

La lutte anti-pirates aux Seychelles

Un aspect méconnu de l'opération Atalanta



Bruxelles2 est le premier blog / webnews francophone consacré à l'Europe de la Défense. www.bruxelles2.eu

Editeur : Nicolas Gros-Verheyde



Derrière les murs du Justus Lipsius (Conseil de l'UE), du Charlemagne (Service européen d'action extérieure et DG Relex), du Berlaymont (Commission européenne & Haut Représentant), du Cortenbergh 150 (Etat-Major Militaire / Etat-Major civil), de la rue des Drapiers (Agence européenne de Défense), la politique (européenne) de sécurité et de défense commune (PeSDC) est décryptée. • Des nouvelles chaudes, des analyses, des commentaires, des reportages et des mots d'humeur... • Stratégie, politique, gestion de crises, industrie ou transport aérien militaire, surveillance maritime et protection civile... Missions militaires et civiles de l'UE (Bosnie-Herzégovine, Kosovo, Géorgie, Moldavie / Ukraine, Afghanistan, Irak, Palestine, Congo RDC, Guinée-Bissau, Haïti, Océan indien, Somalie, Tchad).

(A Victoria, Seychelles)

Au dehors, le bleu lagon, le soleil et les bateaux de luxe. A l'intérieur une maison, plutôt charmante, fonctionnelle, qui ressemble plus à une résidence de vacances qu'à un bâtiment de travail. Quelques ordinateurs posés sur une table, cartes et documents. Nous sommes au PC de CAE aviation, une société privée luxembourgeoise missionnée par le gouvernement du Grand-Duché pour opérer au sein de la force anti-piraterie de l'UE « EUNAVFOR Atalanta » (*).

J'ai, en effet, pu obtenir des Luxembourgeois très, très discrets sur cette participation, l'autorisation de pénétrer dans le saint des saints : le bureau-logement qui sert de QG aux aviateurs et analystes "luxembourgeois" (parmi eux beaucoup de Français ou de Britanniques).

Des "privés" aguerris

Une douzaine de personnes, pilotes, copilotes, observateurs s'y relaient pour servir deux avions de surveillance maritime « Merlin III » (un autre avion se situe en réserve). La plupart des personnes présentes sur cette mission sont d'anciens militaires, souvent français, aguerris à diverses missions d'assistance à la sécurité. Coût pour le Grand-Duché : 4 millions d'euros, selon le ministère de la Défense.

C'est la première fois qu'une société privée est ainsi intégrée dans un dispositif militaire de l'UE. Il ne s'agit pas de quelques personnes, comme parfois, chargées de l'intendance ou de la logistique, mais c'est une unité entière opérationnelle qui est confiée au privé. L'avantage



est évident : souplesse, discrétion, et... rapidité de déploiement. Ainsi CAE Aviation est arrivé dans l'archipel avant la signature par l'Union européenne d'un accord SOFA avec les Seychelles. La structure civile a aussi l'avantage de nécessiter moins de formalisme et moins d'hommes qu'une structure militaire.



L'utilité de cette mission n'est plus à démontrer. Son positionnement aux Seychelles a été très utile, avec l'extension de la zone d'action des pirates somaliens. Elle a permis nombre de missions de repérage de navires saisis par les pirates, à commencer par le navire de pêche espagnol Alakrana ou le cargo chinois De Xin Hai, de guidage des forces navales, qui ont débouché sur quelques arrestations de pirates.

8 heures du matin, l'heure du briefing

... Il est 8 heures du matin, l'heure du briefing. Les trois membres d'équipage concernés se rassemblent dans un coin de la pièce pour se voir décrire le plan de mission. Les différents points repères sont mentionnés : présence de navires de guerre d'Atalanta par exemple (le Bremen cette fois dans la zone), les autres avions présents (en réserve l'Atlantique II

français). Et bien sûr, l'obligatoire point météo : grand beau aujourd'hui... L'équipe part sur l'aéroport, situé à quelques kilomètres de là. C'est l'avantage de ce positionnement. En quelques dizaines de minutes, l'équipage peut être en l'air. Lors de l'alerte pour l'Alakrana, en 40 minutes, [redacted] en position.

