

MARTIN PROUVOST
PYTHEAS FRANCE



Pytheas France
Association Loi 1901
Comité de rédaction

Entre crises et conflits
La sécurité du transport maritime
Etude de cas : du Golfe d'Aden au canal de Suez



La frégate française Lorraine protégeant un porte-conteneurs dans la zone du détroit de Bab el-Mandeb.

PROUVOST Martin
Années universitaires 2023-2025



Comme le rapporte le Marine Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center), l'année 2024 est marquée par une augmentation des actes de piraterie, en moyenne 15 % supérieure par rapport à 2023. Le nombre de kidnappings en mer a lui aussi presque doublé. Des chiffres qui inquiètent d'autant plus que c'est la criminalité maritime tout entière qui est en expansion. Mais qu'entend-on par criminalité maritime ?

Selon Interpol, la criminalité maritime nuit à la liberté de navigation et au commerce mondial et constitue une menace pour la sécurité internationale et la sûreté individuelle. Pour ces raisons, elle regroupe des actes de brigandage, de piraterie et de narcotrafic. Des enjeux de sécurité globale complexes et multiscalaires qui mettent en péril une grande partie des échanges mondiaux.

Les violences commises en haute mer sont donc à prendre au sérieux. Comme leurs ancêtres, les pirates modernes prennent pour cibles des navires de commerce et de pêche, ou des bateaux de plaisance. Selon le Bureau Maritime International, plus de 4 000 attaques ont été répertoriées ces 20 dernières années. Le Bureau Maritime International la qualifie, en ce sens, de tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte. Une étude du programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDD) a montré que la piraterie de type enlèvement contre rançon, la plus répandue, a atteint son apogée en 2020, avec environ 140 enlèvements. Une menace stratégique qui connaît une forte recrudescence depuis le début des années 2000. Le narcotrafic atteint des niveaux records avec une augmentation des flux de stupéfiants en provenance d'Amérique latine. Quant au brigandage, il demeure un problème persistant dans les détroits de Singapour, le golfe de Guinée et les Caraïbes, alors que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), menace toujours la sécurité alimentaire de populations dépendant de leurs ressources halieutiques, notamment en Afrique de l'Ouest et dans l'océan Indien.

Ces menaces concernent aussi bien les activités locales que le trafic international. Depuis les années 2000, les États multiplient les opérations militaires conjointes pour enrayer la criminalité maritime, qui a pourtant augmenté ces trois dernières années. Les opérations militaires et les programmes de coopération de l'ONU fixent alors les grands objectifs de sécurité et de défense des zones concernées.

I. La criminalité maritime : Enjeux de sécurité et de coopération

La sécurité du transport maritime constitue un enjeu stratégique majeur dans un monde globalisé où plus de 80 % des échanges commerciaux transitent par la mer. Face à la croissance du trafic maritime, les risques se sont multipliés : actes de piraterie, terrorisme, cyberattaques, trafics illicites, mais aussi accidents industriels et catastrophes environnementales. Ces menaces, souvent transnationales, mettent à l'épreuve la capacité des États, des organisations internationales et des acteurs privés à coopérer pour garantir la sûreté des routes maritimes et la protection des navires, des équipages et des marchandises. Dans ce contexte, la criminalité maritime n'est pas seulement une atteinte à l'ordre public : elle fragilise les chaînes logistiques mondiales et remet en cause la stabilité économique et politique de certaines régions.

I. Les différentes composantes de la criminalité maritime

L'insécurité maritime, d'origine humaine, est un enjeu de sécurité à multiples degrés. Plusieurs types d'opérations existent, d'envergures différentes, pouvant nuire aussi bien à la sécurité individuelle qu'à la sécurité internationale.

Il existe plusieurs niveaux de menaces. D'abord, le brigandage maritime, qui se définit comme un acte illicite commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un État. Puis, la piraterie maritime, considérée comme un acte de violence commis à des fins privées, en haute mer (hors eaux territoriales, comme le précise le droit international). Enfin, le terrorisme maritime est particulier car, bien qu'un acte de piraterie, il ne lui est pas équivalent en toute circonstance. Certaines de ces actions n'impliquent pas forcément des actes de violence, mais se caractérisent plutôt par un contexte lié à des intentions terroristes. Par extension, d'autres actions illicites peuvent être causées en mer. L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONU DC) expose ainsi les cas de trafics de drogue, d'armes à feu, de matières nucléaires, de la traite des êtres humains et du trafic de migrants, d'enlèvements et des crimes qui touchent l'environnement.

Certaines régions du monde sont davantage touchées par les actes de criminalité maritime, du brigandage au terrorisme. En Afrique, le golfe de Guinée et les côtes de Somalie sont exposés à tout type de criminalité. En Amérique, le Mexique et la façade atlantique sud sont eux aussi affectés par tout type d'actes illicites. Enfin, dans l'océan Indien et en Asie du Sud-Est, la criminalité maritime y est fortement ancrée.

