirates, des renseignements sont recueillis et le matériel permettant des attaques est supprimé via saisie ou destruction. Les pirates peuvent ensuite repartir<sup>277</sup>. Le finalité recherchée était d'empêcher les pirates de se rendre en haute mer en neutralisant leur matériel dès leur départ grâce à une surveillance de proximité.

La France avait débuté les patrouilles de ce type avec la frégate *De Grasse* entre septembre et mi-novembre 2010 après quoi elle retourne patrouiller dans le Golfe d'Aden. La frégate était engagée depuis Mi-Août 2010 dans *Atalante*, comme navire amiral<sup>278</sup>. Sa première patrouille débutait juste après avoir réalisée des escortes pour l'AMISOM (l'*Alfa Kirawira*) et le PAM (*MV Miltzow*) vers Mogadiscio<sup>279</sup>. Outre-le *De Grasse*, l'avisos *Jacoubet* en avait également réalisé fin 2010 et début 2011. Pour ce dernier, aucune interception n'est évoquée, mais de manière connexe, il est rappelé qu'être proche des côtes permet aussi d'obtenir des renseignements et connaissances sur les différentes bases des pirates<sup>280</sup>. Cela montre aussi l'efficacité du mode de patrouille choisi qui dissuade les pirates de partir quand ils savent qu'un bâtiment est présent. Les patrouilles ont lieu de jour comme de nuit pour empêcher les pirates d'identifier des heures creuses ou d'absence afin qu'ils ne s'adaptent pas en termes horaires pour leurs départs<sup>281</sup>. Les patrouilles *close to shore* offraient également l'occasion de réaliser de nombreuses « *friendly approach* ».

La « *friendly approach* » désigne une action régulière, effectuée par les bâtiments français dans *Atalante*. Elle a évolué conceptuellement sur la période que nous étudions. Sa

---

<sup>276</sup> Sénat (Compte-rendu de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées), Audition de M. Cyril Robinet, chargé de mission Afrique de l'Est à la Délégation aux affaires stratégiques, Mercredi 20 octobre 2010

<sup>277</sup> Ministère des Armées, 18/10/2010 - Dans la peau d'une équipe de visite engagée dans la lutte contre la piraterie

<sup>278</sup> Ministère des Armées, 08/11/2010, *op. cit.*

<sup>279</sup> Ministère des Armées, 15/09/2010 - Piraterie : nouvelle escorte menée par le de Grasse

<sup>280</sup> Ministère des Armées, 21/12/2010 - *Atalante* : le *Jacoubet* en surveillance dans le golfe d'Aden et 04/01/2011 - *Atalante* : avec le *Jacoubet* devant les côtes somaliennes

<sup>281</sup> Ministère des Armées, 08/11/2010, *op. cit.*

« première version » ressemble à une visite de pavillon classique : le but est clairement d'effectuer des contrôles sur de nombreux navires, notamment ceux paraissant suspects. Elles sont pratiquées dès le lancement de l'opération, la plupart du temps lors des patrouilles. Cependant, au départ, avec le manque de connaissance des populations et leurs pratiques, tous les navires sont potentiellement suspects, voire menaçants. L'exemple d'un sauvetage rapporté dans un *Cols Bleus* de septembre 2009 permet de comprendre l'inquiétude des marins. Une équipe de visite fut envoyée sur un skiff occupé par deux hommes dérivant en mer d'Oman, mais elle n'avait pas les moyens de savoir s'il s'agissait réellement de pêcheurs. Ils restèrent donc sur leur garde malgré « *l'apparence inoffensive du skiff* » car les hommes auraient pu être des pirates, voire des terroristes<sup>282</sup>. On comprend donc l'inquiétude qui règne à cette époque où chaque embarcation est suspecte, même sans signe distinctif. Au début de l'opération, ces actions sont encore régulièrement appelées « *visite de pavillon* » ; l'évolution sémantique vers « *friendly approach* » est remarquable à partir de fin 2010. Si le but de contrôle continue d'être mis en avant, il se dote désormais d'un aspect de « contact » avec les populations locales. Tous les skiffs ne sont plus forcément présentés comme potentiellement suspect bien que débusquer des pirates restent un but des contrôles effectués. Les « *friendly approach* » devaient désormais aussi permettre de rassurer les divers navires de marchands et pêcheurs de la zone tout en obtenant des renseignements utiles de leur part : leurs activités types, les mouvements dans la zone, etc<sup>283</sup>. L'importance des échanges avec les populations expliquent pourquoi les bâtiments français accueillent souvent des interprètes étrangers parlant arabe et somali. Ce sont majoritairement des marins djiboutiens<sup>284</sup>.

Toutes ces missions militaires continuèrent après 2011 mais certaines mutèrent avec la baisse du nombre d'actes de piraterie. Le choix d'une typologie prenant en compte ce fait était important. Réaliser une liste de chacune des missions menées par les bâtiments français aurait eu peu d'intérêt pour comprendre le fonctionnement des forces de la Marine Nationale engagées au sein d'*Atalante*.

---

<sup>282</sup> *Cols Bleus*, « Mer d'Oman, deux hommes sauvés par le *Jacoubet* », n° 2919, 12 septembre 2009, pp. 20-24

<sup>283</sup> Ministère des Armées, 21/12/2010, *op. cit.*

<sup>284</sup> Ministère des Armées, 18/10/2010, *op. cit.*

### 5.1.2. Les missions de soutien aux opérations antipiraterie

Ce sont les missions qui consistent à soutenir des bâtiments justement engagés directement face aux pirates. Deux formes de soutien aux opérations sont pratiquées par la France.

Les reconnaissances aériennes sont pratiquées régulièrement par la France avec différents types d'aéronefs. Des hélicoptères embarqués (Lynx ou Panther) sur les frégates, des Patmar (Falcon 50M, ATL2) ou des avions de surveillance plus sophistiqués comme les AWACS, appartenant à l'armée de l'air. Les Patmar utilisés par la France opéraient depuis trois lieux différents : Djibouti (Base aérienne 188) d'où ils étaient employés la majorité du temps, Mombasa ou depuis les Seychelles (Port Victoria) de manière plus occasionnelle. Comme les hélicoptères, ils étaient utilisés pour surveiller le trafic maritime ou pour guider les frégates d'*Atalante*. Ce fut par exemple le cas lors de du détournement du voilier plaisancier *Tanit*, attaqué le 4 avril à 450 nautiques des côtes somaliennes. Un ATL2 fut utilisé pour le rechercher et il avait finalement été localisé le 6 avril à 280 nautiques des côtes alors qu'il n'y avait plus eu aucun contact depuis sa capture<sup>285</sup>. Outre le guidage, les avions permettaient de mieux connaître la situation de surface et c'est dans ce sens que les AWACS de l'armée de l'air étaient régulièrement mobilisés. Ils permettaient d'obtenir une « *situation de surface exhaustive* » que les Patmar ne réalisaient pas<sup>286</sup>. La connaissance de la zone était ainsi meilleure. Les AWACS ont également permis d'assister des interceptions de pirates. Ce fut le cas mi-novembre 2010 aux Seychelles quand des garde-côtes seychellois assistés par un AWACS interceptèrent des pirates ayant tenté d'attaquer des bateaux de pêche français<sup>287</sup>. Des Grumman E-2 Hawkeye ont également pu être utilisés pour soutenir l'opération au passage du groupe aéronaval (Porte-Avion *Charles De Gaulle*) lors la mission « *Agapanthe* »<sup>288</sup>. Bien qu'elle en possédait plusieurs, les Hawkeye ne furent pas utilisés depuis la terre, la Marine Nationale lui préférant les ATL2.

Le ravitaillement des navires est l'autre forme de soutien dans *Atalante*. Le seul cas concret où un ravitaillement français au sein d'*Atalante* a eu lieu est celui du BCR *Somme*. Nous l'avons évoqué dans la première partie : il renforce temporairement l'opération du 7 au 11 octobre 2009 pour ravitailler des frégates d'*Atalante*. En dehors de ce cas exceptionnel, les navires étaient ravitaillés la majorité du temps par le navire amiral de l'opération qui était

---

<sup>285</sup> *Cols Bleus*, « Piraterie, Retour sur la libération du *Tanit* », n° 2906, 25 avril 2009, p. 4

<sup>286</sup> Ministère des armées, 07/09/09, *op. cit.*

<sup>287</sup> Ministère des Armées, 23/11/2010 - Piraterie : le couple AWACS / Patmar et les gardes-côtes seychellois interceptent un groupe de pirates

<sup>288</sup> *Cols Bleus*, Interview du Contre-Amiral Jean-Louis Kérignard, n° 2960, 27 novembre 2010, p. 25

souvent un pétrolier-ravitailleur. C'est par exemple le cas lors du commandement de Giovanni Gumiero (italien) entre décembre 2009 et avril 2010. Le pétrolier-ravitailleur *Etna* avait été choisi comme navire amiral par les Italiens<sup>289</sup>.

## 5.2. La France au service de la diplomatie navale européenne : faire naître une vision globale du problème

*Atalante* est au départ centrée sur une action militaire. L'approche globale voulue par les pays participant amenait à des premiers développements particuliers.

### 5.2.1. Les exercices militaires des bâtiments français sous le mandat d'*Atalante*

Plusieurs formes d'exercices militaires furent réalisés dans le cadre d'*Atalante* par les bâtiments français. Ils concernent diverses facettes de la lutte antipiraterie. Le *La Fayette* avait par exemple mené des exercices d'interceptions en octobre 2009. Ils étaient centrés sur la réception d'un appel de détresse provenant d'un navire de commerce : cela permettait à l'équipage de s'entraîner à le détecter et obtenir un maximum d'informations sur la situation. Ensuite, l'interception était simulée avec chacune des étapes d'engagement par les armes (gradation de la violence pour stopper une embarcation). L'équipage était également préparé pour la communication post-opérationnelle, passant par la rédaction d'un communiqué<sup>290</sup>. D'autres exercices se concentraient sur la simulation d'une attaque du bâtiment au cours d'une intervention. La capacité de réaction des marins depuis la frégate (FLF *Aconit* ici) était évaluée<sup>291</sup>. Lorsqu'il est prévu qu'un bâtiment français soit intégré à *Atalante*, il réalise des exercices lors de son transit vers la zone d'opération. Le *Surcouf* réalisa par exemple des entraînements sur la sécurisation du Golfe d'Aden avant son intégration dans *Atalante* entre le 19 décembre 2009 et le 19 février 2010<sup>292</sup>. C'est une époque qui voit apparaître le « PIRATEX » au milieu des « SECUREX », « PASSEX » et autres exercices de la Marine Nationale finissant en « *ex* ». Comme exercice général, il vise à parer les équipages aux diverses situations et rencontres liées à la piraterie, possibles dans *Atalante*. Le *Nivôse* réalisa cet exercice le 17 février 2010 lors de son départ de Port-Des-Galets pour rejoindre la zone d'*Atalante*<sup>293</sup>.

Certains exercices concernaient les EPE embarquées sur les bâtiments français. Celui réalisé avec l'EPE estonienne (voir partie 3) est un bon exemple, d'autant plus qu'il est

---

<sup>289</sup> Ministère des armées, 07/03/10 - *Atalante* : 35 pirates interceptés en trois jours par la frégate *Nivôse*

<sup>290</sup> *Cols Bleus*, n° 2926, *op. cit.*

<sup>291</sup> *Cols Bleus*, « Deux semaines à bord de "L'aco" », n° 2982, 3 décembre 2011, p. 23

<sup>292</sup> *Cols Bleus*, n° 2936, *op. cit.*

<sup>293</sup> Ministère des Armées, 22/02/10 - *Atalante* : le *Nivôse* rejoint la force européenne



interalliés. Ces exercices permettent à chacun de mieux appréhender son rôle lors d'une opération antipiraterie. Les exercices avec les EPE, majoritairement françaises, sont régulièrement menés sur ce thème. En dehors de cela, lorsqu'elles sont embarquées sur un bâtiment, les EPE doivent faire avec le reste de l'équipage les autres exercices quotidiens<sup>294</sup>. Un entraînement régulier était important pour les navires engagés dans *Atalante* car il permettait de maintenir les savoirs opérationnels des équipages lors des périodes creuses où le nombre d'attaques se réduisait. En plus des exercices, chaque opération antipiraterie était d'ailleurs précédée de nombreux briefings généraux et à destination des spécialistes : tireurs d'élites, traducteurs, etc<sup>295</sup>.

#### 5.2.2. La création de liens avec les acteurs régionaux civils, militaires et étatiques

La création de liens à travers les bâtiments français se déroulait à travers le développement des contacts avec les autorités régionales. Les escales réalisées dans divers ports de la région constituaient un facteur important pour le développement des liens. La première escale citée est celle que réalisa le *Floréal* à Mombasa, au Kenya, le 2 décembre 2009. Le commandant de l'opération Peter Hudson se rendit sur la frégate pour rencontrer l'équipage. Mais l'un de ses objectifs connexes était de prendre la parole devant des médias internationaux et locaux pour promouvoir l'approche globale de l'UE<sup>296</sup>. Le *Floréal* avait donc servi de plateforme d'accueil pour la communication de l'UE. Les moments de diplomatie navale sont plus rares de la part des bâtiments d'*Atalante* car c'est une mission principalement effectuée par le navire amiral de la force. Cela n'empêcha pas plusieurs bâtiments français de participer à la diplomatie navale européenne en « autonomie ».

Deux autres escales surviennent avant 2012. Le 11 avril 2011, la frégate *Guépratte* est en escale à Mombasa. La première partie de la journée fut consacrée à l'accueil à bord du bâtiment de deux ministres kenyans : Martha Karua, ministre de la Justice, et George Saitoti, ministre de l'Intérieur. Un exposé sur la chronologie d'une action antipiraterie, de la capture au transfert vers un pays de la région est présenté aux ministres. Puis eux-mêmes se livrent à des explications sur la procédure de jugement dans leur pays, et les règles à respecter pour obtenir un transfert au Kenya. Le but était de mieux appréhender les méthodes de chacun afin de faciliter la coopération sur la question des transferts alors que le Kenya n'avait pas renouvelé

---

<sup>294</sup> Ministère des Armées, 03/08/2011 - *Atalante* : les équipes de protection embarquées, image de la coopération européenne

<sup>295</sup> *Cols Bleus*, Interview du Capitaine de Vaisseau Luc Raynal, n° 3006, 19 janvier 2013, p. 25

<sup>296</sup> Ministère des Armées, 07/12/09 - *Atalante* : le commandant de l'opération à bord du *Floréal*

l'accord conclu avec l'UE. La visite avait été organisée par l'UNODC, une agence de l'ONU, financée en partie par la France<sup>297</sup>. Une information publiée par l'ambassade de France au Kenya permet également d'apprendre qu'entre les 9 et 13 février (période d'escale), une rencontre avec l'ambassadeur français, Etienne de Poncins, l'attaché de défense au Kenya, le Colonel Leblanc, et le chef de délégation européenne, Ludowic Briet, fut organisée. De plus, une visite de la prison kenyane de *Shimo Le Tewa* eut lieu : cette prison concentre la plupart des pirates incarcérés par le Kenya<sup>298</sup>. Une autre escale d'un navire français a ensuite eu lieu entre les 6 et 11 juillet 2011. La frégate *Courbet* avait notamment accueilli avec l'assistance d'Etienne de Poncins, le maire de Mombasa, ainsi que le commandant – un général – de la Marine Kenyane. Au cours de l'escale, des acteurs locaux luttant contre la piraterie furent également rencontrés<sup>299</sup>.

Une coopération avec le Puntland s'était également mise en place dans le cadre d'*Atalante*. Le Puntland est reconnu comme une entité appartenant à la Somalie mais fonctionne de fait comme un État indépendant. Le *La Fayette* reçut le ministre des Transports et celui de la Pêche en son bord. Pour marquer la coopération entre *Atalante* et le Puntland, il fut décidé d'embarquer quelques jours des garde-côtes puntlandais en octobre 2009. L'échange devait permettre une meilleure connaissance de l'environnement local grâce à leurs connaissances<sup>300</sup>. Les deux garde-côtes ont permis à la frégate de parfaire ses connaissances en identifiant les zones de pêche où ils purent expliquer le but de l'opération européenne à de nombreux pêcheurs que l'équipage souhaitait rassurer<sup>301</sup>. L'UE entendait donc coopérer avec tous les acteurs dont les capacités permettaient d'avoir un effet sur la piraterie. Dans les États de la région reconnus internationalement, les nombreuses escales effectuées par les bâtiments de la force européenne visaient à rassurer ces partenaires majeurs comme le Kenya ou les Seychelles<sup>302</sup>.

Ces moments témoignent de la volonté d'articuler l'action européenne avec les acteurs régionaux, notamment ceux étatiques. Mais il arrivait que les bâtiments français réalisent des actions à destination d'acteurs non étatiques. Le gouvernement français avait par exemple mené dans un cadre national, mais également européen, des « *séances de sensibilisation* » à

---

<sup>297</sup> Ministère des Armées, 28/04/2011 - *Atalante* : le Guépratte accueille une délégation kenyane

<sup>298</sup> Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate Guépratte à Mombasa, s.d (~avril 2011), archivé le 26 juin 2011, <http://web.archive.org/web/20110626030306/http://www.ambafrance-ke.org/spip.php?article2150>

<sup>299</sup> Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate Courbet à Mombasa, s.d (~juillet 2011), archivé le 3 mai 2012, <http://web.archive.org/web/20120503034843/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-fregate-Courbet-a>

<sup>300</sup> Ministère des Armées, 02/10/09 - *Atalante* : des autorités puntlandaises à bord de la frégate française La Fayette

<sup>301</sup> *Cols Bleus*, « Renforcement de la coopération avec le Puntland », n°2924, 17 octobre 2009, p. 5

<sup>302</sup> *Cols Bleus*, n° 2914, *op. cit.*

destination des « *armateurs de la pêche au thon de l’océan Indien* » en 2009<sup>303</sup>. Les sensibilisations furent aussi pratiquées régionalement dans l’Océan Indien et supervisées par *Atalante*. En décembre 2010, lors d’une relâche opérationnelle à Salaalah, l’équipage du *Jacoubet* alla ainsi à la rencontre des bâtiments de commerce présents dans le port pour les sensibiliser au BMP. Les échanges portaient aussi sur les inquiétudes des capitaines de navires et permettaient d’évaluer la conscience du danger chez ceux rencontrés<sup>304</sup>. Le *De Grasse* réalisa une action similaire à Mombasa lors de son escale en septembre 2010<sup>305</sup>. Ces actions de sensibilisation jouaient un rôle important dans la réduction des risques liés à la piraterie.

### 5.2.3. EUTM, une première étape franchie pour la formation des forces de sécurité locales

Le programme EUTM (*European Union Training Mission*) fut lancé le 7 avril 2010 et participa éminemment à la mise en place de l’approche globale promue par l’UE. Le lien avec *Atalante* tient dans le fait qu’il visait à renforcer les capacités du GFT dont les forces de sécurité étaient réduites. Le programme formait des soldats en Ouganda<sup>306</sup>. Rapidement après son lancement, 720 recrues et 30 officiers rejoignirent l’Ouganda pour six mois de formation par des instructeurs européens, précédés par une « *semaine d’introduction aux usages militaires* » organisée par l’AMISOM. Des Français faisaient partie des 140 instructeurs, ainsi que d’autres nationalités d’*Atalante*, dont l’Allemagne, l’Espagne, le Portugal et l’Italie. EUTM avait pour objectif de former 2 000 membres des forces de sécurité en 2010<sup>307</sup>. La formation des forces de sécurité devait permettre au GFT de prendre en main sa sécurité. Les débouchés contre la piraterie pouvaient être intéressants car le GFT aurait pu commencer à mener des opérations à terre contre certaines localités utilisées comme base par les pirates.

EUTM était le principal vecteur pour la formation des forces locales sur cette période alors que l’approche globale était encore peu développée, mais *Atalante* participait aussi à ce développement via des formations dispersées avant 2012. La France semblait y participer avec ses bâtiments. Ainsi, le *De Grasse*, alors navire amiral de la force, avait accueilli le 5 septembre 2010 cinq jeunes officiers kenyans pour passer une journée en mer. Ils participèrent à des exercices de tirs sur des buts flottants. Le Kenya était l’un des rares pays de la zone avec la capacité de faire respecter sa souveraineté dans ses eaux territoriales. Sa marine était vue à ce

---

<sup>303</sup> Question écrite n° 47584 de M. Morel-A-L’Huissier Pierre (UMP), réponse publiée au JO le 23 juin 2009

<sup>304</sup> Ministère des Armées, 30/12/2010 - *Atalante* : à Salaalah, le *Jacoubet* sensibilise les bateaux de commerce

<sup>305</sup> Ministère des Armées, 06/09/2010 - Piraterie : escale à Mombasa pour l’état-major de la TF 465 embarqué sur le *De Grasse*

<sup>306</sup> Ministère des Armées, 27/05/10 - Piraterie : entretien avec le vice-amiral Bruno Nielly, commandant la zone maritime de l’océan Indien (ALINDIEN)

<sup>307</sup> Rapport du secrétaire général de l’ONU sur la Somalie, 10 mai 2010

titre comme un partenaire majeur d'*Atalante* pour lutter contre les pirates<sup>308</sup>. L'existence de formations et d'exercices est importante à notifier car cela préfigure leur multiplication à partir de 2012.

#### 5.2.4. La judiciarisation de la lutte : les accords de transferts

Le transfert consiste à ce qu'un pays de la région accepte de juger et potentiellement incarcérer les étrangers que sont les pirates somaliens capturés en haute mer. Il nécessite donc un accord entre l'UE et un pays tiers de la région pour que les pirates capturés par les marins français soient traités judiciairement. Mais avant cela, l'UE avait déjà dû négocier avec le GFT pour qu'il accepte que ses nationaux soient jugés par des États étrangers. Elle avait ainsi envoyé une demande qui fut acceptée par le GFT avant le lancement de l'opération<sup>309</sup>. Avant *Atalante*, la France avait décidé dans un cadre national de livrer les pirates capturés en mer au Puntland : sans accord écrit, uniquement par des notes verbales à chaque transfert aux autorités puntlandaises. La France entendait répondre à la logique de jugement des pirates par leur pays d'origine (Somalie). Cependant, l'UE n'était pas de cet avis et n'a jamais envisagé de conclure un accord de transfert avec les autorités puntlandaises. Elle pointait du doigt le problème de légitimité du Puntland (entité fédérale de la Somalie) ainsi que le manque de garantie sur le traitement des pirates dans le respect des droits de l'homme : non application de la peine de mort, pas de torture, etc. Cette position de l'UE participa à ce que la France limite les transferts vers le Puntland qui était sa « *destination favorite* » selon l'AFCAN<sup>310</sup>. Malgré ce revers de la part de l'UE, la France était favorable à ce que plusieurs accords soient conclus avec des États de la région, et de renforcer ceux qui existaient déjà (Kenya, Seychelles, Maurice). Pour le MAEE, c'était une « *priorité* » car il fallait répondre à une « *urgence* », c'est-à-dire le problème du traitement judiciaire des pirates. L'action européenne était également mise en avant, le MAEE estimait que les États de la région devaient alors « *prendre leur part du fardeau à côté de l'action de nos marines* ». Il sous-entendait un manque d'investissement de la part des États régionaux<sup>311</sup>.

La France avait adopté un discours cohérent sur la Somalie afin de ne pas fermer la porte aux entités du Somaliland et du Puntland. Lors d'une conférence à Istanbul, Bernard Kouchner adressait les mots suivants au président du GFT : « *L'ennemi, c'est la division. Votre unité est*

---

<sup>308</sup> Ministère des Armées, 06/09/2010, *op. cit.*

<sup>309</sup> Lettre de l'Union Européenne au GFT en date du 30 octobre 2008

<sup>310</sup> Livrer les pirates ou les libérer ? Puntland ou pas Puntland, [https://afcan.org/dossier\\_piraterie/livrer\\_pirates.html](https://afcan.org/dossier_piraterie/livrer_pirates.html)

<sup>311</sup> Question écrite n°48237, *op. cit.*

*le chemin de votre avenir. L'avenir ne peut se faire chacun de son côté. L'unité de la Somalie doit rester notre priorité.* »<sup>312</sup>. Le MAEE affirmait donc son soutien au GFT comme autorité légitime sur le territoire somalien, mais la situation somalienne l'amenait également à demander au président somalien de prendre en compte le Somaliland et le Puntland pour parvenir à atteindre l'unité de la Somalie<sup>313</sup>. La France n'entendait donc pas reconnaître l'autonomie du Puntland ou l'indépendance du Somaliland sans qu'il n'y ait d'accord avec le GFT reconnu comme autorité légitime<sup>314</sup>. Ces éléments montrent que la France clarifiait ses positions sur sa coopération avec la Somalie et ses entités.

L'UE avait conclu des accords de transferts avec trois pays de la région. Le premier accord concernait le Kenya : il fut conclu le 6 mars 2009 par échange de lettres mais sera répudié par le Kenya le 30 septembre 2010 selon la procédure prévue dans l'accord. Le second entra en vigueur avec la République des Seychelles le 23 octobre 2009. Le dernier fut conclu avec la République de Maurice le 14 juillet 2011. La temporalité fait qu'il n'y a jamais eu plus de deux pays avec un accord actif entre 2008 et 2014. La particularité de l'UE était de faire bénéficier de ses accords au pays participant à *Atalante*, chose que les autres coalitions antipiraterie ne pouvaient pas faire. Ces accords ont des clauses communes sur les droits de l'homme (non application de la peine de mort, respect des droits des détenus) et sur la possibilité du refus de transfert, avec des délais variables. Ces deux éléments étaient importants. Des différences existent aussi, notamment sur la zone d'application limitant parfois les possibilités pour *Atalante* lors des captures. L'accord avec Maurice concerne le « *sud-ouest de l'océan indien* », la petite république pouvait utiliser cet argument pour refuser un transfert. La République des Seychelles acceptait les pirates capturés dans leur ZEE ou qui s'en prenaient à leurs intérêts (navires seychellois). Le Kenya acceptait le transfert tant que la capture avait lieu dans la zone d'action d'*Atalante*<sup>315</sup>. Cependant ces accords rencontraient des difficultés d'application car ils ne suscitaient pas un grand engouement dans la région et peu de pays semblaient en vouloir. Le retrait du Kenya montrait également la difficulté à les maintenir. Malgré sa bonne volonté, le pays s'était retiré au vu de la surcharge carcérale engendrée. Lors d'un débat, un député français affirmait alors « *ses prisons [Le Kenya] sont surpeuplées et ses*

---

<sup>312</sup> Discours du MAEE Bernard Kouchner lors de la Conférence internationale sur la reconstruction et le développement en Somalie, Istanbul, 22 mai 2010

<sup>313</sup> *Ibid.*

<sup>314</sup> Question écrite n° 89435 de M. Bourg-Broc Bruno (UMP), réponse publiée au JO le 10 mai 2011

<sup>315</sup> CHABOUREAU Eric, « La problématique des accords de transfert vers des Etats tiers des personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée conclus par l'Union européenne et des états riverains de l'océan Indien », dans « *La Piraterie au Fil de l'Histoire* », pp. 107-120

*tribunaux débordés* »<sup>316</sup>. Ce retrait était l'un des facteurs poussant au développement de programme de financement des prisons dans la région.

Au sein d'*Atalante*, la France disposait de trois possibilités en termes de poursuites des pirates. La première était un transfert en vertu des accords de l'UE vers le Kenya, les Seychelles ou Maurice. La seconde était un transfert « bilatéral ». Soit sans accord lorsqu'un pays tiers engagé dans *Atalante* ou non souhaitait juger des pirates. Un bâtiment français pouvait alors transférer directement les pirates capturés sur un bâtiment du pays présent dans la zone. Ou alors avec un pays tiers de la région comme c'était le cas avec le Puntland, sans accord écrit, mais avec une « note verbale » pour chaque transfert. Parfois, le transfert pouvait se faire dans le cadre d'un accord manuscrit bilatéral. C'était par exemple le cas avec Antigua-et-Barbuda qui acceptait le transfert des pirates que la France captureraient si des navires sous son pavillon étaient concernés. Une garantie de non-application de la peine de mort était incluse<sup>317</sup>. L'accord est conclu en décembre 2008 mais n'est pas renouvelé l'année suivante. Enfin, la France pouvait choisir de juger elle-même les pirates : c'est un « non-transfert ». Elle optait pour cette option lorsque l'attaque concernait les intérêts français économiques et commerciaux, ou ses ressortissants. La majorité du temps, la France choisissait de réaliser des transferts dans le cadre des accords conclus par l'UE.

### 5.3. Les commandements français : l'exemple de 2010

Le commandement de la force opérationnelle de l'UE est tournant : la France a donc été amenée plusieurs fois à diriger la coalition. Entre 2008 et 2014, elle dirige trois fois la force européenne. Nous avons réalisé un diagramme sur la répartition du temps de commandement entre les différentes nations de la coalition déployant des bâtiments sur la zone (voir annexe n° 7). Il est réalisé à partir de toutes les décisions de nominations publiées sur la période. Il permet de mettre en évidence la contribution importante de la France, second pays à avoir assumé le plus de commandements après l'Espagne (quatre). La France passe une année entière à la tête de l'opération, soit 19% du temps à la tête d'*Atalante* entre le 8 décembre 2008 et avril 2014. Le premier commandement a été choisi en exemple afin de décrire les missions que la France devait mener à la tête de la coalition. Les deux derniers seront utilisés pour décrire la

---

<sup>316</sup> Compte rendu de la Séance du jeudi 25 novembre 2010, Intervention de Jean-Jacques Candelier

<sup>317</sup> Accord par échange de lettres relatif à l'appui aux forces françaises sur les bateaux pour lutter contre la piraterie au large des côtes de la Somalie, entrée en vigueur le 17 décembre 2008

mutation des missions françaises au sein d'*Atalante* dans la troisième partie. Ils répondent cependant aux données générales que nous décrirons grâce au premier commandement.

Le premier commandement français débuta le 14 août 2010 pour une période de quatre mois. Le Contre-Amiral Philippe Coindreau succéda au suédois Jan Thörnqvist au cours d'une cérémonie sur le navire amiral *Carlskrona*. La Marine Nationale avait choisi d'utiliser la FASM *De Grasse* pour embarquer l'EM de la coalition<sup>318</sup>. Un navire amiral d'*Atalante* réalise plus régulièrement des missions de diplomatie navale, et d'autres que seul lui peut faire. Mais il est aussi amené à réaliser les missions que tout autre bâtiment réalise classiquement. Le *De Grasse* est le bâtiment français qui inaugura les patrouilles « *close to shore* » aux abords des côtes somaliennes. Il avait également patrouillé dans le Golfe d'Aden mi-août 2010 où il intercepta des pirates qui avaient attaqué le navire marchand *Se Veridian*<sup>319</sup>. Après l'opération « *close to shore* », il effectua de nouveau une patrouille dans le Golfe d'Aden où une embarcation de pirates présumés fut interceptée par l'équipe de visite. L'armement fut saisi mais ils repartirent libres, faute de flagrant délit<sup>320</sup>. Le navire amiral réalisa également des escortes pour le PAM et l'AMISOM entre fin août et mi-septembre<sup>321</sup>. Le choix d'une frégate comme bâtiment amiral répondait donc aux besoins de l'opération *Atalante* les plus classiques en cette période d'intermousson.

Le navire amiral réalise plusieurs types de missions spécifiques à sa fonction. Il est tout d'abord en charge de la coordination des bâtiments et donne à ce titre des ordres. Une brève du ministère des Armées évoquait l'un d'eux : « *Le Galicia a reçu l'ordre [de l'EM du De Grasse] de faire route vers le Nord pour effectuer un ravitaillement à la mer avec un autre bâtiment de la TF 465, le pétrolier-ravitailleur allemand Rhoen* »<sup>322</sup>. Comme commandant, Philippe Coindreau effectue des visites régulières et routinières consistant à soutenir les divers bâtiments alliés d'*Atalante*. Il effectua ainsi deux visites début septembre. La première le 9 septembre, sur le bâtiment amphibie espagnol *Galicia*, et la seconde sur le *Floréal*, le 11 septembre. Lors de chacune des visites, Philippe Coindreau s'entretient avec les commandants

---

<sup>318</sup> Ministère des Armées, 17/08/2010 - *Atalante* : la France prend le commandement de la force maritime européenne

<sup>319</sup> Ministère des Armées, 19/08/2010, *op. cit.*

<sup>320</sup> Ministère des Armées, 19/11/2010, *op. cit.*

<sup>321</sup> Ministère des Armées, 30/08/2010 - Piraterie : escorte du PAM et de l'AMISOM dans le bassin Somalien et 15/09/2010, *op. cit.*

<sup>322</sup> Ministère des Armées, 13/09/2010 - *Atalante* : le contre-amiral Coindreau inspecte deux bâtiments de la TF 465

des navires pour connaître leurs capacités opérationnelles du moment. Il rencontre également les équipages des navires afin de les encourager et soutenir leur action contre la piraterie<sup>323</sup>.

La principale mission effectuée par le navire amiral est la diplomatie navale, réalisée au nom de l'UE bien que d'autres bâtiments puissent recevoir l'ordre d'en faire. Le navire amiral est le principal vecteur de coopération avec les autres acteurs engagés contre la piraterie. Au cours de son mandat, Philippe Coindreau alla à la rencontre d'acteurs étatiques de la région. Il fait une première escale à partir du 31 août à Mombasa au Kenya pour rencontrer les autorités et partenaires locaux du pays. Il fut ainsi accueilli par le *Major General* Mwathethe, le chef d'EM de la marine kenyane. Il enchaîna avec plusieurs visites et réunions lui permettant de rencontrer le maire de Mombasa, le *Province Commissioner* (représentant régional de l'État kenyan) puis la responsable de la *Kenyan Maritime Authority*. L'escale donna également l'occasion à Philippe Coindreau de rencontrer divers responsables d'agences de l'ONU (PAM, UNSOA) ainsi que ceux de l'AMISOM, tous basés à Mombasa<sup>324</sup>. Cette rencontre permit de renforcer la coopération avec le Kenya, engagé fortement contre la piraterie, ainsi qu'avec les partenaires non-étatiques implantés à Mombasa. L'escale fut l'occasion pour le *De Grasse* d'organiser une journée de formation et d'exercices avec des officiers kenyans pour symboliser la coopération entre l'UE et le Kenya.

La seconde escale consacrée à la diplomatie navale eut lieu à Dar-Es-Salam en Tanzanie, entre les 10 et 15 octobre 2010. Elle fut dédiée à la rencontre des autorités du pays. Philippe Coindreau rencontra tout d'abord le *Major General* Saidi Shabani Omar, le chef d'EM de la marine tanzanienne. Diverses autres réunions ont ensuite eu lieu avec les partenaires locaux, diplomatiques et industriels, tanzaniens et étrangers. Le Commandant de la force profita également de son escale pour raccorder la marine tanzanienne à *Mercury*, le « chat » civilo-militaire en direct de la zone<sup>325</sup>. Les capacités de coopérations régionales d'*Atalante* furent donc concrètement renforcées suite à l'escale. La dernière escale fut celle de Port Victoria aux Seychelles. Des autorités politiques et militaires seychelloises furent accueillies à bord du navire amiral. Le ministre de l'Intérieur, Joel Morgan et le responsable des garde-côtes seychellois ont ainsi échangé avec Philippe Coindreau sur les manières de renforcer la coopération avec *Atalante*. Le commandant visita également les industriels du pays où l'industrie thonière est importante ; certaines conserveries françaises y possèdent des usines. La

---

<sup>323</sup> *Ibid.*

<sup>324</sup> Ministère des Armées, 03/09/2010 - Piraterie : escale à Mombasa pour l'état-major de la TF 465 embarqué sur le de Grasse

<sup>325</sup> Ministère des Armées, 20/10/2010 - Atalante : relâche opérationnelle en Tanzanie pour l'état-major embarqué



diplomatie navale auprès des États de la région était importante pour qu'*Atalante* puisse développer des formes de coopérations contre la piraterie. Les rencontres ciblaient notamment les pays déjà engagés fortement contre la piraterie comme le Kenya ou les Seychelles, ou ceux qui affirmaient leur volonté de le faire, comme la Tanzanie. Ces rencontres participaient à construire l'approche globale, parfois sur le tas comme le montre la décision d'embarquer des officiers kenyans sur le *De Grasse* au moment de son escale à Mombasa.

Un commandant de la force de l'UE était également amené à faire de la diplomatie navale avec des homologues militaires des autres coalitions ou nations présentes dans la zone. Avant 2012, ces rencontres en mer étaient moins fréquentes ou peu évoquées. Malgré cela, on apprend que Philippe Coindreau en mena une le 21 novembre 2010. Il rencontra le contre-amiral Jean-Louis Kérignard qui commandait alors l'opération *Agapanthe* (TF 57) sur le porte-avion *Charles de Gaulle*. Les possibilités de coordination entre l'opération sous pavillon français et celle européenne furent traitées lors d'une réunion réunissant l'État-major multinational de Philippe Coindreau, et celui de Jean-Louis Kérignard<sup>326</sup>. Bien que présent au nom de l'UE, les possibilités de coordination sont simplifiées dans ce cas-ci grâce à l'appartenance des bâtiments à la même nation.

La prise de commandement de la force de l'UE supposait donc un agenda dense pour le navire amiral. Le commandement français pris officiellement fin le 14 décembre 2010 via la transmission de celui-ci à Juan Rodriguez Garat<sup>327</sup>. Une cérémonie des plus classiques fut organisée pour marquer le moment. C'est aussi un moment où le bilan du commandement français fut réalisé. Il est publié dans la revue *Cols Bleus* qui l'estime « bon » au vu des quatre mois d'intermousson : vingt interceptions permettant l'interpellation de cent-vingt pirates furent menées, soixante-et-une approches amicales (*friendly approach*) et trente-quatre escortes de la PAM et de l'AMISOM (65 000 tonnes de nourriture). Le bilan prend également en compte les nombreuses rencontres d'autorités et acteurs régionaux qui étaient jugées importantes pour le rayonnement de l'action européenne<sup>328</sup>.

Entre 2008 et 2011, l'opération *Atalante* mena de nombreuses actions contre la piraterie. Dans une interview pour la revue *Cols Bleus*, le contre-amiral Philippe Coindreau estimait que

---

<sup>326</sup> Ministère des Armées, 26/11/2010 - Piraterie : rencontre à la mer des commandants d'Agapanthe et d'Atalante

<sup>327</sup> 16018/10, DÉCISION DU COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ portant nomination d'un commandant de la force de l'Union européenne pour l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalante), 24 novembre 2010

<sup>328</sup> *Cols Bleus*, « Atalante, La France transmet le commandement de l'opération », n° 2962, 24 décembre 2010, p. 27

l'opération était une réussite peu contestable. Il déclarait en outre qu'elle avait bénéficié des connaissances de la France, habituée à agir dans la zone. Il rappelait cependant que l'approche globale devait rester la ligne de mire des Européens pour permettre de traiter les causes profondes de la piraterie. Selon lui, les diverses prolongations de l'opération allaient dans ce sens, car elles permettaient d'avoir une vision sur le long terme. Il notait que la zone de piraterie continuait de s'étendre vers le sud et loin des côtes car les pirates s'adaptaient aux zones d'opérations des Européens. Philippe Coindreau précisait également que les pirates utilisaient plus facilement la violence et lâchaient plus rarement les cibles sélectionnées. Cette évolution était selon lui liée aux mesures passives mises en place (BMP notamment) et à l'augmentation du coût de attaques pour les commanditaires des groupes de pirates<sup>329</sup>.

## Chapitre n°6 : La lutte antipiraterie : une histoire aussi franco-française.

L'action antipiraterie menée par la France se passait essentiellement dans l'opération européenne *Atalante*, mais elle ne couvrait pas toutes les possibilités pour contrer les pirates. La France devait donc également mettre en place une réponse dans le cadre national qui devait être à la hauteur de son engagement international et servir d'exemple dans certains domaines comme le droit interne.

### 6.1. Un engagement militaire dans le cadre national

#### 6.1.1. Le choix des équipes de protection embarquées (EPE)

Les EPE sont souvent citées dans la documentation, la revue *Cols Bleus* ou encore les informations publiées par le ministère des Armées. Leur naissance n'a pourtant aucun lien direct avec la crise que connaît le nord-ouest de l'Océan Indien. Elles avaient été mises en place par l'arrêté du 22 mars 2007 et furent utilisées dès le mois de novembre pour assurer les escortes du PAM lors de l'opération *Alcyon*<sup>330</sup>. Elles le sont de nouveau pendant la période d'EU NAVCO, puis occasionnellement dans le cadre d'*Atalante*. Leur principal cadre d'utilisation par la France était celui de la protection de la flotte thonière française à partir de l'été 2009. Il faut comprendre que la flotte thonière se retrouvait dans une situation particulière qui lui paraissait non satisfaisante. En effet, le mandat *Atalante* affirmait protéger les « navires vulnérables », mais à son lancement, sa zone d'opération ne correspondait pas à toutes les zones de pêches où les thoniers étaient susceptibles d'être attaqués. La pêche au thon

---

<sup>329</sup> *Cols Bleus*, Entretien avec le Contre-Amiral Philippe Coindreau, n° 2964, 29 janvier 2011, pp. 16-17

<sup>330</sup> *Cols Bleus*, « Les éléments embarqués, une solution "combat proven" », n° 2966, 26 février 2011, p. 19

représentait pourtant un intérêt économique majeur pour la France et l'Espagne, mais seuls les navires de commerce donnaient l'impression d'être réellement pris en compte. En France, le député Gilbert le Bris (PS) s'en inquiétait dès mars 2009 :

*« M. Gilbert Le Bris interroge M. le ministre de la défense sur la protection des thoniers senners français contre la piraterie en Océan indien [...] La pêche française au thon tropical, aux armements basés à Concarneau, représente 650 marins, 22 navires et une production annuelle de 104 000 tonnes dont les quatre cinquièmes pêchés en Océan indien. Or, du fait de la piraterie, on peut estimer à 15 000 tonnes le « manque-à-pêcher » de l'année 2008, c'est-à-dire quasiment une perte de 18 millions d'euros et donc aussi une baisse de rémunération des pêcheurs. Il [GLB] craint que ne soit un peu mésestimée la nécessaire protection des thoniers [par Atalante] (navires très vulnérables car isolés, bas sur l'eau et souvent quasi-immobilisés par des manoeuvres de pêche) qui ne concerne que deux des vingt-sept pays de l'Union. »<sup>331</sup>*

La réponse d'Hervé Morin s'avéra floue<sup>332</sup>. Il affirmait qu'*Atalante* avait bien pour but de protéger la flotte thonière puisqu'elle prétendait protéger les navires vulnérables. Cependant, il reconnaissait les difficultés rencontrées par les Européens liées à l'étendue de la zone de pêche, mais aussi implicitement le manque de protection à cette période en affirmant qu'un dispositif sous l'autorité d'*Atalante* serait mis en place pendant la saison de pêche estivale. Le ministère n'évoquait pas de solution militaire nationale à ce moment-là<sup>333</sup> et il était de plus difficile d'affirmer que l'UE prétendait réellement protéger la flotte thonière activement. Le député européen espagnol Isaskun Bilbao Baranica (ALDE) interrogea par écrit le conseil de l'UE en décembre 2009 sur les chiffres de la protection des thoniers et son avis sur les protections embarquées. Le conseil donna une réponse dilatoire n'évoquant aucun chiffre sur la protection offerte par *Atalante* et estima ne pas avoir à se prononcer sur les équipes de protection embarquées sur les thoniers : il reléguait la responsabilité aux États concernés. La question posée après la mise en place des EPE montre que l'UE ne semblait pas vouloir s'engager réellement sur la protection des thoniers<sup>334</sup>. Au niveau européen, une session du comité économique et social de 2010 rendait d'ailleurs un avis demandant que la protection de

---

<sup>331</sup> Question orale sans débat n° 618 de M. Le Bris Gilbert (PS), séance du 17 mars 2009

<sup>332</sup> Il est absent à la séance, sa réponse est transmise par Mme. Roselyne Bachelot.