Restent sur place au PC deux analystes qui servent d'interface entre l'avion et les QG d'Atalanta (FHQ à bord du navire ou OHQ à Londres). Ils sont chargés de préparer la mission, de transformer l'ATO (l'ordre de vol) en fonds cartographique : « on trace une flight line théorique et les points tournants (où l'avion vire de bord pour prendre une autre direction), avec repérages des points de référence dignes d'intérêts (comme les unités Atalanta) ». L'avion ne déborde normalement pas de l'ATO.

Les liaisons avec l'avion se font par mail – selon une messagerie simplifiée – et au besoin par radio VHF. En cas de bateau suspect, un message est aussitôt envoyé – avec les coordonnées. Puis, en général, la suite se fait par phonie directe (Satacom ou VHF Marine). Les liaisons avec le PC d'Atalanta passent, en général, par le système informatique sécurisé de « chat », "Mercury", ou, au besoin, par téléphone. Chaque navire de guerre présent dans la zone se signale avec, en général, la formule usuelle du "good morning".

Sur l'écran du Macintosh un peu boosté, plusieurs fenêtres (que j'ai pu observer longuement et dont je ne peux pas tout retracer, secret défense oblige) sont affichées en même temps : le skytrack, une application web permettant de suivre l'avion en temps réel (altitude, position...) avec un fonds de carte type "google". Des messages préformatés (navire marchand, navire suspect...) ont été préenregistrés pour aller plus vite dans la rédaction et la transmission de messages. Quand un message arrive, un "bip" retentit pour avertir l'analyste de se replonger, au plus vite, sur l'écran...

Un système logiciel maison (CAE Workshop) a été conçu, qui « permet de tout gérer : les heures de vol, la documentation classifiée, le stockage des informations nécessaires à la mission, couplé à un fonds de carte (avec Geoconcept) permettant d'identifier, de façon géographique, chacune des missions. On trace les événements pour qu'ils soient, ensuite, dans le compte-rendu » explique un des analystes d'images (IMINT).

A bord de l'avion, un pilote, un copilote, et un opérateur caméra (Senso). Mais le plus important, d'une certaine façon, c'est aussi le matériel. Les Merlin III ont une autonomie totale de 7h30 en vol (soit 6 heures de vol si on tie

compte d'une réserve). Ils sont revêtus d'une peinture spéciale qui reflète moins de 20% la luminosité et l'infrarouge, assez difficile à détecter en vol.

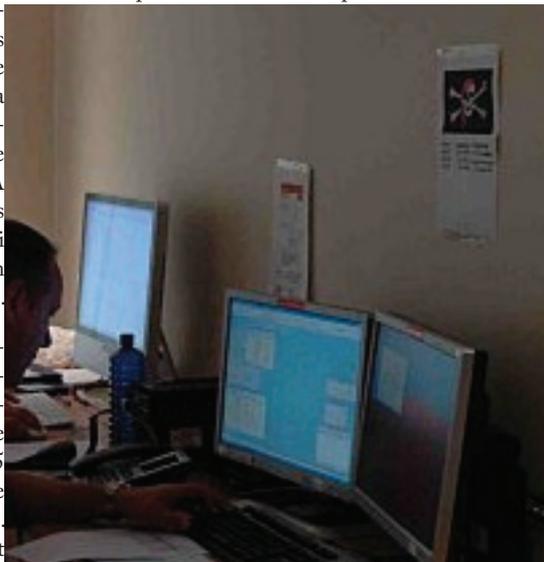
Ces appareils sont équipés de caméras MX 15 HD, de haute définition, qui peuvent aller jusqu'à une résolution de 50 Mo. Le tout couplé à un système de cartes numériques et à des enregistreurs vidéo, bien utile quand il s'agit de transmettre ce qui a été vu, d'établir un rapport, voire de servir de preuve (ou de commencement de preuve) en cas de procédure judiciaire. A 2500 mètres de hauteur et 3500 mètres de distance de la "cible", on peut ainsi repérer si un homme est armé sur un bateau ou « la cigarette d'un homme ».