2. Entre coopération et conflit, lutte contre les viviers de criminalité (UE)

Les partenariats et programmes de coopération de lutte contre la criminalité maritime sont particulièrement importants, car il demeure un biais juridique. Les eaux territoriales et la haute mer ne sont soumises à aucun régime commun, ce qui ne permet pas à un navire appartenant à un État de poursuivre un navire pirate dans des eaux territoriales étrangères, par exemple, selon le droit international. Dès lors, lutter contre la criminalité maritime devient un enjeu de coopération internationale. L'ONUDC y apporte sa contribution, mais les États restent à l'initiative de ces programmes.

Commençons par une analyse globale. L'ONUDC a fixé quatre objectifs pour lutter contre la criminalité maritime. D'abord, la bonne application du droit maritime dans les zones concernées, puis, la formation des milieux policiers et judiciaires à la prévention des crimes maritimes, pour assurer des procès justes et équitables suivis d'effets, et enfin, la rénovation et la construction d'infrastructures pénitentiaires. Les financements de ces programmes dépendent de multi-donneurs et les États partenaires se voient confiés une enveloppe. Le Global Maritime Crime Program (GMCP) assure ainsi l'aide matérielle et les formations nécessaires aux personnels concernés.

Ainsi, l'Union européenne est un partenaire important du GMCP, à la fois en finançant les actions du programme, mais également en apportant un soutien logistique et militaire à ses objectifs. La présence de l'Union dans la lutte contre la criminalité maritime dépend aussi des possessions ultramarines des États membres, comme la France, avec l'île de Mayotte et de la Réunion et les Terres Australes et Antarctiques Françaises. C'est pourquoi de nombreuses opérations de coopération ont lieu dans une partie de l'océan Indien et dans la mer Rouge, ce qui, à la fois, permet d'assurer des missions de sécurité maritime, mais aussi de lutter contre le terrorisme maritime.

Néanmoins, les États ont aussi une large initiative, et l'U.E. contribue, depuis le début des années 2000, à maintenir des missions de politique de sécurité et de défense commune (PSDC) dans la Corne de l'Afrique. Tout commence le 8 décembre 2008, lorsque l'opération Atalante/EUNAVFOR Somalia est lancée pour contrer les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et l'océan Indien. Il est question d'assurer la protection des navires du Programme alimentaire mondial, des navires vulnérables, mais aussi d'assurer l'embargo sur les armes décrété par l'ONU contre la Somalie. Par extension, deux missions sont associées à l'opération, à savoir la formation des militaires somaliens par les troupes de l'U.E. et l'aide au renforcement de la flotte et des capacités maritimes de Djibouti, du Kenya, des Seychelles et de la Tanzanie.

II. La crise du transport maritime : l'exemple du canal de Suez

Le trafic maritime du canal de Suez enregistre une baisse drastique de 50%, en 2024, par rapport à l'année précédente. Il s'agit, en d'autres termes, d'une baisse de 26 434 à 13 213 navires, qui touche tous les secteurs (navires citernes et autres types). Plusieurs raisons l'expliquent, mais principalement les attaques de plus en plus fréquentes des rebelles houthistes. A ce sujet, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a déclaré que "Les perturbations sur les grandes routes maritimes - canal de Suez, canal de Panama et mer Noire - qui représentent des défis sans précédent pour le commerce mondial, affectant des millions de personnes dans toutes les régions".

I. La crise du transport maritime : causes et conséquences

Une crise maritime peut être de multiples natures, mais dans le cas présent, la crise maritime en mer Rouge est tout à fait singulière. Par nature une crise est éphémère et désigne à la fois un événement brutal, une rupture, et aussi une évolution longue qui révèle des faiblesses structurelles, inhérentes à un système.

A Suez, la circulation des biens et des marchandises représente 20% du commerce mondial de conteneurs et fait de ce passage un choke point. Autrement dit, un passage obligé et stratégique, mais aussi un goulet d'étranglement étroit, peu profond, un talon d'Achille pour l'économie mondiale qu'il faut absolument surveiller. En combinant la fragilité de ces passages aux multiples aléas dont ils sont victimes, les tensions auxquelles ils sont soumis sont multiples.

Tout d'abord, les contraintes naturelles constituent une condition essentielle pour maintenir un trafic régulier et répondre aux besoins de navires toujours plus grands, mais aussi aux éventuels changements météorologiques. L'enjeu de la sécurité de navigation succède à ces contraintes et va de pair, pour le canal de Suez, avec les opérations de modernisation lancées dans les années 2000. Mais l'incident de mars 2021, lorsque le porte-conteneur Ever Given vient bloquer durant sept jours tout le trafic démontre que, malgré tout, les aléas peuvent arriver. Néanmoins, les conséquences de la géopolitique sont aussi des facteurs impactants le transport maritime. Les risques de criminalité maritime s'accroissent à mesure que la stabilité des régions concernées vacille. L'aggravation de la criminalité maritime, contre laquelle lutte l'Office des

Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), comme les Etats membres, trouve ses racines dans l'actualité internationale. Ainsi, les attaques des navires voguant vers le canal de Suez par les rebelles houthistes, en soutien aux Palestiniens de Gaza, contraignent les armateurs à chercher d'autres routes et de nouvelles dessertes pour leurs conteneurs.