<sup>333</sup> *Ibid.*

<sup>334</sup> ST 5158 2010 INIT - AVANT-PROJET DE RÉPONSE À LA QUESTION ÉCRITE E-6079/09 posée par Izaskun Bilbao Barandica (ALDE), 11 janvier 2010

flotte thonière soit expressément mentionnée comme une mission d'*Atalante*, comme c'était le cas des navires commerciaux<sup>335</sup>.

La France apporta une réponse progressive en juin 2009 à ce manquement d'*Atalante*. Dès 2008, après l'attaque du *Drennec*, des réunions de travail furent organisées entre le monde de la pêche thonière, les moyens « normaux » (forces océaniques), et ceux « spéciaux » (commandos de la Marine Nationale). Ces réunions avaient notamment été obtenues par Gilbert Le Bris<sup>336</sup>. Le gouvernement dialoguait ainsi de manière régulière avec les armateurs et leurs demandes étaient transmises à l'État-major d'*Atalante*. Avant juin 2009, des bâtiments étaient envoyés ponctuellement par la Marine Nationale pour patrouiller dans les zones de pêche comme la *Jeanne d'Arc* et le *Gorges Leygues*. Un opérateur français assistait également un Patmar espagnol survolant les zones de pêche à risque. L'envoi d'un Patmar français lors des moments de recrudescence était envisagé. Les armateurs de thoniers étaient incités à communiquer au maximum avec l'ALINDIEN et l'État-major d'*Atalante*<sup>337</sup>. Les thoniers firent cependant appel à l'État pour qu'un dispositif militaire leur permettant de continuer la pêche soit instauré. L'État finit par répondre à cette demande en décidant de mettre en place des EPE sur les navires de pêche vulnérables à partir de juin 2009<sup>338</sup>. Quarante-deux militaires furent implantés aux Seychelles pour permettre la constitution d'EPE. Le ministère de la Défense parlait d'opération « *EPESEYCH* » : les quatre-vingts militaires formaient dix équipes de quatre personnes et l'État prévoyait de faire passer le nombre d'équipiers à cinq membres en 2010<sup>339</sup>. La France montrait ainsi sa volonté de renforcement de la protection des thoniers à moyen terme grâce aux moyens embarqués, navals, et aériens.

Le fonctionnement des EPE est le suivant : une convention est signée entre l'armateur et l'État. Cette dernière contient les modalités sur la mise en place d'une EPE à bord d'un navire : désignation du chef d'équipe, chaîne de commandement, nature de la mission, délimitation temporelle et géographique de cette dernière. Chacune des deux parties a des obligations et responsabilités pendant la mission. La convention détermine aussi les aspects financiers car les armateurs ont à leur charge certaines dépenses<sup>340</sup>. La majorité des équipiers

---

<sup>335</sup> Avis du Comité économique et social européen sur le thème « *Situation et enjeux de la flotte thonière tropicale de l'Union européenne* » (avis exploratoire), présenté par M. Sarró Iparraguirre Gabriel, Bruxelles, 15 septembre 2010

<sup>336</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*

<sup>337</sup> Question écrite n° 43546 de M. Le Bris Gilbert (PS), réponse publiée au JO le 21 avril 2009

<sup>338</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention d'Yvon Riva (Orthongel), p. 56

<sup>339</sup> Question écrite n° 63377, *op. cit.*

<sup>340</sup> Question écrite n° 56891 de Mme. Olivier-Coupeau Françoise (PS), réponse publiée au JO le 6 octobre 2009 ; les dépenses à la charge des armateurs selon cette même question : « *Les frais d'hébergement et de restauration*

des EPE sont des fusilier-marins spécialisés dans la « *protection-défense* » : ils sont formés à réagir de manière proportionnée, en maîtrisant la violence au plus bas niveau possible face à des agresseurs<sup>341</sup>. Un témoignage du Second-Maître Benoit M., membre d'une EPE en 2009, précise la manière dont la violence est contrôlée lors d'une attaque présumée d'un skiff arrivant à grande vitesse. Les équipiers se mettent à leur poste de combat et lancent des avertissements sonores et lumineux aux pirates. La suite de la procédure prévoit de réaliser des tirs de sommation si les pirates ne s'arrêtent pas. L'échec de cette mesure doit amener à une attitude offensive, la majorité du temps à travers un tir barrage qui permet de stopper les pirates. Ils doivent ensuite être interceptés par un bâtiment se trouvant à proximité<sup>342</sup>. Malgré la maîtrise de la violence qu'implique la protection-défense, les membres des EPE sont lourdement armés afin de faire face aux pirates qui le sont souvent également (armes anti-véhicules, fusils d'assaut automatiques)<sup>343</sup>. Ils sont par ailleurs formés au secourisme en mer. Le 5 mars 2010, une EPE a dû secourir des pirates qui chavirèrent lors de la défense du thonier *Le Talenduic*, après avoir percuté l'un des deux thoniers venus l'aider (soit *Le Trevignon*, soit *Torre Giulia*)<sup>344</sup>. Cette intervention montre en outre la solidarité entre thoniers dans les zones de pêche à l'époque, en attendant l'arrivée des navires de guerre qui ne pouvaient intervenir immédiatement à cause de la distance.

L'efficacité des EPE étaient démontrées dès leurs premiers mois d'activité. En octobre 2010, deux attaques ciblèrent des thoniers français d'Orthongel<sup>345</sup>. Elles sont semblables : des skiffs arrivent à grande vitesse sur les thoniers et les équipiers des EPE réalisent des avertissements qui sont insuffisants. Ils effectuent alors des tirs de semonces qui stoppent les attaques. Mais dans le cas du *Drennec* et du *Glénan*, les pirates essaient de réattaquer trois fois les thoniers. Dans les deux affaires, il n'y a aucun blessé parmi l'équipage, les membres des EPE, ou les assaillants<sup>346</sup>. Les épisodes de ce type montrent que les EPE étaient efficaces pour

---

*des militaires ; les frais d'utilisation par l'équipe des moyens de communications du bord dans le cadre de sa mission de protection ; les dépenses supplémentaires résultant directement de la mission de l'équipe (majorations de solde, de traitement ou d'indemnité prévues par la réglementation ; frais de déplacement, de transport et de soutien, sur facture ; dépenses de transmissions, sur facture ; quote-part de 50 % des dépenses d'entretien et de réparation éventuelles des matériels mis en œuvre, sur facture) »*

<sup>341</sup> *Cols Bleus*, n° 2966, *op. cit.*

<sup>342</sup> *Cols Bleus*, Témoignage du Second-Maître Benoit M., n° 2975, 9 juillet 2011, p. 9

<sup>343</sup> *Cols Bleus*, « Chez les Fusiliers-Marins », n° 2922, 3 octobre 2009, pp. 14-15

<sup>344</sup> Ministère des Armées, 05/03/10 - Piraterie : pêcheurs et EPE secourent leurs agresseurs

<sup>345</sup> Le 10 octobre : Le *Drennec* et Le *Glénan*, puis le 13 ou 14 octobre Le *Via Mistral* et Le *Via Avenir*.

<sup>346</sup> Ministère des Armées, 10/10/09 - Piraterie : attaque de deux thoniers repoussée par des EPE et 14/10/09 - Piraterie : attaque de deux thoniers français déjouée par des EPE

faire échouer les assauts des pirates. Le premier bilan réalisé fin 2009 allait dans ce sens avec sept attaques déjouées par les EPE sans qu'aucune prise d'un thonier français n'ait eu lieu<sup>347</sup>.

Avec les EPE, la France précéda l'UE qui ne décida qu'en 2011 de permettre la constitution d' « *autonomous vessel protection detachments* » (AVPD) dans le cadre d'*Atalante* et à l'initiative d'un État engagé. Cependant, ces derniers ciblaient surtout les navires commerciaux plutôt que les thoniers<sup>348</sup>. La mise en place des EPE visait à répondre à une carence d'*Atalante* mais cela n'empêcha pas l'action de la coalition dans les zones de pêche par la suite. Des frégates européennes intervenaient par exemple lorsque des attaques étaient déjouées, comme la frégate espagnole *Canarias* et celle allemande *Karlsruhe* qui intervinrent le 27 octobre 2009 pour capturer les pirates repoussés par une EPE<sup>349</sup>. Ce sont aussi les aéronefs d'*Atalante* effectuant des missions depuis les Seychelles qui pouvaient participer à l'assistance des thoniers.

#### 6.1.2. L'emploi des bâtiments militaires dans le cadre national

Certains bâtiments français ont été utilisés pour lutter contre la piraterie sous commandement national, soit classiquement, lors des opérations visant à la libération d'otages français (*Tanit*, *Tribal Kat*), sinon l'utilisation de bâtiments français visait principalement à compléter l'action antipiraterie dans des zones qui n'étaient pas – ou mal – couvertes par *Atalante*. Les patrouilleurs P400 basés à la Réunion furent par exemple utilisés par la Marine Nationale dans la zone sud de l'Océan Indien, et pour assister les Seychelles. La *Boudeuse* avait déjà effectué une mission de surveillance, assistée par un Falcon 50 de la flottille 24 F, avant le lancement de l'opération *Atalante*, aux Seychelles et aux îles Éparses dans le canal du Mozambique, car ces zones de pêche étaient potentiellement sujettes à la piraterie<sup>350</sup>. Ces missions continuèrent après décembre 2008 car l'opération européenne ne couvrait pas toutes les zones sujettes à un risque de piraterie. Vers mai 2009, la *Boudeuse* effectua par exemple une mission de patrouille dans les zones de pêche proches des Seychelles. Le bâtiment avait reçu l'ordre de se dérouter suite à une demande de la part des autorités seychelloises qui s'inquiétaient après plusieurs attaques successives dans la zone de patrouille<sup>351</sup>. L'autre patrouilleur de Port-Des-Galets, la *Rieuse*, fut également employé. En juin 2009, il effectua une

---

<sup>347</sup> Question écrite n° 63377, *op. cit.*

<sup>348</sup> PALM, Trineke, *op. cit.*, p. 142

<sup>349</sup> Ministère des Armées, 28/10/09 - Piraterie : attaque d'un thonier français déjouée par une EPE

<sup>350</sup> *Cols Bleus*, « Un retour opérationnel tambour battant pour le P400 La Boudeuse », n° 2888, 15 novembre 2008, p. 4

<sup>351</sup> *Cols Bleus*, « La Boudeuse, sauvegarde maritime en Océan Indien », n° 2913, 27 juin 2009, p. 4

« *patrouille anti-piraterie* » dans la « *zone de protection renforcée temporaire* » (ZPRT) aux Seychelles. Des légionnaires du détachement de Mayotte étaient présents et réalisèrent des veilles. Aucune activité ne fut détectée par le patrouilleur qui arrêta sa mission suite aux mauvaises conditions météorologiques, expliquant également l'absence d'activité des pirates<sup>352</sup>. Une des patrouilles de la *Rieuse* dans le canal du Mozambique en mai 2010 est également évoquée dans la revue *Cols Bleus*<sup>353</sup>.

Les bâtiments français pouvaient également être utilisés ponctuellement pour lutter contre la piraterie. Les opérations ponctuelles tendaient à disparaître lorsque l'opération *Atalante* fut bien installée dans la zone, mais elles étaient encore assez présentes au début. La FASM *Jean de Vienne* mena des opérations de ce type début janvier 2009 alors qu'elle était engagée dans *OEF (CTF 150)*<sup>354</sup>. Des pirates tentèrent d'aborder le tanker croate *Donat*, le 4 janvier 2009. Le *Jean De Vienne* patrouillait au sud-ouest du port yéménite d'*Al-Moukalla* quand il capta l'appel de détresse du tanker. Il dépêcha alors son hélicoptère qui poursuivit les pirates pendant leur fuite. Les commandos marines présents sur la frégate interceptèrent les pirates. Dans la même journée, un autre appel de détresse survint, l'hélicoptère parvint à stopper l'attaque des pirates par sa simple présence auprès du cargo panaméen ciblé, le *Vulturnus*. La frégate parvint à capturer les pirates dans la soirée. Le *Jean De Vienne* menait également des escortes des navires circulant dans la région, soutenant ainsi les dispositifs en place (cf. *Cols Bleus* n°2895, p. 4 : le tanker français *New Vision* et le *Ponant*)<sup>355</sup>. L'avis *Commandant Ducuing* était lui présent en février 2009 au sein d'OEF. Il réalisa une escorte du pétrolier français *Olympia* début février dans l'IRTC avant de reprendre sa patrouille dans le Golfe d'Aden. Il y repéra mi-février un boutre avec trois skiffs embarqués qui rendaient suspect le navire, après contrôle, l'avis détermina que les occupants étaient finalement de simples pêcheurs<sup>356</sup>. Les détachements depuis la *CTF 150* se sont ensuite raréfiés avec la multiplication des acteurs luttant contre la piraterie dans la zone. Cependant, certains bâtiments opéraient encore dans la zone. Fin 2009, l'EDIC *La Dague* assurait ainsi des escortes de navires français dans le détroit de Bad-El-Mandeb. Les bâtiments escortés étaient lents et très vulnérables : le but était de compléter la protection offerte par les diverses coalitions<sup>357</sup>. L'emploi de *La Dague*

---

<sup>352</sup> *Cols Bleus*, « Cohabitation insolite pour l'équipage de la *Rieuse* », n° 2918, 5 septembre 2009, p. 5

<sup>353</sup> *Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2948, 29 mai 2010, p. 8

<sup>354</sup> Pour rappel : les navires menant des opérations antipiraterie sont détachés de la *CTF 150* pour repasser sous contrôle nationale car les mission antipiraterie ne font pas partie du mandat de la *CTF 150* (cf. *Cols Bleus* n° 2895, p. 4).

<sup>355</sup> *Cols Bleus*, « La frégate *Jean de Vienne* intercepte dix-neuf pirates », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 7

<sup>356</sup> *Cols Bleus*, n° 2901, *op. cit.*

<sup>357</sup> *Cols Bleus*, n° 2922, *op. cit.*

rappelle en outre que des bâtiments non spécialisés ou peu armés peuvent participer à la lutte contre la piraterie, dans les limites de leurs capacités nautiques.

### 6.1.3. Des formes de réorganisation dans la Marine Nationale

#### 6.1.3.1. La prise en compte de la piraterie dans sa communication

La Marine Nationale réalisait des « missions d'informations » auprès des officiers. Comme en janvier 2009 lors d'un séminaire avec des intervenants européens, destiné aux commandants de la force d'action navale (FAN). Le montage de l'opération *Atalante* y est décrit mais également les traits communs à toutes les missions d'antipiraterie : les écueils à éviter, les règles d'engagement, les débouchés judiciaires possibles. Des commandants comme celui du *Jeanne D'arc* partagent leur expérience dans la zone<sup>358</sup>. Le séminaire dispensé aux commandants de la flotte de surface rappelle que n'importe quel bâtiment de passage dans la zone peut être amené à lutter contre la piraterie. Il offrit ainsi un premier horizon opérationnel aux commandants en cas d'implication future dans la lutte. Certaines missions d'informations ciblaient également les officiers généraux de deuxième section (OG2S). Le 2 avril 2009, le chef d'EM de la Marine Nationale, Pierre-François Forissier, les invita à participer à une conférence où la piraterie était traitée. Ils se sont réunis à Paris et le chef d'EM ne cachait pas le but de la réunion : il souhaitait par ce grand rassemblement toucher un maximum d'OG2S. Il expliquait que ces derniers étaient généralement très impliqués dans la vie civique et espérait donc qu'ils aideraient à faire entendre les problèmes liés à la piraterie somalienne<sup>359</sup>.

La communication de la Marine Nationale envers les populations évolua également avec l'explosion de la piraterie. On peut observer l'importance que prend la piraterie avec la campagne de recrutement sur « *êtemarin.fr* ». Dans le clip de campagne général<sup>360</sup> diffusé en 2009 sur le site, la voix off affirmait : « *vous aurez à combattre des terroristes et des pirates, secourir des naufragés, naviguer, piloter, plonger.* »<sup>361</sup>. La lutte contre les pirates était donc citée dans les premières missions de la Marine Nationale et cela correspondait à la réalité opérationnelle de l'époque. Cette mission était la plus médiatisée avec la lutte contre le

---

<sup>358</sup> *Cols Bleus*, « Séminaire des commandants de la force d'action navale (FAN) », n° 2896, 31 janvier 2009, pp. 8-9

<sup>359</sup> *Cols Bleus*, « Les officiers généraux en deuxième section reçus à l'EMM », n° 2906, 25 avril 2009, p. 7

<sup>360</sup> La Marine Nationale diffuse des clips sur les diverses spécialités de la Marine Nationale. Le clip de campagne général est celui qui est diffusé au grand public, à la télévision

<sup>361</sup> *Cols Bleus*, « Naviguez Autrement », n° 2902, 28 mars 2009, p. 26



terrorisme. L'antipiraterie est aujourd'hui moins mise en avant dans les clips de campagne et dans les brochures de la Marine Nationale.

#### 6.1.3.2. Conséquences de la piraterie sur la culture militaire et l'emploi des forces

L'activité militaire provoquée par les actions antipiraterie entraîne des conséquences sur l'emploi de certaines forces par la Marine Nationale. Des fusiliers-marins étaient par exemple détachés pour mener des escortes au port de Djibouti. Avec la recrudescence de la piraterie, la Marine Nationale dut renforcer les effectifs des fusiliers-marins présents<sup>362</sup>. Ils font également partie des rares corps de la Marine qui ont vu leurs effectifs augmenter jusqu'en 2014. La Marine Nationale procéda aussi à la professionnalisation de la protection-défense avec un renforcement de la formation des fusiliers-marins se spécialisant dans ce domaine. Cela s'explique notamment par la volonté de la Marine Nationale d'augmenter le nombre d'EPE disponibles à l'époque<sup>363</sup>. Elle instaura aussi début 2010 des moniteurs « TIOR » (techniques d'interventions opérationnelles rapprochées). Ils devaient participer à la formation d'équipes de protection ou de visite, et des personnels des bâtiments participant à la lutte contre la piraterie qui étaient donc directement concernés<sup>364</sup>.

La piraterie était devenu le thème de certains exercices menés par la France avec ses alliés. Lors de la visite du destroyer américain *USS Preble* du 27 au 31 mai 2009 en Polynésie, des exercices auxquels participaient le destroyer et deux P400, la *Boudeuse* et la *Tapageuse*, eurent lieu. Une partie des manœuvres effectuées furent consacrées à la piraterie avec l'un des patrouilleurs simulant un navire détourné qui devait être libéré par une équipe de visite du destroyer américain<sup>365</sup>. Le FRUKUS 9<sup>366</sup> fut organisé sous la responsabilité de la France en 2009 et se déroula à Brest du 19 au 26 juin. La France avait choisi comme thème la lutte contre la piraterie<sup>367</sup>. Une culture antipiraterie se développait au sein de la Marine Nationale et influençait le choix des thèmes et les manœuvres menées lors des exercices avec des alliés sous supervision française.

Des exercices antipiraterie réguliers étaient essentiels pour développer une culture sur la menace, mais ce ne sont pas les seuls apportant une plus-value contre les criminels somaliens.

---

<sup>362</sup> *Cols Bleus*, n° 2922, *op. cit.*

<sup>363</sup> *Cols Bleus*, « Sous haute protection », n° 2968, 26 mars 2011, pp. 18-19

<sup>364</sup> *Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2934, 23 janvier 2010, p. 7

<sup>365</sup> Précision : un destroyer américain équivaut à une frégate française. Selon la classification de l'OTAN, il s'agit du même type de navire que l'organisation classe sous le nom générique de « *destroyer* ».

<sup>366</sup> Exercice international quadripartite annuel (France, Russie, Grande-Bretagne et États-Unis)

<sup>367</sup> *Cols Bleus*, « Frukus 9 :le rendez-vous brestois de l'Est et de l'Ouest », n° 2918, 5 septembre 2009, pp. 10-11

Certains exercices adaptés à d'autres contextes pouvaient servir opérationnellement aux marins français. En juin 2009, alors qu'il soutient l'ALINDIEN dans le nord-ouest de l'Océan Indien, le BCR *Somme* mène plusieurs exercices, dont des « *SURFEX* » et « *GUNNEX* ». Le premier consiste à se défendre contre des « *embarcations légères* » quand le second permet aux marins de tirer avec les armes du bâtiment (mitrailleuses de 12,7 mm ; canons antiaériens de 40 mm et lance-missiles Mistral). Les skiffs rentraient donc dans le cadre de ces embarcations légères qui pourraient amener le BCR *Somme* à devoir se défendre en utilisant ses mitrailleuses<sup>368</sup>. Les bâtiments français ont en effet déjà été victimes de tentatives d'attaques par les pirates. C'est justement le cas du BCR *Somme* le 21 avril 2010 alors qu'il naviguait à 400 nautiques des côtes somaliennes. Il dut appliquer des mesures de défense contre deux embarcations de pirates : des tirs de semonces qui les amenèrent à fuir. Les skiffs furent rattrapés, et le bateau-mère intercepté une heure plus tard. Ce dernier fut détruit et les skiffs saisis. Les pirates ne cherchent jamais à attaquer des navires de guerres : c'était une erreur car ils avaient confondu sa silhouette avec celle d'un grand navire de commerce<sup>369</sup>. Cela démontre l'intérêt qu'ont d'autres exercices sans lien direct avec la piraterie, d'autant plus que les cas d'attaques de bâtiments de guerre par des pirates survenaient relativement régulièrement dans le cas somalien. Le *Nivôse* fut également confondu avec un navire de commerce par des pirates le 3 mai 2009. Les onze malheureux furent capturés<sup>370</sup>. Le navire hydrographique et océanographique *Beautemps-Beaupré* subit une attaque pour les mêmes raisons le 4 mars 2010 ; les pirates abandonnèrent l'assaut avant d'être rattrapés et capturés par le *Nivose*, présent dans la zone<sup>371</sup>.

L'explosion de la piraterie maritime affectait aussi le centre de renseignement de la Marine Nationale (CRMar). Dès 2009, le CRMar cherchait à établir le modèle comportemental des pirates pour améliorer l'efficacité des bâtiments engagés contre eux<sup>372</sup>. Il étudiait la piraterie avec la complémentarité de la direction du renseignement militaire (DRM)<sup>373</sup>. L'activité du CRMar s'expliquait par l'extension de la menace et son ampleur. Pour le centre de renseignement, la piraterie transformait la mission relative « *au suivi de l'activité maritime illicite* » en enjeu majeur d'un niveau rarement atteint<sup>374</sup>. Parfois, des effets négatifs furent remarqués sur l'activité militaire de la France : un rapport d'information de février 2012

---

<sup>368</sup> *Cols Bleus*, « BCR somme : dans les coulisses », n° 2915, 11 juillet 2009, p. 11

<sup>369</sup> Ministère des Armées, 20/04/10 - Piraterie : le BCR Somme intercepte 6 pirates

<sup>370</sup> *Cols Bleus*, « Nivose : nouvelle interception de pirates au large de la Somalie », n° 2908, 16 mai 2009, p. 9

<sup>371</sup> Ministère des Armées, 05/03/10 - Atalante : le Beautemps-Beaupré et le Nivôse face aux pirates (actualisé)

<sup>372</sup> *Cols Bleus*, « CRMAR : Connaitre et anticiper », n° 2897, 7 février 2009, p. 17

<sup>373</sup> *Cols Bleus*, « Renseignement militaire, la DRM en visite au CRMAR », n° 2899, 28 février 2009, p. 6

<sup>374</sup> *Cols Bleus*, « CRMAR Brest : le renseignement au cœur de l'action », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 6

estimait que l'absence d'une frégate sur deux à Mayotte, près de huit mois par an, pour *Atalante*, limitait les capacités du FAZSOI dans la zone<sup>375</sup>.

Parler du cadre national paraissait important pour cette étude bien qu'il laisse principalement place à celui européen à partir de 2008. Le bilan de la France contre les pirates est conséquent. En 2009, année de l'apogée du nombre d'attaques et de tentatives, la France avait déjoué sept attaques de pirates : quatre dans *Atalante*, et trois sous commandement national. Quatre-vingt-six pirates furent capturés sous commandement national et ils furent tous remis à aux autorités régionales – Puntland notamment – sauf dans les cas du *Ponant* et du *Carré d'As*<sup>376</sup>. En 2009, toutes nations confondues, 22% des attaques déjouées l'auraient été par des bâtiments français<sup>377</sup>. Cela montre l'ampleur de l'engagement français aussi bien dans le cadre européen que national qui ne perd pas son importance.

## 6.2. Les problèmes de droit interne de la France et sa réaction pour les résoudre

Les problèmes de droit interne concernaient une grande partie des pays qui s'étaient engagés dans la lutte contre la piraterie maritime. Le CSNU pointait le problème dans la résolution n° 1851 du 16 décembre 2008 : « *[un] manque de moyens, l'absence de législation* » qui empêchait les condamnations, et permettait à de nombreux pirates de repartir libre sans aucune sanction. Le CSNU s'appuyait sur l'UNCLOS de 1982 dont une grande partie des membres de l'ONU sont signataires. La convention appelait à l'époque les États à « *ériger en infraction le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation* ». Peu d'entre eux avaient suivi cette recommandation à l'époque où des lois existaient mais étaient dépassées, comme celle française qui datait de 1825. Le CSNU avait mis plus de force dans sa résolution n° 1897 du 30 novembre 2009 en affirmant : « *les États doivent ériger la piraterie en infraction dans leur droit interne* ». À cette époque, le gouvernement français avait déjà lancé le processus législatif pour mettre en place une loi contre la piraterie, mais il est certain que les nombreuses discussions internationales et demandes d'organisations comme l'ONU ont participé à presser des États comme la France pour corriger les lacunes de leur droit interne.

La France avait donc suivi le mouvement et prépara rapidement un projet de loi. Le projet de loi fut déposé par le premier ministre François Fillon le 3 septembre 2009. Le sénateur

---

<sup>375</sup> Assemblée Nationale, Rapport d'information sur l'action de l'État en mer, Commission de la défense nationale et des forces armées, présenté par Patricia Adam et Philippe Vitel, 7 février 2012

<sup>376</sup> Question écrite n° 63377, *op. cit.*

<sup>377</sup> Question écrite n° 66103 de M. Balkany Patrick (UMP), réponse publiée au JO le 16 février 2010

André Dulait (UMP) fut nommé rapporteur par la commission des affaires étrangères du Sénat le 16 septembre 2009 et son rapport sur la loi fut publié le 30 mars 2010. Ce rapport de la commission approuvait « *l'équilibre général du dispositif proposé* » et arguait d'intégrer les dispositions du projet de loi à celle du 15 juillet 1994<sup>378</sup>, ciblant à l'origine le trafic de drogues, pour lui donner plus de force. Le Sénat adopta en première lecture la loi le 10 mai 2010. Le texte fut ensuite discuté par la commission de la défense nationale et des forces armées qui nomma Christian Ménard comme rapporteur de la loi. Celui-ci déposa son rapport le 9 novembre 2010. Le même jour, la commission débat sur le texte de loi, vote et rejette plusieurs amendements. La loi fut adoptée en 1<sup>ère</sup> lecture par le Parlement le 25 novembre 2010 puis le Sénat l'approuva en seconde lecture, sans modification, le 22 décembre 2010. La loi « *relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer* » entre en vigueur le 5 janvier 2011 (voir annexe n°10)<sup>379</sup>. Elle fut votée quasiment à l'unanimité par les députés. Le principe d'une loi renforçant les pouvoirs de l'État contre les pirates en mer n'était pas remis en cause, mais il existait des formes d'oppositions à certaines dispositions de la loi. Les députés et sénateurs socialistes essayèrent à plusieurs reprises d'obtenir un amendement empêchant la remise des pirates aux autorités régionales<sup>380</sup>. Ils critiquaient le transfert à des États appliquant la peine de mort (Puntland), y compris dans le cadre d'accord avec l'UE (Kenya). Ils avançaient le manque de stabilité des institutions en place qui pourrait un jour amener à briser les clauses convenues à l'origine<sup>381</sup>. Bien que lissant leur position au fur et à mesure, leur amendement n'a jamais été accepté. Gilbert Le Bris, qui a déposé celui examiné par la commission défense nationale précise dans notre entretien que les socialistes souhaitaient la mise en place d'un « *baromètre* » pour évaluer la possibilité, ou non, de transfert avec un pays tiers appliquant la peine de mort<sup>382</sup>.

La loi fut appliquée dès 2011 : une circulaire de juillet 2011 expliquait le fonctionnement et les buts du texte<sup>383</sup>. L'un des objectifs était tout d'abord de répondre à une lacune importante du droit français sur la détention des personnes en haute mer. Cette lacune

---

<sup>378</sup> Loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer et en modifiant l'intitulé de la loi

<sup>379</sup> [https://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/lutte\\_piraterie.asp](https://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/lutte_piraterie.asp)

<sup>380</sup> Le dernier amendement déposé le 24 novembre 2010 pour la séance au parlement le lendemain proposait : « *En aucun cas, ils ne peuvent être remis aux autorités d'un État où la peine encourue serait plus sévère qu'en France, ni lorsque la législation ou la situation intérieure de l'État concerné ne leur garantit pas un procès équitable.* »

<sup>381</sup> Sénat, Compte rendu de la Séance du 6 mai 2010, Intervention de Rober Badinter (PS)

<sup>382</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*

<sup>383</sup> Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

fut pointée par l'arrêt Medyev de la CEDH le 10 juillet 2008. La loi créa ainsi un nouveau régime spécial dit de « *rétenion à bord* » pour permettre l'application des procédures pénales françaises « *ultérieurement* »<sup>384</sup>. Les pouvoirs que la loi offre ne sont utilisables qu'en haute-mer (eaux internationale) ou dans les eaux d'un État qui en autoriserait la France, mais en aucun cas dans les eaux territoriales françaises. La loi n'est mise en application que pour les actes concernant des navires sous pavillon français ou « fantôme » (sans pavillon). La circulaire appuie la volonté française de ne plus se limiter à faire la « police des mers » en permettant de traduire en justice les pirates plus souvent, et pour l'acte de piraterie en lui-même<sup>385</sup>. Les commandants de bord des bâtiments et aéronef militaires, ou civils pour certains navires appartenant à l'État, ainsi que certains cadres administratifs et militaires (à défaut), sont chargés de faire appliquer la loi<sup>386</sup>. Ils peuvent constater l'infraction et rechercher, appréhender, les auteurs et leurs complices. Ils sont chargés de la saisie des objets ou de tout autres documents liés à l'infraction pour constituer des preuves. Ils ont le droit de décider de détruire les embarcations dépourvues de pavillon en accord avec le droit international, s'ils n'existent pas d'autres solutions pour empêcher un nouvel acte de piraterie. Enfin, ils peuvent priver de liberté les pirates (rétenion à bord) pour 120 heures, puis plusieurs jours, jusqu'à la remise à l'autorité compétente, sous avis du préfet et d'un juge des libertés. Les commandants militaires ont ainsi une relative autonomie, bien que leurs décisions soient contrôlées<sup>387</sup>.

Le premier exemple d'application fut celui du *Tribal Kat*. Le navire plaisancier avait été détourné le 8 septembre 2011 en début d'après-midi avant d'être abandonné par les pirates qui enlevèrent l'un des deux plaisanciers, après avoir tué le premier pendant l'abordage. Ils furent interpellés par les Espagnols avec qui ils échangèrent des tirs le 10 septembre. Ces derniers les remirent à la France, sur le *Surcouf*, et son commandant qui utilise les pouvoirs conférés par la loi du 5 janvier 2011 pour les détenir à bord. Le 16 septembre, ils furent transférés par avion en France et placés en garde vue par la section de recherche de la gendarmerie maritime le 17 septembre 2011. Ils furent interrogés à Houilles en région parisienne et 57 enquêteurs furent mobilisés pour enquêter, et éviter les vices de procédures<sup>388</sup>. La loi n'autorise plus le militaire

---

<sup>384</sup> C'est aussi là que réside l'intérêt d'intégration à la loi de 1994 : la loi du 5 janvier comble des faiblesses qui concernent des criminalités très différentes mais qui ont en commun l'utilisation de la haute-mer où la Marine Nationale doit nécessairement intervenir pour intercepter ces criminels.

<sup>385</sup> Avant 2011, sans loi définissant le crime commis par les pirates somaliens, les autorités judiciaires françaises inculpaient les pirates pour enlèvement, séquestration, et vol en bande organisée.

<sup>386</sup> Décret n° 2011-1213 du 29 septembre 2011 pris pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

<sup>387</sup> Circulaire du 13 juillet 2011, *op. cit.*

<sup>388</sup> *Cols Bleus*, « Tribal Kat, la gendarmerie spécialisée au top des procédures », n° 3012, 6 avril 2013, p. 17

à utiliser ses pouvoirs sur le territoire national, c'est donc la gendarmerie qui prend le relais<sup>389</sup>. C'est un exemple concret d'application de la loi : avec son nouveau régime de détention, l'État peut évacuer toute attaque de la défense sur un vice de procédure<sup>390</sup>. C'est le premier exemple d'utilisation concrète de la loi par l'État : elle lui permet de se protéger durant tout le parcours qu'effectue les pirates en dehors du territoire national. Les pirates du *Tribal Kat* furent condamnés à des peines de prison en 2016<sup>391</sup>. L'affaire rappelle que la crise de la piraterie est meurtrière. Entre 2005 et 2012, 3 741 marins furent pris en otages : 82 à 97 d'entre eux sont morts, ainsi que 300 à 500 pirates en sachant qu'il est impossible de prendre en compte ceux tués par des gardes privés ou morts noyés en mer<sup>392</sup>.

### 6.3. Une diplomatie bilatérale indépendante de l'Union Européenne

La France développait des relations bilatérales indépendamment de l'UE dans la région. Les partenaires de la France dans la région lui permettaient de développer des formes de coopération contre la piraterie, parallèles à celles de l'UE. Ses partenaires principaux étaient le Yémen, l'Arabie Saoudite, les Seychelles et Djibouti que la France participe à impliquer dans la lutte internationale. Pierre Lellouche rappelait la volonté de la France d'utiliser ses propres leviers diplomatiques parallèlement à l'action européenne pour renforcer la lutte dans la région<sup>393</sup>.

Le partenariat franco-yéménite avait débuté plusieurs années auparavant dans le contexte de la lutte contre le terrorisme. La piraterie était devenue un autre point de coopération bien avant l'explosion qu'elle connut en 2008. Un accord de coopération technique (soutien matériel notamment) et d'entraînement en matière de défense avait été conclu le 27 février 2005. Dans ce dernier, la France affirme dans le premier titre, article deux : « *son appui dans le domaine de la lutte contre le terrorisme international et la piraterie maritime en mer Rouge et dans le golfe d'Aden.* »<sup>394</sup>. L'accord visait principalement à renforcer les capacités maritimes

---

<sup>389</sup> Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 19 mai 2015, 15-81.351, Inédit

<sup>390</sup> Alors qu'auparavant, l'État avait été condamné à verser des indemnités aux pirates du *Ponant* et du *Carré d'As* par la CEDH à cause de gardes à vue dont les prolongations furent jugées injustifiées cf. <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/defense/20329-la-france-condamnee-indemniser-des-pirates-somaliens>.

<sup>391</sup> *Le Marin (Ouest-France)*, « " Tribal Kat " : des peines de six à quinze ans de prison », 14 avril 2016, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/nautisme/25018-tribal-kat-des-peines-de-six-quinze-ans-de-prison>

<sup>392</sup> Division de l'Information, de la Documentation et des Recherches de l'OFPPRA, *La piraterie somalienne*, 4 août 2014. Les chiffres sont tirés des données fournies par la Banque Mondiale.

<sup>393</sup> Conseil affaires générales et conseil relations extérieures : Conférence de presse du secrétaire d'état charge des affaires européennes, Pierre Lellouche, Bruxelles, 25 janvier 2010

<sup>394</sup> Accord du 27 février 2005 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Yémen relatif à la coopération technique et en matière d'entraînement dans le domaine de la défense, signé à Sanaa (1)

du pays, par exemple via la formation des garde-côtes par la gendarmerie maritime française. Avec la recrudescence de la piraterie, la coopération fut encore renforcée à partir de 2008<sup>395</sup>. La coopération mise en place par les deux pays a permis de renforcer significativement la marine yéménite qui était pourtant mal dotée avant les accords de coopération. Cette mise à niveau a donc renforcé la présence contre les pirates via l'amélioration de la sécurité des eaux proches du Yémen<sup>396</sup>. La coopération Franco-Yéménite continua d'être active sur les plans militaire pendant la période de crise. Le BCR *Marne* accueillit par exemple des officiers yéménites en avril 2009 : « [ils] ont participé aux diverses activités du bord : exercices d'homme à la mer, parcours ARI, mise en œuvre du dispositif de lutte contre la piraterie avec tir ». Le Yémen était affecté par la piraterie car certains actes survenaient régulièrement dans ses eaux et causaient des difficultés à sa marine et ses garde-côtes<sup>397</sup>.

La France avait cherché à impliquer l'Arabie Saoudite dans les démarches mises en place. Cette dernière avait conclu certains protocoles avec l'UE dans le cadre de la lutte contre la piraterie. La France estimait alors que le pays était un partenaire dans la lutte contre la piraterie dans la zone<sup>398</sup>. Le royaume wahhabite ne s'est cependant jamais réellement impliqué avec ses partenaires. Il participait cependant à certains exercices bilatéraux avec la France comme en mars 2009 quand le BCR *Var* et le patrouilleur lance-missile *Al-Siddiq* effectuèrent un PASSEX centré sur le partage d'expérience entre les équipes de visites<sup>399</sup>. Celles des bâtiments opérant dans la zone pouvaient être amenées à effectuer des missions antipiraterie, d'où le choix de l'exercice.

Dans le contexte étudié, ce sont les Seychelles qui apparaissent comme le partenaire le plus important de la France. Cette relation privilégiée n'est pas du fait de la piraterie, mais des intérêts, notamment économiques, partagés par les deux pays. Il y a évidemment l'industrie thonière de la pêche (Orthongel) jusqu'au conditionnement (conserveries) pour des compagnies françaises comme *Petit Navire*. La pêche représentait 23% du PIB Seychellois et 95% de ses exportations. Le tourisme représentait lui 25% du PIB, 30% des emplois et 70% des revenus en devises étrangères. Les touristes français représentaient 22% des visiteurs annuels (Europe,

---

<sup>395</sup> *Frères d'armes*, LAMBARE Henri, « Yémen : les enjeux de la sécurité maritime et la DCMD », n° 257, premier trimestre 2008, pp. 14-15

<sup>396</sup> Les Entretiens de Royan, Intervention de Jérôme Ferrier (directeur de la sûreté du groupe Total), p. 61

<sup>397</sup> *Cols Bleus*, « La Marne au Yémen, une coopération maritime en plein essor », n° 2908, 16 mai 2009, pp. 12-13

<sup>398</sup> Entretien du MAEE Bernard Kouchner avec le quotidien Saoudien « *Al Riyadh* », lors de son déplacement en Arabie Saoudite, 22 mars 2009

<sup>399</sup> *Cols Bleus*, « Var : Passex avec les Saoudiens », n° 2900, 7 mars 2009, p. 4

France comprise : 68% des visiteurs)<sup>400</sup>. Les liens économiques et historiques entre les Seychelles et la France expliquent l'importance de l'activité bilatérale contre la piraterie.

Il n'est donc pas étonnant que la France répondît parmi les premiers à la demande d'aide des Seychelles lorsqu'elle fut touchée de plein fouet en 2008/2009. Elle décidait d'y baser l'un de ses Falcon 900 (Patmar) pour réaliser des patrouilles dans la zone des Seychelles dès 2008<sup>401</sup>. Une coopération fut également mis en place avec la Direction de la Coopération de sécurité et de défense (DCSD) du MAEE<sup>402</sup>. La présence des militaires des EPE avaient également nécessité un accord autorisant la présence de militaires étrangers dans le territoire seychellois<sup>403</sup>. Au final, c'est toute une mission de coopération avec de « multiples contours » qui s'est mise en place<sup>404</sup>. Elle visait à assister les Seychelles en matière de « réorganisation des forces de défense et de coordination de la lutte contre la piraterie » à un moment où le pays était peu armé contre les actes de dépravaions maritimes. Le programme eu des résultats satisfaisants dès les premières opérations menées par les garde-côtes seychellois en 2009<sup>405</sup>. Jusqu'à juin 2009, les Seychelles n'étaient pas comprises dans la zone d'*Atalante* : c'est la France qui a effectué une demande pour que l'UE y fasse rentrer la ZEE de cette république insulaire<sup>406</sup>. Cette extension était jugée « capitale » face à la menace pesant sur son partenaire<sup>407</sup>. Les relations bilatérales sont donc restées importantes dans ce cadre car les autorités seychelloises n'accueillaient pas uniquement des représentants européens d'*Atalante*. L'ALINDIEN s'y rendait aussi parfois. Fin avril 2010, Bruno Nielly rencontra ainsi le président de la République seychelloise, James Michel, le ministre des Transports, Joel Morgan, le chef des forces de défenses le brigadier-général Payet, ainsi que directeur des garde-côtes, le lieutenant-colonel Rosette<sup>408</sup>. Les relations sur le thème de la piraterie avec la France ont donc une importance à priori égale à celles avec l'UE si on se fie aux personnalités rencontrées dans chaque cas.

Djibouti fut également un partenaire important pour la France pour des raisons que nous avons déjà évoqué : base militaire française et accords de coopération en termes de défense,

---

<sup>400</sup> Les Entretien de Royan, Intervention de Claude Morel (Ambassadeur des Seychelles en France), p. 44

<sup>401</sup> *Ibid.*, p. 48

<sup>402</sup> Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011, pp. 32-34

<sup>403</sup> Les Entretien de Royan, Intervention d'Yvon Riva (Orthongel), p. 57

<sup>404</sup> Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011, pp. 32-34

<sup>405</sup> *Ibid.*

<sup>406</sup> Question écrite n° 42363 de M. Remiller Jacques (UMP), réponse publiée au JO le 8 septembre 2009

<sup>407</sup> *Cols Bleus*, n° 2914, *op. cit.*

<sup>408</sup> *Cols Bleus*, « Lutte contre la piraterie, une préoccupation partagées avec les autorités seychelloises », n° 2948, 29 mai 2010, pp. 4-5



notamment. Les relations étroites entre cet État et la France étaient rappelées par Nicolas Sarkozy à l'occasion du 32<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance du pays :

*« La France se tient à vos côtés [...] en œuvrant à la sécurisation du trafic maritime régional, menacé par la recrudescence de la piraterie et à la stabilisation de l'ensemble de la Corne. À cet égard, je tiens plus que jamais à vous assurer que la France compte à l'avenir encore renforcer le rôle de Djibouti comme pôle de stabilité dans une région troublée. »*<sup>409</sup>

Djibouti, en permettant de nombreuses facilités à la France et ses alliés participaient ainsi à légitimer sa présence et ses initiatives contre la piraterie.