Dès le retour de l'avion, il y a un débriefing avec l'opérateur. « On récupère la cassette et le fichier informatique. Les images brutes sont tout de suite envoyées au QG de la CTF 465 (Atalanta). » De façon plus fine, une analyse des images est ensuite faite. Tous ces éléments (l'ATO, la flight line, les images tournées, analyse...)

se retrouvent dans un rapport envoyé au QG d'Atalanta, sous forme d'un document Powerpoint. Les "Luxembourgeois" ont peu de temps pour cela : selon le contrat, en effet, ils doivent expédier dans les deux heures leur rapport de mission. « En cas de détection positive, on envoie d'ailleurs un vidéo report avec un petit storyboard. La vidéo apporte un élément intéressant. On saisit plus facilement des actions, comme par exemple, le transfert d'armes sur un bateau ou le fait de se débarrasser d'armes dans l'eau. Le mouvement permet d'appréhender les détails. »

Les images sont essentielles, en effet. Elles peuvent servir de preuve, au besoin devant le tribunal pour l'inculpation, et tout d'abord pour convaincre un Etat d'accepter de traduire des suspects. Elles permettent aussi alimenter la base de données sur les navires suspects identifiés. « Les

bateaux des pirates se distinguent les uns des autres. Si les skiffs sont identiques, ils ont aussi des marques, des défauts, qui permettent de les identifier. On repère ainsi des détails sur la coque, sur l'armature pour les mothers ships. On étudie les mo-



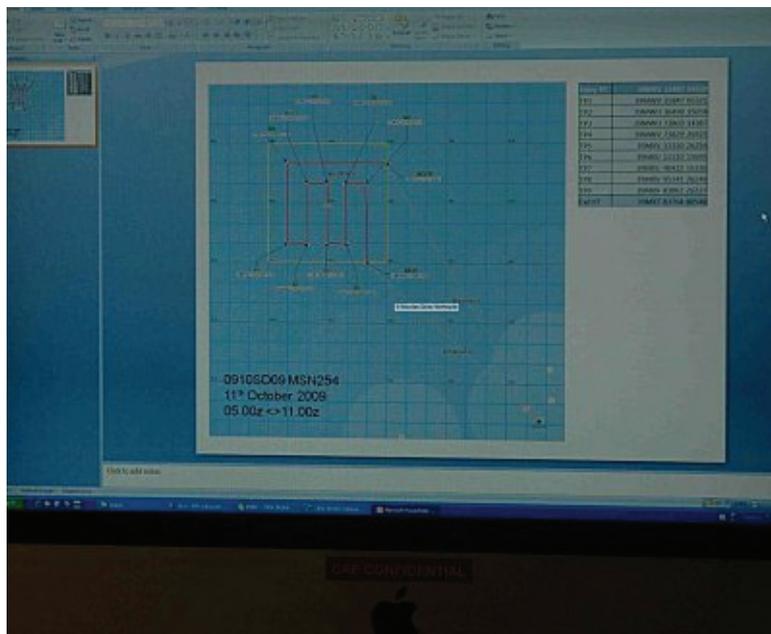
teurs. Ainsi on peut dire avec une quasi-certitude que tel bateau est le même que celui qui a participé à une attaque ou non, ou que c'est probable », explique un des responsables de l'opération. « Nous faisons, en fait, de l'analyse de deuxième niveau ».

(*) Reportage réalisé à la mi-octobre 2009

Les avions luxembourgeois aux Seychelles: des privés "bien utiles" !

L'arrestation de pirates par les gardes-côtes des Seychelles, après l'attaque de thoniers français, vient de le prouver. Les "petits" appareils de surveillance maritime, les avions Merlin III financés par le Luxembourg s'avèrent "bien utiles". Comme me le confiait un officier d'Atalanta (l'opération européenne anti-piraterie), certes ils ont une « courte autonomie, environ 3 heures 1/2 (NB : pour un aller, à multiplier par 2 au total). Mais ils sont très adaptés pour la surveillance côtière (comme celle de l'archipel des Seychelles) que des P3 Orion de fait un peu surdimensionnés pour ce type d'action. Ces derniers sont plus adaptés pour faire des patrouilles maritimes sur l'Océan indien. » De fait, les deux types d'appareils dont dispose ou disposera Atalanta (Merlin III ou le futur Dash des forces suédoises, d'un côté, Orion P3 et Atlantique II, de l'autre) sont très complémentaires. Il est d'ailleurs étonnant que, mis à part un reportage du Luxemburger Wort avant le départ, le gouvernement du Grand Duché n'ait pas vraiment communiqué sur cette question (ce blog avait ainsi été le premier à annoncer cette participation).