Compte tenu de ces diverses formes de menaces pour le transport maritime, les conséquences sont bien souvent économiques. La perte financière est quasi immédiate à chaque fois que le trafic est perturbé. Les impacts peuvent aussi être environnementaux, si le choke point est bloqué, les navires doivent emprunter des routes plus longues et donc consommer davantage de carburant.

II. A Suez, développement et coopération pour éviter les crises

Pourtant, ce n'est pas la première fois dans son histoire que la mer Rouge et le passage du canal de Suez sont sujets à des crises, là encore de diverses natures, logistique ou sécuritaire, ou même politique.

D'abord, le XXe siècle nous donne quelques exemples de crises du transport maritime survenues dans ce passage. En 1930, la diminution du trafic de produits agricoles inquiétait déjà les instituts. Puis, lors des fermetures successives du canal de Suez en 1956 et 1975, le trafic pétrolier a sensiblement ralenti, avant d'atteindre des records sur la décennie 1990 et qui profite désormais de la croissance du commerce mondial depuis les années 2000. Pourtant, ce point de passage disputé n'est ni plus ni moins que la deuxième source de revenus de l'Egypte, qui a tout intérêt à développer cette voie maritime.

Pour augmenter la fluidité du trafic et accroître sa rentabilité, l'Égypte a fait de gros travaux d'aménagement en 2015, en créant notamment des zones de dérivation. Pour cause, le canal peut accueillir des navires de 240 000 tonnes mais ces navires larges en surface de 40 mètres, voire de 50 mètres pour les plus gros, ne permettent plus les croisements dans le canal autrement que dans les zones de dérivation. Mais les travaux doivent s'effectuer sans interrompre pour autant la circulation. Alors deux chantiers commencent, celui de la création d'une nouvelle voie d'eau et celui de l'approfondissement et de l'élargissement du tronçon principal. A l'incident de 2021 avec le porte-conteneurs Ever Given, l'autorité en charge du canal a estimé que la gestion de cette crise est un exemple.

Néanmoins, les récentes menaces pour la sécurité du trafic, notamment suite aux attaques des pirates houthies. Les rebelles voulaient officiellement ne s'en prendre qu'aux navires liés à Israël. Mais, depuis la mi-décembre 2023, l'ensemble de la flotte marchande évite le canal de Suez et c'est l'Égypte, déjà en pleine crise économique, qui en pâtit. En réponse à ces attaques, l'Égypte est dépendante de l'opération internationale Gardien de la Prospérité, rassemblant des navires des États-Unis, de Bahreïn, du Canada, du Danemark, de la Grèce, de la Norvège et du Royaume-Uni.

Si la France et l'Italie ont fait savoir à la coalition leur refus d'y entrer, ils ne sont pas moins actifs dans la région pour protéger leurs intérêts et ceux de l'Union Européenne. Le 19 février 2024, l'U.E. a également lancé sa propre opération de maintien de sécurité, l'EURONAVFOR Aspides.

III. Répondre à une crise internationale : l'Europe contre-attaque

Depuis octobre 2023, la recrudescence des attaques des pirates houthis, dans la région de la mer Rouge et du canal de Suez, un choke point considérable pour le trafic maritime, avait déjà révélé, dans un précédent article, les difficultés rencontrées lors de crises maritimes. Les navires marchands, sous le feu des pirates, passent désormais par le cap de Bonne-Espérance, compliquant les délais de livraison et provoquant une perte financière considérable. Si, le 15 janvier 2024, la France condamne avec fermeté ces actes de piraterie depuis le Conseil de sécurité de l'ONU, lundi 19 février 2024, le Conseil de l'Union européenne franchit un cap. Le déclenchement de l'Opération Aspides visant à protéger la route des transports maritimes essentiels à l'U.E. devrait s'étendre sur une période d'exercice d'une année.

L'Opération Aspides n'est pas la seule mission de sécurité menée pour protéger les convois maritimes dans la mer Rouge. Fin 2023, les États-Unis rassemblent une coalition pour mener l'Opération Gardien de la Prospérité en réponse aux attaques des pirates houthis, avec des résultats immédiats, en coulant trois embarcations pirates. Néanmoins, les renforts et soutiens de cette première coalition sont limités ; seuls le Danemark, le Royaume-Uni et la Grèce ont envoyé des frégates et des destroyers pour soutenir la flotte américaine. En réponse à ces tensions, l'Union européenne a lancé l'opération Aspides (bouclier protecteur en grec) le 19 février 2024. Après les missions Agénor (dans le golfe et le détroit d'Ormuz) et Atalante (dans le golfe d'Aden et l'océan Indien), Aspides vise deux objectifs : protéger le trafic maritime et contribuer à la liberté de navigation dans la région. Au total, 21 États membres participent à cette mission et trois, dont la France, y engagent actuellement des bâtiments de premier rang. À ce jour, le Conseil a décidé de proroger jusqu'au 28 février 2026 le mandat de l'opération de sûreté maritime visant à préserver la liberté de navigation.