#### 6.4. Le bilan positif de l'action internationale entre 2008 et 2011

La militarisation de la lutte contre la piraterie s'est avérée efficace malgré la vision de celle-ci comme une solution de court terme. Une partie de la littérature de l'époque diffusait pourtant une vision négative des résultats militaires. À partir de 2012, les solutions dites de moyens et long terme commencent à prendre la place au court-termisme militaire. Les actions visant à s'inscrire sur des temporalités élargies consistaient à tuer les « *causes profondes* » de la piraterie. Elles passaient par divers programmes visant notamment à renforcer les capacités des États dans la région pour lutter contre la piraterie, notamment militairement, politiquement et judiciairement. Le Président de la République Nicolas Sarkozy résumait cette vision dès 2009 lors d'un entretien : « *Vous avez raison de dire que la question de la piraterie au large des côtes somaliennes ne se réglera pas uniquement avec des mesures militaires ; pour autant, le recours à la force armée est utile, il est même indispensable* »<sup>410</sup>. Il renvoie donc à la construction d'une réponse étape par étape : la phase militaire n'obstruait pas le développement de la suivante autour de « *l'approche globale* ». Le ministre de la Défense rappelait d'ailleurs à un député en 2010 que la part militaire « *ne représente qu'un volet de la lutte contre la piraterie maritime* », et que les réponses judiciaires, l'effort des armateurs et des civils sur la sécurité, ainsi que le développement des capacités régionales, ont aussi une place importante<sup>411</sup>.

---

<sup>409</sup> Ambassade de France à Djibouti, Communication du Président de la République Nicolas Sarkozy à l'occasion du 32<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance de Djibouti, s.d. (~ 27 juin 2009), archivé le 8 janvier 2010, [http://web.archive.org/web/20100108112908/http://www.ambafrance-dj.org:80/article.php3?id\\_article=460](http://web.archive.org/web/20100108112908/http://www.ambafrance-dj.org:80/article.php3?id_article=460)

<sup>410</sup> Entretien du Président de la République Nicolas Sarkozy avec l'agence de presse WAM (Émirats Arabes Unis), lors de son déplacement à Abou Dhabi le 25 mai 2009

<sup>411</sup> Question écrite n° 63377, *op. cit.*

## Partie n° 3 : Déclin de la piraterie, désengagement militaire français et début de l'application concrète de l'approche globale (vers 2011-2014)

### Chapitre n° 7 : La mutation des missions d'*Atalante* en corrélation avec la chute de la piraterie

La but de la partie est d'observer les actions menées par la France au moment où la piraterie commence à décliner grâce aux moyens militaires utilisés par les nombreux acteurs présents dans la zone. Nous l'avons vu dans la partie précédente, l'approche globale se construisait doucement mais parcimonieusement, souvent à travers des occasions saisies lors des rencontres bilatérales et internationales bien que des bases étaient posées grâce à certains accords comme le code de conduite de Djibouti ou le MASE. Le besoin de passer à l'approche globale devenait plus pressant à partir de 2012. La France le fit valoir à l'ONU : son représentant permanent au CSNU, M. Bonne, rappela que le nombre d'attaques restait encore important en 2011 malgré la baisse du taux de réussite de celles-ci. Il estimait que les forces navales présentes ne pourraient pas assurer la sécurité indéfiniment dans la zone. Selon lui, les solutions liées à l'approche globale n'étaient pas encore assez développées<sup>412</sup>. La solution militaire semblait arriver à son terme. Les propos de Marc-Etienne Lavergne résumant la pensée sur ce problème fin 2011 : « *les opérations maritimes de lutte contre la piraterie sont des cautères sur jambes de bois, qui ne peuvent que donner l'illusion d'une maîtrise de la situation mais qui ne traitent pas véritablement le cœur du problème* »<sup>413</sup>. Il y avait une volonté de passer à l'étape suivante, en travaillant sur le problème somalien lui-même.

L'idée de l'approche globale de l'époque était en effet de réaliser une « somalisation » du problème bien que le renforcement des capacités régionales fût également un autre point majeur. Marc-Etienne Lavergne proposait par exemple de prendre en compte les activités économiques contemporaines des Somaliens centrées sur l'agriculture pastorale et la pêche, pour mettre en place des solutions<sup>414</sup>. Une idée qui renvoie à l'analyse géographique humaine de F. Guiziou sur les Somaliens via la prise en compte de leur mouvement historique. Mais la

---

<sup>412</sup> S/PV.6719, Procès-Verbal de la 6719<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 22 février 2012, New York

<sup>413</sup> Sénat (Compte-rendu de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées), Audition de M. Marc-Etienne Lavergne, géopolitologue, directeur de recherche au CNRS, sur la Corne de l'Afrique, Mercredi 1<sup>er</sup> février 2012

<sup>414</sup> *Ibid.*

« somalisation » était sujette à problème à cause du GFT, autorité légitime en place. Le problème existe déjà en 2010 malgré le soutien fort apporté par la communauté internationale en Somalie au gouvernement. La France avait rédigé avec plusieurs membres du conseil de sécurité, une note sur le GFT à destination du secrétaire général de l'ONU. Ils appelaient le GFT à surmonter ses disputes internes et à se concentrer sur la réalisation des objectifs fixés pour août 2011. La France doutait sérieusement sur la capacité du gouvernement somalien à réussir les tâches qui lui étaient confiées avant la date butoir<sup>415</sup>. La perte de crédibilité du GFT concernait également la lutte contre la piraterie. Selon un représentant français à l'ONU, le gouvernement somalien n'avait pas de « *réel volontarisme* » dans la lutte contre les pirates qui pullulaient pourtant sur son sol<sup>416</sup>. Les liens claniques et la corruption sont à prendre en compte pour comprendre la réticence du GFT à s'attaquer à « l'industrie de la piraterie ». On retrouve finalement le même problème de corruption qu'au Puntland.

Ce sont désormais les solutions alternatives à celles militaires qui deviennent prioritaires pour les acteurs présents qui ne déconsidèrent pas pour autant ce volet. L'UE décida en mars 2012 de prolonger son opération jusqu'en décembre 2014, tout en prévoyant d'élargir la zone d'opération pour y inclure le littoral somalien et ses eaux territoriales. La HRUAEPS<sup>417</sup>, Catherine Ashton, déclara que l'UE souhaitait « *prendre des mesures plus énergiques sur le littoral somalien* »<sup>418</sup>. Les premières attaques au sol furent ainsi autorisées le 15 mai 2012. L'extension au sol de la zone d'opération d'*Atalante* entraîna un regain d'intérêt du renseignement aérien par image<sup>419</sup>. La France affirma en 2012 sa volonté de continuer à participer à *Atalante* et soutenir les programmes régionaux contre la piraterie<sup>420</sup>.

#### 7.1. La baisse des attaques entraîne une baisse des missions militaires pures

La période postérieure à 2011 fut marquée par une réduction des opérations militaires pures. Elle s'explique par la forte baisse du nombre de tentatives et réussites des pirates somaliens. En 2012, 14 navires furent détournés sur 75 attaques enregistrées, mais il s'agissait majoritairement de boutres ou navires de pêche. C'est une forte baisse en comparaison des

---

<sup>415</sup> AG-069, Note au secrétaire général de l'ONU, consultation du CSNU sur la Somalie, 30 novembre 2010

<sup>416</sup> Intervention du représentant permanent adjoint de la France auprès de nations unies, CSNU sur la Somalie, 11 janvier 2012, New York

<sup>417</sup> Haut(e) représentant(e) de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité

<sup>418</sup> 7216/12 PRESSE 92, « *Le Conseil prolonge l'opération Atalante menée par l'UE pour lutter contre la piraterie, document destiné à la presse* », Bruxelles, 23 mars 2012

<sup>419</sup> *Cols Bleus*, « Les marins au cœur du recueil d'informations », n° 3022, 9 novembre 2013, p. 18

<sup>420</sup> Sommet franco-britannique sécurité et défense : Déclaration conjointe du président de la République, Nicolas Sarkozy et du Premier ministre du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, David Cameron, Paris, 17 février 2012

chiffres de 2011 où 28 navires furent détournés sur 237 attaques (déjà en baisse comparé à 2009 et 2010). En 2013, la chute se confirme : seulement deux navires furent détournés à l'issue de 15 attaques ou incidents répertoriés. De plus, les ports des pirates se vidèrent peu à peu des navires retenus pour obtenir des rançons. Début 2014, il n'y avait quasiment plus d'otages<sup>421</sup>. Les chiffres diffusés par l'OFPPRA montrent une réduction de l'activité antipiraterie. Les canaux de diffusions d'informations militaires français appuient cette baisse au cours de l'année en comparaison avec les périodes de l'année identiques en 2011. En mars 2012, le ministre de la Défense mettait en avant la division par trois du nombre d'attaques dans le Golfe d'Aden<sup>422</sup>. Dans une brève publiée en juillet 2012, c'est cette fois-ci une division par quatre qui était mise en avant<sup>423</sup>.

Cette baisse est mise en avant car vue comme une réussite d'*Atalante* et de la France qui s'offre un rôle dans la réduction des actes de piraterie. Mais l'affaiblissement impacta aussi les missions militaires effectuées : la mutation est clairement observable à travers les divers canaux de communication d'*Atalante*. Les rencontres de commandants français engagés dans l'opération avec le chef d'EM d'*Atalante* étaient évoquées plus régulièrement. L'une d'elles a lieu le 20 décembre 2011 entre le capitaine de frégate Christophe Pasco, commandant de la FS *Floréal*, et le chef de la force de l'UE, Jorge Manso Revilla sur le *Patiño* (pétrolier-ravitailleur). Les escortes effectuées et le bilan de formation de soldats ougandais furent discutés<sup>424</sup>. Une autre rencontre a lieu en mars 2012 : elle réunit le capitaine de vaisseau Olivier de Saint Julien, commandant de la FLF *Aconit*, avec Jorge Manso Revilla, à bord de la frégate. La rencontre avait eu lieu à l'occasion d'un ravitaillement à la mer et permit de faire un point sur l'activité des pirates<sup>425</sup>. Elles peuvent paraître assez classiques dans les termes que nous avons définis pour un commandant. Cependant, elles pourraient être corrélées à la baisse du nombre d'actes de piraterie, permettant d'offrir plus de liberté dans des visites de ce type et plus régulièrement.

La baisse donne plus de visibilité à certaines missions connexes jusqu'alors invisibilisées. Par exemple, les missions d'assistance à des navires qui ne sont pas sous menace directe de pirates. La FASM *Dupleix* stoppa ainsi une patrouille mi-novembre 2012 après un

---

<sup>421</sup> Division de l'Information, de la Documentation et des Recherches de l'OFPPRA, *La piraterie somalienne*, 4 août 2014

<sup>422</sup> *Cols Bleus*, « Le ministre de la Défense et des anciens combattants en déplacement à Brest », n° 3022, 24 mars 2012, p. 6

<sup>423</sup> Ministère des Armées, 04/07/2012 - Piraterie : échanges avec les autorités maritimes tanzaniennes

<sup>424</sup> Ministère des Armées, 22/12/2011 - *Atalante* : rencontre entre le commandant du *Floréal* et le CTF 465 à bord du *Patiño*

<sup>425</sup> Ministère des Armées, 14/03/2012 - *Atalante* : la frégate *Aconit* accueille le commandant de la TF 465

ordre du chef d'EM le déroutant vers l'*Al Fahad*, un boutre yéménite qui avait lancé un appel de détresse. L'assistance technique des marins français permit au boutre de reprendre sa route et ses membres d'équipages reçurent des vivres, ainsi que des soins de la part du médecin du *Dupleix*<sup>426</sup>. Deux mois plus tard, le 13 janvier 2013, le *Surcouf* rejoignit un boutre indien en détresse suite à une avarie moteur adjointe à des infiltrations d'eau. Malgré l'assistance technique, la salle des machines fut noyée : l'équipage fut alors transféré à bord du *Surcouf* qui prépara avec d'autres bâtiments leur rapatriement vers l'Inde<sup>427</sup>. Malgré des préoccupations qui semblent éloignées de la lutte antipirate, ces informations nous rappellent certaines choses. La zone n'est toujours pas « sécurisée » car la menace persiste et assister rapidement les navires en avarie est important, d'autant plus que les embarcations de locaux sont des cibles très vulnérables. Les États présents agissaient pour lutter contre une atteinte asymétrique à la sécurité maritime (liberté de navigation), mais cette simple présence contribuait à améliorer d'autres aspects de la sécurité maritime. La trentaine de bâtiments présents en moyenne a permis de réduire momentanément la distance moyenne entre un navire en détresse et un bâtiment militaire en capacité d'intervenir<sup>428</sup>. Cette grande présence simplifiait également l'évacuation de naufragés via la coordination des moyens navals et aériens des différents États présents. L'assistance réalisée par le *Surcouf* est un bon exemple : le bâtiment n'était qu'à 26 nautiques du boutre et a donc pu le rejoindre en un peu plus d'une heure. L'équipage récupéré, le *Surcouf* a pu compter sur une frégate belge, le *Louise-Marie*, qui accueille les naufragés déposés par le *Lynx* du *Surcouf*. Ils furent ensuite débarqués dans un port de la région avec l'accord des autorités indiennes<sup>429</sup>.

La réduction et la forte présence internationale permet également une certaine liberté des bâtiments français engagés dans *Atalante*. Ils disposaient de temps libre pour réaliser d'autres tâches ou mouvements. Le *Guépratte* offre un bon exemple de ce type de situation. Il réalisa une escale à Mayotte entre les 4 et 7 juillet 2013 alors qu'il était engagé dans *Atalante*<sup>430</sup>. Il accueillit des médias nationaux et apporta « *sa contribution aux missions permanentes de la Marine nationale dans la zone économique exclusive française (ZEE) [sauvegarde maritime]* » des TAAF. Le *Guépratte* a donc réalisé des missions d'intérêt français alors qu'il était sous

---

<sup>426</sup> Ministère des Armées, 23/11/2012 - Piraterie : le « Dupleix » apporte son aide à un boutre yéménite

<sup>427</sup> Ministère des Armées, 15/01/2013 - Piraterie : la frégate *Surcouf* porte assistance à un boutre indien

<sup>428</sup> Bien évidemment, dans le contexte d'une zone maritime peu sécurisée, sinon, théoriquement, tout navire militaire ou civil doit intervenir quand il capte un message de détresse.

<sup>429</sup> Ministère des Armées, 15/01/2013, *op. cit.*

<sup>430</sup> Nota Bene : Mayotte est cependant dans la zone d'*Atalante*

commandement européen, sans qu'aucun détachement ne soit évoqué<sup>431</sup>. Cela laisse supposer qu'il pouvait être rappelé à tout moment par l'EM européen. Cette escale à Mayotte n'était pas la première d'un bâtiment français. Le *La Fayette* avait fait de même du 31 août au 1<sup>er</sup> septembre 2012. À la différence du *Surcouf*, il n'a pas fait de mission de sauvegarde maritime, mais lors de son départ le 2 septembre, il réalisa une interaction avec la gendarmerie pour s'entraîner. Des pilotes d'hélicoptères Ecureuil de la gendarmerie se sont exercés à apponter via des « *touch and go* » (répétitions) en haute mer grâce à la présence du bâtiment<sup>432</sup>. Les escales à Mayotte furent permises par l'extension des zones de patrouilles vers le sud par l'UE. Cela profite à la France qui croise son agenda national avec celui européen bien que les fréquences concernées soient bien sous commandement européen. Mais ce type d'évènement ne se limitait pas à des escales sur les territoires français, ils eurent aussi lieu en pleine mer. Alors que le TDC<sup>433</sup> *Siroco*, navire amiral d'*Atalante*, participait à l'exercice international *Golden Stars*, le chef d'EM des armées décida de mener une inspection du bâtiment. Le Général de division Dominique-Marie Pinel, adjoint de l'inspecteur des Armées, se rendit à bord du *Siroco* entre les 19 et 21 mars 2014. Il observa l'organisation et le fonctionnement du bâtiment puis s'entretint avec son commandant, Jean-Marc Le Quiliec, et le chef d'EM d'*Atalante*, Hervé Bléjean. Il assista ensuite aux manœuvres menées pendant les exercices<sup>434</sup>.

Les occasions saisies par la France pour croiser son agenda à celui européen ne se limitèrent pas au volet militaire : des bâtiments français d'*Atalante* firent également de la diplomatie économique. Hervé Coutau-Bégarie décrit la diplomatie économique (« *permanente* »<sup>435</sup>) comme l'« *utilisation de l'instrument naval à des fins économiques* »<sup>436</sup>. La FASM *Dupleix* avait accueilli le 25 octobre 2012 la première rencontre entre des industriels bretons et indiens qui envisageaient de nouer une alliance économique. Sa présence à proximité de l'Inde à ce moment précis lui a permis d'organiser l'évènement. La Marine Nationale souhaitait soutenir le partenariat économique à travers le *Dupleix*. Sa présence aurait également permis à une entreprise bretonne de « *concrétiser son implantation en Inde et de créer une*

---

<sup>431</sup> Ministère des Armées, 19/07/2013 - *Atalante* : la FLF Guépratte en escale à Mayotte

<sup>432</sup> Ministère des Armées, 11/09/2012 - Piraterie : interaction avec la Gendarmerie nationale de Mayotte

<sup>433</sup> Transports de chalands de débarquement

<sup>434</sup> Ministère des Armées, 02/04/2014 - *Atalante* : Inspection en mer du TCD *Siroco*

<sup>435</sup> C'est-à-dire hors période de crise. Sans qu'il ne l'affirme, elle pourrait exister en contexte de crise. Il théorise la catégorie à partir de la « *Guerre de la Morue* » opposant l'Islande et le Royaume-Uni en mer du nord dans les années 1960-1970. C'était un conflit tournant autour de la pêche suite aux décisions islandaises d'extension de son territoire maritime ; plusieurs moments de tensions eurent lieu. Des bâtiments militaires étaient régulièrement envoyés par les deux nations européennes pour protéger leurs chalutiers.

<sup>436</sup> COUTAU-BEGARIE Hervé, *op. cit.*, pp. 56-57

*filiale à Bombay* »<sup>437</sup>. Cette épisode témoigne du relâchement qui se fait ressentir dès fin 2012 car le bâtiment français a pu réaliser une mission qui ne représente absolument aucun intérêt pour l'opération militaire européenne. Ce moment témoigne aussi de la capacité d'adaptation de la France à la feuille de route du navire sous commandement européen pour réaliser des tâches annexes économiques et de ressort national.

#### 7.1.1. La réduction des missions antipirates pures témoigne de l'efficacité du dispositif européen

La réduction de la piraterie entraîna la chute des interventions de bâtiments français décrites précédemment, mais elles n'avaient pas disparues pour autant. L'*Aconit* neutralisa ainsi le 7 avril 2012 un groupe de pirates à 600 kilomètres (323 nautiques) des côtes somaliennes. Le bateau-mère fut détruit, les skiffs saisis, mais les pirates furent relâchés à proximité des côtes somaliennes faute de flagrant délit malgré la découverte de matériel d'assaut sur leurs embarcations<sup>438</sup>. Cette interception montre que l'interdiction de la mer aux pirates n'est pas totale malgré l'avènement des patrouilles dites « *close to shore* » qui permirent dès 2010 de démanteler une soixantaine de PAG selon les chiffres diffusés par *Atalante*<sup>439</sup>. Malgré leur présence en haute mer, ils furent rapidement identifiés comme une menace potentielle et neutralisés grâce à la réactivité des Européens.

Le plus faible nombre de pirates en mer offre des possibilités de coopération accrues pour mener des interceptions avec les nations présentes dans la zone. Début janvier 2013, la FLF *Surcouf* (*Atalante*) et l'*USS Halyburton* (Océan Shield) interceptaient conjointement un groupe de pirates. Ces derniers avaient attaqué le porte-conteneur sous pavillon panaméen *MSC Jasmine* qui lança alors un appel de détresse et repoussa l'attaque grâce à l'équipe de protection (probablement privée) présente à son bord. Sans ordre européen, le *Surcouf* décida dans l'urgence de rallier le porte-conteneur avec l'*USS Halyburton*. Ils furent assistés par un P3 Orion allemand d'*Atalante*. Dans la matinée du 6 janvier, le Lynx du *Surcouf* localisa les skiffs qui s'arrêtèrent suite à l'ordre intimé par l'hélicoptère. Les pirates furent alors embarqués sur la frégate pour être détenus. L'autre skiff du même groupe fut intercepté par l'*Halyburton* : les pirates capturés ont alors été transférés sur la frégate française où ils furent détenus pendant vingt jours avant que les autorités mauriciennes acceptent leur transfert depuis Djibouti<sup>440</sup>. C'est

---

<sup>437</sup> *Cols Bleus*, « L'entreprise du Dupleix », n° 3003, 1<sup>er</sup> décembre 2012, p. 10

<sup>438</sup> Ministère des Armées, 10/04/2012 - Piraterie : un nouveau groupe de pirates neutralisé par l'*Aconit*

<sup>439</sup> <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures>

<sup>440</sup> Ministère des Armées, 08/01/2013 - *Atalante* : Le *Surcouf* et l'*USS Halyburton* interceptent 12 présumés pirates au large des côtes somaliennes

le premier transfert réalisé dans le cadre de l'accord entre Maurice et l'UE<sup>441</sup>. Même au plus bas du nombre d'attaques enregistrées par les Européens (trois en 2014), les interceptions restaient possibles. Le TDC *Siroco* intercepta le 18 janvier 2014 le premier groupe de pirates de l'année enregistré par *Atalante*. Un skiff avait été signalé le 17 janvier par le pétrolier battant le pavillon des Îles Marshall, *Nave Atropos*, alors que les pirates tentaient de l'aborder, mais la riposte de l'équipe de protection embarquée les repoussa. Le *Siroco* finit par retrouver les pirates dans la matinée du 18 janvier dans le boutre *Shane Hind* qui faisait office de bateau-mère. Plusieurs otages étaient présents et les pirates n'ont pas résisté, permettant ainsi leur capture et la libération de l'équipage. Ils furent transférés le 29 janvier aux Seychelles qui avaient accepté de les juger<sup>442</sup>.

Les patrouilles étaient toujours pratiquées et devenaient plus paisibles à partir de 2012. En juin 2012, le *Guépratte* patrouilla dans le sud du détroit de Bab-El-Mandeb. Sa patrouille était restreinte pour s'adapter au potentiel mouvement des pirates pendant la mousson : les zones de pêche restreintes et la concentration des embarcations pouvaient leur permettre de se dissimuler parmi les pêcheurs. Cette patrouille visait à rassurer les équipages des navires commerciaux généralement inquiets en apercevant les flots de skiffs dans la région<sup>443</sup>. L'organisation décidée pour cette patrouille montre l'évolution des connaissances sur le comportement des pirates, permise grâce à plusieurs années de recueil de renseignements aériens, et pendant les visites de pavillons des populations locales.

Les Européens n'assuraient plus seuls les patrouilles en haute-mer. Désormais, des pays régionaux y participaient également, la régionalisation (militaire) de la lutte commençait à fonctionner. Une brève du ministère de l'intérieur évoquait ainsi en octobre 2012 le partage de l'IRTC entre des pays membres de la coalition *Atalante* et ceux bordant l'IRTC capables d'effectuer des patrouilles hauturières comme Oman, le Yémen, et Djibouti. En outre, on apprend également que les renforcements de procédures étaient toujours pratiqués pendant l'intermousson : chaque navire identifié était vérifié avec les données du MSCHOA et si elles ne suffisaient pas à le reconnaître, un contrôle à minima visuel pouvait avoir lieu<sup>444</sup>. Ce renforcement de procédure amenait à des proportions importantes de navires contrôlés. Lors de l'intégration temporaire du groupe école composé du BPC *Tonnerre* et de la FASM *Georges*

---

<sup>441</sup> Ministère des Armées, 25/01/2013 - Piraterie : la frégate « Surcouf » remet 12 présumés pirates aux autorités mauriciennes

<sup>442</sup> Ministère des Armées, 20/01/2014 - Piraterie : Interception de cinq présumés pirates dans le Golfe d'Aden et 30/01/2014 - Piraterie : le *Siroco* remet 5 présumés pirates aux autorités seychelloises

<sup>443</sup> Ministère des Armées, 18/06/2012 - Piraterie : sécurisation du golfe d'Aden par le *Guépratte*

<sup>444</sup> Ministère des Armées, 02/11/2012 - Piraterie : le *Floréal* patrouille dans l'IRTC



*Leygues*, près d'un millier de navires furent identifiés pendant leurs patrouilles entre le 12 avril et 11 mai 2013<sup>445</sup>. Malgré la réduction de l'activité militaire, le ministère des Armées continuait de communiquer sur les patrouilles lorsqu'elles avaient lieu. On apprend ainsi que le *Dupleix* patrouillait le long de la côte nord de la Somalie en novembre 2012<sup>446</sup>. Le *Surcouf* réalisait une patrouille similaire en janvier 2013 sans préciser sa localisation exacte sur la côte somalienne<sup>447</sup>. Les patrouilles « *close to shore* » continuaient donc d'être pratiquées.

Nous avons également abordé les « *friendly approach* » sur la période de 2008 à 2011 que l'on pouvait facilement assimiler à des visites de pavillons, visant à contrôler les embarcations de la région et obtenir des renseignements sur les activités maritimes locales. Dans les informations diffusées à partir de 2012, les buts décrits ne sont plus les mêmes et l'idée d'un contrôle de navire ne passe plus en premier plan. Une brève du ministère des Armées de novembre 2012 illustre le changement de ton. Elle évoque une mission du *Floréal* durant laquelle deux approches amicales eurent lieu. Le premier boutre était jugé suspect à cause de son comportement : aucune réponse aux communications par VHF. Cependant, au moment de la visite, l'équipage du boutre se regroupa sur le pont et s'avéra être amical, et coopérant. C'étaient des pêcheurs à qui les marins offrirent à boire. La communication sur la seconde approche d'un boutre yéménite donna encore un aspect plus amical au contrôle effectué. Vingt individus étaient présents et possédaient deux armes et des chargeurs, selon eux, pour se protéger des pirates. Les armes ne furent pas saisies, ce qui était dans l'intérêt de la frégate : en pratiquant l'autodéfense, le boutre pouvait éviter d'être détourné et utilisé comme bateau-mère en cas d'attaque. Les marins et civils yéménites discutèrent plusieurs heures en échangeant de nombreuses informations avant que des vivres ne soient offerts par le *Floréal*. Cette mission militaire est donc présentée sous un aspect positif, les navires visités ne sont plus constamment décrits comme suspicieux et potentiellement dangereux. Cela montre que des connaissances ont été acquises sur les habitudes locales<sup>448</sup>.

Dans les brèves de 2013, l'aspect de contrôle n'est même plus évoqué. Une brève du 5 mai 2013 décrit l'objectif des *friendly approach* : « *rassurer les équipages qui transitent au large de la Corne de l'Afrique et de démontrer que les bâtiments impliqués dans l'opération de lutte contre la piraterie Atalante sont là pour dissuader toute tentative d'activité pirate dans la*

---

<sup>445</sup> Ministère des Armées, 15/05/2013 - Atalante : Visite du commandant de la Task Force 465

<sup>446</sup> Ministère des Armées, 23/11/2012, *op. cit.*

<sup>447</sup> Ministère des Armées, 15/01/2013, *op. cit.*

<sup>448</sup> Ministère des Armées, 15/11/2012 - Atalante : Le Floréal effectue deux friendly approach

zone »<sup>449</sup>. Il est bien sûr possible de nuancer le discours au vu de la manière dont les approches amicales étaient auparavant décrites. La même brève décrit également deux approches amicales effectuées par le BPC *Tonnerre* en « mission *jeanne d'arc* » les 29 et 30 avril. La rencontre avec les locaux permettait aux marins d'*Atalante* de remettre des brochures expliquant l'opération. Ils ont aussi communiqué sur les BMP pour tenter de diminuer le risque de détournement des boutres<sup>450</sup>. Les rencontres apparaissent comme purement amicales sans intention de réel contrôle de la part du bâtiment français : le ministère fait apparaître l'évènement comme une simple « mission d'information ». Un mois plus tard, à l'occasion d'une mission similaire effectuée par le *La Fayette*, de nouvelles modalités semblaient décrites pour la *friendly approach*. La brève remettait l'accent sur l'idée de « contrôle » mais affirmait qu'il visait à « *dissuader les tentatives d'actions de piraterie contre les bateaux et équipages transitant au large de la Corne de l'Afrique et de recueillir des informations sur le trafic local* »<sup>451</sup>. Les approches amicales n'étaient donc plus décrites comme un simple outil d'interdiction des actes de piraterie, mais comme une mission d'*Atalante* bénéfique aux populations locales et autres navigateurs de passage dans la zone. Le ministère des Armées montrait que les bâtiments français engagés dans *Atalante* étaient présents pour protéger l'activité maritime dans la région et la liberté de circulation à travers une communication positive. Les propos de Guillaume Merveilleux de Vignaux qui commandait le *La Fayette* fin 2012 recoupe cette analyse. Dans la revue *Cols Bleus*, il affirmait qu'avec la réduction du nombre d'actes de piraterie, la plus grande partie du travail consistait à « *consolider notre connaissance de la zone et à rassurer les gens de mer [locaux, de passage] qui la fréquentent* »<sup>452</sup>.

#### 7.1.2. Augmentation du nombre d'escortes et interopérabilité dans leur pratique

À partir de 2012, suite à l'amélioration de la sécurité dans la zone, de plus en plus d'escortes étaient menées, à tel point que certains bâtiments français d'*Atalante* réalisaient quasiment uniquement cette mission, notamment pendant la période de mousson, comme le *Floréal*, fin 2011 et début 2012. Le PAM avait effectivement accru ses activités dans la zone et utilisait plus intensivement la voie maritime en profitant de la protection offerte par les différents coalisés (*Atalante* et *Ocean Shield* principalement)<sup>453</sup>. La multiplication des escortes

---

<sup>449</sup> Ministère des Armées, 05/05/2013 - Piraterie : le *Tonnerre* en opérations de friendly approach

<sup>450</sup> *Ibid.*

<sup>451</sup> Ministère des Armées, 05/06/2013 - *Atalante* : Le Guépratte effectue une friendly approach

<sup>452</sup> *Cols Bleus*, « La Fayette, retour après 103 jours d'opération », n° 3002, 17 novembre 2012, p. 11

<sup>453</sup> *Cols Bleus*, « Le Floréal au cœur de la zone de piraterie », n° 2990, 7 avril 2012, p. 17

s'adjoint de destinations et points de départs nouveaux qui n'ont parfois plus grand-chose à voir avec la Somalie. Cette charge qu'*Atalante* dut assumer est l'une des raisons qui poussait les différents acteurs présents à vouloir que les navires affrétés se contentent des EPE, qu'ils jugeaient désormais suffisantes pour dissuader les pirates d'attaquer.

De nouvelles lignes semblent apparaître, alors qu'auparavant, la plupart des escortes concernaient des bateaux convoyant entre la Somalie et le port kenyan de Mombasa. Certaines escortes n'ont plus pour départ ou arrivée la Somalie ou le Kenya. Le *Courbet* effectua par exemple une escorte pour le cargo *Tupi Maiden* (PAM) entre le 26 février et 5 mars 2013 de Djibouti à Dar-es-Salam en Tanzanie<sup>454</sup>. L'escorte nous montre que la protection du PAM n'est plus limitée aux navires à destination de la Somalie, rappelant ainsi que le PAM s'estime menacé dans la zone de manière générale. Ces données sont à lier aux attaques qui ont lieu de plus en plus loin en mer à cause de la concentration des bâtiments de guerres aux abords de la Somalie et dans le Golfe d'Aden. Les pirates attaquaient de plus en plus vers le sud (Canal du Mozambique) et vers l'est : un cargo iranien était capturé pour la première fois en mars 2012, aux abords des Maldives, pourtant épargnées jusqu'alors<sup>455</sup>. Le témoignage d'une bloggeuse en ligne voyageant sur des cargos montrait pourtant que certains armateurs considéraient que la zone était sujette à risque. Le cargo français de la CMA-CGM<sup>456</sup> sur lequel elle voyageait en mars 2011 activa le « *mode vigilance anti-pirates* » en mettant en place des mesures passives préventives comme l'extinction des lumières, dès le dépassement des Maldives (entrée en mer d'Arabie)<sup>457</sup>. Ces escortes montrent aussi une implication plus forte de certains États régionaux pour aider le PAM à fonctionner dans la région (ici la Tanzanie).

Le *Nîvose* effectua par exemple une escorte pour le PAM (*Sunrise V*) du 25 au 29 juin 2012 entre le port de Salaalah à Oman et de Berbera au Somaliland<sup>458</sup>. Le *Surcouf* réalisa également une escorte depuis Salaalah, vers Mombasa cette fois-ci, après l'avoir récupéré au *Mendez Nuñez* (navire amiral) entre les 18 et 24 décembre 2012<sup>459</sup>. Le Sultanat d'Oman était en effet de plus en plus engagé dans la lutte antipiraterie et devenait un partenaire important à cette période. La sécurité n'était donc pas recouvrée en mer, pas plus que dans les ports

---

<sup>454</sup> Ministère des Armées, 08/03/2013 - Piraterie : le *Courbet* escorte un navire du PAM

<sup>455</sup> Des pirates somaliens détournent, un cargo iranien aux Maldives, 26 mars 2012, <https://www.tdg.ch/monde/pirates-somaliens-detournent-cargo-iranien-maldives/story/16492051>

<sup>456</sup> Retrouvé sur <https://www.vesselfinder.com/> à partir des données fournies dans l'article de la bloggeuse.

<sup>457</sup> « Voyage en cargo: des pirates de Somalie au canal de Suez », 11 octobre 2011, <https://www.leblogdesarah.com/voyage-en-cargo-des-pirates-de-somalie-au-canal-de-suez/>, consulté le 30 avril 2022

<sup>458</sup> Ministère des Armées, 30/08/2012 - Piraterie : 4 mois sous commandement français

<sup>459</sup> Ministère des Armées, 28/12/2012 - *Atalante* : un navire du PAM sous bonne garde

somaliens. Par exemple, début septembre 2012, le *La Fayette* était en vigilance maximale lors de son arrivée à Mogadiscio avec un cargo affrété par l'UNSOA<sup>460</sup> : des petites embarcations non-identifiées étaient présentes et potentiellement dangereuses<sup>461</sup>. Il faut dire qu'un précédent avait marqué les armateurs qui affrétaient leurs navires pour le PAM. En mars 2008, deux navires du PAM avaient été volés alors que leur ancre était jetée à Merka. Il s'agissait d'un simple acte de banditisme car les deux bateaux furent retrouvés avec des pièces manquantes<sup>462</sup>. Cependant, cela témoignait du risque existant pour les armateurs dans des ports où l'insécurité régnait.

Les escortes étaient aussi désormais régulièrement partagées dans la coalition ou entre coalitions sans que celles par un bâtiment unique disparaissent. Le partage au sein de la coalition survenait déjà de manière occasionnelle avant 2012 mais devenait plus régulier à partir de cette année-là. Ce sont aussi les partages entre coalitions différentes qui se multiplient, notamment avec l'OTAN (*Ocean Shield*). Selon le ministère des Armées, le *Guépratte* avait ainsi participé à une escorte de ce type entre les 18 et 19 juin 2012. La frégate assura la première moitié de l'escorte pendant deux jours jusqu'à l'IRTC avant qu'elle ne soit reprise par un bâtiment d'*Ocean Shield* pendant un laps de temps similaire. C'est ensuite de nouveau un bâtiment d'*Atalante*, la frégate *Reina Sofia*, qui prit le relais pour accompagner le navire vers Djibouti. La même brève évoquait une réunion entre le chef de de la force de l'UE, le Contre-Amiral Jean-Baptiste Dupuis, et son homologue d'*Ocean Shield*, où il était question du « *partage d'escortes lorsque la situation l'exigeait* »<sup>463</sup>. Cette coordination internationale entre coalitions et dans *Atalante* s'expliquait simplement par le besoin des bâtiments de ne pas trop s'éloigner de leur zone de patrouille pour la reprendre rapidement<sup>464</sup>. Cela montre que la coordination internationale devait permettre d'atteindre une efficacité plus satisfaisante pour protéger la zone. On retrouve cette volonté d'efficacité dans les derniers instants des escortes vers la Somalie : les bâtiments ne restent plus au port ou à la plage pour surveiller le déchargement. Par exemple, en juillet 2012, le *Guépratte* avait repris l'escorte effectuée par la frégate allemande *Bremen* pour l'UNSOA vers Mogadiscio. À l'arrivée, la frégate confia

---

<sup>460</sup> Cette agence de l'ONU vise à soutenir la mission de l'Union Africaine en Somalie (AMISOM)

<sup>461</sup> Ministère des Armées, 12/09/2012 - Piraterie : le La Fayette escorte une cargaison sensible jusqu'à Mogadiscio

<sup>462</sup> ASAM 2008-84, 24 mars 2008, Des bandits volent deux navires du PAM à Merka

<sup>463</sup> Ministère des Armées, 27/06/2012 - Piraterie : accompagnement d'un navire du PAM par le Guépratte

<sup>464</sup> Rappel : l'IRTC est divisé en secteurs de patrouille très précis et partagés entre les différents acteurs étatiques présents.

« *formellement [...] aux équipes de sécurité de l'AMISOM* » le *Gigante*, un roulier de l'AMISOM<sup>465</sup>.

Les pays européens estimaient que l'AMISOM était capable d'assurer seule la sécurité des navires affrétés lorsqu'ils jetaient l'ancre dans un port somalien. Confier la sécurité des navires escortés à l'AMISOM permettait aux bâtiments européens de ne pas perdre de temps à surveiller les déchargements pour se concentrer sur des missions plus importantes, empêchant les pirates d'agir. Les escortes étaient de plus en plus vues comme un fardeau par les européens, d'autant plus que l'activité de l'AMISOM et du PAM progressait. C'est pour cette raison que l'UE décidait de former des EPE que l'AMISOM pourrait déployer sur les navires affrétés. Le *Floréal* avait ainsi formé des soldats ougandais en novembre 2011 grâce à la mise à disposition du vraquier *Petra 1* par un armateur habitué à affréter pour l'AMISOM. L'*Aconit* réalisait une formation similaire mi-mars 2012 à Mombasa<sup>466</sup>. L'UE estimait que les navires affrétés n'étaient plus menacés constamment par les pirates et que les équipes embarquées suffisaient dans la très grande majorité des cas à empêcher des attaques. Elle affirmait de plus en plus cette position pour se reconcentrer sur les patrouilles dans la zone. Les navires d'*Atalante* s'éloignaient d'ailleurs déjà régulièrement des convois où des EPE étaient déployées.

### 7.1.3. L'approche globale intégrée à la mission des militaires

Le développement d'accords de transfert que l'UE voulait mettre en application le plus souvent possible amenait les marins français à être entraînés à agir en conséquence de ces derniers pendant leurs missions. Le BPC *Tonnerre* réalisa un entraînement typique de cette période en avril 2013. Selon le ministère des Armées, il simulait une interpellation de pirates puis reproduisait le « *parcours de rétention* ». Leur prise en charge sur le bâtiment fut simulée jusqu'à la remise fictive aux autorités acceptant de se charger de leur traitement judiciaire<sup>467</sup>. Comme le rappelle Éric Chaboureau, la problématique est importante car l'UE rencontrait des difficultés d'applications à cause des refus de certains États liés aux paquets de preuves insuffisants pour ces pays de *Common Law* dont les prisons avaient tendance à être saturées par l'afflux soudain de pirates<sup>468</sup>.

---

<sup>465</sup> Ministère des Armées, 18/07/2012 - Piraterie : escorte franco-allemande d'un navire de l'AMISOM

<sup>466</sup> Ministères des Armées, 29/11/2011 - *Atalante* : Formation d'une EPE de l'AMISOM et 26/03/2012 - *Atalante* : formation de militaires burundais à Mombasa

<sup>467</sup> Ministère des Armées, 24/04/2013 - Mission *Atalante* : entraînements à bord du BPC *Tonnerre*

<sup>468</sup> CHABOUREAU Éric, *op. cit.*, pp. 116-117

Certaines interceptions relatées par le ministère des Armées permettent de comprendre l'intérêt de ces entraînements pour les marins. Le premier transfert vers Maurice des pirates capturés en septembre 2013 par le *Surcouf* et l'*USS Halyburton* suivit une procédure précise. Un expert juridique de l'EM d'*Atalante* devait accompagner un officier de police mauricien sur le *Surcouf* où étaient détenus les pirates. Sur la frégate, l'officier remplit les formalités administratives relatives au transfert des détenus et récupère « *l'evidence package* » dont le contenu allait influencer la peine infligée aux pirates<sup>469</sup>. La procédure fut la même avec les autorités seychelloises après l'interception de pirates par le *Sirocco* en janvier 2014. Les preuves récoltées contenaient les pièces à convictions (armes, matériels d'assaut), les témoignages des marins et otages libérés, ainsi que les procès-verbaux des pirates<sup>470</sup>. S'assurer que la procédure était réalisée correctement était essentiel pour les marins et expliquait les exercices visant à ne pas rendre caduques leurs efforts en empêchant les pirates de repartir acquittés.

## 7.2. La coopération accrue au sein et en dehors de la coalition

L'exemple des escortes du PAM et de l'AMISOM fait partie des éléments démontrant que cette coopération s'est accrue. Il n'est pas non plus rare que des bâtiments français soient ravitaillés par ceux de l'OTAN. Le *Nîvoise* fut ainsi ravitaillé par le pétrolier-ravitailleur américain USNS *Laramie* en avril 2013<sup>471</sup>. C'était également le cas en janvier 2014 pour quatre bâtiments engagés dans *Atalante*, parmi lequel le navire amiral français, le *Sirocco* : ils furent ravitaillés par le *Joshua Humpreys* (Américain)<sup>472</sup>. Beaucoup de pays européens engagés dans *Atalante* sont membres de l'OTAN : les ravitaillements à la mer sont faciles à organiser car ils sont prévus dans certains accords de l'alliance atlantique. Les pays de l'OTAN utilisent les mêmes méthodes de ravitaillement, d'où la simplicité de leur organisation en mer.

### 7.2.1. La coopération intra-européenne

La France participe à cette dernière en accueillant des détachements militaires d'autres pays européens sur ses bâtiments. À partir de 2011, l'opération *Atalante* formalisa la possibilité pour les pays membres de constituer des « EPE » (les fameuses *AVPD*). La décision européenne permettait à certains pays de former des équipes qui seraient embarquées sur les navires de guerre déployés. Elle permettait donc à des pays sans marine ou n'ayant pas les capacités de se projeter, de s'impliquer plus fortement dans la lutte antipiraterie. C'est notamment le cas de

---

<sup>469</sup> Ministère des Armées, 25/01/2013, *op. cit.*

<sup>470</sup> Ministère des Armées, 30/01/2014, *op. cit.*

<sup>471</sup> Ministère des Armées, 19/04/2013 - Piraterie : ravitaillement en mer franco-américain

<sup>472</sup> Ministère des Armées, 27/01/2014 - Piraterie : un pétrolier américain ravitailla 4 bâtiments de la force *Atalante*

l'Estonie, un petit pays baltique avec une marine qui ne dispose pas de bâtiment pour se projeter dans des eaux lointaines. Il participait à *Atalante* depuis 2010 et avait déjà pu déployer une EPE sur une frégate allemande<sup>473</sup>. La France acceptait également d'accueillir une EPE estonienne sur ses bâtiments à partir du printemps 2011 via un accord bilatéral<sup>474</sup>. Elle prenait en partie en charge la formation des fusiliers-marins estoniens afin de les embarquer sur l'un de ses bâtiments. Après quatre mois d'entraînement en Estonie, ils suivaient une semaine de formation à l'école des fusiliers-marins de Brest. Elle était dispensée par le bureau d'entraînement de la FUSCO<sup>475</sup>. Ils devaient à terme être capables de réaliser les missions antipirates selon les normes de la Marine Nationale, c'est-à-dire la protection-défense et les visites de pavillons<sup>476</sup>. L'accord originel prévoit la présence du détachement pendant six mois sur les frégates françaises employées dans *Atalante*, mais il sera cependant prolongé pour en accueillir d'autres.