L'innovation n'est pas mince. C'est la première fois que le Luxembourg participe à une opération maritime. Celui qui aurait dit cela il y a quelques mois aurait été taxé de ridicule. Et cependant ! -:-) Cette participation n'est pas symbolique. Deux avions durant plusieurs mois, cela a un coût. Pour ce faire, le Grand Duché a recouru aux moyens du privé. C'est la société privée, CAE Aviation qui fournit avions et équipages. 3 par avion : un pilote, un copilote, un observateur. Tous venant du privé mais la plupart du temps d'anciens militaires. Un partenariat public-privé qui n'est pas tout à fait extraordinaire dans les opérations





La société CAE Aviation, de la maintenance aéronautique aux opérations Frontex et Atalanta

Basée au Luxembourg, à Findel, CAE Aviation compte 86 employés, de 14 nationalités différentes, souvent d'anciens militaires, a un chiffre d'affaires de 13 millions d'euros (pour une société au capital de 800.000 euros). Orientée au départ dans la maintenance aéronautique, elle s'est spécialisée dans l'appui aérien pour les services gouvernementaux et ONG. Elle a notamment travaillé pour Frontex, l'agence européenne de sécurité aux frontières à Malte, en Grèce, Slovaquie et Hongrie mais aussi dans des pays tiers : au Sénégal et en Mauritanie notamment, pour « remonter les filières d'immigration. C'est plus facile « pour un avion civil de faire ce travail que pour un avion militaire » explique-t-on à CAE Aviation. « C'est plus discret. Et cela permet donc d'aller dans les pays à la source de la migration ». Elle a également opéré pour l'opération militaire de l'UE en Bosnie-Herzégovine (Althea).

CAE Aviation dispose de 14 avions, avec pas mal d'heures de vols à leur actif : 4000 heures pour 2009 (3500 heures pour 2008). Elle possède également son propre terrain d'entraînement parachutistes, civil et militaire, à Lapalisse. La brigade parachutiste néerlandaise y termine son entraînement. Avantage pour les forces armées, « le coût est de trois à quatre fois inférieur à un entraînement militaire et il permet de libérer les moyens militaires nécessaires » (NB : les forces néerlandaises ne disposent que de deux avions C130, l'un est occupé par les liaisons avec Kandahar, l'autre est en révision ou en maintenance).



Thoniers basques aux Seychelles: "Nous sommes des pêcheurs, pas des militaires"

(A Victoria, Seychelles)

Sous le soleil du port de Victoria, aux Seychelles, le thonier basque d'Inpesca (Bilbao), Txori Aundi, refait son approvisionnement, répare son bateau, et attend... Dans quelques jours, arriveront quatre gardes privés de la société britannique Minimal Risk qui embarqueront à bord, avec armes et bagages. Cela devrait permettre au thonier de reprendre la mer un peu plus sereinement. Chacun, ici, a en mémoire la capture de leurs collègues l'Alakrana. Et tout le monde est très soucieux. « Ma famille est vraiment inquiète. Et je leur en dis le minimum pour ne pas les inquiéter » raconte Juan Jesus Suarez, le capitaine du navire, un Galicien de La Coruna.

Les 17 hommes d'équipages — Galiciens et Basques mais aussi Seychellois ou Ghanéens — ne tiennent pas, en effet, à être pris en otages. Embarquer des forces de sécurité, s'il ne garantit pas totalement d'une attaque, rassure un peu les hommes d'équipage et permet de limiter les risques d'une attaque. Ce qui n'était pas possible auparavant. La loi des Seychelles vient d'être modifiée pour permettre aux pêcheurs d'emmener des gardes, avec armes et bagages. Le Txori Aundi, qui bat pavillon des Seychelles, comme quelques thoniers espagnols, profitera donc avec ses collègues battant pavillon espagnol de cette nouvelle disposition.

« C'est bien, c'est une première étape » affirme Juan Jesus. « Jusqu'ici nous n'avons rien. Aucune protection du personnel. On regardait souvent le radar pour observer tous les mouvements. On ne stoppait pas si on voyait un problème. On éteignait les lumières ». Et en cas de tentative d'attaque, il n'y avait qu'un seul moyen : « les lances à incendie ». Bien peu pour effrayer les pirates. Mais davantage, ils ne pouvaient pas faire.

« Je ne suis pas un militaire. Je suis un pêcheur » explique un des membres de l'équipage. Les marins n'ont d'ailleurs pas subi d'entraînement ou de formation spécifique pour savoir que faire en cas d'attaque de pirates, contrairement à leurs homologues français qui suivent désormais régulièrement une formation soit à bord des bateaux, soit avant de partir.