Le *Nivose* fut le premier bâtiment français à accueillir l'EPE estonienne à partir du 4 mai 2011 à Djibouti. Cette EPE était composée d'une « dizaine de militaires » selon le ministère des Armées<sup>477</sup>. Dès leur embarquement, ils participèrent aux visites de pavillons, interceptions, quarts de veille, et réalisèrent des exercices communs avec les marins français<sup>478</sup>. Ils restèrent sur le *Nivose* jusqu'en juin 2011 avant d'être transférés sur la frégate le *Courbet* qui est relevée par le *Surcouf* en août 2011 : l'EPE estonienne rejoignit alors l'équipage de cette frégate<sup>479</sup>. Un premier déploiement de l'EPE estonienne sur un navire affrété par le PAM (le *Petra I*) est évoqué pendant une escorte réalisée par le *Surcouf* entre Mombasa et Mogadiscio du 22 au 31 août<sup>480</sup>. Les différentes brèves qui suivent indiquent que l'EPE est présente sur différents bâtiments français pendant plusieurs mois, dont le *Floréal* qui relève le *Surcouf* entre novembre 2011 et février 2012<sup>481</sup>. On peut ensuite toujours savoir sur quel bâtiment une EPE estonienne est déployée. Cependant il est désormais compliqué de déterminer avec les brèves si c'est la même équipe. En effet, une EPE est embarquée sur l'*Aconit* qui relève le *Floréal* de février 2012 à avril 2012. Cependant, la brève qui en parle évoque l'existence de plusieurs EPE

---

<sup>473</sup> « Estonia takes another step in its participation in Operation Atalanta », 2 septembre 2010, <https://www.bruxelles2.eu/en/2010/09/estonia-takes-another-step-in-its-participation-in-operation-atalanta/>, consulté le 2 mai 2022

<sup>474</sup> Ministère des Armées, 11/05/2011 - Atalante : la frégate de surveillance Nivôse embarque un détachement de protection estonien

<sup>475</sup> Force maritime des fusiliers marins et commandos

<sup>476</sup> *Cols Bleus*, « Les fusiliers marins estoniens contre les pirates », n° 2974, 25 juin 2011, p. 25

<sup>477</sup> Ministère des Armées, 11/05/2011, *op. cit.*

<sup>478</sup> *Ibid.*

<sup>479</sup> Ministère des Armées, 03/08/2011 - Atalante : les équipes de protection embarquées, image de la coopération européenne et 17/08/2011 - Opération Atalante : le *Surcouf* relève le *Courbet*

<sup>480</sup> Ministère des Armées, 29/08/2011 - Opération Atalante : le *Surcouf* escorte un bâtiment affrété par l'AMISOM entre Mombasa et Mogadiscio

<sup>481</sup> Ministère des Armées, 25/11/2011 - Atalante : première mission d'escorte pour le *Floréal*

estoniennes et affirme que l'*Aconit* a embarqué « une » équipe sans préciser s'il s'agit de la même équipe, comme dans les brèves précédentes<sup>482</sup>. Il n'est ensuite pas possible de savoir si des EPE estoniennes sont présentes ou non sur les bâtiments français d'*Atalante* jusqu'en février 2013, mais il est possible en s'appuyant sur la manière de communiquer du ministère, de supposer qu'aucune autre EPE n'a été embarquée entre temps.

Le *Courbet* rembarqua une équipe estonienne lors de son départ de Toulon le 3 février 2013, puis une escale eut lieu à Sude en Grèce du 7 au 10 février 2013. L'EPE s'entraîna alors avec d'autres membres de l'équipage dans le *Nato Maritime Interdiction Operational Training Center* pour un « *aguerrissement* »<sup>483</sup>. Le centre de l'OTAN entraîne notamment les militaires aux TIOR, essentielles dans la lutte antipiraterie<sup>484</sup>. L'EPE fut ensuite déployée sur le *Tupi Maiden* dans le cadre de la première mission d'escorte du *Courbet* pour le PAM entre Djibouti et Dar-Es-Salam<sup>485</sup>. Par la suite, il est fort probable que cette équipe fut transférée sur le BPC *Tonnerre* (mission Jeanne d'Arc), intégré à *Atalante* le jour même où le *Courbet* avait quitté l'opération. C'est la dernière fois sur la période étudiée qu'est évoquée une EPE estonienne sur un bâtiment français mais il n'est pas possible à partir des sources ouvertes d'affirmer leur absence ou leur présence. De manière générale, cette expérience est décrite comme positive pour les équipages grâce au partage d'expériences entre les militaires, mais quelques difficultés de communication pouvaient exister car la plupart des militaires estoniens ne parlaient pas français et s'exprimaient dans un anglais « *parfois hésitant* »<sup>486</sup>.

D'autres formes de coopérations existaient avec les détachements d'EPE européennes. Les FFDj en « *soutien associé à Atalante* », avaient assisté le déploiement de la première équipe serbe au sein d'*Atalante*. L'avion les transportant fut pris en charge : déchargement du matériel et accueil de l'équipage à Djibouti. L'intégration de l'EPE serbe avait été soutenue par la France qui a participé à sa formation pour l'opération dans un cadre bilatéral. Elle fut déployée le 2 décembre 2013 sur un navire affrété par le PAM (le *Caroline Scan*)<sup>487</sup>.

Un détachement d'une flottille aérienne étrangère a également été accueilli par la France, hors Djibouti, embarqué une frégate. Le *Surcouf* embarqua ainsi un Lynx britannique (Le *Mark 8*) en décembre 2012, avec ses douze militaires. L'intégration était préparée depuis

---

<sup>482</sup> Ministère des Armées, 27/02/2012 - *Atalante* : la frégate *Aconit* en lutte contre la piraterie

<sup>483</sup> *Cols Bleus*, « La France et l'Estonie unies contre les pirates », n° 3011, 6 avril 2013, p. 22

<sup>484</sup> *Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2944, 17 et 14 avril 2010, pp. 18-23

<sup>485</sup> *Cols Bleus*, n° 3011, *op. cit.*

<sup>486</sup> *Ibid.*

<sup>487</sup> Ministère des Armées, 25/12/2013 - FFDj : soutien au déploiement de l'EPE serbe en *Atalante*



début 2012 car il fallait du temps pour identifier les divergences opérationnelles afin d'harmoniser les méthodes des militaires des deux nations. La coopération a lieu au sein d'*Atalante* mais s'inscrivait dans le cadre du traité de *Lancaster House*, conclu le 2 novembre 2010. Ce traité visait à renforcer l'interopérabilité et la coopération entre les deux pays<sup>488</sup>. La première mission relatée du détachement a eu lieu lors d'une escorte d'un navire du PAM par le *Surcouf* entre les 18 et 24 décembre 2012. Le Lynx réalisa alors des vols pour surveiller le trajet emprunté par le convoi<sup>489</sup>. Le Lynx britannique était donc amené à réaliser les mêmes missions que les hélicoptères des flottilles de la Marine Nationale. La revue *Cols Bleus* confirme qu'il a réalisé des missions avec la frégate jusqu'à ce qu'elle soit relevée par le *Courbet*, le 18 février 2013. Sa présence sur le *Surcouf* prenait officiellement fin en mars 2013<sup>490</sup>.

### 7.2.2. La coopération entre les coalitions

Les rencontres en mer entre les commandants ou des bâtiments agissants dans différentes coalitions antipiraterie étaient régulières. Deux autres coalitions antipiraterie existent dans le nord-ouest de l'Océan Indien. Nous étudierons donc cette coopération à travers le commandement français de Jean-Baptiste Dupuis du 6 avril 2012 au 6 mai 2012, et d'Hervé Bléjean du 6 décembre 2013 au 6 avril 2014. La première coalition à apparaître chronologiquement est la *CTF 151* qui est l'une des branches de la *Combined Maritime Force*. Elle fut mise en place en janvier 2009 pour poursuivre des objectifs similaires à ceux d'*Atalante*<sup>491</sup>. Une rencontre fut organisée entre Jean-Baptiste Dupuis et son homologue Tanin Likitawong de la *CTF 151*, le 18 avril 2012 au large des côtes omanaises sur le navire amiral d'*Atalante*, le *BCR Marne*<sup>492</sup>.

La seconde est celle de l'OTAN, via l'opération « *Ocean Shield* », lancée en août 2009, qui visait à répondre aux résolutions de l'ONU comme *Atalante*. Elle avait pris la suite de l'opération « *Allied Provider* » (octobre à décembre 2008) et de l'opération « *Allied Protector* » (mars à juin 2009). Elle fonctionnait via deux groupes maritimes effectuant des rotations<sup>493</sup>. Jean-Baptiste Dupuis rencontrera deux fois le commandant d'*Ocean Shield* pendant son

---

<sup>488</sup> *Cols Bleus*, « Surcouf : un lynx de la couronne à bord », n° 3003, 1<sup>er</sup> décembre 2012, p. 22 et Ministère des Armées, 14/12/2012 - *Atalante* : Le Surcouf rejoint la force européenne de lutte contre la piraterie

<sup>489</sup> Ministère des Armées, 28/12/2012, *op. cit.*

<sup>490</sup> *Cols Bleus*, « Good Bye Farewell », n° 3009, 2 mars 2013, p. 17

<sup>491</sup> CMF, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, consulté le 3 mai 2022

<sup>492</sup> Ministère des Armées, 20/04/2012 - *Atalante* : visite du commandant de la Combined Task Force 151 à bord de la Marne

<sup>493</sup> OTAN, « Opérations de lutte contre la piraterie », 20 juillet 2016, [https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm), consulté le 3 mai 2022

mandat. La première fois, le 28 avril à bord du *Marne* où le commandant turc Sinan Azmi fut reçu<sup>494</sup>. La seconde a de nouveau lieu sur le *Marne* avec le nouveau commandant de l'opération de l'OTAN, Ben Bekkering, un Néerlandais. Cet échange était intéressant pour le commandant européen car le Néerlandais avait également participé à l'opération *Atalante* : les Pays-Bas participe aux deux coalitions<sup>495</sup>.

Dans chacune des brèves rapportant ces rencontres, le ministère des Armées décrit les buts et débouchés bénéfiques des rencontres en mer. Les « *rencontres et contacts personnalisés* » sont décrits comme primordiaux à la coopération dans la zone très vaste, grâce à la répartition des moyens et des rôles. Cette coordination passe par des échanges sur la situation dans la zone et les capacités opérationnelles de chacune des coalitions<sup>496</sup>. Les rencontres visent aussi à réfléchir de manière commune aux « *nouvelles solutions* » à mettre en place pour continuer de renforcer l'efficacité de la lutte antipirate<sup>497</sup>.

Parfois, les trois coalitions se réunissent en dehors des dispositifs comme le SHADE. C'est par exemple le cas le 18 juillet 2012 où Jean-Baptiste Dupuis se rendit à bord du navire amiral d'*Ocean Shield* (l'*Evertsen*), commandé par Ben Bekkering. Le nouveau commandant sud-coréen de la *CTF 151*, Anho Chung, était également présent. Des éléments classiques (situation, coordination) sont évoqués, mais également la baisse du nombre d'actes et de leur réussite qui ne devait pas amener à une baisse de la vigilance. Ces « *réunions de travail à la mer* » étaient organisées régulièrement par les coalitions et permettaient un « *contact direct* » entre les commandants des opérations<sup>498</sup>. Cependant, elles ne sont jamais évoquées auparavant en dehors du SHADE, il est donc compliquer de savoir à quand remonte leur mise en place.

Dans tous les cas, une coopération forte et régulière est décrite par le ministère des Armées, mais elle n'a pas toujours été évidente et répondait justement à des critiques sur les risques de confusions entre les missions des trois coalitions. Gilbert Le Bris affirmait dans notre entretien : « *Au début, les différents intervenants agissaient indépendamment les uns des autres, ce n'est qu'au bout d'un certain temps qu'on a réussi à faire en sorte qu'ils se concertent régulièrement à Djibouti [pas de temporalité précisée]* »<sup>499</sup>. Selon lui, la majorité des personnes intéressées par la question de la piraterie somalienne étaient satisfaites qu'un maximum

---

<sup>494</sup> Ministère des Armées, 07/05/2012 - Piraterie : soutien de la force *Atalante* et coopération avec l'OTAN

<sup>495</sup> Ministère des Armées, 20/06/2012 - Piraterie : rencontre à la mer avec le commandant de la TF 508 (Task Force 508)

<sup>496</sup> Ministère des Armées, 20/04/2012, *op. cit.*

<sup>497</sup> Ministère des Armées, 20/06/2012, *op. cit.*

<sup>498</sup> Ministère des Armées, 24/07/2012 - Piraterie : rencontre à la mer des « Big Three » de la lutte contre la piraterie

<sup>499</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*

d'acteurs soit présents sur la zone. Cependant, en tant que député, lui et certains de ses collègues avaient l'impression que la *CTF 151* « s'intéressait surtout aux intérêts américains »<sup>500</sup>. Ses propos renvoient à l'analyse fournie par T. Palm dans sa thèse où elle évoque les tiraillements entre pays européens sur les modalités d'engagements : OTAN ou UE en fonction de leurs intérêts. La coopération entre les coalitions n'allait pas de soi et s'est mise progressivement en place.

Mais même en 2013, la présence de plusieurs coalitions dans la zone n'était pas du goût de tout le monde. Un rapport d'information du Sénat estimait qu'*Atalante* et *Ocean Shield* faisait « double emploi », et que l'OTAN devait se désengager au profit de l'UE. L'argumentaire tournait autour de l'idée que l'Europe devait assumer certaines missions en autonomie pour s'affirmer sur la scène internationale. Dans le cadre de la piraterie, elle disposait d'atouts juridiques et diplomatiques que l'OTAN ne possédait pas<sup>501</sup>.

### 7.3. *Atalante* : des missions désormais principalement consacrées à l'approche globale

Malgré la baisse des missions purement militaires, la pérennité de l'opération n'était pas remise en cause. D'une part, car les différents décisionnaires estimaient qu'une réduction ou disparition soudaine des bâtiments de guerre inciterait les affairistes somaliens à relancer quasiment immédiatement leurs activités de piraterie<sup>502</sup>. D'un autre côté, les bâtiments militaires étaient utiles à la mise en place de l'approche globale à travers une variété de missions visant à renforcer les capacités maritimes des pays régionaux, et la coopération avec ceux-ci. Enfin, *Atalante* servait de vecteur à d'autres programmes que l'UE lançait, comme EUCAP Nestor.

#### 7.3.1. EUCAP Nestor : un programme lié à *Atalante*

EUCAP Nestor est une mission civile de l'UE ayant pour but le « renforcement des capacités en matière de sûreté maritime ». Elle opérait régulièrement dans plusieurs États de la région : Djibouti, Somalie, Tanzanie, Kenya, Seychelles. Cependant, l'objectif poursuivi dans le cadre de l'approche globale ne se limitait pas à ces derniers<sup>503</sup>. Elle fut lancée officiellement le 17 juillet 2012 et basée temporairement à Djibouti jusqu'au 24 avril 2013 où elle fut implantée de manière permanente aux Seychelles, à Port-Victoria<sup>504</sup>. Son premier chef est

---

<sup>500</sup> *Ibid.*

<sup>501</sup> Sénat, Rapport d'information, « Pour en finir avec "l'Europe de la défense" », M. REINER Daniel et al.

<sup>502</sup> *Cols Bleus*, « Pirates, ils n'ont qu'à bien se tenir ! », n° 3020, 5 octobre 2013, p. 20

<sup>503</sup> EUCAP, « Fiche d'information », <https://www.eucap-som.eu/fact-sheet-fr/>, consulté le 4 mai 2022

<sup>504</sup> *Cols Bleus*, « Piraterie : Mission de sécurité maritime EUCAP NESTOR », n° 3014, 25 mai 2013, pp. 24-25

Jacques Launay, alors OG2S, il fut nommé pour une période de deux ans. Il disposait d'une expérience dans la région car il était ALINDIEN entre 2007 et 2008. Cependant, dès l'année suivante en juillet 2013, il fut remplacé par un autre homme expérimenté, Etienne de Poncins ; un diplomate français auparavant ambassadeur de France au Kenya et en Somalie<sup>505</sup>, entre novembre 2010 et sa nomination à la tête d'EUCAP Nestor.

EUCAP Nestor était avant tout une « *mission d'expertise* » auprès des cadres des pays participants. Les buts poursuivis devaient donc être atteints en incitant les dirigeants à développer leur propre vision de leur sécurité, notamment pour la Somalie. Cette mission symbolise le passage à une vision sur le long terme de l'UE quant à la sécurité régionale. Les différents cadres ou personnels formés étaient ainsi suivis après leur formation. Tous les pays ne bénéficiaient pas du programme de la même manière, car à ses débuts, la mission n'était pas implantée de manière permanente en Somalie. Par conséquent, les « Somaliens » (GFT, Puntland, Somaliland) étaient invités à participer à des sessions d'entraînement ou conférences à Djibouti<sup>506</sup>.

Nommer de nouveau des Français expérimentés à la tête d'un dispositif lié à la lutte antipiraterie n'était pas un hasard, mais l'importance de la France dans EUCAP Nestor ne se limitait pas à la présence d'un chef de mission. La Marine Nationale était un important soutien de la mission. Elle détachait du personnel pour la mission civile : des conseillers juridiques, divers experts, ainsi qu'un conseiller maritime chargé de former des garde-côtes djiboutiens. Sa participation se centrait sur des missions d'expertises, mais comme le dit Jacques Launay, la mission s'appuyait également sur les bâtiments d'*Atalante* pour les formations ou des besoins ponctuels. Le « *savoir-faire français* » était plébiscité par l'UE pour réussir sa mission civile<sup>507</sup>. De plus, l'implantation des Français dans la région facilitait les contacts avec les pays de la région.

La mission disposait donc d'un lien fort avec *Atalante*. Une brève du ministère des Armées de janvier 2014 démontre cela. Le TDC *Siroco* soutenait EUCAP Nestor en livrant à Mombasa, le 11 janvier 2014, deux SUV Toyota appartenant à la mission qui avaient été embarqués à Djibouti un mois plus tôt. La mission fut réalisée en collaboration avec

---

<sup>505</sup> L'ambassade de France en Somalie est réouverte en 2013 après 20 ans de fermeture liée à la Guerre Civile. L'ambassadeur en poste exerce conjointement pour la Somalie et le Kenya, il est basé à Nairobi.

<sup>506</sup> *Ibid.*

<sup>507</sup> *Ibid.*

l'ambassade de France et les forces de sécurité kenyanes<sup>508</sup>. Ce cas concret démontre qu'*Atalante* est un vecteur de l'approche globale de l'UE.

### 7.3.2. La participation des bâtiments français d'*Atalante* aux renforcements des capacités maritimes régionales

La formation des forces de sécurité régionales est devenu une mission importante des bâtiments français. Toutes les formations ne sont pas liées à EUCAP Nestor car elles ont débutés en 2012 avant son lancement. Elles étaient réalisées dans une optique identique à la mission civile. La France a participé à renforcer les capacités maritimes de plusieurs pays de la région via des formations effectuées dans *Atalante* pour EUCAP Nestor. Le renforcement des capacités maritimes régionales fut longtemps débattu lors des conférences, colloques et discours de décideurs militaires ou politiques voulant trouver des débouchés concrets.

Djibouti fait partie des pays concernés par cet objectif. La France participait déjà à améliorer les capacités de surveillance maritime du pays dans le cadre d'accords bilatéraux : construction de sémaphores, coopération technique, formations, etc. Elle le faisait désormais également pour *Atalante* : le *Nivôse* forma ainsi une équipe de garde-côtes le 16 mai 2012 pendant une escale à Djibouti. La formation était centrée sur les procédures d'interceptions des skiffs, la prise en charge des pirates, et la mise en place d'EPE. Après l'enseignement théorique, une mise en pratique eut lieu. Les marins djiboutiens ont également appris à se servir de la messagerie *Mercury*<sup>509</sup>. Les formations avec Djibouti continuèrent en 2013 lorsqu'EUCAP fut mis en place. Ce cadre est clairement évoqué lors d'une formation le 29 avril 2013 pendant l'escale du *Nivôse*. Les marins ont présenté aux garde-côtes une visite de pavillon sur un navire suspecté de piraterie, de l'approche de ce dernier à l'abordage, puis sa visite<sup>510</sup>. Les liens de la France avec Djibouti ont fait que la Marine Nationale allait plus loin que les simples formations pour aider la république africaine à renforcer ses capacités maritimes. Des opérations conjointes furent menées avec des frégates engagées dans *Atalante*. Le ministère des Armées en informa d'une première ayant eu lieu les 17 et 18 juillet 2012 où la marine nationale djiboutienne fut assistée par le *Guépratte*. C'était une opération de surveillance dans le détroit de Bab-El-Mandeb qui a permis à deux patrouilleurs djiboutiens de mettre en pratique les procédures apprises lors des formations<sup>511</sup>. Une autre mission conjointe nommée « *7 brothers* » eut lieu en

---

<sup>508</sup> Ministère des Armées, 16/01/2014 - *Atalante* : livraison au Kenya de véhicules pour EUCAP Nestor

<sup>509</sup> Ministère des Armées, 26/05/2012 - Piraterie : formation de garde-côtes djiboutiens

<sup>510</sup> Ministère des Armées, 07/05/2013 - Piraterie : Formation des garde-côtes djiboutiens

<sup>511</sup> Ministère des Armées, 23/07/2012 - Piraterie : la frégate *Guépratte* soutient une opération de la marine djiboutienne

novembre 2012. Le *Floréal* avait soutenu les garde-côtes djiboutiens en les ravitaillant en gasoil et en dispensant une formation au secourisme de combat<sup>512</sup>. Il faut noter que les forces maritimes djiboutiennes bénéficiaient par leur lien avec la France d'un plus grand nombre de possibilités de formation. Il est par exemple intéressant de noter que le BCR *Marne*, engagé dans la *CTF 150*, accueillait des marins djiboutiens à son bord lors d'une opération de sécurité commune de la coalition à Bab-El-Mandeb du 28 juin au 7 juillet 2013. Les marins djiboutiens ont participé à des simulations de visites de pavillon qui pouvaient être utiles dans le cadre de la piraterie<sup>513</sup>.

La République des Seychelles fait partie des pays bénéficiant fortement des formations de l'UE. La France participait avec d'autres pays à la réorganisation des forces de sécurité seychelloises depuis 2008/2009. Une première formation fut dispensée par le BCR *Marne* dans le cadre du LCMB<sup>514</sup>. Elle eut lieu entre le 6 et 10 juillet 2012 où huit garde-côtes participèrent à une demi-journée de formation aux TIOR<sup>515</sup>. Une nouvelle formation de trois jours pris place début 2013, du 4 au 7 février pendant l'escale du *Surcouf* et concernait les garde-côtes, ainsi que les forces spéciales seychelloises. Ils furent formés à plusieurs faits opérationnels comme le secourisme de combat ou la progression tactique lors d'une visite de pavillon. Lors du départ du *Surcouf*, le 7 février, un assaut sur le bâtiment fut simulé à partir des embarcations seychelloises<sup>516</sup>. Une autre formation eut lieu un mois plus tard lors de l'escale du *Courbet* du 9 au 13 mars 2013 et fut dispensée aux garde-côtes. Ils ont de nouveau été formés aux TIOR et à sécuriser un navire détourné après son interception. Cette partie de la formation constituait en quelque sorte la suite de celle du mois précédent sur la progression tactique<sup>517</sup>. Cela montre une forme de suite logique dans les formations dispensées : les deux dernières donnent une impression de continuité. Il pourrait donc s'agir du même groupe de garde-côtes. Les formations n'étaient pas limitées à des moments « d'hommes à hommes » ; elles concernaient également des bâtiments entiers. Le 26 avril 2013, le BPC *Tonnerre* s'est ainsi entraîné avec la patrouilleur seychellois *Topaz*. L'exercice consistait à intercepter un skiff de pirates s'enfuyant après l'abandon de son attaque contre un thonier qui avait lancé l'alerte. Le *Tonnerre* identifia l'embarcation avec son hélicoptère embarqué (Alouette III) et retransmit l'information au

---

<sup>512</sup> Ministère des Armées, 01/12/2012 - Atalante: Fin de mission pour le Floréal

<sup>513</sup> *Cols Bleus*, « TF 150 en opération commune de sécurité maritime », n° 3018, 27 juillet 2013, p. 9

<sup>514</sup> *Local Capability Maritime Building* : un terme plus large permettant d'englober les missions avant et hors EUCAP Nestor qui remplissent un objectif identique.

<sup>515</sup> Ministère des Armées, 13/07/2012 - Piraterie : pérennisation de la coopération entre Atalante et les Seychelles

<sup>516</sup> Ministère des Armées, 14/02/2013 - Piraterie : actions de formation aux Seychelles

<sup>517</sup> Ministère des Armées, 18/03/2013 - Piraterie : le Courbet forme les garde-côtes des Seychelles

patrouilleur qui envoya deux zodiaques pour intercepter les pirates. L'entraînement fut aussi bénéfique au *Tonnerre* qui a dû transmettre ses propres preuves aux tribunaux de Port Victoria<sup>518</sup>.

La Tanzanie était peu citée dans les informations diffusées avant 2011 et 2012 car le pays ne s'était pas encore impliqué pleinement dans la lutte antipiraterie, avant que les attaques et la zone d'opération d'*Atalante* ne s'étendent à son large. Une coopération semblait naître à partir de ce moment-là. Le représentant permanent de la France à l'ONU (M. Araud) avait remercié les États de la région « pour leurs efforts » lors d'une séance du CSNU. Il citait le nombre de pirates poursuivis par ces pays et la Tanzanie y figurait avec six pirates, bien qu'elle n'ait pas conclu un accord de transfert avec l'UE ou d'autres coalitions<sup>519</sup>. Elle avait également accueilli les bâtiments français d'*Atalante* en 2011 et 2012 lorsqu'ils formaient des EPE pour l'AMISOM. Les premières formations dédiées aux forces tanzaniennes semblent avoir eu lieu après le lancement d'EUCAP Nestor. Les 30 et 31 mai 2012, le *Guépratte* avait accueilli des marins tanzaniens pour deux jours de formation. Le 30, des plongeurs tanzaniens réalisèrent des exercices de visite de coque, une manœuvre utile en cas de dommage à un bâtiment ou lors d'un sauvetage en mer. Le lendemain, un exercice de lutte contre les sinistres fut organisé où ils simulèrent un incendie et une infiltration d'eau après un impact contre la coque<sup>520</sup>. Des exercices similaires avaient été organisés lors de l'escale du *Floréal* le 1<sup>er</sup> février 2012 avec vingt marins tanzaniens<sup>521</sup>. Bien que ne concernant pas la piraterie directement, ces exercices pouvaient être utiles lors d'une patrouille prolongée en mer. Le 3 juin, c'est le *Nivôse* qui mena une action de formation pour une dizaine de garde-côtes tanzaniens, centrée sur les méthodes d'interventions des équipes de visite : palpations, prise en compte d'une arme et progression tactique<sup>522</sup>.

D'autres pays qui n'étaient pas forcément ciblés directement ont pu bénéficier du LCMB promu par l'EUCAP. Madagascar avait ainsi reçu la visite du *Nivôse* le 17 mai 2013 à *Diego Suarez*. Dix marins malgaches furent formés à la lutte contre les incendies et participèrent à une simulation visant à mettre en application leurs nouveaux acquis<sup>523</sup>. Il semble comme dans le cas de Djibouti, que Madagascar ait profité de ses relations bilatérales avec la France pour être pris en compte par *Atalante*. La République de Maurice bénéficia également d'une formation par un bâtiment français en février 2014. Le *Siroco* embarqua le 4 février seize garde-côtes

---

<sup>518</sup> Ministère des Armées, 01/05/2013 - Piraterie : entraînement du BPC *Tonnerre* avec le patrouilleur *Topaz*

<sup>519</sup> S/PV.6560, Procès-Verbal de la 6560<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 21 juin 2011, New York

<sup>520</sup> Ministère des Armées, 05/06/2013 - Piraterie : coopération avec la marine tanzanienne

<sup>521</sup> Ministère des Armées, 06/02/2012 - *Atalante* : formation de militaires tanzaniens

<sup>522</sup> Ministère des Armées, 13/06/2013 - OEF / piraterie : TF150 et TF465 en Tanzanie

<sup>523</sup> Ministère des Armées, 06/06/2013 - Piraterie : coopération avec la marine malgache

mauriciens pendant deux semaines, lors d'une brève escale à Djibouti. Ils furent formés à de nombreuses techniques d'interventions en lien avec la piraterie : visite de pavillon, approche amicale, TIOR, etc. Des mises en situation ont également été organisées. Ils ont obtenu un diplôme à l'issue des deux semaines passées en mer. La brève du ministère des Armées relatant cette formation met en avant l'importance des relations bilatérales franco-mauriciennes à travers les déclarations d'Hervé Bléjean et de personnalités mauriciennes<sup>524</sup>. Il convient également de rappeler que ces deux pays étaient concernés par le MASE, promulgué en octobre 2010 et soutenu par la France.

Le renforcement des capacités maritimes des États riverains a des intérêts qui ne se limitent pas qu'aux États recevant des formations. Il revêt une importance pour les Européens car les formations permettent de renforcer la coopération avec les États riverains de la zone de piraterie. L'expertise et les connaissances de l'Océan Indien des marins de ces pays sont bénéfiques aux Européens. De plus, coopérer permet de penser et mettre en œuvre une meilleure interopérabilité des marines européennes et régionales. Il faut aussi noter la capacité de la France à faire bénéficier le LCMB à ses partenaires dans la zone.

### 7.3.3. La diplomatie navale comme mission principale de la France au sein d'*Atalante*

La diplomatie navale est devenue une mission importante des bâtiments français suite à la mise en application de l'approche globale. Ces missions restaient principalement du ressort des commandants de la force européenne mais étaient réalisées à l'occasion par des bâtiments sous son autorité. Les commandants et autres bâtiments français ont ainsi rencontré un nombre important d'acteurs politiques et militaires régionaux ou extérieurs au nord-ouest de l'Océan Indien.

#### 7.3.3.1. Les autorités d'acteurs Étatiques

Jean-Baptiste Dupuis avait fait escale pendant une semaine à Djibouti du 21 avril au 27 avril 2012. Il y rencontra les autorités djiboutiennes pour faire le point sur l'implication et le rôle du pays dans la lutte contre la piraterie. Djibouti est décrit comme occupant un rôle majeur comme « *acteur naturel* ». Le BCR *Marne* accueille ensuite tour à tour le chef de la délégation de l'UE, l'ambassadeur de France et des représentants des ministères djiboutiens des Affaires étrangères, de la Défense et des Transports. Ils rencontrèrent également les autorités portuaires.

---

<sup>524</sup> Ministère des Armées, 22/02/2014 - Piraterie : fin de formation au profit de garde-côtes mauriciens



Les réunions visaient à faire un bilan du développement des capacités maritimes djiboutiennes<sup>525</sup>.

La République des Seychelles est probablement le pays où les bâtiments français ont réalisé le plus d'escales. Le *Marne* y était présent entre les 3 et 8 mai 2012 pour permettre à Jean-Baptiste Dupuis de rencontrer des autorités seychelloises : le ministre des Affaires étrangères, de l'Intérieur ainsi que le procureur général des Seychelles. Cette rencontre avait pour but de pérenniser la coopération entre les Seychelles et l'UE, ainsi que la France, qui répétaient leur engagement pour la sécurité du pays<sup>526</sup>. Il s'y rendit de nouveau deux mois plus tard du 6 au 10 juillet 2012 avec des buts similaires à ceux de l'escale précédente. Cette fois, ce sont les autorités seychelloises qui l'accueillirent et il rencontra le président des Seychelles, James Michel, avec lequel il discuta du bilan positif d'*Atalante* et de la situation d'otages seychellois<sup>527</sup>. Ces deux brèves montrent les liens forts entre l'UE et les Seychelles et témoignent également de l'implication de l'archipel. Les rencontres de ce type se sont poursuivies en 2013. Du 22 au 26 avril 2013, le BPC *Tonnerre* du groupe école accueillit l'ambassadrice de France, les ministres seychellois des Affaires étrangères, et du Tourisme et de la Culture accompagnés de Jacques Launay (EUCAP Nestor) et Jacques Luthaud (adjoint FAZSOI). Les ministres seychellois sont intervenus pour expliquer l'impact de la piraterie sur leur économie aux élèves officiers. Jacques Launay fut ensuite reçu par James Michel pour parler de la menace pirate. Lors des rencontres, le constat que les évolutions internes de la Somalie ne garantissaient toujours pas la cessation des activités de piraterie fut réalisé<sup>528</sup>. Fin juin 2013, c'est le *Guépratte* qui fit escale à Port Victoria. Il réceptionna une réunion entre des représentants européens et seychellois en charge du dialogue entre les deux entités. Deux ministres seychellois (de l'Intérieur et des Affaires étrangères) ainsi que l'ambassadeur de l'UE aux Seychelles furent reçus à bord de la frégate par l'ambassadrice de France Geneviève Iancu, avec des représentants d'EUCAP nestor et le haut-commissaire britannique<sup>529</sup>. Les escales régulières des bâtiments français, même en dehors des moments de commandements montre l'intensité des relations avec les Seychelles. Les rencontres sont nombreuses et concernent un nombre de personnalités qui est rarement atteint avec les autres pays de la région. Jacques Launay expliquait en 2013 que la République des Seychelles était le pays le mieux placé pour développer une vision stratégique sur la piraterie, car il était en état de « *dépendance*

---

<sup>525</sup> Ministère des Armées, 04/05/2012 - Piraterie : la lutte contre la piraterie à Djibouti

<sup>526</sup> Ministère des Armées, 26/05/2012 - Piraterie : les Seychelles, acteur régional de la lutte contre la piraterie

<sup>527</sup> Ministère des Armées, 13/07/2012, *op. cit.*

<sup>528</sup> Ministère des Armées, 07/05/2013 - *Atalante* : le BPC *Tonnerre* à Port Victoria

<sup>529</sup> Ministère des Armées, 29/06/2013 - Piraterie : actions de coopération aux Seychelles

*maritime* ». C'est ce qui explique le développement rapide de partenariats avec ses voisins et des membres de la communauté internationale pour lutter contre l'instabilité dans la région<sup>530</sup>.

Le Kenya est peu évoqué par le ministère des Armées quant à la diplomatie navale. Cependant, l'ambassade de France au Kenya a relayé plusieurs moments en 2012. Lors d'une escale entre les 15 et 19 mars 2012, l'*Aconit* reçut à son bord l'ambassadeur de France, Etienne de Poncins, l'attaché de défense français, Henri Leblanc, et le consul honoraire de Mombasa, Muhammed Ramazan<sup>531</sup>. Un mois plus tard, du 21 au 25 avril 2012, le BPC *Dixmude* organisa une réunion avec des personnalités diplomatiques françaises et kenyanes<sup>532</sup>. Le 25 août 2012, le *La Fayette* fit escale à Mombasa : son commandant et la chargée d'affaires de l'Ambassade de France, Stéphanie Seydoux, invitèrent les autorités maritimes de la ville ainsi que les membres de la communauté diplomatique et française. Jacques Launay, tout juste nommé chef d'EUCAP Nestor, était également présent. Le 26 août c'est la HRUAEPS Catherine Ashton qui fut reçue avec sa délégation<sup>533</sup>. Le ministère des Armées évoque lui uniquement une rencontre entre Hervé Bléjean avec le chef d'EM de la marine kenyane, Naewa Mukala ainsi que le gouverneur du comté de Mombasa, Hassan Joho, pendant son escale du 18 février 2014<sup>534</sup>. Les informations publiées par les services d'États montrent une activité diplomatique relativement importante avec le Kenya qui restait un partenaire important.

La Tanzanie est aussi une terre de diplomatie navale pour l'UE. L'*Aconit* y fit escale entre les 29 et 3 mars 2012 à Dar-Es-Salam. L'escale aurait permis au capitaine de la frégate Olivier de Saint Julien d'échanger au nom de l'UE avec les autorités civiles et militaires locales sur le menace pirate au large de la Tanzanie<sup>535</sup>. À l'été de la même année Jean-Baptiste Dupuis refait escale à Dar-Es-Salam pour rencontrer les autorités maritimes locales et le général Said Omar, commandant de la marine tanzanienne. Des représentants européens étaient aussi présents. Un état de la situation de la piraterie fut ainsi réalisé<sup>536</sup>. Ces deux rencontres surviennent donc à une période où les relations avec la Tanzanie sont en cours de

---

<sup>530</sup> *Cols Bleus*, n° 3014, *op. cit.*

<sup>531</sup> Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate *Aconit* à Mombasa, publié le 29 mars 2012, archivé le 27 octobre 2013, <http://web.archive.org/web/20131027121529/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-fregate-Aconit-a,2368>

<sup>532</sup> Ambassade de France au Kenya, Escale de la Mission Jeanne d'Arc à Mombasa, du 21 au 25 avril 2012, s.d (~ mai 2012), archivé le 3 mai 2012, <http://web.archive.org/web/20120503030144/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-Mission-Jeanne-d-Arc>

<sup>533</sup> Ambassade de France, La Frégate furtive *La Fayette* a fait escale à Mombasa du 25 au 27 août, publié 4 septembre 2012, archivé le 27 juin 2013, <http://web.archive.org/web/20130727010702/http://www.ambafrance-ke.org/La-Fregate-furtive-La-Fayette-a>

<sup>534</sup> Ministère des Armées, 25/02/2014 - Atalante : Le commandant de la force rencontre les autorités kenyane

<sup>535</sup> Ministère des Armées, 09/03/2012 - Atalante : la frégate *Aconit* fait escale en Tanzanie

<sup>536</sup> Ministère des Armées, 04/07/2012, *op. cit.*

développement. Comme indiqué précédemment, cela est lié à l'extension de la menace au large de ses côtes. La coopération avec le pays continue en 2013 : le *Guépratte* y réalisa une escale le 23 juillet 2013. Le commandant y rencontra les autorités locales et européennes. Parmi eux : le général de brigade Abdullag Mwemjudi, commandant des opérations et de l'entraînement de la Marine tanzanienne et son EM dans la base navale de Dar-Es-Salam. Ils y évoquent les « LMCB », qui concernent la marine tanzanienne. Les diplomates français furent également reçus par le capitaine de frégate, ainsi que l'officier de liaison de l'EM d'*Atalante* en Tanzanie, François Marescaux<sup>537</sup>.

En juin 2012, une première rencontre avec les autorités d'Oman fut retransmise par le ministère des Armées. Du 11 au 15 juin, Jean-Baptiste Dupuis avait fait escale à Salaalah où il rencontra les autorités maritimes du pays représentées par le contre-amiral Mohammed Al-Farsi, adjoint au commandant de la marine royale omanaise, et par le colonel Badr Al-Zadiali, chef de l'EM des garde-côtes. Oman était concerné par la piraterie dans ses eaux et s'investissait dans la lutte régionale en contrôlant le trafic maritime (boutres notamment). La réunion a permis d'évoquer la coopération, notamment sur l'échange d'informations<sup>538</sup>. Lors d'une seconde escale du 23 au 26 juillet 2012, il rencontra cette fois-ci Amer Al-Zakwani, commandant du secteur sud de la marine royale omanaise ainsi que Sayyid Mohammed Bin Sultan al-Busaidi, ministre d'État et gouverneur du Dhofar. Ils constatèrent l'amélioration en termes d'échange d'informations via *Mercury* depuis la rencontre précédente. Le reste des échanges fut classiquement dédié à l'amélioration de la coopération entre l'UE et Oman contre la piraterie<sup>539</sup>.

Enfin, un autre acteur étatique fut concerné par les missions de diplomatie navale : c'est le Somaliland bien qu'il ne soit pas officiellement reconnu comme tel par l'UE. Sous le commandement d'Hervé Bléjean, deux rencontres furent organisées avec les autorités de l'État non reconnu par la communauté internationale. Elles témoignent de la perte de confiance envers le GFT qui apparaît comme inefficace dans la lutte antipirate. La situation semble forcer l'UE à travailler avec une entité considérée comme séparatiste, mais stable en comparaison du gouvernement légitime. La 1<sup>ère</sup> rencontre se déroula le 15 décembre 2013 au port de Berbera, organisée par le *Siroco* entre le vice-président somalilandais, Abdirahman Abdillahi Ismail Zeylai et le chef d'EUCAP Nestor, Etienne de Poncins. De cette réunion, découla la décision de renforcer la coopération avec l'État séparatiste dans le cadre de EUCAP Nestor : l'UE devait

---

<sup>537</sup> Ministère des Armées, 30/07/2013 - *Atalante* : coopération avec la Marine tanzanienne

<sup>538</sup> Ministère des Armées, 19/06/2012 - Piraterie : le commandant de la force *Atalante* en Oman

<sup>539</sup> Ministère des Armées, 30/08/2012 - Piraterie : escale de la force *Atalante* à Salaalah (Sultanat d'Oman)

aider le pays à renforcer ses capacités maritimes. De plus, Etienne De Poncins annonça l'ouverture prochaine d'un bureau d'EUCAP Nestor à Hargeysa, la capitale somalilandaise. Le Somaliland comptait aussi renforcer ses interactions avec *Atalante*<sup>540</sup>. Une rencontre similaire avait été organisée sur le *Siroco* par l'EM d'*Atalante* et EUCAP Nestor le 26 mars 2014 au Puntland ; une entité fédérale somalienne fonctionnant de fait comme un État indépendant bien que non sécessionniste. Plusieurs représentants européens ont ainsi rencontré le président du Puntland, Abdiweli A. Gaas. Comme pour le Somaliland, les possibilités de coopérations furent évoquées ainsi que le développement d'une stratégie de sécurité maritime par l'entité. L'UE montrait sa volonté de travailler avec tous les acteurs disposant de capacités pour enrayer l'activité des pirates dans la région. Le problème de l'équilibre entre les entités somaliennes a d'ailleurs été pointé du doigt<sup>541</sup>. En effet, à la mi-2011, sur les 402 pirates détenus en Somalie, seulement 18 (4,4%) l'étaient par le GFT, tandis que le Somaliland en détenait 94 (23,3%), et le Puntland 290 (72,1%). De plus l'avancement du jugement des 18 pirates était décrit comme incertain : aucun n'étaient encore condamnés, contre 240 au Puntland et 68 au Somaliland<sup>542</sup>.

#### 7.3.3.2. Les responsables d'organisations internationales

L'ONU et ses agences étaient très présentes dans la zone et coopéraient pleinement avec *Atalante* dans la région. Une rencontre avec des responsables d'agences et de missions avait eu lieu pendant l'escale du *Marne* à Mombasa les 17 et 18 mai 2012. Jean-Baptiste Dupuis rencontra ainsi ceux du PAM et de l'UNSOA<sup>543</sup>. Ces rencontres étaient importantes pour échanger sur la protection des navires affrétés par ces agences. Certains bâtiments français ont aussi servi de plateforme pour la communication diplomatique de représentants européens. De nombreux représentants européens d'EUCAP, EUTM et *Atalante* étaient par exemple présents à Mombasa sur le *La Fayette*, le 26 août 2012, pour une réunion. La HRUAEPS Catherine Ashton prononça un discours sur l'engagement européen dans la région et ses buts en termes de sécurité régionale<sup>544</sup>.

---

<sup>540</sup> Ministère des Armées, 20/12/2013 - Piraterie : rencontre entre les autorités du Somaliland et les missions européennes

<sup>541</sup> Ministère des Armées, 01/04/2014 - Piraterie : Rencontre entre les autorités du Somaliland et les missions européennes EUCAP Nestor et *Atalante*

<sup>542</sup> AG-069, Rapport du Secrétaire Général sur les modalités pour l'établissement d'une cour somalienne spécialisée dans l'antipiraterie, 25 juin 2011

<sup>543</sup> Ministère des Armées, 27/05/2012 - Piraterie : rencontre avec les responsables de l'ONU

<sup>544</sup> Ministère des Armées, 30/08/2012 - Piraterie : la frégate *La Fayette* reçoit la visite de Mme Ashton à Mombassa

### 7.3.3.3. Les pavillons étrangers en mer

Avec le nombre important de marines présentes dans la zone, il n'était pas rare que des moments de diplomatie navale soit possible avec des pays non-engagés dans une coalition. Le 17 juillet 2012, Jean-Baptiste Dupuis accueillait ainsi le contre-amiral Yang June-Fei, commandant de la *TF* chinoise présente dans la zone. Une visite fut organisée avant que les deux commandants n'échangent sur les moyens de coordination possibles à mettre en place<sup>545</sup>. La coordination avec des États agissant seuls comme la Chine n'était pas toujours évidente. Le pays était présent dans le Golfe d'Aden pour protéger les navires de commerce chinois qui importent beaucoup d'hydrocarbures par cette voie maritime. Elle était ainsi présente dès l'été 2008<sup>546</sup>.

Certaines rencontres ont eu lieu après un évènement positif entre un bâtiment français et une nation étrangère. Le 13 février 2014, le *Siroco* a porté assistance à un chalutier coréen dont la vie d'un membre d'équipage était en danger : l'appel de détresse avait été retransmis au navire amiral par la frégate coréenne *Kang Gam Chang*<sup>547</sup>. L'assistance médicale fournie permit de créer un lien entre les deux bâtiments qui effectuèrent des exercices le 15 mars 2014<sup>548</sup>. Parfois, des fait d'armes pouvaient aussi mener à ces moments : le *Siroco* captura le 29 janvier 2014 des pirates, soutenu par un Patmar et une frégate japonaise (le *Samidare*)<sup>549</sup>. Deux mois plus tard, Hervé Bléjean reçut Hiroaki Tajiri, le commandant de la 4<sup>ème</sup> division d'escorte japonaise et de la frégate *Samidare* qui était engagé dans la *CTF 151*<sup>550</sup>.

L'opération *Atalante* continuait à garder de l'intérêt après la baisse du nombre d'actes de piraterie commis dans le nord-ouest de l'Océan Indien. Les missions effectuées par la France ont simplement muté. Auparavant centrées sur la réaction contre les actes de piraterie commis en haute mer dont elles sont parvenues à inverser la courbe, elle se sont recentrées sur la mise en application de l'approche globale à travers la diplomatie navale et les *LCMB*. Le mandat s'est adapté à la situation dans la zone en adoptant des solutions de moyen et long terme. La France continuait d'essayer d'impliquer des partenaires européens dans *Atalante*. Au cours d'un déplacement en Pologne le 26 juillet 2012, Laurent Fabius (MAE) évoquait l'opération et

---

<sup>545</sup> Ministère des Armées, 23/07/2012 - Piraterie : rencontre à la mer entre le commandant de la Task Force chinoise et la force *Atalante*

<sup>546</sup> *Cols Bleus*, « La mer de chine méridionale, bascule stratégique », n° 3017, 13 juillet 2013, p. 25

<sup>547</sup> Ministère des Armées, 18/02/2014 - Piraterie : le *Siroco* porte assistance à un pêcheur

<sup>548</sup> Ministère des Armées, 20/03/2014 - *Atalante* : interaction avec une frégate sud-coréenne

<sup>549</sup> Ministère des Armées, 30/01/2014 - Piraterie : le *Siroco* remet 5 présumés pirates aux autorités seychelloises

<sup>550</sup> Ministère des Armées, 05/04/2014 - *Atalante* : Le commandant de la force rencontre le commandant de la 4e division d'escorte japonais

estimait que la Pologne pouvait « *nous aider beaucoup [l'Europe]* »<sup>551</sup>. Lors d'une réunion entre les autorités militaires françaises et polonaises un an plus tard, le contre-amiral français Du Ché, amiral chargé des relations internationales, incitait la marine polonaise à s'engager opérationnellement dans *Atalante* en rappelant que 23 000 polonais naviguaient en mer pour des activités commerciales<sup>552</sup>. *Atalante* restait au centre des discussions des marines européennes. L'UE estimait fin 2013 qu'elle était un exemple pour les futures actions de défense commune dans le domaine maritime<sup>553</sup>. Pour la France, ce fut l'occasion de mieux mettre en valeur le rôle de la Marine Nationale dans la défense des intérêts directs du pays. Elle pouvait parfois paraître lointaine des Français car ses membres sont peu visibles aux yeux de la population en comparaison des armées de terre de l'air<sup>554</sup>.

## Chapitre n° 8 : Réflexions sur l'engagement français au cours des années de crises

### 8.1. Une réduction remarquable du dispositif antipiraterie du pays

La France fait le choix de réduire sa présence militaire contre la piraterie à partir de 2013. Elle emploie moins régulièrement des frégates et rarement plusieurs en même temps dans *Atalante*. Cette forme de retrait est aussi remarquable pour les aéronefs. La fin du « *déploiement permanent* » d'aéronefs et de navires sera questionnée.

#### 8.1.1. Une réduction remarquable à travers les choix de communication

En 2012/2013, la France n'annonçait pas de manière officielle qu'elle réduirait sa présence contre les pirates, mais les choix de communication du ministère des Armées laissaient peu de doutes sur le processus en cours. Il convient de préciser qu'ils sont logiques tant le nombre d'actes en mer se réduisaient.

Les premiers signes de réduction concernaient les aéronefs employés dans l'opération. Début 2012, le ministère des Armées évoquait encore leur présence de manière permanente en « *soutien associé* ». Mais le mode de communication changeait car des relèves entre les aéronefs étaient retransmises à partir de 2012, à chaque fois au moment de la période d'intermousson. Les informations concernaient donc les moments de renforcement, mais commençaient à poser la question de la permanence par le besoin d'en parler. Il n'est pas

---

<sup>551</sup> Déplacement en Pologne avec pour thème la relance de la PSDC : Intervention du ministre des Affaires étrangères, M. Laurent Fabius devant les ambassadeurs polonais, Varsovie, 26 juillet 2012

<sup>552</sup> *Cols Bleus*, « Relation de défense Franco-Polonaise : La Marine à l'honneur », n° 3010, 23 mars 2013, p. 6

<sup>553</sup> Préparation du Conseil Européen de décembre 2013 sur la sécurité et la défense : Rapport final par le haut-représentant/directeur de l'EDA sur la sécurité commune et la politique de défense, 15 décembre 2013

<sup>554</sup> *Cols Bleus*, Interview de Didier François (grand reporter à Europe 1), n° 2891, 19 novembre 2011, p. 37

possible de donner une date précise, mais à partir de 2012, la mention d'un déploiement permanent d'un Patmar disparaît graduellement. Une brève publiée le 4 avril 2012 semble être la dernière à parler d'une présence permanente d'un Patmar : « *La contribution de la France à l'opération Atalante repose en permanence sur une frégate, ainsi qu'un avion de patrouille maritime en soutien associé* »<sup>555</sup>. Plusieurs mois plus tard, lorsque le sujet est de nouveau évoqué dans une brève de novembre 2012, le ministère parle désormais d'aéronefs déployés « *fréquemment* »<sup>556</sup>. Un engagement fort est toujours sous-tendu, mais cela indique aussi la fin de la présence quasi-permanente. À partir de 2013, la fréquence de présence des aéronefs semblent encore être réduite, une brève parle désormais de « *participation ponctuelle* » d'aéronefs français<sup>557</sup>.

Les frégates finissent aussi par ne plus être déployées de manière permanente. Il faut tout d'abord noter qu'avec la réduction de la présence des pirates, des nouvelles formes de communication sont apparues pour compenser la baisse d'interventions à diffuser. Le ministère semblait décider d'indiquer les arrivées et départs de chacune des frégates d'*Atalante*. Une dizaine de brèves ont ainsi été publiées sur ce thème entre 2012 et 2014. Elles concernent le *Nivôse*, *Floréal*, *Dupleix*, *Courbet*, *Guépratte* et *l'Aconit*. Auparavant, la date était au mieux précisée lors de la première communication sur un bâtiment, parfois pas. Il n'était donc pas possible de savoir précisément la date à laquelle un bâtiment rejoignait *Atalante* ou la zone de piraterie. De plus, il y avait beaucoup plus rarement plusieurs frégates engagées au même moment dans *Atalante* après 2012.

La réduction de la présence des pirates semble avoir amené la Marine Nationale à décider de ne plus employer de manière permanente une frégate dans *Atalante*. Le *Guépratte* semble être le dernier chaînon du « *déploiement permanent* » : après son départ le 15 août 2013, il semble y avoir quatre mois d'absence des bâtiments français dans *Atalante*<sup>558</sup>. Une brève d'août 2013 indiquait pourtant que le *Surcouf* était en route pour l'Océan Indien afin de rejoindre l'opération *Atalante* à la fin du mois<sup>559</sup>. Le *Cols Bleus* du 21 septembre 2013 n'indique plus une intégration de l'opération mais un déploiement dans la « *zone d'Atalante* ». De plus le *Surcouf* est indiqué en cours de déploiement dans la *CTF 150* dans une section dédiée à l'état des forces marines. Dans les numéros des mois suivants, il n'est jamais mentionné que le

---

<sup>555</sup> Ministère des Armées, 04/04/2012 - *Atalante* : un Atlantique 2 relève le Falcon 50M à Djibouti

<sup>556</sup> Ministère des Armées, 19/11/2012 - Piraterie : Déploiement d'un avion AWACS au sein de la force *Atalante*

<sup>557</sup> Ministère des Armées, 22/01/2013 - Piraterie : un français commandant en second de la force navale européenne (EUNAVFOR)

<sup>558</sup> Ministère des Armées, 21/08/2013 - *Atalante* : fin de mission pour la frégate *Guépratte*

<sup>559</sup> Ministère des Armées, 28/08/2013 - Piraterie: Interaction franco-américaine en mer méditerranéenne

*Surcouf* est déployé dans *Atalante*. De plus, l'état des forces indiquent qu'il n'y a aucun bâtiment dans *Atalante* jusqu'en décembre 2013. Sur le site internet du ministère, on peut observer l'absence de publications d'août 2013 à décembre 2013. On peut conclure que la France n'a pas déployé de bâtiment sur cette période dans *Atalante* qui était devenue son quasi unique vecteur de lutte antipiraterie. Fin 2013, les brèves publiées au moment de la prise de commandement d'Hervé Bléjean continuaient pourtant à parler de « *déploiement permanent* » bien que l'information soit fausse. Le ministère finit par parler de « *déploiement régulier* » à partir de 2014, confirmant la fin de la doctrine du « *déploiement permanent* » en août 2013. Il n'utilise plus le mot « *frégate* » mais « *bâtiment* » qui renvoie finalement à la situation du moment : le déploiement du TDC *Siroco* pour le commandement français<sup>560</sup>. Notons que la présence d'un bâtiment français est dû à la prise de commandement française de la force de l'UE, le 6 décembre 2013. Toutes ces données indiquent le début du retrait de la France de l'opération *Atalante* qui ne nécessite plus la présence permanente de nombreux navires pour interdire l'accès à la mer des pirates. Ce retrait, le MAE, Jean-Yves le Drian, ne l'annonça officiellement que le 14 janvier 2014 à l'occasion d'une audition par le Sénat<sup>561</sup>.

#### 8.1.2. Les politiques français et leur désintérêt relatif

Cette hypothèse est intéressante à explorer car elle questionne les liens entre les représentants de la nation française et le monde maritime qui représente un secteur économique et industriel important de la France. Lors de notre entretien, Gilbert Le Bris estimait que « *le monde maritime intéresse peu les députés de manière générale* ». Une autre raison citée était la distance séparant la France de l'Océan Indien. Il expliquait alors que le désintérêt des politiques pour la zone reflétait l'absence d'intérêts particuliers dans celle-ci. Seulement une petite dizaine de députés se sont intéressés au problème sur la période que nous étudions<sup>562</sup>.

L'entretien avec Gilbert Le Bris permet d'appuyer l'hypothèse du désintérêt du monde politique français. Celui-ci ne se limitait pas aux instances parlementaires françaises mais concernait aussi le parlement européen. L'activité des parlementaires européens français est intéressante à étudier car elle dit beaucoup sur la manière dont ils s'intéressent à la piraterie lorsqu'ils sont comparés à leur homologues de pays étrangers. Au cours des recherches menées sur les bases de données européennes, nous avons eu accès à de nombreuses listes de questions

---

<sup>560</sup> Ministère des Armées, 20/01/2014, *op. cit.*

<sup>561</sup> *Le Marin (Ouest-France)*, Piraterie: la France va réduire sa participation à l'opération *Atalante*, 30 janvier 2014, <https://lemarin.ouest-france.fr/articles/detail/items/piraterie-la-france-va-reduire-sa-participation-a-loperation-atalante.html>

<sup>562</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*



posées pendant des séances du Parlement européen. Sur une période longue : de 2007 à 2014, les représentants européens français ont posé un nombre de questions fortement réduit en comparaison de leurs collègues européens. Nous avons seulement remarqué plusieurs questions de Dominique Vlasto, impliquée dans la vie locale à Marseille. Sur les dizaines de listes observées, les députés européens britanniques, allemands, italiens, espagnols ou grecs posaient constamment un nombre plus important de questions. On peut même observer une question posée en groupe par neuf députés italiens de groupes parlementaires différents en 2011<sup>563</sup>. Cette répartition est d'autant plus étonnante que les députés européens français étaient à minima censés avoir un ancrage local avant les élections européennes de 2014 qui mettent fin aux circonscriptions régionales. Toutes ces questions montrent que la lutte contre la piraterie représente un enjeu important dans les pays qui furent grandement touchés. La France l'était pourtant aussi.

D'autres acteurs du monde maritime constataient le relatif désintérêt sur leur sort. Jean-François Tallec estimait qu'il y avait une « *indifférence médiatique générale* » malgré le grand nombre d'otages qui étaient retenus en 2011 (600 à 700)<sup>564</sup>. Il faut cependant rappeler qu'une dissonance existe chez les personnes n'appartenant pas au monde maritime qui ne perçoivent pas les problèmes comme ceux à l'intérieur<sup>565</sup>. Cette forme d'invisibilité et le constat d'un intérêt qui se limitait aux moments d'évènements gravissimes étaient pris en compte par le monde maritime. Violette Larrieu explique dans son article que les acteurs du monde maritime devaient se saisir de chaque évènement les concernant, notamment les prises d'otages. Leur stratégie était de profiter de l'emballement autour d'un évènement pour pouvoir faire avancer leurs revendications qui suscitaient généralement peu d'intérêt dans le monde politique<sup>566</sup>.

## 8.2. La lutte contre la piraterie : un moment d'expérimentation pour la France

Lutter contre la piraterie fut une nouvelle expérience pour la France contemporaine. Elle amena à des évolutions sur plusieurs points concernant les domaines militaire, juridique et politique.

---

<sup>563</sup> Liste des titres des questions écrites posées par les députés au Parlement européen, avec indication du numéro et de la langue originale de la question, de son auteur et du groupe politique auquel il appartient, de l'institution destinataire, ainsi que de la date de dépôt et de l'objet de la question : question E-010567/11 du 17 novembre 2011

<sup>564</sup> Les Entretiens de Royan (2011), Intervention de Jean-François Tallec (préfet, secrétaire général de la mer), p. 26

<sup>565</sup> GUIZIOU François, « La piraterie somalienne de la fin du 20<sup>ème</sup> siècle au début du 21<sup>ème</sup> siècle », dans « *Histoire des pirates et des corsaires : de l'Antiquité à nos jours* », pp. 417-425

<sup>566</sup> LARRIEU, Violette, « Quand la sécurité maritime vire de bord. Sa mise en marché par l'État : désengagement ou nouvel interventionnisme ? », *Gouvernement et action publique*, vol. 6, n° 4, 2017, pp. 29-49

## 8.2.1. Réfléchir à des moyens spécifiques pour lutter contre la piraterie

### 8.2.1.1. Adapter le matériel militaire

« BATSIMAR »<sup>567</sup> est un projet de bâtiment militaire développé par la DCNS à partir de 2008. Il répond à un besoin exprimé par la Marine Nationale dans le contexte de recrudescence de la piraterie. Rappelons qu'elle employait des frégates pour ces missions car c'étaient les bâtiments les plus adaptés, mais elles étaient surarmées quant à la mission à effectuer. Le BATSIMAR devait répondre à cette problématique : effectuer des missions de surveillance avec moins de personnels et en étant plus petit, mais posséder la capacité d'accueillir des commandos, un hélicoptère ou un drone, et posséder une vitesse suffisante. Un programme poussé par le contexte mais qui pouvait aussi répondre à d'autres missions comme le Narcops, jusqu'alors principalement effectué par les P400 qui devaient bientôt être retirés du service.<sup>568</sup>

La DCNS proposait dès 2009 de prêter gracieusement un bâtiment qui serait issu du programme : un OPV-90, dit de classe « *Godwind* ». Le ministère de la Défense était alors en discussion sur ce dossier. En 2010, il soutenait le programme qui pouvait être bénéfique aux exportations de la défense française. Il était cependant défavorable pour l'employer dans les zones à risque potentiel avéré en mettant en avant les données encore « *inconnues* » sur l'armement, la constitution de l'équipage et ses réelles capacités opérationnelles malgré la campagne marketing de la DCNS. Enfin, il estimait qu'il ne remplacerait jamais plusieurs frégates, ni n'apporterait une « *réponse décisive* » au problème de la piraterie<sup>569</sup>.

Malgré les réserves du ministère de la Défense, des essais furent réalisés en 2013. L'OPV-90 mis à disposition de la Marine Nationale s'appelait l'*Adroit* : il devait rejoindre *Atalante* après quelques semaines dans la *CTF 150*, ainsi qu'une parade de diplomatie économique à l'IDEX d'Abu Dhabi, du 17 au 21 février, qui devait permettre à la France de présenter la nouvelle classe de patrouilleur/corvette de la DCNS<sup>570</sup>. L'*Adroit* alors classifié comme « *patrouilleur de surveillance océanique* » (PSO) rejoint ensuite *Atalante* le 1<sup>er</sup> mars 2013<sup>571</sup>. Aucune brève ne relate une mission qu'il aurait pu effectuer. Il quitta *Atalante* le 20

---

<sup>567</sup> Bâtiment de Surveillance et d'Intervention Maritime

<sup>568</sup> « BATSIMAR/PO : appellation Patrouilleur Océanique », [https://lefauteuildecolbert.blogspot.com/2019/02/patrouilleur-oceanique.html#:~:text=Le%20programme%20BATSIMAR%20\(BATiment%20de,caract%C3%A9ristiques%20vis%C3%A9es%20par%20ce%20programme%20%3A](https://lefauteuildecolbert.blogspot.com/2019/02/patrouilleur-oceanique.html#:~:text=Le%20programme%20BATSIMAR%20(BATiment%20de,caract%C3%A9ristiques%20vis%C3%A9es%20par%20ce%20programme%20%3A), consulté le 7 mai 2022

<sup>569</sup> Question écrite n° 73699 de M. Le Bris Gilbert (PS), réponse publiée au JO le 4 mai 2010

<sup>570</sup> *Cols Bleus*, « L'adroit en déploiement en océan Indien », n° 3007, 2 février 2013, p. 10

<sup>571</sup> Ministère des Armées, 18/03/2013, *op. cit.*

avril 2013 après cinquante jours d'opération où les nouveaux systèmes du PSO ont pu être testés<sup>572</sup>.

Au cours des opérations antipiraterie, la Marine Nationale essaie également du nouveau matériel. À l'occasion de la présence dans *Atalante* du BPC *Tonnerre* en avril 2012, les EDAR<sup>573</sup> furent testés dans le cadre d'une patrouille antipiraterie<sup>574</sup>. L'essai a permis de montrer que l'engin pouvait être utilisé comme un capteur d'informations supplémentaires grâce à ses capacités d'autodéfense, de transmission, ainsi que sa vitesse élevée. Il augmentait la « zone blanche » du *Tonnerre* et démontrait sa polyvalence opérationnelle.

L'expérience de la lutte antipiraterie amenait également à des choix de matériel pour les marins. Les missions avaient lieu de jour comme de nuit, et certaines EPE ne disposaient pas au début de la crise de moyens de veille nocturne efficaces. La Marine Nationale avait alors décidé que les frégates partiraient avec plus de matériel, dont des lunettes de vision nocturne et des capteurs infrarouges pour les EPE<sup>575</sup>.

#### 8.2.1.2. Intégrer la piraterie à la culture des marins

La piraterie était devenue l'une des missions principales de la Marine Nationale qui devait s'assurer que les marins l'intègrent à leur culture. « *Orque* », une plateforme de simulation de l'EM des armées, utilisée pour entraîner et former les officiers, intégrait des scénarios allant dans ce sens. La plateforme cherche à simuler un vrai cadre opérationnel permettant aux officiers de développer des automatismes. L'article de *Cols Bleus* consacré au programme indiquait que « *le théâtre maritime du Golfe d'Aden a été utilisé dernièrement mais avec un découpage géopolitique fictif sur fond de piraterie* »<sup>576</sup>.

La formation des marins de toutes classes changeait aussi. Les élèves-officiers de seconde année réalisait un exercice important chaque année. En 2012, les encadrants du GI-FMC<sup>577</sup> choisirent la lutte antipiraterie comme thème en s'inspirant d'*Atalante*. Les élèves ont par exemple pu comprendre le rôle du chef d'équipe de visite lors d'une mission sur un pavillon aux normes de la marine marchande<sup>578</sup>. Les stages « embrun » intégraient depuis 2011 des

---

<sup>572</sup> *Cols Bleus*, « Fin de déploiement pour l'Adroit », n° 3018, 27 juillet 2013, p. 24

<sup>573</sup> Engin de débarquement amphibie rapide

<sup>574</sup> Ministère des Armées, 03/05/2012, *op. cit.*

<sup>575</sup> *Cols Bleus*, Interview de Jérémy Bachelier (officier opérations), n° 2990, 7 avril 2012, p. 24

<sup>576</sup> *Cols Bleus*, « Simulation, une orque à Toulon », n° 2995, 23 juin 2012, p. 18

<sup>577</sup> Groupement d'instruction-formation militaire au commandement de l'école navale

<sup>578</sup> *Cols Bleus*, « Exercice Espadon : aguerissement, cohésion et leadership », n° 2997, 21 juillet 2012, p. 22

exercices antipiraterie destinés à acclimater des marins en fin de formation qui entamaient leur carrière sur un poste non naviguant<sup>579</sup>.

Le contexte interallié nécessitait d'assurer les compétences en anglais des marins. La Marine Nationale proposait par exemple des modules d'entraînement sur la communication opérationnelle en contexte de piraterie<sup>580</sup>. Des CDs d'entraînement à « *l'anglais opérationnel* » avaient été créés en 2013 afin de permettre une meilleure coordination interalliés<sup>581</sup>. La Marine Nationale adaptait donc ses formations pour induire une culture antipirate à ses élèves de tous niveaux.

#### 8.2.1.3. La possibilité d'emploi des réservistes

D'après les données de la Marine Nationale publiées dans les années 2010, seulement 2% des ressources financières (soit 252 000 euros sur les 12,6 millions d'euros en 2013) de la réserve opérationnelle étaient destinés en 2013 aux OPEX et OPINT qui concernaient la Marine Nationale et dont *Atalante* faisait donc partie<sup>582</sup>. Cependant ces chiffres ne précisent pas la répartition de l'emploi de ces 2% parmi les différentes OPEX et OPINT. Il est donc très fortement probable que la part d'*Atalante* soit extrêmement minime, amenant à une mobilisation des réservistes plus que réduite<sup>583</sup>.

La participation à une opération de lutte antipiraterie n'allait pas non plus dans le sens de l'utilisation des réservistes puisqu'elle nécessitait une certaine préparation des militaires<sup>584</sup>. Dans le cas des EPE, la possibilité n'était pas exclue par le gouvernement de l'époque lorsque que les réservistes disposaient des qualifications nécessaires. Mais il précisait tout de même en 2010 que les ressources disponibles en termes de personnel d'active étaient suffisantes pour assurer les missions de protection. L'emploi de ces réservistes auraient plutôt eu lieu « *dans les opérations les moins exigeantes, au sein de dispositifs mixtes active/réserve parfaitement encadrés et préparés* »<sup>585</sup>.

---

<sup>579</sup> *Cols Bleus*, n° 2982, *op. cit.*

<sup>580</sup> *Cols Bleus*, « Where is brian ?... Brian is in the galley », n° 3007, 2 février 2013, p. 28

<sup>581</sup> *Cols Bleus*, « Lancement du CD opérationnel de passerelle ! », n° 3024, 7 décembre 2013, p. 28

<sup>582</sup> *Cols Bleus*, n° 3004, 15 décembre 2012, pp. 28-29

<sup>583</sup> À titre d'exemple, le Rapport d'évaluation de la réserve militaire de 2010 (du CSRM) indiquait que les OPEX concernaient 2,73% des réservistes en activité, toutes armées confondues.

<sup>584</sup> Comme en témoigne les différentes formations aux marines régionales ou aux marins de la Marine Nationale

<sup>585</sup> Question écrite n° 62355 de M. Ménard Christian (UMP), réponse publiée au JO le 2 février 2010

#### 8.2.1.4. Déterminer l'existence ou non de liens entre la piraterie et le terrorisme

Le lien entre piraterie et terrorisme islamiste est un aspect problématique qui s'est présenté à la communauté internationale et à la France, car il amène de nombreux problèmes moraux, politiques et juridiques sur la réponse à donner aux actes de piraterie.

Cette question a notamment été évoquée dans le cas français. Connaitre l'existence ou non de ces liens, mais également leur nature, était important pour l'État français dont le code pénal interdit le financement des « entreprises terroristes ». C'est aussi important moralement et politiquement car le versement de rançons aux pirates aurait été totalement remis en cause, ainsi que le principe de négociation avec ces derniers. Ils récoltaient chaque année des millions d'euros.<sup>586</sup>

Cette peur de liens entre terrorisme et piraterie est liée à la montée en puissance du groupe salafito-djihadiste *Al-Shabaab*, coïncidant avec l'explosion de la piraterie somalienne. Cependant, les différentes études ont démontré qu'il n'existait pas de liens structurels entre les deux activités, voire qu'elles eurent des intérêts opposés. François Guiziou le rappelle : « *la piraterie vise l'enrichissement sans assécher le vivier des prises, c'est un épiphénomène d'une réussite économique ; le terrorisme [vise] la désorganisation d'un système politique et économique à des fins de prises de pouvoirs* »<sup>587</sup>. Ainsi les relations entre les deux activités fluctuaient en fonction du contexte. Elles sont majoritairement opportunistes et consistaient en des « *collusions passives* », marquées par des accords ponctuels aux motivations financières<sup>588</sup>.

Ces conclusions n'ont donc pas remis en cause les modes d'action de la France et de ses alliés pendant cette période. Reste que certains liens ont été beaucoup plus concrets comme le montre le cas de « *Mohammed Sa'id "Atom"* ». C'est un trafiquant d'armes somalien, accusé d'être l'un des principaux fournisseurs d'*Al-Shabaab*. Il aurait aussi mené avec sa milice des actes de piraterie et terroristes : sa base était *Galgala* au Puntland. Les autorités européennes estiment qu'il pourrait avoir été directement lié au chef du groupe terroriste en recevant des ordres de celui-ci<sup>589</sup>. L'existence de liens entre les deux sphères étaient donc présumés mais

---

<sup>586</sup> Les Entretiens de Royan (2011), Intervention de Guillaume Brajeux (avocat au barreau de Paris), pp. 70-71

<sup>587</sup> GUIZIOU, François, « La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation », dans « *La piraterie au fil de l'histoire* », pp. 197-214

<sup>588</sup> Expression de Véronique Roger-Lacan, alors représentante spéciale chargée de la lutte contre la piraterie maritime (2013-2015) pour le ministère des Affaires étrangères, dans la *Revue Internationale et Stratégique* d'automne 2014, p.103

<sup>589</sup> RÈGLEMENT (UE) No 356/2010 DU CONSEIL du 26 avril 2010 instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes physiques ou morales, entités ou organismes, en raison de la situation en Somalie

duement identifiables au vu de la circulation opaque des devises dans la zone<sup>590</sup>. Cependant, le leitmotiv des pirates restait très majoritairement économique et sans volonté politique ou religieuse. Ils existaient de rares liens réels ou ponctuels ainsi que des récupérations religieuses par des *sheiks* locaux validant les actions des pirates car elles auraient ciblé les « infidèles »<sup>591</sup>. C'est une logique en partie similaire à celle qui justifiait les actes des pirates barbaresques, selon Robert McCabe ou des Qawasimis au 19<sup>ème</sup>, selon Guillemette Crouzet<sup>592</sup>.

### 8.3. La sécurité à bord des navires : vers l'acceptation de la protection par des ESSN (SMP)

Pendant longtemps, la solution proposée par l'État à travers la Marine Nationale fut privilégiée par les armateurs et associations maritimes. Mais à partir de 2011, cette position évolua et l'idée d'autoriser l'embarquement de gardes privés à bord des navires de commerce progressa. Auparavant, peu d'armateurs défendaient cette position en France. Seule la CMA-CGM, le plus grand armateur, l'a fait dès 2009/2010 alors que c'était une position « *polémique* ». L'idée de la CMA-CGM était de rendre cette idée « *crédible* » bien que les SMP soient vues d'un mauvais œil en France<sup>593</sup>. Cet armateur y eut recours dès 2011 mais il était bien le seul car l'organisation Armateurs de France<sup>594</sup> n'était pas du même avis. La déléguée générale de l'organisation déclarait à Royan en mai 2011 : « *Nous y sommes très opposés mais c'est une tendance très forte et je crains que nous puissions difficilement y échapper à terme* »<sup>595</sup>. L'organisation était donc prête à basculer à tout moment vers cette solution. La France était en 2011 l'un des derniers pays à interdire l'embarquement de gardes privés sur son pavillon. La suite du discours de la déléguée témoigne de l'ambivalence dans laquelle les armateurs se trouvaient. Ils n'étaient pas incités à adopter cette solution car leurs équipages s'affirmaient « *hostiles à la présence d'armes à bord* », par peur d'un engrenage de la violence. Ils craignaient également qu'adopter cette solution entraîne un désengagement immédiat de l'État qui acterait son remplacement. D'un autre côté, plusieurs faits les poussent à évoluer sur le principe de fidélité à l'État. Ce dernier pouvait rarement attribuer aux bâtiments commerciaux des EPE. Soit il refusait en se basant sur leur invulnérabilité ou alors les délais

---

<sup>590</sup> Audition de M. Marc Etienne Lavergne, *op. cit.*

<sup>591</sup> *Diplomatie*, « De Bab el-Mandab à Mayotte, l'océan Indien aiguise les appétits », n° 40, septembre 2009 - octobre 2009

<sup>592</sup> MCCABE, Robert C., *op. cit.*, p. 31 et CROUZET, Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient: le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Ceyzérieu, éd. Champ Vallon, coll. « Époques », 2015, pp. 73-94

<sup>593</sup> « Et si des gardes privés étaient la solution à la piraterie... Bof! », 19 juin 2010 <https://www.bruxelles2.eu/2010/06/etsidesgardesprivesetaientlasolutionalampiraterie-bof/>, consulté le 9 mai 2022

<sup>594</sup> Regroupe l'ensemble des armateurs français et visent à défendre leurs intérêts.

<sup>595</sup> Les Entretiens de Royan (2011), Intervention d'Anne-Sophie Avée (déléguée générale d'Armateur de France), p. 51

entre la demande et la possibilité de mise à disposition étaient trop courts. Le manque de disponibilité créait une méfiance et certains armateurs posaient alors la question de l'intérêt de l'excellence du pavillon français si le choix du tout régalien ne permettait pas d'assurer pleinement la sécurité des navires<sup>596</sup>.

Malgré l'augmentation du nombre de d'EPE jusqu'en 2012, la solution ne convenait plus aux armateurs qui demandaient désormais des évolutions législatives permettant d'embarquer des gardes privés. Une première tentative avait été effectuée par les armateurs avant l'élection de François Hollande. Ils ont trouvé l'appui de Christian Ménard, un député de Finistère qui produisit un rapport sur les SMP<sup>597</sup>, appelées en France « *entreprises de services de sécurité et de défense* » (ESSD). Le rapport demandait à réviser la vision de l'État sur ces dernières. Une partie était consacrée aux ESSD dans le domaine maritime en s'appuyant sur le cas de la piraterie. Le rapport partait du constat de l'insuffisance des EPE pour combler tous les besoins de navires français de la région. Il estimait que les ESSD pourraient être complémentaires aux EPE et bénéficieraient aux armateurs souhaitant se doter d'une protection embarquée grâce à leur flexibilité. La nouvelle position de ces derniers était affirmée dans le rapport qui précisait que certains avaient de toute manière déjà dû faire appel à des ESSD étrangères sur certaines liaisons. Le rapport proposait donc d'ouvrir aux ESSD le marché de la sécurité maritime en mettant en avant un risque en cascade : les armateurs finiront forcément par vouloir engager des gardes privés. Si le pavillon français ne leur permet pas, ils changeront de nationalité pour disposer d'une protection juridique qui n'existerait pas en France<sup>598</sup>. Les pro-ouvertures profitaient des hésitations de l'État français sur la question pour pousser leurs arguments. Dès 2011, le ministère de la Défense affirma que l'État s'interrogeait sur une possible ouverture dans « *un cadre parfaitement maîtrisé* »<sup>599</sup>. Cependant le mouvement n'aboutit pas à cause de l'alternance causée par l'élection de François Hollande en mai 2012.

Le changement de position des armateurs n'était pas uniquement dû aux problèmes de disponibilité des EPE selon Violette Larrieu. Dans un article étudiant la mise à l'agenda politique des EPPN, elle démontra qu'il existait un « *lobbying discret* » par les acteurs des ESSD vers Armateurs de France et le monde maritime français. Ces moments prenaient place dans les nombreuses conférences et salons communs auxquels ils participaient. Selon elle, les

---

<sup>596</sup> *Ibid.*, p. 149

<sup>597</sup> Assemblée Nationale, Commission de la défense nationale et des forces armées, Rapport d'information sur les sociétés militaires, présenté par Christian Ménard et Jean-Claude Viollet.

<sup>598</sup> *Ibid.*

<sup>599</sup> Question écrite n° 106959 de M. Paul Daniel (PCF), réponse publiée au JO le 27 juillet 2011

armateurs ont ainsi fini par porter des revendications des ESSD que ces dernières n'avaient jamais réussi à affirmer sur la scène publique<sup>600</sup>. L'un d'eux est présent à Royan en 2011 et son discours retranscrit permet de confirmer la thèse de V. Larrieu. Il s'agit de Gilles Sacaze, président de « *Gallice Security* » (aujourd'hui « *Gallice Protection* »). Sa prise de parole a de nombreuses allures marketing. Il pointe sa possible complémentarité avec l'État qui n'abandonnerait aucunement ses pouvoirs régaliens. Il affirme ne recruter que des personnels expérimentés comme d'anciens commandos de marines pour les chefs d'équipes ou d'anciens gendarmes pour la partie juridique. Il juge être un maillon « *indispensable* » et logique de l'approche globale promue par la France<sup>601</sup>. Ses arguments pouvaient faire effet auprès des armateurs, notamment grâce à la capacité de réactivité sur le terrain de ces sociétés. Cette « sociabilité de salons » a participé à ce que les armateurs se détachent de la solution étatique.

C'est finalement en 2014 qu'un débouché au problème apparaît. Avec l'alternance du pouvoir, les armateurs et leurs soutiens politiques durent recommencer une grande partie du travail réalisé. C'est à ce titre que Gilbert Le Bris présidait un repas-débat à l'Assemblée nationale le 16 octobre 2012, avec Christian Ménard et Jean-Claude Viollet. Ils ont reçu des « *dizaines d'intervenants* » pour obtenir leur avis sur la manière de mettre en place les ESSD. Plusieurs choix effectués restèrent des marqueurs dans la loi arrogée en 2014. Pour le député, après le tournant en faveur des sociétés privées, il n'y a plus eu de « *gros débats* » sur les ESSD. Les armateurs lui semblaient pour la plupart partisans d'un « *choix à la carte* », c'est-à-dire choisir entre les EPE et ESSD en fonction de leurs besoins<sup>602</sup>. Un nouveau rapport appuya la position des armateurs : il fut présenté par Arnaud Leroy (PS). Une proposition formulée était de « *Prendre sans attendre une disposition législative autorisant l'embarquement à bord des navires français des gardes privés pour lutter contre la piraterie* »<sup>603</sup>. Le projet de loi fut déposé le 3 janvier 2014 par le ministère de l'Écologie (en charge des transports) afin d'éviter de créer des débats trop importants<sup>604</sup>. Le texte a été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale le 29 avril 2014, puis le Sénat le 15 mai 2014. La « *loi relative aux activités privées de protection des navires* » fut ainsi promulguée le 1<sup>er</sup> juillet 2014<sup>605</sup>. À partir de cette date, le

---

<sup>600</sup> LARRIEU, Violette, *op. cit.*, p. 38

<sup>601</sup> Les Entretiens de Royan (2011), Intervention de Gilles Sacaze (PDG de Gallice Security), pp. 141-148

<sup>602</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*

<sup>603</sup> Assemblée Nationale, Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français, présenté par Arnaud Leroy, 23 octobre 2013

<sup>604</sup> LARRIEU, Violette, *op. cit.*, p. 45

<sup>605</sup> <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pj113-489.html#:~:text=Le%20pr%C3%A9sent%20projet%20de%20loi,navires%20par%20des%20entreprises%20priv%C3%A9es.>



Conseil National des Activités Privées pouvait agréer ou non des ESSD à embarquer des gardes sur des pavillons français. Ils sont autorisés à être armés et à recourir à la force dans le cadre de la légitime défense. Le capitaine du navire possède l'autorité sur ces derniers<sup>606</sup>. Les premières sociétés agréées ne le sont qu'en juin 2015 : il s'agit de *Prorisk*, *Kargus Sea International* et *Aspida*<sup>607</sup>.

La loi sur les EPPN est donc le résultat d'une activité de lobbying discrète de la part des armateurs qui se détournent de la solution étatique jugée inadaptée. Beaucoup de raisons sont invoquées, mais la baisse de la piraterie n'est pas sans liens avec leur position. Ils estimaient que le désengagement de l'État de la lutte antipiraterie passerait également par une réduction du nombre d'EPE à moyen terme<sup>608</sup>. Il n'y aurait donc plus eu de solution pour les armateurs que d'accepter d'être dans l'illégalité ou de changer de pavillon.

---

<sup>606</sup> Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires

<sup>607</sup> *Le Marin (Ouest-France)*, Piraterie : trois sociétés de protection privées agréées, 16 juin 2015, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/22226-lutte-contre-la-piraterie-trois-societes-privées-agreées>

<sup>608</sup> Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, *op. cit.*

## Conclusion

La crise de la piraterie somalienne a frappé la France sur différents plans. Ses intérêts économiques furent touchés directement, ainsi que ses ressortissants. C'était la première fois que la piraterie moderne affectait le pays. La France connaissait pourtant l'existence de celle-ci dans la zone et dans le Golfe de Guinée, mais la montée progressive de l'intensité de la menace dans le nord-ouest de l'Océan Indien a fait qu'elle fut érigée comme un grand danger dans le pays à la fin des années 2000. La France participa donc à la mobilisation inédite qui s'est mise en place entre 2007 et 2014 où trois temps ont pris place, via un cheminement parabolique auquel la France a participé.

Le premier temps fut celui du travail diplomatique lorsque la crise s'installa dans la région. La France a agi diplomatiquement en vue de mettre en place une action militaire internationale. Ce processus fait suite aux initiatives nationales comme *Alcyon* visant à donner l'exemple ainsi que l'affaire du *Ponant* dont l'ultramédiatisation témoigna de son importance. La France voulait faire connaître la piraterie somalienne à la communauté internationale et provoquer une réaction de cette dernière en se positionnant comme moteur de celle-ci.

Le second temps fut celui du travail militaire. La communauté internationale s'était mobilisée, poussée par la France. Cette dernière chercha à poser les bases d'une réaction militaire qui aboutit à l'opération *Atalante*, lancée par l'Union Européenne en décembre 2008. Les pays allaient désormais plus loin que la simple coordination : ils agissaient dans des coalitions antipiraterie. Au sein d'*Atalante*, la France réalisa de nombreuses missions militaires qui visaient à supprimer la piraterie en augmentant le coût des expéditions pour les commanditaires grâce aux patrouilles, visites de pavillon, interceptions de groupes de pirates et autres opérations militaires. Les actes de piraterie régressant à partir de 2012, la phase militaire avait donc atteint ses objectifs et son efficacité ne fut alors plus remise en cause.

Le troisième temps, en corrélation avec la chute de la piraterie, fut celui du travail global. L'approche globale qui était la raison constitutive de l'engagement français était devenue le leitmotiv de la lutte antipiraterie. La réduction des actes de piraterie permit la mise en place de nouvelles missions par les Européens et la France. Elle participa donc à la réflexion sur les causes profondes de la piraterie et les solutions à apporter. Des programmes de moyen et long terme visant à améliorer les capacités militaires et judiciaires des pays de la région furent lancés et les débouchés de ces programmes permirent à la France de se désengager de la lutte antipiraterie, au profit des pays de la région.

De nombreuses réponses ont été apportées à notre problématique et ont confirmé certaines hypothèses. De toute évidence, la piraterie fut un sujet très important pour la France bien que sa couverture médiatique dépendait d'évènements survenant pendant la crise. Sinon, sa présence médiatique était « classique » à travers des reportages ponctuels visant à présenter l'actualité militaire du pays aux français. La contribution française fut pourtant majeure et régulièrement décrite comme l'une des plus importantes, voire la principale dans les premières années de lutte. La France fut en effet présente à de nombreuses échelles : de celle nationale à celle internationale, en passant par celle européenne. Cette présence témoigne de l'amplitude dont disposait la France sur la question de la piraterie. Elle participa à la mise en œuvre des différentes étapes de la lutte, du début à la fin, et parvint à conserver le cadre d'action qu'elle avait adopté dès ses premières volontés de construction d'une réponse internationale : l'approche globale. Ce cadre n'empêchait pas la constante évolution des outils et méthodes antipirates face à des adversaires qui changeaient constamment leur stratégie pour contrer les mesures des acteurs les affrontant. L'action de la France visait à supprimer résolument la piraterie somalienne : en surface comme en profondeur, en s'attaquant aux racines du phénomène, à la fois économiques, sociales et politiques. L'opportunité d'une activité de piraterie pour les populations du littoral somalien ne devait plus être possible.