Même s'ils récusent toute « jalousie », les marins du Txori Aundi envient le système français. Les jours d'arrêt forcé, la crainte de se voir attaquer par les pirates leur fait subir une perte sèche. « Nous faisons seulement la moitié du tonnage habituel » confirme le capitaine. Juste sur l'emplacement d'à côté, les thoniers Français, Le Drennec et le Gléan, sont en effet déjà repartis en mer, avec à bord 4 ou 5 militaires – des commandos marine spécialement entraînés.

Leur présence à bord a changé la donne. « Nous faisons entre 90 et 95% de notre tonnage habituel » avoue un des responsables de la



pêche française. « Sans cette sécurité, nous ne pourrions plus aller en mer » estime le capitaine du Drennec. « Je me sens un plus serein. Nous sommes mieux protégés » explique Yvan Dizet, le capitaine du Gléan. Le dispositif français de militaires à bord des navires de pêche va être pérennisé a déclaré le ministre de la Défense français, Hervé Morin, de passage dans la région. Le contrat qui existait entre l'armée et les pêcheurs devait se terminer fin octobre. « Il sera renouvelé » a promis le ministre « au moins jusqu'à décembre. Nous allons continuer tant que nous ne pourrions pas trouver d'autres moyens de sécuriser les opérateurs. C'est le devoir de la République de protéger ses citoyens ».

Interrogé par mes soins, le ministre français a cependant refusé la possibilité d'étendre ce dispositif aux navires espagnols ou de l'incorporer à Atalanta. « C'est un dispositif purement national. Les militaires ne peuvent protéger que les navires français. Et je n'ai pas eu de demande en ce sens de Carme Chacon » précise-t-il.

Pour Jesus Fernandez, le second du Txori Aundi, ce système est ce qu'il faudrait avoir. « Ils ont eu deux attaques, et les ont repoussées. C'est un bon système. Ça l'a prouvé. Ce n'est pas un problème que les Français aient une protection. C'est un problème pour nous de ne pas en avoir. le gouvernement n'assure pas suffisamment notre protection » ajoute son capitaine Juan Jesus Suarez.

La sécurité privée n'est cependant qu'un pis aller. Elle pose même certaines, non résolues comme celle de la responsabilité. « Qui est responsable en cas d'incident ? » s'interroge le capitaine. « C'est un problème. Au moins avec les militaires c'est plus clair ». Car, en mer, le principe est que le capitaine reste « maître après Dieu » et donc responsable de tout

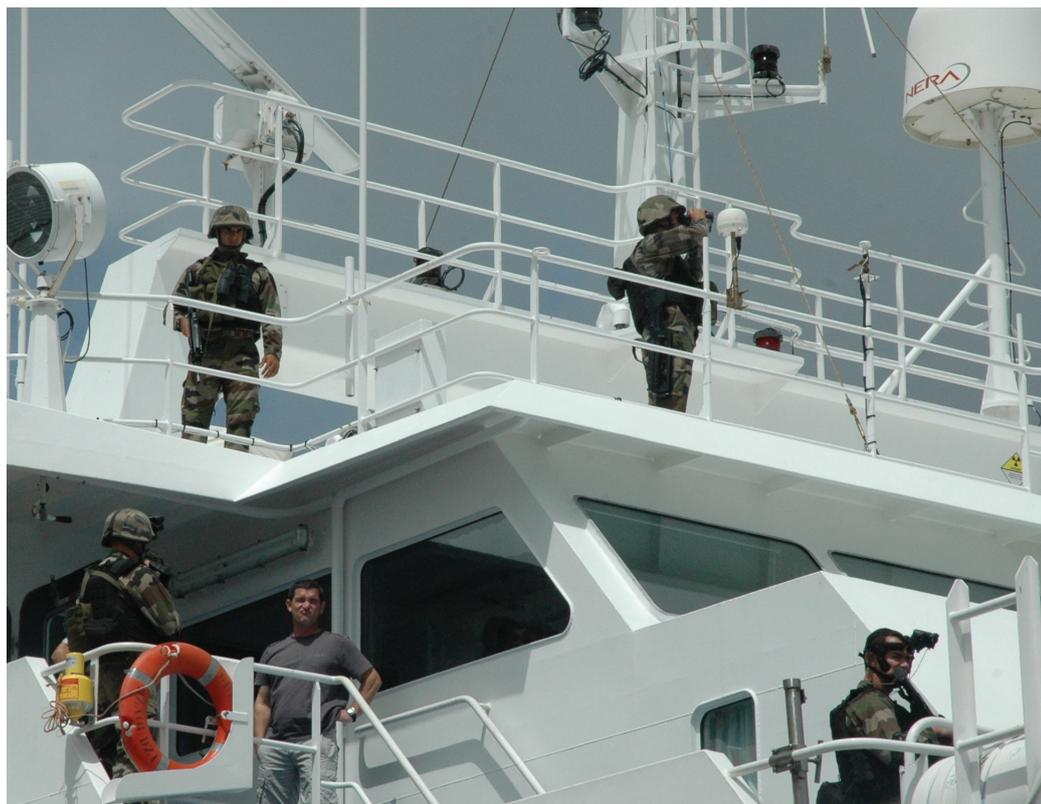
ce qui se produit sur son navire ou à cause de son navire. D'ailleurs, la loi seychelloise prévoit qu'à l'arrivée au port, c'est le capitaine du navire qui doit garder toutes ces armes. Même s'ils récusent toute colère, les marins du Txori Aundi ne cachent donc pas leur mécontentement envers le gouvernement espagnol qui ne fait pas beaucoup. Pour eux, derrière la raison légale invoquée par le gouvernement espagnol, il y a surtout des motifs plus économiques : envoyer des militaires espagnols coûte cher.

A plus de 7000 kms de Madrid, amarrés au port de Mahé, les hommes se sentent surtout abandonnés. « Notre ministre n'est même pas venue nous voir... », lâche un marin espagnol, dépité...

Nicolas Gros-Verbeyde

(*) Entretien réalisé moitié en espagnol, moitié anglais. Texte publié dans El Mundo,

(A Victoria, Seychelles)



Fusiliers-marins à bord du Drennec, avec son patron © NGV

Il est 12h30 heure locale (10h30 heure française), quand le Drennec et le Glénan lèvent la passerelle et larguent les amarres du port de Victoria à Mahé (Seychelles). Les deux thoniers bretons sont partis pour une nouvelle campagne de pêche dans l'Océan indien. Cinq semaines en mer. Non sans « une petite appréhension » reconnaît Patrick Héliès, le capitaine du Drennec. Son bateau a été attaqué deux fois par les pirates en un an. La deuxième fois, le 10 octobre, il naviguait de concert avec le Glénan. « Je suis plus ou moins serein. Nous sommes quand même protégés » complète Yvan Dizet, capitaine du Glénan. A bord des thoniers, plusieurs fusiliers-marins ont, en effet, pris place, selon un rituel désormais bien rodé, avec gilet pare-balles et armes diverses et variées. Les pirates sont avertis !

A bord, chacun s'est adapté l'un à l'autre. « Ils font un peu partie de l'équipage. » précise Patrick Héliès. « Nous sommes tous des marins. Et pour beaucoup d'entre nous, nous partageons une même culture régionale bretonne. » souligne l'enseigne de vaisseau Yannick Carnot, chef des équipes de protection embarquées, qui ne tarit pas d'éloge sur ces pêcheurs. « Ils ont une forte habitude de repérer à la vue ce qui est anormal. Alors ils nous aident à détecter les pirates ». Chacun se réjouit donc de cette cohabitation peu ordinaire. Grâce aux militaires, les thoniers français pourront faire une bonne saison de pêche. Sur le port de Mahé, cela fait d'ailleurs des envieux. « J'aimerais bien

avons perdu la moitié de notre saison » nous indique Juan-Jesus Suarez, patron du Txori Aundi, qui attend « avec impatience l'arrivée de gardes privés pour reprendre la mer » (1).

Le contrat continue. Hervé Morin, le ministre de la Défense, en visite d'inspection du dispositif français aux Seychelles a donc tenu à rassurer son monde. « Nous allons continuer tant que nous ne pourrions pas trouver d'autres moyens de sécuriser les opérateurs » a-t-il déclaré. Le contrat signé entre l'armée et les organisations de pêcheurs va donc être renouvelé au moins pour novembre et décembre (2). « Après, nous regarderons (toute demande) avec bienveillance » poursuit le Ministre. La piraterie se développe. « Et c'est le devoir de la République de protéger ses citoyens ».