Malgré les réponses satisfaisantes des sources ouvertes aux questionnements de notre étude, il est regrettable de ne pas avoir eu accès aux archives du SHD, inaccessibles car classifiées. De plus, le temps limité pour mener cette étude fait que certaines possibilités n'ont pu être explorées. Effectivement, diversifier les sources aurait pu être intéressant car la presse militaire constitue à elle seule le cœur du corpus. D'autres titres comme *Le Marin*, la revue maritime de *Ouest-France*, ou encore *Le Télégramme*, le principal journal local de la Finistère, auraient pu ouvrir des perspectives de défense qui ne se limitent pas au fait militaire pur. Du temps supplémentaire aurait également permis d'obtenir d'autres témoignages d'acteurs par des questionnaires ou interviews restées au stade d'esquisses. Ils auraient pu permettre de détailler des moments de la lutte antipiraterie peu décrits dans les sources ouvertes, comme le quotidien des membres des EPE, ou les acteurs civils et militaires avec lesquels les capitaines de la marine marchande communiquaient.

De nombreuses pistes à explorer subsistent. Certains chercheurs en ont exploré comme Violette Larrieu qui a étudié le rôle des armateurs dans la mise en place de la loi de juillet 2014 sur les EPPN. Parmi les autres possibilités, l'histoire économique du phénomène en développant les conséquences de la piraterie sur les acteurs économiques français du monde de

la pêche et du tourisme. La visibilité de la crise de la piraterie somalienne tend également à questionner l’imaginaire des populations sur les pirates : quel impact sur les traits traditionnels attribués à ces derniers la crise a-t-elle pu avoir ? La vision des populations européennes sur la piraterie a probablement changé car les médias mettaient en avant la violence des attaques et le risque pour la vie des otages retenus par des pirates décrits sans limites, sans rien à perdre. Une histoire sociale est aujourd’hui déjà possible. En effet, les relations entre les équipages marchands et les équipes de sécurité privée ou de la Marine Nationale pourraient être étudiées, notamment dans le cas de la protection privée, longtemps dépréciée par les équipages refusant la présence d’hommes armés privés à bord. Cependant, mis face au fait, comment les équipages des pavillons français ont-ils réagi ? Quels furent leurs rapports avec les gardes privés ? Des études comparatives pourraient d’ailleurs être menées sur la protection privée et publique.

Ce sont bien sûr les archives qui décupleront les possibilités d’études sur la lutte de la France contre la piraterie. Ambassades régionales, bâtiments de guerre ou encore flottilles aériennes pourront être étudiés de manière isolée. Du fait diplomatique au fait militaire, les archives offriront des perspectives nouvelles, mais les archives françaises ne suffiraient pas à tout couvrir. Une telle présence internationale offre des possibilités majeures en matière d’étude archivistique. Le point de vue français ne se suffirait pas et tout autre regard permettrait de mieux comprendre la place de la France dans la lutte antipirate sur cette période.



# Annexes

## Annexe n° 1 : Cartes de la Somalie

### La Somalie et ses villes



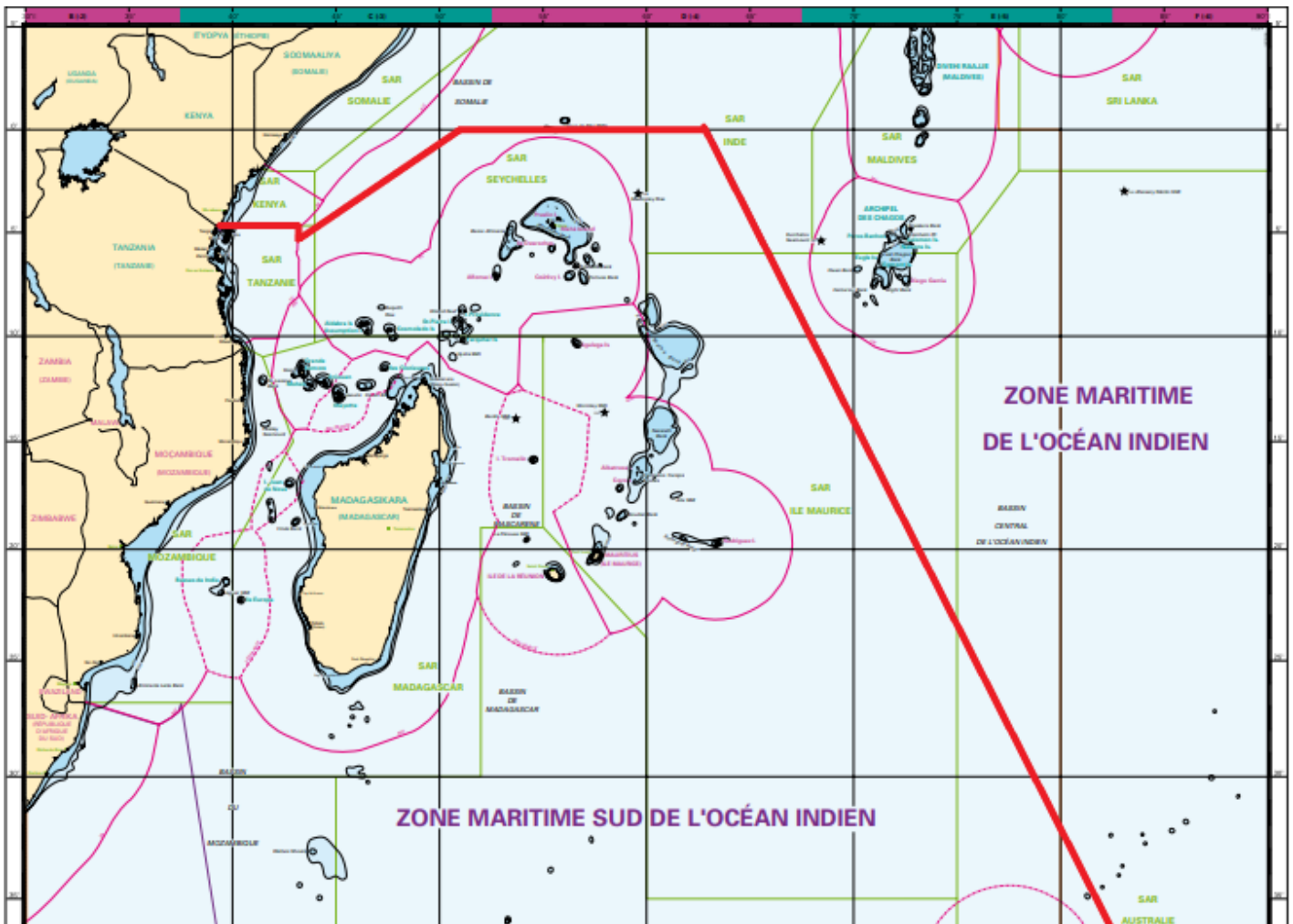
### La division territoriale de la Somalie



Source : <https://www.britannica.com/place/Somalia/images-videos#Images>

Annexe n° 2 : Carte montrant la division administrative entre les deux zones de commandement maritime de l’Océan Indien

La délimitation a été surlignée en rouge pour améliorer la lisibilité.



Source : [http://www.reunion.gouv.fr/IMG/pdf/Carte\\_ZMSOI\\_AEM\\_2011\\_high\\_quality\\_cle85bcd6.pdf](http://www.reunion.gouv.fr/IMG/pdf/Carte_ZMSOI_AEM_2011_high_quality_cle85bcd6.pdf) (mise en ligne en 2011)



Annexe n° 3 : Carte des territoires français dans le sud de l'Océan Indien



Source : <https://www.lesechos.fr/2007/12/la-france-boude-ses-terres-australes-549110>

Annexe n° 4 : Localisation de l'attaque contre un yacht du 2 février 2007, aux abords de *Ras Hilf Masirah* (île entourée en rouge)



Création personnelle, réalisée avec l'aide de [www.coordonnees-gps.fr](http://www.coordonnees-gps.fr).

### Annexe n° 5 : Skiffs, Boutres et Dhows

Le « Skiff » (Crédits : État-Major des Armées) : c'est un petit bateau traditionnel de la région très utilisé par les pêcheurs somaliens. Celui de la photographie fait office d'embarcation d'attaque rapide grâce au moteur hors-bord installé par les pirates.



Source : <https://archives.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante/breves/atalante-attaque-de-pirates-dejouee-par-le-nivose-au-large-de-zanzibar>

Le « Skiff long » : celui-ci dessous servait de bateau-mère, les bidons présents sont remplis de carburant et d'eau. Il remorque les skiffs d'attaque jusqu'à trouver une cible.



Source : <https://archives.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante/breves/atalante-le-de-grasse-empêche-un-groupe-de-pirates-de-gagner-le-large> (EMA)

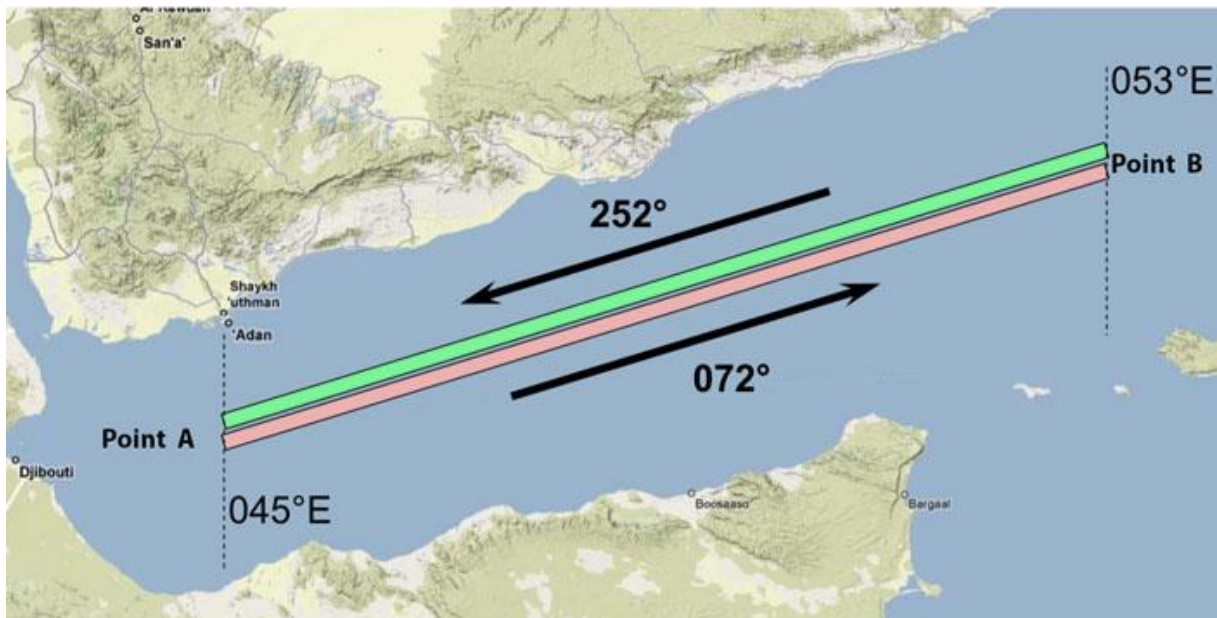


Le « Dhow » ou « Boutre » : Il s'agit d'un navire à voile traditionnel des populations du nord-ouest de l'Océan Indien. Cependant, la plupart de ces navires sont aujourd'hui motorisés. Ils sont souvent attaqués pour être utilisés comme bateau-mère par les pirates. Celui sur la photographie vient d'être libéré, de nombreux bidons sont présents.



Source : <https://combinedmaritimeforces.com/2011/02/15/combined-maritime-forces-warship-hms-cornwall-frees-hostages-from-pirates-2/>

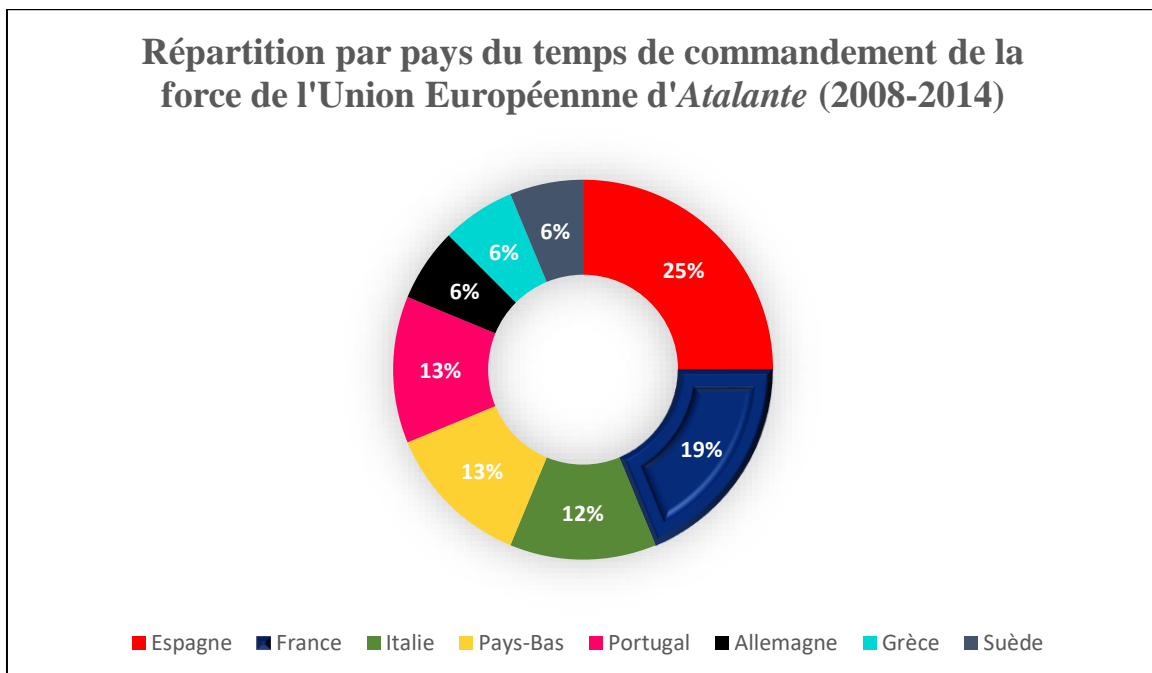
### Annexe n° 6 : Carte de l'IRTC



Source : <https://www.myseatime.com/blog/detail/gulf-of-aden-and-somalian-waters>, sûrement une reproduction d'une carte de *l'Intertanko*.

### Annexe n° 7 : Diagramme sur la répartition par pays du temps de commandement de la force de l'Union Européenne d'Atalante (2008-2014)

Créé grâce aux documents de l'Union Européenne comportant des décisions de nominations.



Code couleur : Noir (indication/narration), Bleu (propos de GLB) , Rouge (mes propos)

## **I – Introduction à l'entretien**

Rappel de mon sujet, du thème choisi pour cet entretien : « *L'apparition du problème de la piraterie somalienne en France (2007-2009)* », ainsi qu'un rapide développement sur les EPPN (~ 30 minutes). Pas d'interruptions, seulement des relances si nécessaire et des questions pour orienter l'interviewé sur des « checkpoints » qui ont été déterminés à l'avance par le chercheur.

## **II – Début de l'entretien**

### **Gilbert le Bris lit un texte.**

Il débute en lisant un texte de son autobiographie où il développe son approche de la piraterie. Il commente ce texte avec ceux qu'il a également dans ses archives personnelles (à l'assemblée, interventions publiques, journaux).

*« Depuis mes responsabilités de commissaire de la marine dans l'océan indien, tout ce qui concerne ce secteur géographique m'a toujours concerné. D'autant plus que 90% de la flotte thonière française est concarnoise. Dès le 12 septembre 2006, je questionnais la ministre de la Défense Michèle Alliot Marie sur les modalités de protection de thoniers. Sa réponse était assez dilatoire mais rassurante ».* Il revient sur l'attaque du Drennec en 2008 qui inaugure la longue série pénalisant l'activité thonière, gênée par la piraterie. *« Rapidement, j'ai demandé et obtenu du chef d'État-Major de la Marine qu'une rencontre de travail se fasse entre le monde de la pêche thonière et les moyens normaux (forces océaniques) et spéciaux (commandos de la Marine Nationale). L'État français a assez rapidement réagi lorsque la piraterie nous est parvenue médiatiquement avec la prise du Ponant en avril 2008. La France était prête grâce à ses moyens prépositionnés ».* Il évoque les EPE dont dispose les thoniers dès juin 2008. Ils sont composés de deux à quatre fusiliers-marins, une présence « vitale » car une vingtaine d'attaques sont déjouées, sans blessés ou mort « *ni chez eux, ni chez nous* ». Gilbert Le Bris avait sollicité la marine pour prolonger ce dispositif « *efficace mais couteux en termes de disponibilité des commandos* ». Ses responsabilités dans la commission défense de l'Assemblée nationale et à l'OTAN lui permettent de suivre précisément la situation. Il rencontre l'ALINDIEN en mars 2010 à Abu Dhabi puis à Djibouti.

Il évoque le texte débattu le 25 novembre 2010 à l'Assemblée nationale. Lors de son évocation en commission de la défense le 16 novembre 2010, il parle de « *course de vitesse entre le juriste et le criminel* ». Il estimait le texte « *insuffisant bien qu'indispensable et opportun* ». Il a fait une analyse juridique où il mentionne que les moyens juridiques décrits avec *Montego Bay* sont bien, mais que la suite (traitement pénal) dépend des droits internes.

Développement sur les SMP (ESSD) : « *La piraterie pose le problème plus que jamais* ». Dès le 16 octobre 2012, il participe à une réunion avec des professionnels au palais bourbon « *sur les SMP et évolutions nécessaires de la législation, tout le monde se [s'en] rendait compte : armateurs, politiques, militaires de plus en plus soumis à des budgets de défense très contraints, qu'il fallait accepter le privée, mais en sachant organiser cette activité qui ne pouvait s'assimiler au mercenariat, réprimé par une loi de 2003* ». Il évoque le problème de la grandeur de la zone à protéger : un nombre limité de bateaux ne pourraient pas indéfiniment le faire. Les ESSD visaient donc à répondre à ce problème du côté français.

Dès juin 2015, trois sociétés françaises sont autorisés : c'est son texte qu'il a résumé.

### **Discussion sur ses interventions que j'ai pu consulter ou non**

Il parle de texte important : débat le 25 novembre 2010 (Assemblée nationale) et en commission (9 novembre 2010) sur le texte. Des textes de journaux (non consultés) : *Revue Marine* (étude sur la piraterie), *Le Marin (Ouest-France)* du vendredi 14 mai 2010, trimestriel « *Marines* ». **Précision sur le centrage militaire de mon travail (= limitation temporelle sur la consultation des sources).**

Il évoque un article sur les ESSD.

### **Question sur les EPPN de ma part**

*« En travaillant sur les positions des armateurs, j'ai eu accès à un article scientifique où une chercheuse a réalisé des entretiens en 2012 avec Armateurs de France (ADF). Avant l'alternance avec François Hollande. ADF affirmait pousser pour que la loi soit passée, mais ADF prend des positions contradictoires dans un autre colloque de 2012 (via sa déléguée générale). Pourtant les SMP (ESSD) apparaissaient donc déjà comme une solution à mettre en place à côté des EPE qui ne pouvaient pas toujours être mises en place sur les navires des armateurs »*

### **Réponse de Gilbert Le Bris**

*« Effectivement, il y a eu débat, j'avais présidé à l'assemblée à titre privée un repas-débat (que les députés réalisent de manière occasionnelle) le 16 octobre 2012 auquel M. Ménard (député) était présent ainsi que Jean-Claude Viollet. On avait reçu des dizaines d'intervenants pour voir comment ils voyaient la possibilité de mettre en place les ESSD. Un certain nombre de choix en sont sortis concernant cette loi qui a été évoquée au mois d'avril 2014 ». Il prend position dans un texte où il est favorable à la mise en place des EPPN »*

*« A l'époque il y avait eu beaucoup de textes dans Le Monde (et le reste de la presse) sur ces histoires : Samedi 20 octobre 2012, article sur les " Guerrier Alloués ", 16 octobre 2012, Le Figaro, " La sécurité privée dopée par la piraterie ", Ouest France (Le Marin), 5 décembre 2014 puis un du 19 juin 2015 : " Trois sociétés enfin agréées " »*

*« Il y avait beaucoup de textes parus à l'époque sur toutes ces données-là ».*

Pour son amendement, indisponible en ligne (je l'évoquais avant) : il voulait mettre en place un « baromètre » pour les pays qui appliquaient la peine de mort [correspond à ses propos lors du débat où il s'inquiète du respect des droits de l'homme par les pays incarcérant les pirates].

### **Développement sur les questions parlementaires de ma part**

*« J'ai regardé les questions, elles ne semblent apparaître qu'avec le Ponant. Je n'ai pas essayé de nombreux mots clefs pour la législature 2002-2007 (12<sup>ème</sup>) mais je n'ai pas réussi à trouver des questions, même sur la piraterie en Asie. »*

### **Réaction de Gilbert Le Bris**

*« Si, moi, j'avais posé une question le 12 septembre 2006 sur la protection des thoniers dans l'Océan Indien. J'étais très motivé par les thoniers puisqu'ils sont essentiellement de Concarneau dont j'étais maire. J'avais déjà posé une question à l'époque. [...] Les thoniers commençaient à sentir des pressions de nature pirates car ils avaient déjà du déjouer un certain nombre d'actions, notamment en partant en vitesse car des bateaux commençaient à les cibler. Bien avant le Ponant et le premier acte contre un thonier [le Drennec] en septembre 2008 »*

### **Question sur les thoniers de Concarneau de ma part**



*« J'ai vu les discours de Yvon Riva. Il sait que la piraterie existe sans savoir comment cela les impactera. À partir de quand ont-ils commencés à vous parler de ça comme maire ou député pour que vous mettiez en avant cela ? ».*

### **Réponse de Gilbert Le Bris**

*« La question fait preuve avant "l'évènement" si on peut le dire. Je l'ai fait car j'avais été mobilisé par les armateurs [thoniers] qui me disaient [...] ils disaient "On a un ou deux thoniers qui ont été obligés de fuir devant l'arrivée de bateaux qu'ils estimaient être ceux de pirates". Il y avait déjà des manifestations, mais à l'époque ils ne le faisaient pas de façon "industrielle". C'était à proximité de côtes, des bateaux pas forcément ultra-rapides. Il m'avait mobilisé comme maire et député, d'où ma question à Alliot-Marie ».*

### **Question sur la fin du renouvellement de la Licence en 2006 par les thoniers de ma part**

Gilbert Le Bris n'a pas de réponse pour le coup, il ne peut pas me dire si c'est avant ou après. Il déclare simplement *« Les thoniers allaient vers le nord de la Somalie avant de se replier plutôt vers les Seychelles ».*

### **Question sur l'intéressement du monde politique à la piraterie de ma part**

*« Est-ce que dans le monde politique français, vous étiez parmi les seuls à vous y intéresser ou des députés ont aussi eu des retour et fait monter le problème aux ministères ? »*

### **Réponse de Gilbert Le Bris**

*« Non, je vais vous répondre non car le monde maritime intéresse peu les députés de manière générale. Ensuite l'Océan Indien est très loin, cela devait donc concerné des gens qui avaient des intérêts là-bas. Le seul intérêt fort là-bas était donc celui des thoniers de Concarneau puisque 90% de la pêche française là-bas est concarnois). Les autres qui s'intéressent un peu au monde maritime ou à la défense nationale par le biais maritime se sont agrégés à partir du Ponant en 2008. Ça ne représentait même pas une dizaine de députés concernés par cela, ce qui fait bien peu sur le nombre total de députés »*

### **Question sur d'éventuels débats quant à l'engagement français dans Atalante de ma part**

*« Autre chose, dans le monde politique, il y a eu des débats ailleurs en Europe entre leading otanien ou européen, il y a-t-il eu ce type de débat en France ? »*

### **Réponse de Gilbert Le Bris**

*« Non, Non. Il y a eu au début un peu de débat. La France était leader dans la mise en place d'Atalante, etc. L'opération Atalante est de l'initiative des Français. Les Américains ont réagi, curieusement » = TF 151 → lui parle de la TF 150, mais il évoque l'intégration de la piraterie dans la TF 150. « Les opérations ont commencé à avoir une cohérence globale, ils ont cherché à faire les choses ensemble » « Chinois, Japonais qui étaient essentiellement intéressés par les voies maritimes, tout le monde était concerné par celles-ci, donc tout le monde est intervenu »*

### **Intervention de ma part**

*Recentrage sur le sujet originel de la question*

### **Réaction de Gilbert Le Bris**

*« Il n'y a pas eu de débat là-dessus, tout le monde était content qu'un maximum d'intervenants puissent intervenir dans l'Océan Indien. À part atalante qui était connue par les députés français car ils en entendaient parler (et celles [les opérations] de la Marine Nationale). La*

*Task Force (TF 150 mais surtout la TF 151), il n'en n'entendait pas parler, de plus, on avait l'impression qu'ils [les coalitions de la CMF] s'intéressaient surtout aux intérêts américains »*

*« Au début, les différents intervenants agissaient indépendamment les uns des autres, ce n'est qu'au bout d'un certain temps qu'on a réussi à faire en sorte qu'ils se concertent régulièrement à Djibouti [pas de temporalité précisée, mais il dit avoir joué dedans] »*

### **III – Fin de l'entretien**

#### **Thème principal clôturé, une dernière question sur les EPPN de ma part**

*« Quels facteurs profonds expliquent la mutation rapide de la position des armateurs et du monde maritime sur la protection privée. Souvent, l'argument des EPE indisponible était utilisé, mais d'un autre côté le Marine Nationale estimait que les armateurs n'en n'avaient pas besoin car il y avait priorité des thoniers, et qu'avec les BMP, la Marine Nationale estimait qu'ils [navires commerciaux] n'étaient pas vulnérables (vitesse élevée, franc-bord élevée) »*

#### **Réponse de Gilbert Le Bris**

*« Je n'ai jamais senti de gros gros débats concernant le problème d'intervention par les ESSD. J'ai toujours considéré au cours de mes discussions avec eux qu'ils étaient plutôt partisans d'un " truc à la carte " : pour certains, c'était indispensable, d'autres moins. Mais tous ce sont rendu compte que la Marine Nationale allait progressivement se désengager des EPE, à l'époque de Sarkozy, on commençait à externaliser un certain nombre de missions. Il y avait toute une tendance qui disait que le privée devait se substituer aux carences publiques dans le domaine de la défense en général. »*

**Moi** : *« Avez-vous des choses à ajouter ? »*

**Gilbert Le Bris** : *« Non »*

**Moi** *« Avez-vous utilisez vos archives personnelles ? »*

**Gilbert Le Bris** : *« Oui, ce qui m'a servi à l'époque pour mûrir ma réflexion et mes interventions »*

#### **Commodités, remerciements, etc.**

**Son autobiographie** : *« Le temps passe comme l'ombre », aux éditions Pamelon*



Annexe n° 9 : Extraits de la loi du 10 avril 1825 relative à la sûreté de la navigation et du commerce maritime

Les articles sélectionnés, bien qu'anciens, sont ceux qui auraient permis l'incrimination des pirates somaliens avant la suppression de la loi par le gouvernement :

Article 2, 2<sup>nd</sup> alinéa : « *Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements* ».

Article 9, 1<sup>er</sup> paragraphe : « *Les complices de tous autres crimes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage* ».

Texte complet disponible en ligne :

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006074265/#:~:text=Tout%20capitaine%2C%20ma%C3%A9tre%2C%20patron%20ou,la%20r%C3%A9clusion%20criminelle%20%C3%A0%20perp%C3%A9tuit%C3%A9.>

Annexe n° 10 : Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer

Reproduction du journal officiel électronique :  
[https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=KdoZrVnaMfZ6AqEO2RQbU3tIAj0JcaOE\\_DqWIfclQeWk=](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=KdoZrVnaMfZ6AqEO2RQbU3tIAj0JcaOE_DqWIfclQeWk=)

## LOIS

### LOI n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer (1)

NOR : DEF0914087L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

Dispositions modifiant la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

##### Article 1<sup>er</sup>

Le titre I<sup>er</sup> de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer est ainsi rétabli :

##### « TITRE I<sup>er</sup>

##### **« DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME**

« *Art. 1<sup>er</sup>.* – I. – Le présent titre s'applique aux actes de piraterie au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, commis :

« 1° En haute mer ;

« 2° Dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

« 3° Lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat.

« II. – Lorsqu'elles constituent des actes de piraterie mentionnés au I, les infractions susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies dans les conditions du présent titre sont :

« 1° Les infractions définies aux articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1 du code pénal et impliquant au moins un navire ou un aéronef dirigé contre un navire ou un aéronef ;

« 2° Les infractions définies aux articles 224-1 à 224-5-2 ainsi qu'à l'article 224-8 du même code lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent les infractions mentionnées au 1° ;

« 3° Les infractions définies aux articles 450-1 et 450-5 du même code lorsqu'elles sont commises en vue de préparer les infractions mentionnées aux 1° et 2°.

« *Art. 2.* – Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 1<sup>er</sup> ont été commises, se commettent, se préparent à être commises à bord ou à l'encontre des navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le titre II du livre V de la première partie du même code et la présente loi soit sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.

« A l'égard des personnes à bord peuvent être mises en œuvre les mesures de coercition prévues par les dispositions du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du même code relatives au régime de rétention à bord.

« Art. 3. – A l’occasion de la visite du navire, les agents mentionnés à l’article 2 peuvent prendre ou faire prendre toute mesure conservatoire à l’égard des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions mentionnées au II de l’article 1<sup>er</sup> pour éviter qu’elles ne se produisent ou se renouvellent.

« Ils peuvent également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés pour procéder le cas échéant à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l’objet de mesures conservatoires.

« Art. 4. – Les officiers de police judiciaire et, lorsqu’ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d’Etat, les commandants des bâtiments de l’Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l’Etat, chargés de la surveillance en mer, procèdent à la constatation des infractions mentionnées au II de l’article 1<sup>er</sup>, à la recherche et l’appréhension de leurs auteurs ou complices.

« Ils peuvent procéder à la saisie des objets ou documents liés à la commission des faits sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République.

« Après la saisie autorisée à l’alinéa précédent, ils peuvent également procéder sur autorisation du procureur de la République à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions mentionnées au II de l’article 1<sup>er</sup>, lorsqu’il n’existe pas de mesures techniques envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

« Les mesures prises à l’encontre des personnes à bord sont régies par la section 3 du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense.

« Art. 5. – A défaut d’entente avec les autorités d’un autre Etat pour l’exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l’article 1<sup>er</sup> et commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu’ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l’article 4.

« Art. 6. – La poursuite, l’instruction et le jugement des infractions mentionnées au présent titre relèvent de la compétence des juridictions suivantes :

« 1° Sur le territoire métropolitain, le tribunal de grande instance du siège de la préfecture maritime ou le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

« 2° Dans les départements d’outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, soit la juridiction de première instance compétente située au siège du délégué du Gouvernement pour l’action de l’Etat en mer, soit celle dans le ressort de laquelle se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

« 3° Toutes les juridictions compétentes en application du code de procédure pénale ou d’une loi spéciale, en particulier celles mentionnées à l’article 706-75 du code de procédure pénale.

« Ces juridictions sont également compétentes pour les infractions connexes à celles mentionnées au présent titre. »

## Article 2

Dans l’intitulé de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 précitée, après le mot : « relative », sont insérés les mots : « à la lutte contre la piraterie et ».

## Article 3

Les articles 12 et 19 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 précitée sont ainsi modifiés :

1° Au premier alinéa, le mot : « , outre » est supprimé ; 2° Les deux derniers alinéas sont supprimés.

## CHAPITRE II

### Dispositions modifiant le code pénal et le code de procédure pénale

#### Article 4

Après l'article 224-6 du code pénal, il est inséré un article 224-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. 224-6-1.* – Lorsque l'infraction prévue à l'article 224-6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle.

« Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction. »

#### Article 5

L'article 706-73 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Les 15° et 16° sont complétés par la référence : « et 17° » ;

2° Après le 16°, il est inséré un 17° ainsi rédigé :

« 17° Crime de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commis en bande organisée prévu par l'article 224-6-1 du code pénal. »

## CHAPITRE III

### Dispositions modifiant le code de la défense

#### Article 6

Le code de la défense est ainsi modifié :

1° L'article L. 1521-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du 2°, après les mots : « navires étrangers », sont insérés les mots : « et aux navires

n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, » ;

b) Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

« 4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. » ;

2° Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :

#### « Section 3

#### « Mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires

« *Art. L. 1521-11.* – A compter de l'embarquement de l'équipe de visite prévue à l'article L. 1521-4 sur le navire contrôlé, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes.

« *Art. L. 1521-12.* – Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en œuvre, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 en avisent le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en informe dans les plus brefs délais le procureur de la République territorialement compétent.

« *Art. L. 1521-13.* – Chaque personne à bord faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté bénéficie d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de vingt-quatre heures

à compter de la mise en œuvre de celle-ci. Un examen médical intervient au plus tard à l'expiration d'un délai de dix jours à compter du premier examen de santé effectué.

« Un compte rendu de l'exécution de ces examens se prononçant, notamment, sur l'aptitude au maintien de la mesure de restriction ou de privation de liberté est transmis dans les plus brefs délais au procureur de la République.

« *Art. L. 1521-14.* – Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté mentionnées à l'article L. 1521-12 et à la demande des agents mentionnés à l'article L. 1521-2, le juge des libertés et de la détention saisi par le procureur de la République statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent.

« Ces mesures sont renouvelables dans les mêmes conditions de fond et de forme durant le temps nécessaire pour que les personnes en faisant l'objet soient remises à l'autorité compétente.

« *Art. L. 1521-15.* – Pour l'application de l'article L. 1521-14, le juge des libertés et de la détention peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté.

« Il peut ordonner un nouvel examen de santé.

« Sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique, s'il le juge utile, avec la personne faisant l'objet des mesures de restriction ou de privation de liberté.

« *Art. L. 1521-16.* – Le juge des libertés et de la détention statue par ordonnance motivée insusceptible de recours. Copie de cette ordonnance est transmise dans les plus brefs délais par le procureur de la République au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, à charge pour celui-ci de la faire porter à la connaissance de la personne intéressée dans une langue qu'elle comprend.

« *Art. L. 1521-17.* – Les mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires peuvent être poursuivies, le temps strictement nécessaire, au sol ou à bord d'un aéronef, sous l'autorité des agents de l'Etat chargés du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section.

« *Art. L. 1521-18.* – Dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sont mises à la disposition de l'autorité judiciaire. »

## CHAPITRE IV

### **Dispositions relatives aux enfants des victimes d'actes de piraterie maritime**

#### Article 7

Les enfants dont le père, la mère ou le soutien de famille, de nationalité française, a été victime d'actes de piraterie maritime peuvent se voir reconnaître la qualité de pupille de la Nation dans les conditions fixées au titre IV du livre III du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

Les présentes dispositions bénéficient aux victimes d'actes de piraterie maritime commis depuis le 10 novembre 2008.

## CHAPITRE V

### Dispositions finales

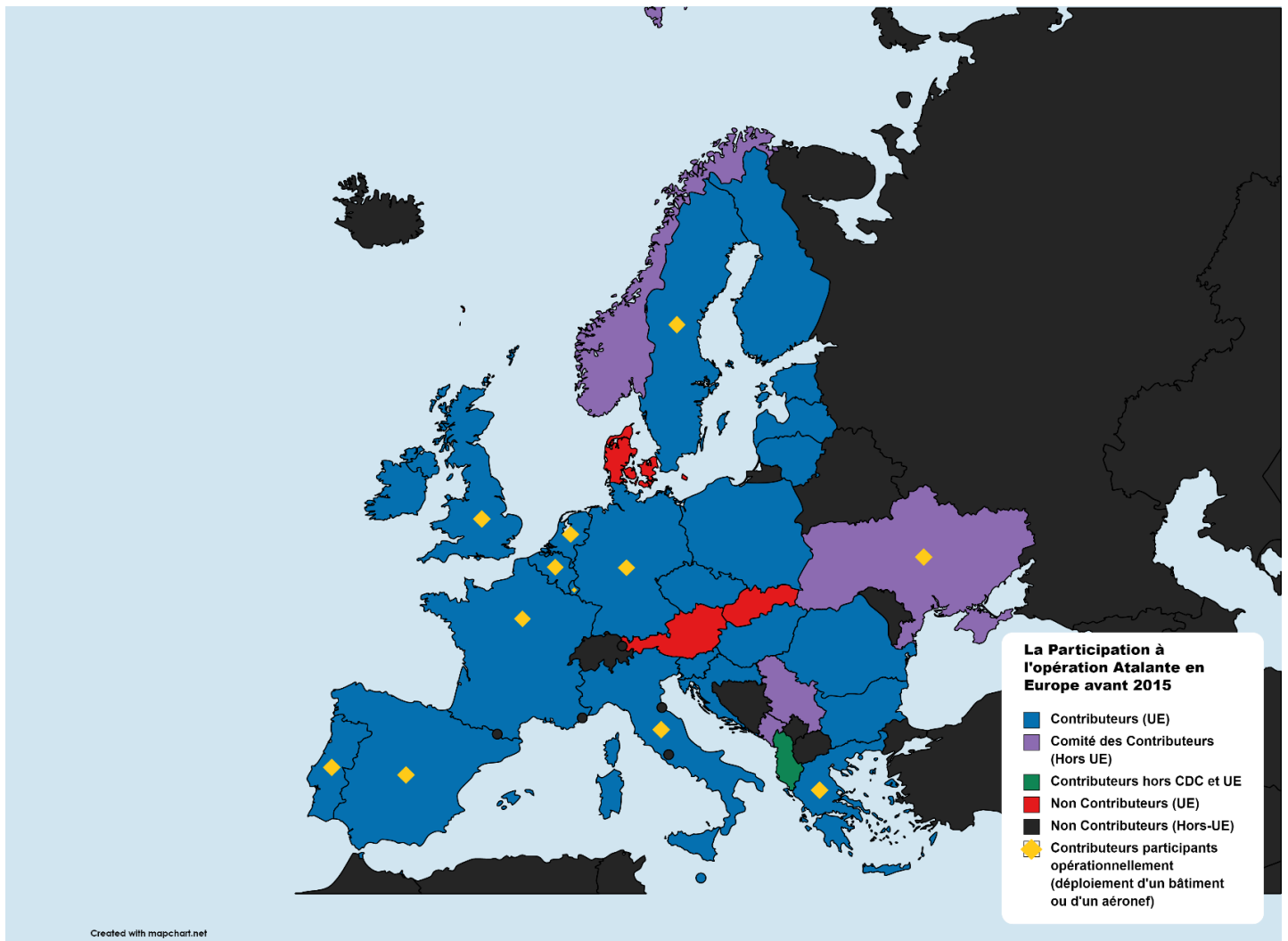
#### Article 8

La présente loi est applicable sur l'ensemble du territoire de la République.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 5 janvier 2011.

Annexe n° 11 : Carte sur la participation à l'opération *Atalante* en Europe avant 2015,  
création personnelle avec l'aide de mapchart.net



Précisions : Nous avons choisi de ne pas différencier les types de contributions au sein de l'Union Européenne. Il est cependant important de savoir que sur les 24 pays participants, seulement 11 d'entre eux ont déployé des forces sur la zone (aéronefs ou bâtiments) : France, Portugal, Espagne, Royaume-Uni, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Italie, Suède et Grèce. Les autres contribuaient à l'opération en envoyant des officiers à l'un des trois États-Majors de l'opération : Northwood (stratégique), celui embarqué sur zone (tactique) et à Djibouti, au FHQ SA (logistique). Parmi ces pays, certains constituèrent aussi des EPE (*VSPD*) qui furent déployées sur des frégates, comme la Lituanie et l'Estonie afin de contribuer plus concrètement à *Atalante*.

Nb : La Croatie fut membre du comité des contributeurs entre le 7 avril 2009 et le 1<sup>er</sup> juillet 2013, date à laquelle elle rejoignit l'Union Européenne.

Annexe n° 12 : Chronologie des commandants de la force de l'Union Européenne d'Atalante  
sur la période étudiée (décembre 2008 à avril 2014)

La chronologie a été réalisée à partir des documents publiés sur la base de données du Conseil de l'Union Européenne

8 décembre au 7 avril 2009 : Antonios Papaioannou (Grec)

7 avril 2009 au 13 août 2009 : Juan Garat Caramé (Espagnol)

13 août 2009 au 13 décembre 2009 : Peter Blind (Néerlandais)

13 décembre 2009 au 14 avril 2010 : Giovanni Gumiero (Italien)

14 avril 2010 au 15 août 2010 : Jan Thörnqvist (Suédois)

**15 août 2010 au 14 décembre 2010 : Philippe Coindreau (Français)**

14 décembre 2010 au 14 avril 2011 : Juan Rodriguez Garat (Espagnol)

14 avril 2011 au 13 août 2011 : Alberto Manuel Silvestre Correia (Portugais)

13 août 2011 au 6 décembre 2011 : Thomas Jugel (Allemand)

6 décembre 2011 au 6 avril 2012 : Jorge Manso (Espagnol)

**6 avril 2012 au 6 août 2012 : Jean-Baptiste Dupuis (Français)**

6 août 2012 au 6 décembre 2012 : Enrico Credendino (Italien)

6 décembre 2012 au 6 avril 2013 : Pedro Ángel Garcia de Paredes Pérez de Sevilla (Espagnol)

6 avril 2013 au 6 août 2013 : Jorge Novo Palma (Portugais)

6 août 2013 au 6 décembre 2013 : Peter Lenselink (Néerlandais)

**6 décembre 2013 au 6 avril 2014 : Hervé Bléjean (Français)**

### Annexe n° 13 : Diagrammes sur les sujet traités par les brèves du ministère des Armées

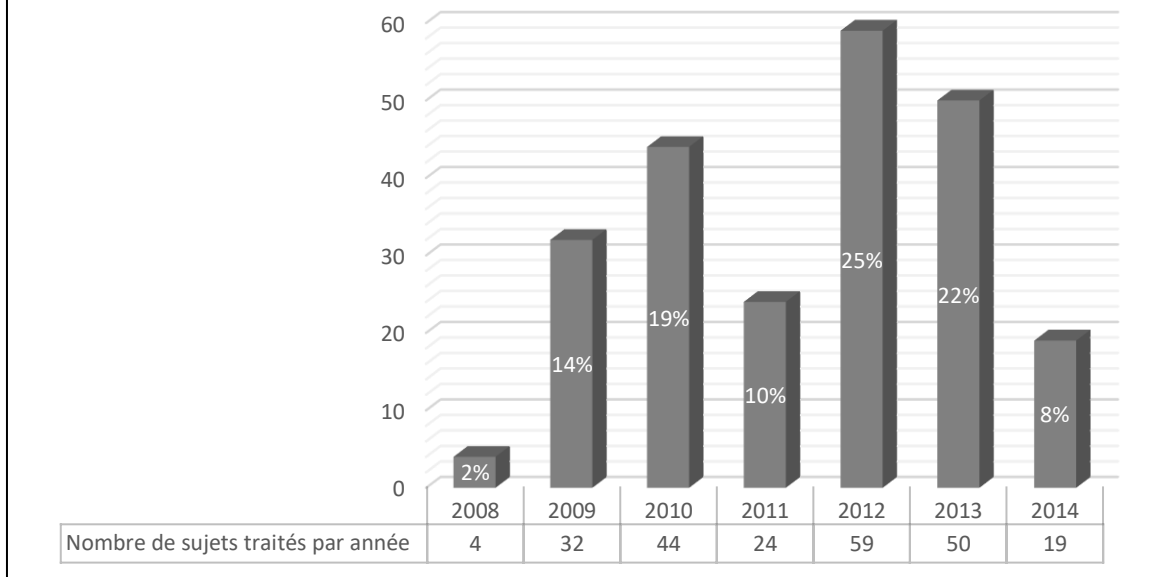
Méthodologie : Les brèves ont été analysées du 8 décembre 2008 au 6 avril 2014. Les brèves avant le début d'*Atalante* possède peu d'intérêt car elles ne sont pas de nature différentes. En effet, les mandats d'EU NAVCO et d'*Alcyon* consistaient en des missions très précises et identiques. La majorité des brèves ne traitent que d'un sujet mais certaines peuvent en évoquer plusieurs. Le nombre de sujets identifiés ne correspond donc pas au nombre de brèves publiées sur la période. Nous avons identifiés un total de 232 sujets traités, dans 208 brèves.

#### Catégorisation choisie pour l'analyse :

- Annonces d'entrée ou de sortie d'une unité (32)
  - Entrées (20)
  - Sorties (12)
- Missions (169)
  - Militaires (72)
    - Escortes (23)
    - Patrouilles « *close to shore* » (1)
    - Patrouilles hauturières (5)
    - Interceptions de présumés pirates (27)
    - Visites de pavillon (*friendly approach*) (5)
    - Attaques déjouées (6)
    - Assistances aux navires libérés (5)
  - Non-Militaires (63)
    - Diplomatie navale (37)
    - LMCB, formations hors du cadre d'EUCAP incluses (17)
    - Formations hors LMCB (2)
    - Transferts de pirates aux autorités régionales (7)
  - Soutien aux opérations antipiraterie (20)
    - Reconnaissances aériennes (1)
    - Ravitaillements à la mer (8)
    - Visites de bâtiment par un commandant européen (11)
  - Annexes
    - Assistances aux navires en détresse sans facteur pirate (8)
    - Coopérations européenne (6)
- Sujets divers (31)
  - Bilans et points de situation (6)
  - Exercices (8)
  - Prises de mandat français sur des postes à responsabilités d'*Atalante* (6)
  - Interactions franco-française (10)
  - Témoignages (1)

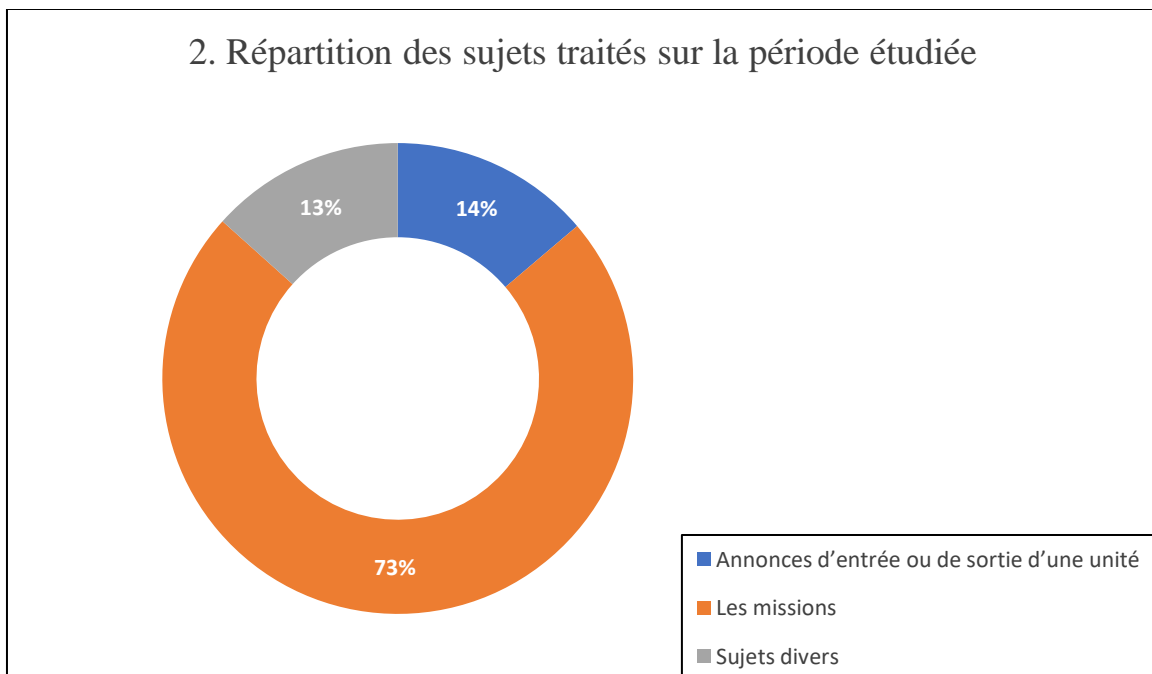


## 1. Répartition et nombre de sujets traités chaque année



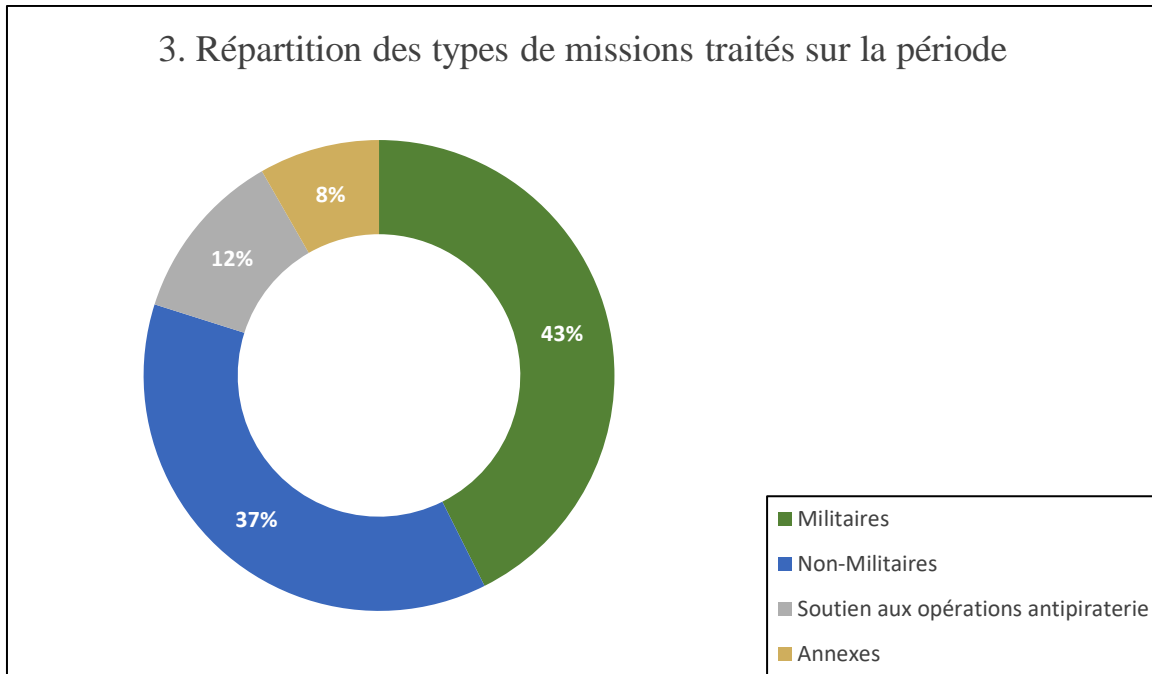
La répartition du nombre de sujets traités rapportée à chaque année montre que 2012 et 2013 se démarquent des autres par la quantité de sujets qui furent traités.

## 2. Répartition des sujets traités sur la période étudiée



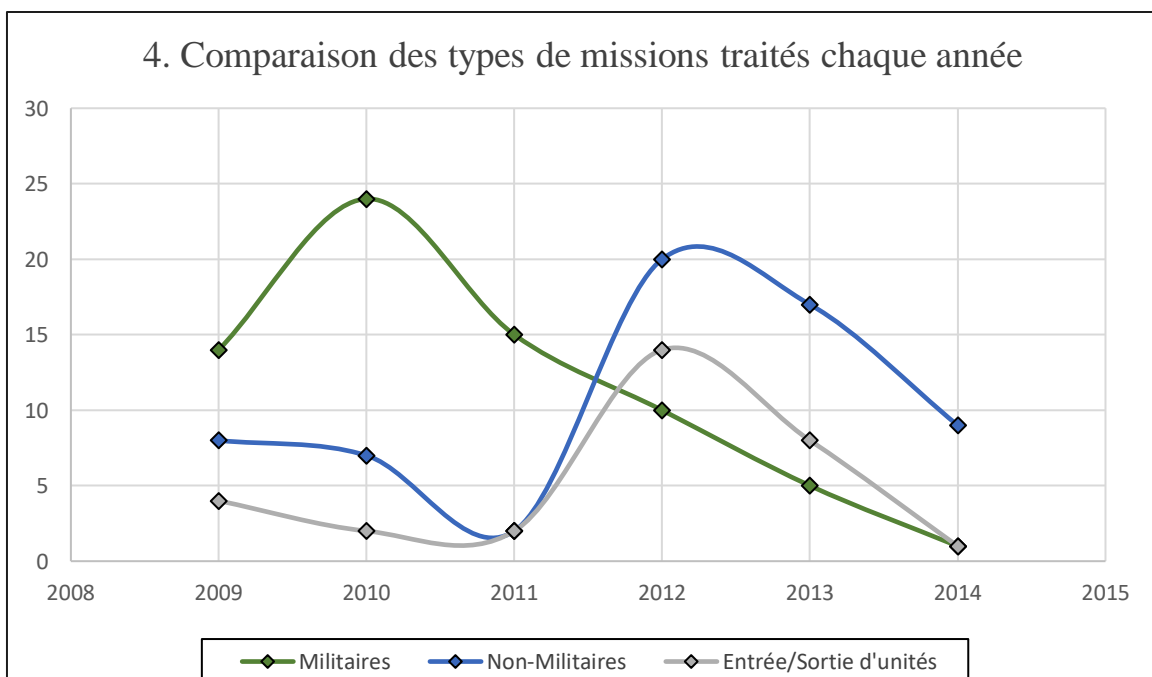
Une grande majorité des brèves ont pour sujet les missions effectuées par les bâtiments français. Celles restantes concernent les déploiements et retraits d'unités d'*Atalante*, ainsi que d'autres sujets divers (cf. catégorisation).

### 3. Répartition des types de missions traitées sur la période

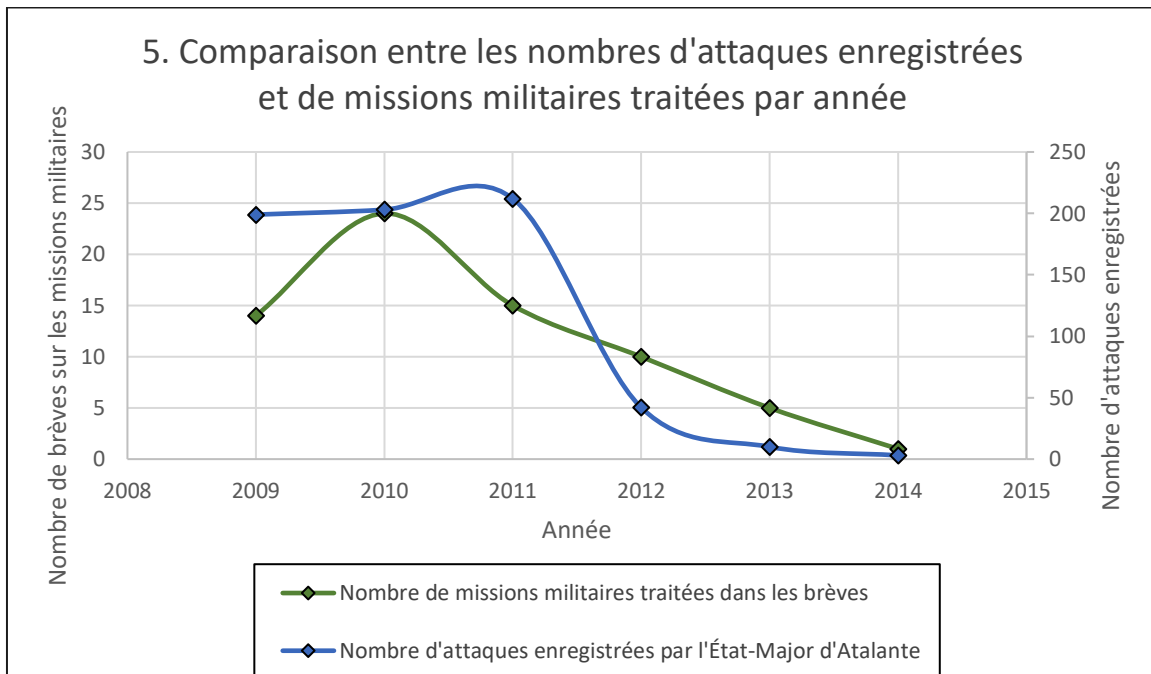


Le traitement des données montre que les missions diffusées sont divisées en deux grandes catégories. Les missions militaires concernent toutes les actions opérationnelles visant à lutter directement contre les pirates. Les missions non-militaires sont celles liées à la diplomatie navale et aux diverses formations dispensées dans la région. Les missions annexes (sauvetage, coopération européenne) et de soutien aux opérations militaires (reconnaissance aérienne, visite de bâtiment par le commandant) représentent 1/5<sup>ème</sup> des sujets sur les missions. Elles sont présentes sur toute la période, tandis que des fluctuations existent pour les deux majoritaires.

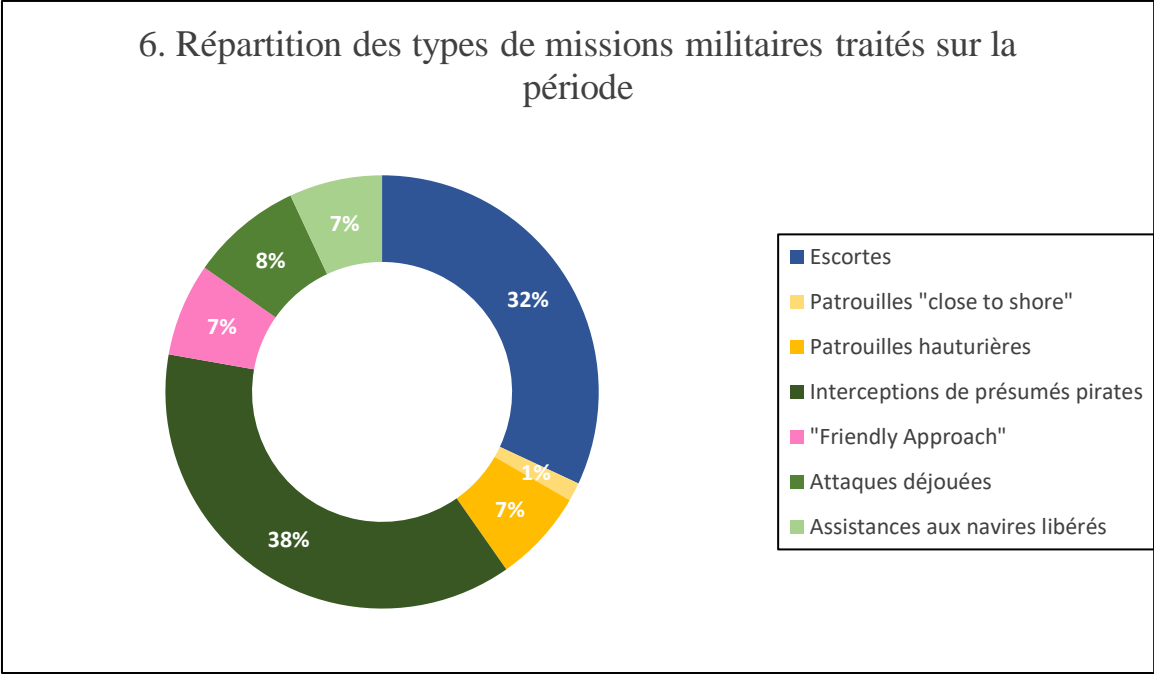
### 4. Comparaison des types de missions traitées chaque année



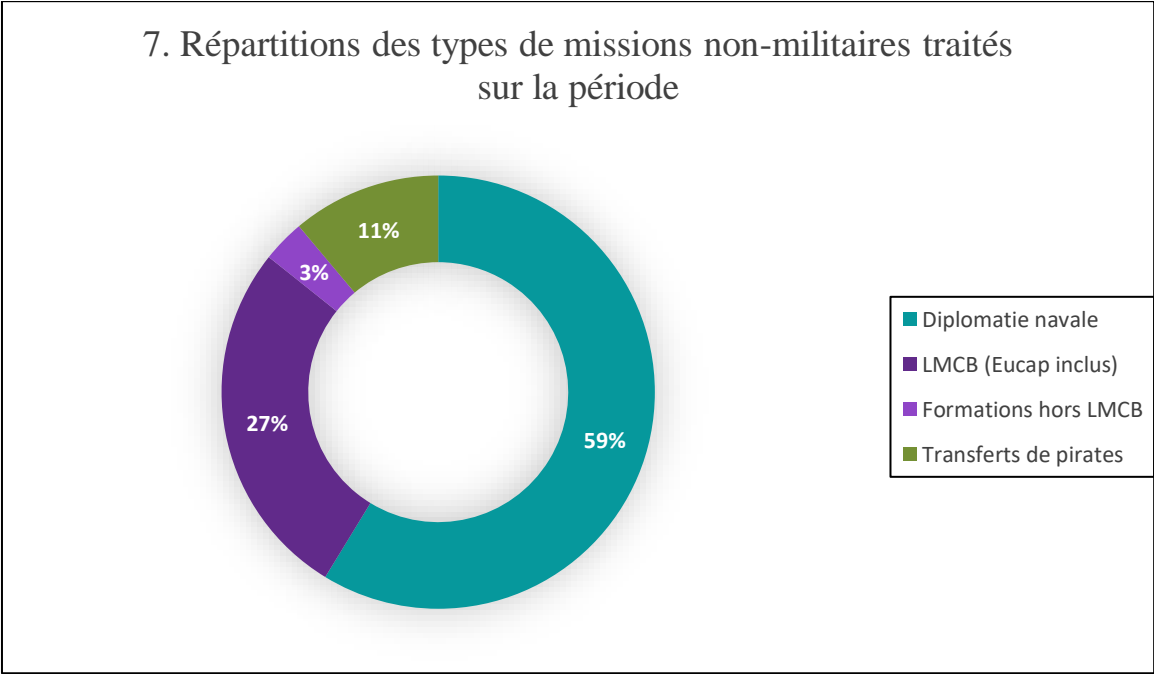
En croisant les données récoltées, il est possible d'identifier la mutation des missions menées dans le mandat d'*Atalante*. Alors qu'elles ne représentaient quasiment rien en 2011, les missions non-militaires sont devenues majoritaires entre 2012 et 2014, alors que de moins en moins de missions militaires sont traitées à partir de 2011. On retrouve également les déploiements et retraits de bâtiments ou aéronefs qui sont également plus évoqués à partir de 2012.



Un autre croisement intéressant est celui du nombre de sujets concernant des missions militaires pures avec le nombre d'attaques enregistrées par l'État-Major d'*Atalante* chaque année. On remarque qu'à partir de 2011, la baisse du nombre de sujets sur les missions militaires pures corrèle avec celles du nombre d'attaques.



La majorité des missions militaires traitées concernent les escortes et interceptions qui représentent à elles deux 70% des sujets. Le reste des sujets se répartit de manière relativement égale.



La majorité des sujets sur les missions non-militaires concernent la diplomatie navale (59%). Les formations dispensées dans la région représentent 30% des sujets non-militaires. Enfin 11% de ces sujets relatent les transferts de pirates aux autorités régionales.

# Sources

## I. Nationales

### A. Législatives

#### 1. Journal Officiel

Décret du 21 juin 2007 portant nomination d'un représentant permanent de la France au Conseil de sécurité et chef de la mission permanente française près les Nations unies, à New York - M. Ripert (Jean-Maurice)

Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 11 mai 2011, 09-87.606 11-80.893, Inédit

Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

Décret n° 2011-1213 du 29 septembre 2011 pris pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 19 mai 2015, 15-81.351, Inédit

CAA de BORDEAUX, 1ère chambre - formation à 3, 24/05/2018, 15BX00402, Inédit au recueil Lebon

#### 2. Bulletin Officiel des Armées

Accord du 27 février 2005 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Yémen relatif à la coopération technique et en matière d'entraînement dans le domaine de la défense, signé à Sanaa (1)

#### 3. Bulletin Officiel du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Instruction interministérielle n° 1094/SGDN/PSE/PPS/CIPRS du 27 juin 2001 relative au contrôle naval volontaire

#### 4. Lois

Loi du 10 avril 1825 relative à la sûreté de la navigation et du commerce maritime

Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires

### B. Ministères des armées

#### 1. Brèves sur l'opération *Atalante*, ministère des Armées (En ligne)

Brèves étudiées de la 1<sup>ère</sup> en 2007 jusqu'à la fin du commandement français de l'opération européenne en avril 2014, disponible sur

<https://archives.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante/breves>. Pas de liens sur celles référencées ci-dessous suite à la mise à jour majeure du site du ministère mi-mars 2022.

13/12/07 : Protection du PAM au large de la Somalie

16/09/08 - Libération du voilier Carré d'As

28/11/08 - Golfe d'Aden : la frégate Nivôse vient en aide à un navire piraté

09/12/08 - Golfe d'Aden : accompagnement par le Jean de Vienne

11/12/08 - Golfe d'Aden : le Nivôse dans Atalante. Contrôle de boutre

18/12/08 - Le Premier Maître L'Her entame la mission Atalante au large de la Somalie

23/12/08 - Atalante : le Premier Maître l'Her escorte un cargo du PAM

26/12/08 - Atalante : nouveau convoi pour le Premier Maître l'Her

20/03/09 - Atalante : participation de la « Jeanne d'Arc » et du « Georges Leygues »

01/01/09 - Golfe d'Aden : le Premier Maître l'Her intercepte des pirates

07/09/09 - Atalante : un AWACS à Djibouti

02/10/09 - Atalante : des autorités puntlandaises à bord de la frégate française La Fayette

10/10/09 - Piraterie : attaque de deux thoniers repoussée par des EPE

14/10/09 - Piraterie : attaque de deux thoniers français déjouée par des EPE

07/12/09 - Atalante : le commandant de l'opération à bord du Floréal

15/12/2009 : retour sur un an d'Atalante avec le commandant du Floréal (interview du CF Guillaume Arnoux, commandant du Floréal)

04/01/10 - Atalante : le Surcouf porte assistance à un équipage attaqué par des pirates

22/02/10 - Atalante : le Nivôse rejoint la force européenne

05/03/10 - Atalante : le Beutemps-Beaupré et le Nivôse face aux pirates (actualisé)

05/03/10 - Piraterie : pêcheurs et EPE secourent leurs agresseurs

07/03/10 - Atalante : 35 pirates interceptés en trois jours par la frégate Nivôse

06/04/10 - Atalante : un bateau-mère et un skiff d'attaque interceptés par le Nivôse

20/04/10 - Piraterie : le BCR Somme intercepte 6 pirates

21/05/10 - Escorte du PAM, tentative d'intimidation du Nivôse devant Mogadiscio

27/05/10 - Atalante : le La Fayette accompagne deux navires du PAM

27/05/10 - Piraterie : entretien avec le vice-amiral Bruno Nielly, commandant la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN)

30/08/2010 - Piraterie : escorte du PAM et de l'AMISOM dans le bassin Somalien

17/08/2010 - Atalante : la France prend le commandement de la force maritime européenne

19/08/2010 - Atalante : troisième opération en trois jours pour le De Grasse dans le Golfe d'Aden

30/08/2010 - Piraterie : escorte du PAM et de l'AMISOM dans le bassin Somalien

03/09/2010 - Piraterie : escale à Mombasa pour l'état-major de la TF 465 embarqué sur le de Grasse

06/09/2010 - Piraterie : escale à Mombasa pour l'état-major de la TF 465 embarqué sur le de Grasse

13/09/2010 - Atalante : le contre-amiral Coindreau inspecte deux bâtiments de la TF 465

15/09/2010 - Piraterie : nouvelle escorte menée par le de Grasse

18/10/2010 - Dans la peau d'une équipe de visite engagée dans la lutte contre la piraterie

20/10/2010 - Atalante : relâche opérationnelle en Tanzanie pour l'état-major embarqué

08/11/2010 - Atalante : le De Grasse en patrouille dans le bassin somalien

19/11/2010 - Atalante : le de Grasse intercepte un groupe de pirates présumés

23/11/2010 - Piraterie : le couple AWACS / Patmar et les gardes-côtes seychellois interceptent un groupe de pirates

26/11/2010 - Piraterie : rencontre à la mer des commandants d'Agapanthe et d'Atalante

21/12/2010 - Atalante : le Jacoubet en surveillance dans le golfe d'Aden

30/12/2010 - Atalante : à Salalah, le Jacoubet sensibilise les bateaux de commerce

04/01/2011 - Atalante : avec le Jacoubet devant les côtes somaliennes

10/03/2011 - Atalante : interception d'un groupe de pirates présumés par la frégate Nivôse

17/03/2011 - Atalante : la frégate de surveillance Nivôse assiste des bateaux libérés par les pirates somaliens

18/03/2011 - Piraterie : la frégate Guépratte porte assistance à un chimiquier libéré

11/05/2011 - Atalante : la frégate de surveillance Nivôse embarque un détachement de protection estonien

24/05/2011 - Atalante : le Nivôse intercepte un navire utilisé comme mothership

03/08/2011 - Atalante : les équipes de protection embarquées, image de la coopération européenne

29/08/2011 - Opération Atalante : le Surcouf escorte un bâtiment affrété par l'AMISOM entre Mombassa et Mogadiscio

25/11/2011 - Atalante : première mission d'escorte pour le Floréal

29/11/2011 - Atalante : Formation d'une EPE de l'AMISOM

22/12/2011 - Atalante : rencontre entre le commandant du Floréal et le CTF 465 à bord du Patiño

06/02/2012 - Atalante : formation de militaires tanzaniens

26/03/2012 - Atalante : formation de militaires burundais à Mombasa

27/02/2012 - Atalante : la frégate Aconit en lutte contre la piraterie

04/04/2012 - Atalante : un Atlantique 2 relève le Falcon 50M à Djibouti

10/04/2012 - Piraterie : un nouveau groupe de pirates neutralisé par l'Aconit

20/04/2012 - Atalante : visite du commandant de la Combined Task Force 151 à bord de la Marne

03/05/2012 - Piraterie: le groupe Jeanne d'Arc quitte la zone Atalante

04/05/2012 - Piraterie : la lutte contre la piraterie à Djibouti

07/05/2012 - Piraterie : soutien de la force Atalante et coopération avec l'OTAN

27/05/2012 - Piraterie : rencontre avec les responsables de l'ONU

18/06/2012 - Piraterie : sécurisation du golfe d'Aden par le Guépratte

19/06/2012 - Piraterie : le commandant de la force Atalante en Oman

20/06/2012 - Piraterie : rencontre à la mer avec le commandant de la TF 508 (Task Force 508)

26/05/2012 - Piraterie : formation de garde-côtes djiboutiens

27/06/2012 - Piraterie : accompagnement d'un navire du PAM par le Guépratte

04/07/2012 - Piraterie : échanges avec les autorités maritimes tanzaniennes

13/07/2012 - Piraterie : pérennisation de la coopération entre Atalante et les Seychelles

18/07/2012 - Piraterie : escorte franco-allemande d'un navire de l'AMISOM

23/07/2012 - Piraterie : la frégate Guépratte soutient une opération de la marine djiboutienne

24/07/2012 - Piraterie : rencontre à la mer des « Big Three » de la lutte contre la piraterie

30/08/2012 - Piraterie : escale de la force Atalante à Salalah (Sultanat d'Oman)

30/08/2012 - Piraterie : 4 mois sous commandement français

11/09/2012 - Piraterie : interaction avec la Gendarmerie nationale de Mayotte

12/09/2012 - Piraterie : le La Fayette escorte une cargaison sensible jusqu'à Mogadiscio

02/11/2012 - Piraterie : le Floréal patrouille dans l'IRTC



15/11/2012 - Atalante : Le Floréal effectue deux friendly approach

19/11/2012 - Piraterie : Déploiement d'un avion AWACS au sein de la force Atalante

23/11/2012 - Piraterie : le « Dupleix » apporte son aide à un boutre yéménite

01/12/2012 - Atalante: Fin de mission pour le Floréal

14/12/2012 - Atalante : Le Surcouf rejoint la force européenne de lutte contre la piraterie

28/12/2012 - Atalante : un navire du PAM sous bonne garde

08/01/2013 - Atalante : Le Surcouf et l'USS Halyburton interceptent 12 présumés pirates au large des côtes somaliennes

15/01/2013 - Piraterie : la frégate Surcouf porte assistance à un boutre indien

22/01/2013 - Piraterie : un français commandant en second de la force navale européenne (EUNAVFOR)

25/01/2013 - Piraterie : la frégate « Surcouf » remet 12 présumés pirates aux autorités mauriciennes

14/02/2013 - Piraterie : actions de formation aux Seychelles

08/03/2013 - Piraterie : le Courbet escorte un navire du PAM

09/03/2012 - Atalante : la frégate Aconit fait escale en Tanzanie

18/03/2013 - Piraterie : le Courbet forme les garde-côtes des Seychelles

19/04/2013 - Piraterie : ravitaillement en mer franco-américain

24/04/2013 - Mission Atalante : entraînements à bord du BPC Tonnerre

01/05/2013 - Piraterie : entraînement du BPC Tonnerre avec le patrouilleur Topaz

05/05/2013 - Piraterie : le Tonnerre en opérations de friendly approach

07/05/2013 - Atalante : le BPC Tonnerre à Port Victoria

07/05/2013 - Piraterie : Formation des garde-côtes djiboutiens

15/05/2013 - Atalante : Visite du commandant de la Task Force 465

05/06/2013 - Atalante : Le Guépratte effectue une friendly approach

05/06/2013 - Piraterie : coopération avec la marine tanzanienne

06/06/2013 - Piraterie : coopération avec la marine malgache

13/06/2013 - OEF / piraterie : TF150 et TF465 en Tanzanie

29/06/2013 - Piraterie : actions de coopération aux Seychelles

30/07/2013 - Atalante : coopération avec la Marine tanzanienne

21/08/2013 - Atalante : fin de mission pour la frégate Guépratte  
28/08/2013 - Piraterie: Interaction franco-américaine en mer méditerranée  
20/12/2013 - Piraterie : rencontre entre les autorités du Somaliland et les missions européennes  
25/12/2013 - FFDj : soutien au déploiement de l'EPE serbe en Atalante  
16/01/2014 - Atalante : livraison au Kenya de véhicules pour EUCAP Nestor  
20/01/2014 - Piraterie : Interception de cinq présumés pirates dans le Golfe d'Aden  
27/01/2014 - Piraterie : un pétrolier américain ravitaille 4 bâtiments de la force Atalante  
30/01/2014 - Piraterie : le Siroco remet 5 présumés pirates aux autorités seychelloises  
18/02/2014 - Piraterie : le Siroco porte assistance à un pêcheur  
22/02/2014 - Piraterie : fin de formation au profit de garde-côtes mauriciens  
25/02/2014 - Atalante : Le commandant de la force rencontre les autorités kenyane  
20/03/2014 - Atalante : interaction avec une frégate sud-coréenne  
02/04/2014 - Atalante : Inspection en mer du TCD Siroco  
05/04/2014 - Atalante : Le commandant de la force rencontre le commandant de la 4e division d'escorte japonais

## 2. Marine Nationale

(Recommandations de l'ALINDIEN, Dossiers d'informations)

« *Recommandations à destination des plaisanciers et professionnels de la voile envisageant une navigation dans le Golfe d'Aden, dans le bassin somalien, au large des Maldives, aux abords des côtes somaliennes ainsi qu'aux abords des Seychelles et du canal du Mozambique* », EM ALINDIEN COMFOR EAU, Cellule du CNV en Océan Indien, édition du 11 mai 2011

Marine Nationale, La Sécurité Maritime (dossier), 2011

## 3. Documents divers

Conseil Supérieur de la Réserve Militaire, *Rapport d'évaluation de la réserve militaire pour 2010*.

## 4. En ligne

<https://archives.defense.gouv.fr/operations/afrique/afrique-de-l-est/forces-francaises-stationnees-a-djibouti/dossier-de-referance/les-forces-francaises-stationnees-a-djibouti>

## C. Parlementaires

Disponibles en ligne en utilisant les différents outils de recherches dédiés de l'Assemblée nationale

## 1. Rapports

Assemblée Nationale, Commission de la défense nationale et des forces armées, Rapport d'information sur la piraterie maritime, présenté par Christian Ménard, 2009

Assemblée Nationale, Commission de la défense nationale et des forces armées, Rapport d'information sur les sociétés militaires, présenté par Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, 2012

Assemblée Nationale, Rapport d'information sur l'action de l'État en mer, Commission de la défense nationale et des forces armées, présenté par Patricia Adam et Philippe Vitel, 7 février 2012

Assemblée Nationale, Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français, présenté par Arnaud Leroy, 23 octobre 2013

## 2. Auditions

Sénat (Compte-rendu de la commission des affaires étrangère, de la défense et des forces armées), Audition de M. Cyril Robinet, chargé de mission Afrique de l'Est à la Délégation aux affaires stratégiques, Mercredi 20 octobre 2010

Sénat (Compte-rendu de la commission des affaires étrangère, de la défense et des forces armées), Audition de M. Marc-Etienne Lavergne, géopolitologue, directeur de recherche au CNRS, sur la Corne de l'Afrique, Mercredi 1<sup>er</sup> février 2012

## 3. Débats

Assemblée Nationale, Compte rendu de la Séance du jeudi 25 novembre, Intervention de Jean-Jacques Candelier (PCF)

Sénat, Compte rendu de la Séance du 6 mai 2010, Intervention de Rober Badinter (PS)

## 4. Dossiers législatifs

Loi du 5 janvier 2011 : [https://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/lutte\\_piraterie.asp](https://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/lutte_piraterie.asp)

Loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 : <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl13-489.html#:~:text=Le%20pr%C3%A9sent%20projet%20de%20loi,navires%20par%20des%20entreprises%20priv%C3%A9es.>

## 5. Questions des députés ou sénateurs

### a. Orales

Question orale n° 435 de M. Guy Tessier (UMP), Séance du 16 avril 2008

Question orale n° 852 de M. Gilard Franck (UMP), Séance du 4 décembre 2008

Question orale sans débat n° 618 de M. Le Bris Gilbert (PS), séance du 17 mars 2009

### b. Écrites

Question écrite n° 31655 de M. Fur Marc (UMP), réponse publiée au JO le 27 janvier 2009

Question écrite n° 41742 de M. Robert Didier (UMP), réponse publiée au JO le 14 avril 2009

Question écrite n° 43546 de M. Le Bris Gilbert (PS), réponse publiée au JO le 21 avril 2009

Question écrite n° 47584 de M. Morel-A-L'Huissier Pierre (UMP), réponse publiée au JO le 23 juin 2009

Question écrite n° 46727 de M. Raoult Éric (UMP), réponse publiée au JO le 11 août 2009

Question écrite n° 42363 de M. Remiller Jacques (UMP), réponse publiée au JO le 8 septembre 2009

Question écrite n° 56891 de Mme. Olivier-Coupeau Françoise (PS), réponse publiée au JO le 6 octobre 2009

Question écrite n° 62355 de M. Ménard Christian (UMP), réponse publiée au JO le 2 février 2010

Question écrite n° 63377 de M. Demilly Stéphane (Nouveau Centre), réponse publiée au JO le 26 janvier 2010

Question écrite n° 66103 de M. Balkany Patrick (UMP), réponse publiée au JO le 16 février 2010

Question écrite n° 41742 de Mme. Hostalier Françoise (UMP), réponse publiée au JO le 16 mars 2010

Question écrite n° 73699 de M. Le Bris Gilbert (PS), réponse publiée au JO le 4 mai 2010

Question écrite n° 89435 de M. Bourg-Broc Bruno (UMP), réponse publiée au JO le 10 mai 2011

## D. Diplomatiques

### 1. Base documentaire du ministère des Affaires étrangères

Toutes les sources citées sont disponibles sur le site du ministère en utilisant les fonctions de recherche de la base de données ([https://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/recherche/mae\\_internet\\_epic](https://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/recherche/mae_internet_epic).)

31 mai 2007, Paris, Interview : « *ENTRETIEN DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, NICOLAS SARKOZY, AVEC LE MAGAZINE "DIPLOMATIE" NUMERO SPECIAL EMIRATS ARABES UNIS* »

62<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée Générale des Nations Unies : Discours de S.E. M. Nicolas Sarkozy, Président de la République Française, New York, 25 septembre 2007

SOMALIE : « *COMMUNIQUE CONJOINT DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES, M. BERNARD KOUCHNER, ET DU MINISTRE DE LA DEFENSE, M. HERVE MORIN* », Paris, 16 novembre 2007.

Point de presse du 7 avril 2008, Porte-Parole du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

Point de presse du 8 avril 2008, par Bernard Kouchner, ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

Point de presse du 22 avril 2008, par la Porte-Parole du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

Point de Presse du 5 mai 2008, « *Déclaration de M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères et européennes, lors du point de presse conjoint avec M. Abdullahi Yusuf Ahmed, président de Somalie, sur la création d'une force internationale contre la piraterie maritime et le rétablissement de la paix en Somalie* », Paris

Initiative franco-espagnole de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes en application de la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, Saragosse, 27 juin 2008

Point de presse du 21 juillet 2008, par le sous-directeur de la presse du ministère des Affaires étrangères et européennes, Paris

Nominations du 8 octobre 2008 par le ministère des affaires étrangères et européennes

Accord par échange de lettres relatif à l'appui aux forces françaises sur les bateaux pour lutter contre la piraterie au large des côtes de la Somalie, entrée en vigueur le 17 décembre 2008

Communiqué du ministère de l'agriculture et de la pêche : « *Agression d'un navire de pêche français demande d'une réunion interministérielle* », 14 septembre 2008, Paris

Entretien du MAEE Bernard Kouchner avec le quotidien Saoudien « *Al Riyadh* », lors de son déplacement en Arabie Saoudite, 22 mars 2009

Entretien du Président de la République Nicolas Sarkozy avec l'agence de presse WAM (Émirats Arabes Unis), lors de son déplacement à Abou Dhabi le 25 mai 2009

Vœux à la presse du ministre des Affaires étrangères et européennes Bernard Kouchner, Paris, 19 janvier 2010

Conseil affaires générales et conseil relations extérieures : Conférence de presse du secrétaire d'état charge des affaires européennes, Pierre Lellouche, Bruxelles, 25 janvier 2010

Discours du MAEE Bernard Kouchner lors de la Conférence internationale sur la reconstruction et le développement en Somalie, Istanbul, 22 mai 2010

Intervention du représentant permanent adjoint de la France auprès de Nations Unies, CSNU sur la Somalie, 11 janvier 2012, New York

Sommet franco-britannique sécurité et défense : Déclaration conjointe du président de la République, Nicolas Sarkozy et du Premier ministre du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, David Cameron, Paris, 17 février 2012

Déplacement en Pologne avec pour thème la relance de la PSDC : Intervention du ministre des Affaires étrangères, M. Laurent Fabius devant les ambassadeurs polonais, Varsovie, 26 juillet 2012

## 2. Documents des anciens sites internet des ambassades françaises (Kenya, Seychelles et Djibouti)

Sources consultées grâce à l'outil de recherche <http://wayback.archive.org/>

Ambassade de France à Djibouti, Communication du Président de la République Nicolas Sarkozy à l'occasion du 32<sup>ème</sup> anniversaire de l'indépendance de Djibouti, s.d. (~ 27 juin 2009), archivé le 8 janvier 2010, [http://web.archive.org/web/20100108112908/http://www.ambafrance-dj.org:80/article.php3?id\\_article=460](http://web.archive.org/web/20100108112908/http://www.ambafrance-dj.org:80/article.php3?id_article=460)

Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate Guépratte à Mombasa, s.d (~avril 2011), archivé le 26 juin 2011, <http://web.archive.org/web/20110626030306/http://www.ambafrance-ke.org/spip.php?article2150>

Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate Courbet à Mombasa, s.d (~juillet 2011), archivé le 3 mai 2012, <http://web.archive.org/web/20120503034843/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-fregate-Courbet-a>

Ambassade de France au Kenya, Escale de la frégate Aconit à Mombasa, publié le 29 mars 2012, archivé le 27 octobre 2013, <http://web.archive.org/web/20131027121529/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-fregate-Aconit-a,2368>

Ambassade de France au Kenya, Escale de la Mission Jeanne d'Arc à Mombasa, du 21 au 25 avril 2012, s.d (~ mai 2012), archivé le 3 mai 2012, <http://web.archive.org/web/20120503030144/http://www.ambafrance-ke.org/Escale-de-la-Mission-Jeanne-d-Arc>

Ambassade de France, La Frégate furtive La Fayette a fait escale à Mombasa du 25 au 27 août, publié le 4 septembre 2012, archivé le 27 juin 2013, <http://web.archive.org/web/20130727010702/http://www.ambafrance-ke.org/La-Fregate-furtive-La-Fayette-a>

### E. Office français de protection des réfugiés et apatrides

Division de l'Information, de la Documentation et des Recherches de l'OFPRA, *La piraterie somalienne*, 4 août 2014

## II. Internationales ou étrangères

### A. Organisations mondiales

#### 1. Organisation des Nations Unies (ONU)

##### a. Fonds AG-069 - Secretary-General Ban Ki-moon (2007-2016)

Lettre datée du 13 avril 2008 du représentant permanent de l'Espagne aux Nations Unies adressée au président du conseil de sécurité.

Note au secrétaire général, Escortes navales dans les eaux somaliennes, 25 juillet 2008

Note au secrétaire général : le problème de la piraterie en somalie, Josette Sheeram et John Holmes, 19 septembre 2008

Lettre du secrétaire général de l'ONU datée du 25 septembre 2008

Rapport du secrétaire général de l'ONU sur la Somalie, 10 mai 2010

Lettre au secrétaire général de l'ONU de la part de Nicolas de Rivière, représentant de la mission permanente de la France auprès des nations unies, 4 août 2010

Note au secrétaire général de l'ONU, consultation du CSNU sur la Somalie, 30 novembre 2010

Rapport du Secrétaire Général sur les modalités pour l'établissement d'une cour somalienne spécialisée dans l'antipiraterie, 25 juin 2011

#### b. Résolutions du conseil de sécurité de l'ONU

Résolution n° 1772 du 20 août 2007

Résolution n° 1814 du 15 mai 2008

Résolution n° 1816 du 2 juin 2008

Résolution n° 1846 du 2 décembre 2008

Résolution n° 1851 du 16 décembre 2008

Résolution n° 1872 du 26 mai 2009

Résolution n° 1897 du 30 novembre 2009

#### c. Réunions du Conseil de Sécurité de l'ONU

S/PV.6473, Procès-Verbal de la 6473<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 25 janvier 2011, New York

S/PV.6560, Procès-Verbal de la 6560<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 21 juin 2011, New York

S/PV.6719, Procès-Verbal de la 6719<sup>ème</sup> réunion du CSNU, 22 février 2012, New York

#### d. Autres documents liés à l'ONU

ONU, Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général (Jack Lang) pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, publié le 18 janvier 2011

## 2. Programme Alimentaire Mondial (PAM)

Communiqués de presses, disponibles en ligne : <https://fr.wfp.org>.