Le contrat entre les thoniers bretons aux Seychelles et l'armée va être renouvelé

Avant même que l'attaque contre le Drennec soit réalisée, la décision avait été prise. Les thoniers bretons avaient décidé de renouveler l'accord qui les lie à l'armée française et leur permet de bénéficier de la protection des fusiliers-marins. Celui-ci se termine, en effet, fin octobre. Et la décision a été prise de le prolonger d'un mois supplémentaire. Pour 2010, la prolongation n'a pas encore fait état d'une demande formelle des pêcheurs.

Contribution des pêcheurs. Cette protection n'est pas gratuite pour les pêcheurs. Ils contribuent, en effet, aux frais supplémentaires engagés par la Marine Nationale pour cette opération : primes de mer des militaires, hébergement aux Seychelles, voyages, transport des munitions, frais de fonctionnement de la cellule de coordination sur l'île de Mahé... Mais elle est - semble-t-il -, rentabilisée par l'assurance d'une saison de pêche correcte. Les navires basques et galiciens, non protégés de manière conséquente, ont connu par contre une baisse de leur tonnage ramené (lire ici).

Un modèle qui pourrait inspirer - selon moi - tout le fonctionnement des opérations anti-piraterie. Il paraîtrait, en effet, logique que les armateurs des navires marchands, qui traversent le Golfe d'Aden, et leurs assureurs contribuent au dispositif qui améliore, de façon conséquente, leur sécurité. Ce serait une manière également de pouvoir augmenter les coûts communs de ce type d'opérations. Sujet qui, à l'Union européenne comme à l'OTAN, prête souvent à discussion mais rarement... à augmentation.

(A Victoria, Seychelles)

Hervé Morin, le ministre de la Défense français, l'a martelé lors de sa visite aux Seychelles, dimanche, à la fois aux journalistes présents et auprès des autorités seychelloises. La dissuasion de la piraterie implique que les « pirates soient jugés ». « J'en ai parlé au président Michel, qui était de passage à Paris lundi.



Les deux ministres lors de leur conférence de presse conjointe au ministère seychellois des Affaires étrangères © NGV

(...) Nous souhaitons que les Seychelles mettent en place le traitement judiciaire qui convient afin que les pirates puissent comprendre que leurs actes ne resteront pas impunis. » a-t-il ainsi affirmé lors d'une conférence de presse tenue, dimanche, à Victoria (Mahé - Seychelles), au Ministère seychellois des Affaires étrangères avec le Ministre chargé de la piraterie, Joel Morgan (1).

Eviter les libérations faute de preuve

Une manière, très diplomatique, également, d'affirmer un certain mécontentement face à la libération récente de 11 pirates remis aux gardes-côtes seychellois après la capture de l'Alakrana. Le ministre a ainsi pris acte de la « libération faute de preuves ». Mais il entend que la situation ne se reproduise pas à l'avenir. « Nous avons donné notre accord pour que désormais, selon un guide de bonne conduite que les Seychellois vont nous donner, que nos fusilliers commandos puissent faire leur travail. Et que la justice seychelloise ait les éléments pour juger les pirates. » a-t-il ainsi précisé.

Soutien de la France

« L'UE a déjà attribué 800.000 euros pour développer la partie judiciaire du traitement » a indiqué Hervé Morin. « La France soutient auprès de l'UE la demande seychelloise de dégager des moyens supplémentaires pour développer les structures supplémentaires pour le développement des structures pénitentiaires. » De même, le ministre a affirmé la continuation de

l'aide technique française avec les Seychelles. « Un capitaine de frégate participe à la restructuration de l'armée seychelloise. Cette coopération va continuer l'année prochaine, de façon à compléter l'entraînement des forces de défense ». Présent en permanence aux Sey-

chelles, ce militaire participe ainsi au comité de lutte anti-piraterie des Seychelles et conseille également les gardes-côtes pour parfaire leur formation. N.G.-V.

(1) Son titre exact est ministre de l'Environnement, des Ressources naturelles et du Transport.

Gardes-côtes aux Seychelles

Un corps en formation. Les Gardes-côtes des Seychelles disposent de 2 bateaux (l'Andromache et le Topaz). Un troisième va arriver. Le corps compte 200 personnes. Mais jusqu'ici, de l'aveu d'un spécialiste du dossier, leur fonction était « assez calme », ils exerçaient davantage une fonction de surveillance générale, de surveillance des pêches ou de sauvetage ». Avec les pirates, la « donne a changé. Et il s'agit d'être plus offensif ». D'où la nécessité de former ce corps plus spécifiquement à cette nouvelle tâche