« Les actes de piraterie contraignent le PAM à utiliser la voie terrestre en Somalie », 5 décembre 2005, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/les-actes-de-piraterie-contraignent-le-pam-utiliser-la-voie-terrestre-en>, consulté le 30 mars 2022

« Le PAM soulagé par la libération d'un bateau et de son équipage détournés au Nord-est de la Somalie », 8 avril 2007, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/le-pam-soulage-par-la-libération-dun-bateau-et-de-son-equipage-detournes-au>, consulté le 30 mars 2022

« Les actes de pirateries menacent l'aide humanitaire en Somalie: une action coordonnée est nécessaire- OMI, PAM », 11 juillet 2007, <https://fr.wfp.org/communiqués-de-presse/les-actes-de-pirateries-menacent-l'aide-humanitaire-en-somalie-une-action>, consulté le 30 mars 2022

### 3. Organisation Maritime Internationale (OMI) et Bureau Maritime International (BMI)

OMI, Rapport annuel de 2008 sur la piraterie et le vol à main armée contre des navires

OMI, SN.1/Circ.281, Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for ships transiting the Gulf of Aden, 3 août 2009

BMI, Rapport sur la piraterie et le vol à main armée contre des navires pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012.

### 4. Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes de la Somalie (CGPCS)

Compte-rendu de la 5<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 28 janvier 2010

Compte-rendu de la 6<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 10 juin 2010

Compte-rendu de la 8<sup>ème</sup> réunion plénière du CGPCS, 22 mars 2011

## B. Union européenne

### 1. Base de données « EUR-LEX »

<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>

ACTION COMMUNE 2008/749/PESC DU CONSEIL du 19 septembre 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (EU NAVCO)

ACTION COMMUNE 2008/851/PESC DU CONSEIL, 10 novembre 2008

Décision 2009/88/PESC du Conseil du 22 décembre 2008 concernant la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République de Djibouti relatif au statut des forces placées sous la direction de l'Union européenne dans la République de Djibouti, dans le cadre de l'opération militaire de l'Union européenne Atalanta

RÈGLEMENT (UE) N° 356/2010 DU CONSEIL du 26 avril 2010 instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes physiques ou morales, entités ou organismes, en raison de la situation en Somalie

Avis du Comité économique et social européen sur le thème « *Situation et enjeux de la flotte thonnière tropicale de l'Union européenne* » (avis exploratoire), présenté par M. Sarró Iparraguirre Gabriel, Bruxelles, 15 septembre 2010

### 2. Base de données « Dorie »

[https://ec.europa.eu/dorie/search.do;jsessionid=Uk-YwIXiE\\_8\\_ATotG5d1NZVin-6fK8iH9RyBI6n4u57Cp8BmIRSG!-1498171086?reset=true](https://ec.europa.eu/dorie/search.do;jsessionid=Uk-YwIXiE_8_ATotG5d1NZVin-6fK8iH9RyBI6n4u57Cp8BmIRSG!-1498171086?reset=true)



Lettre de l'Union Européenne au GFT en date du 30 octobre 2008

ST 5158 2010 INIT - AVANT-PROJET DE RÉPONSE À LA QUESTION ÉCRITE E-6079/09 posée par Izaskun Bilbao Barandica (ALDE), 11 janvier 2010

Préparation du Conseil Européen de décembre 2013 sur la sécurité et la défense : Rapport final par le haut-représentant/directeur de l'EDA sur la sécurité commune et la politique de défense, 15 décembre 2013

### 3. Base de données « Data Consilium »

<http://data.consilium.europa.eu/>

ST-15415-2008-REV-1, Conseil de l'Union Européenne, Opération EU NAVFOR Atalanta - Calendrier prévisionnels des prochaines étapes (Note), 7 novembre 2008

ST-15378-2008-INIT, DÉCISION ATALANTA/1/2008 DU COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ relative à la nomination du commandant de la force de l'Union européenne pour l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), 17 novembre 2008

ST 15376 2008 REV 1, Conseil de l'Union Européenne, DÉCISION DU CONSEIL relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), 1er décembre 2008

16018/10, DÉCISION DU COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ portant nomination d'un commandant de la force de l'Union européenne pour l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), 24 novembre 2010

7216/12 PRESSE 92, « *Le Conseil prolonge l'opération Atalanta menée par l'UE pour lutter contre la piraterie, document destiné à la presse* », Bruxelles, 23 mars 2012

### 4. Site internet de l'opération Atalante

<https://eunavfor.eu/news> : Des brèves très courtes pour relayer l'action de tous les pays engagés.

<https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures> : Chiffres sur la piraterie concernant *Atalante*

### 5. European Defence Agency Bulletin

MORIN Hervé, « Relaunching European Defence », *EDA Bulletin*, n° 9, juillet 2008, pp. 3-4

C. National Geospatial-Intelligence Agency (États-Unis d'Amérique), Anti-Shipping Activity Messages (ASAM)

<https://msi.nga.mil/queryResults?publications/asam?filter=none&minOccurDate=2007-01-01&maxOccurDate=2013-12-07&sort=date&output=html> (messages consultés)

ASAM 2007-50, 2 février 2007, Approche suspicieuse d'un Yacht (21°11'28"N ; 59°33'42"E), traduction

ASAM 2007-268, 17 octobre 2007, Détournement d'un cargo affrété pour le PAM

ASAM 2007-267, 21 octobre 2007, Des pirates attaquent un cargo affrété pour le PAM (*Jaikur II* ; 0°26'00"N 44°38'00"E)

ASAM 2008-84, 24 mars 2008, Des bandits volent deux navires du PAM à Merka

### III. Témoignages et propos privés

#### A. Ecrivains et écrivaines de la Marine Nationale

ALLAIN, Christine et PRIER Pierre, *Une femme sur l'eau*, Neuilly-sur-Seine, éd. Lafon, 2011, 201p.

MERER, Laurent, *Alindien : Un marin dans l'océan Indien*, éd. Le Télégramme, 2006, 294p

MERER, Laurent, *À l'assaut des pirates du Ponant: opération Thalathine, 4-11 avril 2008*, Monaco, éd. du Rocher, 2012, 224p.

MERER, Laurent, *Moi, Osmane, pirate somalien suivi de Pirates d'hier et d'aujourd'hui: roman petite histoire de la piraterie des origines à nos jours*, Monaco, éd. du Rocher, 2012, 170p.

#### B. Témoignages de marins non militaires

MARCHESSEAU, Patrick et DE LANGHE, Anne-Charlotte, *Prise d'otages sur « Le Ponant »*, Neuilly-sur-Seine, éd. Michel Lafon, 2008, 267p.

#### C. Colloques, conférences et autres interventions

Les entretiens de Royan, *La piraterie maritime*, Bruxelles éd. Larcier, 2011, non paginés (retranscription brute des propos de nombreux intervenants, très majoritairement ascientifiques)

Section « Points de Vues » dans les actes du colloque : « *La piraterie au fil de l'histoire : Un défi pour l'État* », pp. 259-277 et pp. 399-407 (Retranscription des discours d'intervenants non scientifiques)

#### D. En ligne

##### 1. Le Blog de Sarah

« Voyage en cargo: des pirates de Somalie au canal de Suez », 11 octobre 2011, <https://www.leblogdesarah.com/voyage-en-cargo-des-pirates-de-somalie-au-canal-de-suez/>, consulté le 30 avril 2022

##### 2. The Cachalots

OLDEN Richard, M.V. *BONSELLA General cargo, Cattle, Container & Hijacked Vessel DWT 480 tonnes, L.O.A. 43.5 metres Port of registry Nassau*, <http://www.cachalots.org.uk/wp-content/uploads/2011/01/Bonsella-booklet-col.pdf>, s.d, Consulté le 18 mars 2022

#### E. Oraux

Entretien téléphonique avec Gilbert Le Bris, ancien député et maire de Concarneau (Parti socialiste), 21 avril 2022

#### IV. Journalistiques

##### A. Militaires

###### 1. Cols Bleus (n° 2813 à 3024)

Formule hebdomadaire jusqu'en 2010 qui contenait principalement de l'information brute avant le passage en septembre 2010 à la bi-mensualité donnant lieu à des articles plus recherchés et beaucoup moins de « brèves » ou de données purement informatives.

*Cols Bleus*, « Retour des frégates de surveillance », n° 2825, 21 avril 2007, pp. 8-9

*Cols Bleus*, « Peau neuve aux portes du désert », n° 2826, 28 avril 2007, p. 6

*Cols Bleus*, « Les chefs des marines européennes se réunissent pour la CHENS 2007 » n° 2830, 16 mai 2007, p.4

*Cols Bleus*, « Des Terroristes aux pirates », n° 2837, 21 juillet 2007, pp.10-11

*Cols Bleus*, « Exercices Comptuex », n° 2838, 28 juillet 2007, pp.8-9

*Cols Bleus*, « L'avis CDT Blaison assiste un cargo piraté », n° 2839, 8 septembre 2007, p.4

*Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2849, 24 novembre 2007, p.4

*Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2851, 8 décembre 2007, p.6

*Cols Bleus*, Interview de Jacques Launay, n° 2859, 16 février 2008, pp. 8-9

*Cols Bleus*, « Soutien de la marine au programme alimentaire mondial », n° 2860, 23 février 2008, pp. 28-33

*Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2861, 8 mars 2008, p. 5

*Cols Bleus*, « Le chef d'État-Major des armées inspecte ALINDIEN », n° 2862, 15 mars 2008

*Cols Bleus*, « Succès de l'opération contre les pirates somaliens », n° 2867, 26 avril 2008

*Cols Bleus*, « Le ministre de la défense félicite les marins », n° 2868, 3 mai 2008, p.5

*Cols Bleus*, « La janne de retour dans la cité du ponant », n° 2872, 7 juin 2008, p.5

*Cols Bleus*, « L'EDIC Dague au Yémen, outil majeur de coopération régionale », n° 2873, 12 juin 2008, pp. 6-7

*Cols Bleus*, « 100 jours de TF 150 », n° 2878, 19 juillet 2008, pp. 20-24

*Cols Bleus*, « Le courbet protège des navires de commerces européens dans le golfe d'Aden », n°2887, 8 novembre 2008, p.5

*Cols Bleus*, « Un retour opérationnel tambour battant pour le P400 La Boudeuse », n° 2888, 15 novembre 2008, p. 4

*Cols Bleus*, « Protection du trafic commercial dans le Golfe d'Aden, lancement d'une opération européenne », n° 2889, 22 novembre 2008, p.3

*Cols Bleus*, Interview de Patrick Marchesseau, n° 2889, 22 novembre 2008, pp. 30-31

*Cols Bleus*, « Coopération Franco-Espagnole à Djibouti », n° 2891, 6 décembre 2008, p. 7

*Cols Bleus*, « Commandant Bouand à Agen rend hommage au marin qui lui donna son nom », n° 2891, 6 décembre 2008, p. 13

*Cols Bleus*, « Une 44<sup>ème</sup> mission opérationnelle pour le GEAOM », n° 2893, 13 décembre 2008, p. 3

*Cols Bleus*, « Le nivôse accompagne des navires dans le golfe d'Aden », n° 2892, 13 décembre 2008, p. 5

*Cols Bleus*, « Le Nivôse en Mission Atalanta », n° 2893, 20 décembre 2008, p. 6

*Cols Bleus*, « CRMar Brest : le renseignement au cœur de l'action », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 6

*Cols Bleus*, « Le Floréal en Mission Atalante dans le golfe d'Aden », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 7

*Cols Bleus*, « La frégate Jean de Vienne intercepte dix-neuf pirates », n° 2894, 17 janvier 2009, p. 7

*Cols Bleus*, « Séminaire des commandants de la force d'action navale (FAN) », n° 2896, 31 janvier 2009, pp. 8-9

*Cols Bleus*, « CRMAR : Connaitre et anticiper », n° 2897, 7 février 2009, p. 17

*Cols Bleus*, « Golfe d'Aden, le Floréal intercepte neuf pirates », n° 2898, 21 février 2009, p. 5

*Cols Bleus*, « Renseignement militaire, la DRM en visite au CRMAR », n° 2899, 28 février 2009, p. 6

*Cols Bleus*, « Var : Passex avec les Saoudiens », n° 2900, 7 mars 2009, p. 4

*Cols Bleus*, « Le commandant Ducuing en escorte dans le Golfe d'Aden », n° 2901, 14 mars 2009, p. 7

*Cols Bleus*, « Le Floréal rejoint par les bâtiments du GEAOM », n° 2902, 28 mars 2009, p. 3

*Cols Bleus*, « Naviguez Autrement », n° 2902, 28 mars 2009, p. 26

*Cols Bleus*, « Les bâtiments du GEAOM au secours de naufragés en Océan Indien », n° 2903, 4 avril 2009, p. 5

*Cols Bleus*, « Piraterie, Retour sur la libération du Tanit », n° 2906, 25 avril 2009, p. 4

*Cols Bleus*, « Atalante, Le Nivôse intercepte un bateau-mère pirate au large du Kenya », n° 2906, 25 avril 2009, p. 5

*Cols Bleus*, « Les officiers généraux en deuxième section reçus à l'EMM », n° 2906, 25 avril 2009, p. 7

*Cols Bleus*, « Nîvose : nouvelle interception de pirates au large de la Somalie », n° 2908, 16 mai 2009, p. 9

*Cols Bleus*, « La Marne au Yémen, une coopération maritime en plein essor », n° 2908, 16 mai 2009, pp. 12-13

*Cols Bleus*, « La 24F en opération Atalante », n° 2911, 13 juin 2009, p. 4

*Cols Bleus*, « La Boudeuse, sauvegarde maritime en Océan Indien », n° 2913, 27 juin 2009, p. 4

*Cols Bleus*, « Atalante, La zone d'opération s'étend à la IEE Seychelloise », n° 2914, 4 juillet 2009, p. 3

*Cols Bleus*, « BCR somme : dans les coulisses », n° 2915, 11 juillet 2009, p. 11

*Cols Bleus*, « Cohabitation insolite pour l'équipage de la Rieuse », n° 2918, 5 septembre 2009, p. 5

*Cols Bleus*, « Frukus 9 : le rendez-vous brestois de l'Est et de l'Ouest », n° 2918, 5 septembre 2009, pp. 10-11

*Cols Bleus*, « Mer d'Oman, deux hommes sauvés par le Jacoubet », n° 2919, 12 septembre 2009, pp. 20-24

*Cols Bleus*, « Opération Atalante, La chasse aux pirates », n° 2921, 26 septembre 2009, p. 17

*Cols Bleus*, « Chez les Fusiliers-Marins », n° 2922, 3 octobre 2009, pp. 14-15

*Cols Bleus*, Interview du Commandant Philippe Lefort, n° 2923, 10 octobre 2009, pp. 20-21

*Cols Bleus*, « Renforcement de la coopération avec le Puntland », n° 2924, 17 octobre 2009, p. 5

*Cols Bleus*, « Lutte anti-piraterie, les coulisses de l'action », n° 2926, 31 octobre 2009, p. 3

*Cols Bleus*, « Le BCR Somme hisse pavillon européen », n° 2926, 31 octobre 2009, p. 4

*Cols Bleus*, « BCR Somme, FS Germinal et SNA Amethyste en escale technique à Djibouti », n° 2932, 19 décembre 2009, p. 10

*Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2934, 23 janvier 2010, p. 7

*Cols Bleus*, « FLF Surcouf en mission atalante », n° 2936, 6 février 2010, p. 10

*Cols Bleus*, « Opération Atalante, Coup de filet pour la frégate Nivôse », n° 2940, 20 mars 2010, pp. 3-4

*Cols Bleus*, « Lutte contre la piraterie, une préoccupation partagées avec les autorités seychelloises », n° 2948, 29 mai 2010, pp. 4-5

*Cols Bleus*, Informations Générales, n° 2948, 29 mai 2010, p. 8

*Cols Bleus*, « Mission Atalante Mode(s) d'emploi », n° 2955, 4 et 11 septembre 2010, pp. 6-18

*Cols Bleus*, « Jack Lang à bord de la frégate De Grasse », n° 2958, 23 octobre 2010, p. 29

*Cols Bleus*, « Atalante, La France transmet le commandement de l'opération », n° 2962, 24 décembre 2010, p. 27

*Cols Bleus*, Entretien avec le Contre-Amiral Philippe Coindreau, n° 2964, 29 janvier 2011, pp. 16-17

*Cols Bleus*, « Atalante, bienvenue à bord du Floréal », n° 2964, 29 janvier 2011, pp. 18-19

*Cols Bleus*, « Les éléments embarqués, une solution "combat proven" », n° 2966, 26 février 2011, p. 19

*Cols Bleus*, « Sous haute protection », n° 2968, 26 mars 2011, pp. 18-19

*Cols Bleus*, « Les fusiliers marins estoniens contre les pirates », n° 2974, 25 juin 2011, p. 25

*Cols Bleus*, Témoignage du Second-Maître Benoit M., n° 2975, 9 juillet 2011, p. 9

*Cols Bleus*, Interview de Didier François (grand reporter à Europe 1), n° 2981, 19 novembre 2011, p. 37

*Cols Bleus*, « Deux semaines à bord de "L'aco" », n° 2982, 3 décembre 2011, p. 23

*Cols Bleus*, « Les marins français de l'OHQ Northwood », n° 2990, 7 avril 2012, p. 17

*Cols Bleus*, « Le Floréal au cœur de la zone de piraterie », n° 2990, 7 avril 2012, p. 17

*Cols Bleus*, « Simulation, une orque à Toulon », n° 2995, 23 juin 2012, p. 18

*Cols Bleus*, « La Fayette : IRTC sous haute surveillance », n° 3000, 13 octobre 2012, p. 24

*Cols Bleus*, « La Fayette, retour après 103 jours d'opération », n° 3002, 17 novembre 2012, p. 11

*Cols Bleus*, « L'entreprise du Duplex », n° 3003, 1<sup>er</sup> décembre 2012, p. 10

*Cols Bleus*, « Surcouf : un lynx de la couronne à bord », n° 3003, 1<sup>er</sup> décembre 2012, p. 22

*Cols Bleus*, Interview du Capitaine de Vaisseau Luc Raynal, n° 3006, 19 janvier 2013, p. 25

*Cols Bleus*, « L'adroit en déploiement en océan Indien », n° 3007, 2 février 2013, p. 10

*Cols Bleus*, « Where is brian ?... Brian is in the galley », n° 3007, 2 février 2013, p. 28

*Cols Bleus*, « Good Bye Farewell », n° 3009, 2 mars 2013, p. 17

*Cols Bleus*, « Optimisation poussée de l'emploi d'un groupe amphibie », n° 3009, 2 mars 2013, pp. 22-23

*Cols Bleus*, « La France et l'Estonie unies contre les pirates », n° 3011, 6 avril 2013, p. 22

*Cols Bleus*, « Tribal Kat, la gendarmerie spécialisée au top des procédures », n° 3012, 6 avril 2013, p. 17

*Cols Bleus*, « Relation de défense Franco-Polonaise : *La Marine à l'honneur* », n° 3010, 23 mars 2013, p. 6

*Cols Bleus*, « Piraterie : Mission de sécurité maritime EUCAP NESTOR », n° 3014, 25 mai 2013, pp. 24-25

*Cols Bleus*, « La mer de chine méridionale, bascule stratégique », n° 3017, 13 juillet 2013, p. 25

*Cols Bleus*, « TF 150 en opération commune de sécurité maritime », n° 3018, 27 juillet 2013, p. 9

*Cols Bleus*, « Fin de déploiement pour l'Adroit », n° 3018, 27 juillet 2013, p. 24

*Cols Bleus*, « Pirates, ils n'ont qu'à bien se tenir ! », n° 3020, 5 octobre 2013, p. 20

*Cols Bleus*, « Les marins au cœur du recueil d'informations », n° 3022, 9 novembre 2013, p. 18

## 2. Frères d'armes

*Frères d'armes*, LAMBARE Henri, « Yémen : les enjeux de la sécurité maritime et la DCMD », n° 257, premier trimestre 2008, pp. 14-15

## C. Défense

### 1. Diplomatie

*Diplomatie*, « Piraterie : l'Europe en ordre de bataille », n° 35, novembre-décembre 2008, p. 16

*Diplomatie*, « De Bab el-Mandab à Mayotte, l'océan Indien aiguise les appétits », n° 40, septembre 2009 - octobre 2009

### D. Civiles diverses

*Le Marin (Ouest-France)*, Piraterie: la France va réduire sa participation à l'opération Atalante, 30 janvier 2014, <https://lemarin.ouest-france.fr/articles/detail/items/piraterie-la-france-va-reduire-sa-participation-a-loperation-atalante.html>

*Le Marin (Ouest-France)*, La France condamnée à indemniser des pirates somaliens, 5 décembre 2014, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/defense/20329-la-france-condamnee-indemniser-des-pirates-somaliens>

*Le Marin (Ouest-France)*, « " Tribal Kat " : des peines de six à quinze ans de prison », 14 avril 2016, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/nautisme/25018-tribal-kat-des-peines-de-six-quinze-ans-de-prison>

*Le Marin (Ouest-France)*, Piraterie : trois sociétés de protection privées agréées, 16 juin 2015, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/22226-lutte-contre-la-piraterie-trois-societes-privees-agreees>

*Tribune de Genève*, Des pirates somaliens détournent un cargo iranien aux Maldives, 26 mars 2012, <https://www.tdg.ch/monde/pirates-somaliens-detournent-cargo-iranien-maldives/story/16492051>

## V. Sources diverses

### A. Navales

DE PALMAERT, Hélène (Aspirante), « *Les voies maritimes de transport de l'énergie et leur sécurisation* », Les études du CESM, Septembre 2009, p. 7

MARIN, Gillier (Contre-Amiral), Intervention sur la piraterie, retranscrite dans le Compte rendu du séminaire du CESM : « *Piraterie : situation et suggestions* », 5 novembre 2008

PREZELIN, Bernard, Flottes de combat 2008, éditions maritimes & d'outre-mer édilarge s.a

« *L'aéronautique navale, les ailes de la mer* », Bulletin d'études de la Marine, n° 46, octobre 2009.

### B. AFCAN

#### 1. En Ligne

<https://afcan.org/> : Site de l'Association française des capitaines de navires. Elle réunit principalement des capitaines de la marine marchande. Elle publie de nombreux articles sur son site concernant le problème de la piraterie sur la période étudiée dans ce mémoire.

82<sup>ème</sup> session du Marine Safety Committee de l'O.M.I. , [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/msc82.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/msc82.html)

O.M.I : 53<sup>ème</sup> session du Sous-comité de la sécurité de la navigation : [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/nav53.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/nav53.html)

83<sup>ème</sup> session du Marine Safety Committee de l'O.M.I. , [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/msc83.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/msc83.html)

Livrer les pirates ou les libérer ? Puntland ou pas Puntland, [https://afcan.org/dossier\\_piraterie/livrer\\_pirates.html](https://afcan.org/dossier_piraterie/livrer_pirates.html).

#### 2. AFCAN Informations (indisponible en ligne)

« Compte rendu Assemblée générale Le Havre 22 et 23 mars 2007 », *AFCAN Informations*, n°75, juin 2007

ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 79, juin 2008

ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 80, septembre 2008

ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 90, septembre 2011

ADRILLON Hubert, « Édito », *AFCAN Informations*, n° 95, décembre 2012

### C. Sitographie



## 1. Bruxelles2.eu

Blog en ligne qui s'intéresse aux questions de défense et géopolitique européenne.

« Estonia takes another step in its participation in Operation Atalanta », 2 septembre 2010, <https://www.bruxelles2.eu/en/2010/09/estonia-takes-another-step-in-its-participation-in-operation-atalanta/>, consulté le 2 mai 2022

« Et si des gardes privés étaient la solution à la piraterie... Bof! », 19 juin 2010 <https://www.bruxelles2.eu/2010/06/etsidesgardesprivesetaientlasolutionalapiraterie-bof/>, consulté le 9 mai 2022

## 2. Administrations Françaises

Divers sites liés à l'état

<https://taaf.fr/collectivites/presentation-des-territoires/les-iles-eparses/>, consulté le 12 mars 2022

## 3. Autres sites

OTAN, « *Opérations de lutte contre la piraterie* », 20 juillet 2016 [https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics\\_48815.htm](https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm), consulté le 3 mai 2022

CMF, <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>, consulté le 3 mai 2022

EUCAP, « Fiche d'information », <https://www.eucap-som.eu/fact-sheet-fr/>, consulté le 4 mai 2022

« *BATSIMAR/PO : appellation Patrouilleur Océanique* », [https://lefauteuildecobert.blogspot.com/2019/02/patrouilleur-oceanique.html#:~:text=Le%20programme%20BATSIMAR%20\(BATiment%20de,caract%C3%A9ristiques%20vis%C3%A9es%20par%20ce%20programme%20%3A](https://lefauteuildecobert.blogspot.com/2019/02/patrouilleur-oceanique.html#:~:text=Le%20programme%20BATSIMAR%20(BATiment%20de,caract%C3%A9ristiques%20vis%C3%A9es%20par%20ce%20programme%20%3A), consulté le 7 mai 2022



# Bibliographie

## I. Monographies

### A. Monographies sur la piraterie

BATTESTI, Michèle (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire : Un défi pour l'État*, Actes du colloque international (9 - 12 mai 2012, organisé par l'Université de La Rochelle à la Corderie Royale de Rochefort), Paris, éd. PUPS, coll. « Histoire maritime », 2014, 496p.

BUTI Gilbert et HRODEJ Philippe (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires : de l'Antiquité à nos jours*, Paris, éd. CNRS éditions, 2016, 686p.

KRASKA, James, *Contemporary maritime piracy: international law, strategy, and diplomacy at sea*, Santa Barbara, éd. Praeger, coll. « Contemporary military, strategic, and security issues », 2011, 253p.

MCCABE, Robert C., *Modern maritime piracy: genesis, evolution and responses*, Londres, éd. Routledge/Taylor & Francis Group, coll. « Naval Policy and History » (n° 60), 2018, 327p.

NORCHI Charles et PROUTIERE-MAULION Gwénaële (dir.), *Piracy in comparative perspective: problems, strategies, law*, Paris, éd. Pedone, 2012, 448p.

### B. Autres monographies

COUTAU-BEGARIE, Hervé, *Le meilleur des ambassadeurs: théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, éd. Economica, coll. « Bibliothèque stratégique », 2010, 383p.

CROUZET, Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient: le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Ceyzérieu, éd. Champ Vallon, coll. « Époques », 2015, 662p.

LE HUNSEC, Mathieu, *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances: 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Vincennes, éd. Service historique de la défense, coll. « Études », 2011, 332p.

TILL, Geoffrey, *Seapower: a Guide for the Twenty-First Century*, Londres, éd. Routledge, coll. « Cass series: naval policy and history » (n° 32), 2009, 409p.

### C. Thèses sur la piraterie

ABBAS DAHER Diama, *Le XXIème siècle à l'assaut du droit de la piraterie : le cas de la Somalie*, soutenue en 2015, Université Côte d'Azur

FLAGEL Amélie-Anne, *Le renouveau de la piraterie internationale*, soutenue en 2013, Université de la Nouvelle Calédonie

LE GOFF Roland, *La protection des navires soumis au risque de piraterie : enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013)*, soutenue en 2016, Université de Nantes

## D. Mémoires sur la piraterie

DAELS Adrien, *Identité collective et politique étrangère européenne : l'opération EUNAFOR-SOM vue de Wallonie francophone*, Université de Louvain, 2020

GALLAIS Olivier, *La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime*, Aix-Marseille Université, 2012

ROYET Quentin, *Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique : le droit international dépassé ?*, Université Lumière Lyon 2, 2011

## E. Chapitres de Monographies

PALM, Trineke, « *The paradoxical development of CSDP EUNAVFOR Atalanta* », dans « Normative power and military means: the evolving character of the EU's international power » (Thèse), Université libre d'Amsterdam, 2017, pp. 126-149

PROUTIERE-MAULION, Gwénaële, « De la capacité de l'UE en tant qu'acteur régional à développer une action à vocation universelle », dans CHAUMETTE Patrick « *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer* », éd. Gomylex, 2016, pp. 161-177

## II. Études d'instituts de recherche

CHERON, Bénédicte, « L'image des militaires français à la télévision 2001-2011 », *études de l'IRSEM*, N°21, 2012, pp. 103-107

## III. Articles

### A. Revues Scientifiques

AMIRELL, Stefan Eklöf et NDZESOP Ibrahim, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine: Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie », *Politique africaine*, vol. 116, n° 4, 2009, pp. 97-119.

BELLAIS Renaud, « Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une pax sinica », *Revue d'Histoire Maritime*, n°17, 2013/1, pp. 215-232

GLASER, Sarah M. *et al.*, « Foreign Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing in Somali Waters Perpetuates Conflict », *Frontiers in Marine Science* (Revue en ligne), vol. 6, n° 704, 6 décembre 2019, 14p.

GUIZIOU, François et FRONTIER, Florian, « Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développement », *Revue d'Histoire Maritime*, n°17, 2013/1, pp. 215-232

HAMZA, Farah Robleh et PRIOTTI, Jean-Philippe, « Maritime Trade and Piracy in the Gulf of Aden and the Indian Ocean (1994–2017) », *Journal of Transportation Security*, vol. 13, n° 3-4, 2020, pp. 141-158.

KAUNERT, Christian et ZWOLSKI, Kamil, « Somalia versus Captain 'Hook': assessing the EU's security actorness in countering piracy off the Horn of Africa », *Cambridge Review of International Affairs*, vol. 27, n° 3, septembre 2014, pp. 593-612.

LARRIEU, Violette, « Quand la sécurité maritime vire de bord. Sa mise en marché par l'État : désengagement ou nouvel interventionnisme ? », *Gouvernement et action publique*, vol. 6, n° 4, 2017, pp. 29-49.

LEBOEUF, Cédric, « France's Action against Maritime Piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) : Interests, Interactions and Priorities. », *Neptunus* (Revue en ligne), vol. 21, 2015/1, 10p.

LENDJEL, Emeric et MAREÏ, Nora, « The Complementarity between Dhow Shipping Networks and Standard Shipping Lines in the Gulfs of Persia, Oman and Aden », *Cybergeos* (Revue en ligne), n°984, 28 juin 2021.

LOUVIER, Patrick, « La marine française et la sécurité des chrétiens d'Orient au 19<sup>ème</sup> siècle (1815-1878) », *Chronique d'histoire maritime*, n°57-58, 2005, pp. 25-42

SUTEAU, Laurent, « La coopération Marine-Médecins du Monde et l'assistance aux boat people du golfe de Siam (1982-1988) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 95, n° 3, 2009, pp. 46-52.

VAÏSSE, Maurice, « La France et l'OTAN : une histoire », *Politique étrangère*, n° 4, 2009, pp. 861-872.

VALIN, Gérard (Vice-amiral), « La lutte contre la piraterie au large de la Somalie », *EchoGéo*, n° 10, 2009.

## B. Revues spécialisées et parascientifiques

ACHARIA Myriam (dir.), « La France en OPEX : 50 ans d'engagement », *Les chemins de la mémoire*, Hors-Série, novembre 2017, 64p.

BONIFACE Pascal (Dir.), « La politique étrangère de Nicolas Sarkozy : Rupture ou continuité ? » (dossier), *La Revue Internationale et Stratégique*, n°77, septembre 2010, pp. 65-131

MAVEYRAUD, Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », *Revue Maritime (IFMER)*, septembre 2013, pp. 26-28.

PERON-DOISE, Marianne, « Piraterie et insécurité maritime dans l'Ouest de l'océan Indien : quelles perspectives régionales ? », *Revue Défense Nationale*, vol.7, n° 792, 2016, pp. 99-104.

ROGER-LACAN Véronique (Fonctionnaire du MAE), « Faire face aux trafics et à la piraterie maritimes », *La Revue Internationale et Stratégique*, n°95, automne 2014, pp. 101-110

## En ligne à caractères scientifiques

FRECON, Eric, « *Les marines nationales, définitions et redéfinitions de leurs missions dans le monde, après la Guerre froide.* », juillet 2014. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/les-marines-nationales>, consulté le 9 janvier 2022.

SILL, Edouard, « *Le thon, le pirate et le mercenaire* », 21 octobre 2010.  
<https://mouvements.info/le-thon-le-pirate-et-le-mercenaire/>, consulté le 28 novembre 2021.

# Table des Matières

<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>3</b>
<b>SIGLES ET ABREVIATIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>7</b>
<b>PARTIE N° 1 : REALITE DE LA PIRATERIE ET ENGAGEMENT PRECURSEUR DE LA FRANCE CONTRE LA PIRATERIE DES 2007 JUSQU'AU LANCEMENT D'ATALANTE (8 DECEMBRE 2008) .....</b>	<b>19</b>
CHAPITRE N° 1 : UNE PRESENCE PONCTUELLE FACE A LA RECRUESCENCE DE LA PIRATERIE .....	19
1.1. <i>La France, État présent dans la région et concerné par un éventuel problème de la piraterie : le prédispositif du pays</i> .....	20
1.1.1. La présence concrète du pays : les territoires et les bases .....	20
1.1.2. L'Opération « <i>Enduring Freedom</i> » (OEF) et la <i>Combined Task Force 150 (CTF 150)</i> .....	21
1.1.3. Croisière de bâtiments de guerre .....	21
1.1.4. Le Contrôle Naval Volontaire (CNV) .....	22
1.2. <i>La piraterie : la prise de conscience</i> .....	22
1.2.1. Un problème croissant mais peu évoqué .....	22
1.2.1.1. La piraterie dans le nord-ouest de l'Océan Indien : un phénomène qui passe sous les ondes .....	22
1.2.1.2. L'activité antipiraterie de la France avant septembre 2007 .....	25
1.3. <i>Évolution de la prise en compte et début de réaction française en réponse à certains actes contre le Programme Alimentaire Mondial (PAM)</i> .....	28
1.3.1. Le PAM en situation de crise .....	28
1.3.2. L'opération <i>Alcyon</i> (16 novembre 2007 au 3 février 2008) .....	29
CHAPITRE N° 2 : PROJECTION DE LA PIRATERIE SUR LA SCENE POLITIQUE FRANÇAISE ET ACCELERATION DE LA REACTION FACE AUX PIRATES .....	32
2.1. <i>La France touchée directement pour la première fois : l'affaire du Ponant</i> .....	32
2.2. <i>La France, moteur dans la réaction internationale et vers la première initiative : l'EU NAVCO</i> .....	35
2.3. <i>D'EU NAVCO à Atalante : le rôle de la France</i> .....	39
CHAPITRE N° 3 : LE DISPOSITIF FRANÇAIS DANS L'OPERATION ATALANTE .....	44
3.1. <i>Le dispositif permanent</i> .....	45
3.2. <i>Le dispositif de « renforcement »</i> .....	47
3.3. <i>Le commandement européen</i> .....	50
3.4. <i>Caractériser l'engagement français dans Atalante : le basculement vers un raisonnement économique</i> .....	51
<b>PARTIE N° 2 : LA FRANCE EN ACTION AU MOMENT DE L'EXPLOSION DU PHENOMENE : UNE PHASE PRINCIPALEMENT MILITAIRE ET LA CONSTRUCTION DE LA REPOSE INTERNATIONALE (VERS 2008-2011) ....</b>	<b>53</b>
CHAPITRE N° 4 : L'ENGAGEMENT FORT DE LA FRANCE A L'INTERNATIONAL .....	53
4.1. <i>Les différents dispositifs auxquels la France a participé</i> .....	53
4.2. <i>L'action à travers les organisations internationales</i> .....	57
4.2.1. La France au Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes de la Somalie .....	57
4.2.2. L'influence des acteurs français à l'ONU, et dans ses agences .....	58
4.2.3. Interpol .....	60
CHAPITRE N°5 : LES MISSIONS ASSUREES PAR LA FRANCE AU SEIN D'ATALANTE .....	60
5.1. <i>Les missions « militaires »</i> .....	61
5.1.1. Les missions d'antipiraterie pures .....	61
5.1.2. Les missions de soutien aux opérations antipiraterie .....	70
5.2. <i>La France au service de la diplomatie navale européenne : faire naître une vision globale du problème</i> .....	71
5.2.1. Les exercices militaires des bâtiments français sous le mandat d' <i>Atalante</i> .....	71
5.2.2. La création de liens avec les acteur régionaux civils, militaire et étatiques .....	72
5.2.3. EUTM, une première étape franchie pour la formation des forces de sécurité locales .....	74
5.2.4. La judiciarisation de la lutte : les accords de transferts .....	75
5.3. <i>Les commandements français : l'exemple de 2010</i> .....	77
CHAPITRE N°6 : LA LUTTE ANTIPIRATERIE : UNE HISTOIRE AUSSI FRANCO-FRANÇAISE .....	81
6.1. <i>Un engagement militaire dans le cadre national</i> .....	81

6.1.1.	Le choix des équipes de protection embarquées (EPE) .....	81
6.1.2.	L'emploi des bâtiments militaires dans le cadre national .....	85
6.1.3.	Des formes de réorganisation dans la Marine Nationale .....	87
6.1.3.1.	La prise en compte de la piraterie dans sa communication .....	87
6.1.3.2.	Conséquences de la piraterie sur la culture militaire et l'emploi des forces .....	88
6.2.	<i>Les problèmes de droit interne de la France et sa réaction pour les résoudre</i> .....	90
6.3.	<i>Une diplomatie bilatérale indépendante de l'Union Européenne</i> .....	93
6.4.	<i>Le bilan positif de l'action internationale entre 2008 et 2011</i> .....	96
<b>PARTIE N° 3 : DECLIN DE LA PIRATERIE, DESENGAGEMENT MILITAIRE FRANÇAIS ET DEBUT DE L'APPLICATION CONCRETE DE L'APPROCHE GLOBALE (VERS 2011-2014).....</b>		<b>97</b>
CHAPITRE N° 7 : LA MUTATION DES MISSIONS D'ATALANTE EN CORRELATION AVEC LA CHUTE DE LA PIRATERIE.....		97
7.1.	<i>La baisse des attaques entraine une baisse des missions militaires pures</i> .....	98
7.1.1.	La réduction des missions antipirates pures témoigne de l'efficacité du dispositif européen .....	102
7.1.2.	Augmentation du nombre d'escortes et interopérabilité dans leur pratique.....	105
7.1.3.	L'approche globale intégrée à la mission des militaires.....	108
7.2.	<i>La coopération accrue au sein et en dehors de la coalition</i> .....	109
7.2.1.	La coopération intra-européenne .....	109
7.2.2.	La coopération entre les coalitions .....	112
7.3.	<i>Atalante : des missions désormais principalement consacrées à l'approche globale</i> .....	114
7.3.1.	EUCAP Nestor : un programme lié à <i>Atalante</i> .....	114
7.3.2.	La participation des bâtiments français d' <i>Atalante</i> aux renforcements des capacités maritimes régionales	116
7.3.3.	La diplomatie navale comme mission principale de la France au sein d' <i>Atalante</i> .....	119
7.3.3.1.	Les autorités d'acteurs étatiques .....	119
7.3.3.2.	Les responsables d'organisations internationales.....	123
7.3.3.3.	Les pavillons étrangers en mer .....	124
CHAPITRE N° 8 : REFLEXIONS SUR L'ENGAGEMENT FRANÇAIS AU COURS DES ANNEES DE CRISES.....		125
8.1.	<i>Une réduction remarquable du dispositif antipiraterie du pays</i> .....	125
8.1.1.	Une réduction remarquable à travers les choix de communication .....	125
8.1.2.	Les politiques françaises et leur désintérêt relatif .....	127
8.2.	<i>La lutte contre la piraterie : un moment d'expérimentation pour la France</i> .....	128
8.2.1.	Réfléchir à des moyens spécifiques pour lutter contre la piraterie.....	129
8.2.1.1.	Adapter le matériel militaire .....	129
8.2.1.2.	Intégrer la piraterie à la culture des marins.....	130
8.2.1.3.	La possibilité d'emploi des réservistes .....	131
8.2.1.4.	Déterminer l'existence ou non de liens entre la piraterie et le terrorisme.....	132
8.3.	<i>La sécurité à bord des navires : vers l'acceptation de la protection par des ESSN (SMP)</i> .....	133
<b>CONCLUSION .....</b>		<b>137</b>
<b>ANNEXES .....</b>		<b>141</b>
ANNEXE N° 1 : CARTES DE LA SOMALIE.....		142
ANNEXE N° 2 : CARTE MONTRANT LA DIVISION ADMINISTRATIVE ENTRE LES DEUX ZONES DE COMMANDEMENT MARITIME DE L'OCEAN INDIEN.....		143
ANNEXE N° 3 : CARTE DES TERRITOIRES FRANÇAIS DANS LE SUD DE L'OCEAN INDIEN.....		144
ANNEXE N° 4 : LOCALISATION DE L'ATTAQUE CONTRE UN YACHT DU 2 FEVRIER 2007, AUX ABORDS DE <i>RAS HILF MASIRAH</i> (ILE ENTOUREE EN ROUGE) .....		144
ANNEXE N° 5 : SKIFFS, BOUTRES ET DHOWS .....		145
ANNEXE N° 6 : CARTE DE L'IRTC.....		147
ANNEXE N° 7 : DIAGRAMME SUR LA REPARTITION PAR PAYS DU TEMPS DE COMMANDEMENT DE LA FORCE DE L'UNION EUROPEENNE D'ATALANTE (2008-2014).....		147
ANNEXE N° 8 : RETRANSCRIPTION DE L'ENTRETIEN TELEPHONIQUE AVEC GILBERT LE BRIS, 21 AVRIL 2022 .....		148
ANNEXE N° 9 : EXTRAITS DE LA LOI DU 10 AVRIL 1825 RELATIVE A LA SURETE DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE MARITIME. 152		
ANNEXE N° 10 : LOI N° 2011-13 DU 5 JANVIER 2011 RELATIVE A LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET A L'EXERCICE DES POUVOIRS DE POLICE DE L'ÉTAT EN MER.....		153
ANNEXE N° 11 : CARTE SUR LA PARTICIPATION A L'OPERATION ATALANTE EN EUROPE AVANT 2015, CREATION PERSONNELLE AVEC L'AIDE DE MAPCHART.NET.....		157
ANNEXE N° 12 : CHRONOLOGIE DES COMMANDANTS DE LA FORCE DE L'UNION EUROPEENNE D'ATALANTE SUR LA PERIODE ETUDIEE (DECEMBRE 2008 A AVRIL 2014) .....		158



ANNEXE N° 13 : DIAGRAMMES SUR LES SUJET TRAITES PAR LES BREVES DU MINISTERE DES ARMEES .....	159
<b>SOURCES .....</b>	<b>164</b>
I. NATIONALES .....	164
II. INTERNATIONALES OU ETRANGERES .....	173
III. TEMOIGNAGES ET PROPOS PRIVES .....	177
IV. JOURNALISTIQUES .....	178
V. SOURCES DIVERSES .....	183
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>186</b>
I. MONOGRAPHIES .....	186
II. ÉTUDES D'INSTITUTS DE RECHERCHE .....	187
III. ARTICLES .....	187
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>190</b>