



# Association nationale des Auditeurs jeunes de l'Institut des Hautes Etudes de Défense nationale

*Première association française de jeunes sur les problématiques de défense et de sécurité*

## **Interview ANAJ-IHEDN**

**Gilles MARECHAL**



Gilles MARECHAL

Cofondateur et Directeur général du Groupe GALLICE

1

**1 – Dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime, le gouvernement vient d'autoriser la mise en place de gardes armés sur les navires : quelles vont être, selon vous, les conséquences pour une société comme GALLICE ? Dans quelle mesure cette annonce vous satisfait-elle ?**

Nous accueillons cette décision de façon très positive car elle montre que l'Etat français commence à prendre en compte les réalités du marché de la sécurité et la place incontournable des sociétés privées dans la protection des intérêts économiques français. Il est vrai que, dans ce domaine, nous sommes très en retard sur les Anglo-Saxons, qui restent concurrentiels car ils opèrent dans un cadre juridique précis et peu contraignant. Nous espérons que l'Etat étendra sa réflexion à toutes les autres activités de sûreté où il y a nécessité de porter des armes, y compris sur le territoire national.

D'un point de vue « business », cette décision aura un impact très faible pour notre société, dans la mesure où ce marché ne concerne que les navires immatriculés en France (moins d'une centaine) et que nous opérons déjà avec des équipes armées sur des navires étrangers. Pour rappel, GALLICE, via sa filiale irlandaise, est la seule société française à opérer en armes à bord des navires. Elle dispose aussi de son propre bateau d'escorte (voir photo) ! Nos quelques

Retrouver toutes nos publications sur : <http://www.anaj-ihedn.org/category/actualites/publications-revues/>

concurrents français n'ont pas cette capacité et sont contraints de recourir à des sous-traitants anglo-saxons !



Bateau d'escorte du Groupe GALLICE

Nous attendons maintenant de connaître le cadre juridique qui va être proposé par le Conseil National des Activités Privées de Sécurité (CNAPS). On parle déjà de certification *ISO Pass 28007* pour les sociétés qui souhaiteraient entrer sur ce marché. Une telle certification coûterait au postulant plus de 30 000€, ce qui exclurait automatiquement les structures de taille moyenne : seules trois ou quatre sociétés françaises auraient alors les moyens d'entrer sur ce marché, parmi lesquelles GALLICE. De plus, la législation sur les agents embarqués soumis au droit français risquerait, une fois de plus, de nous mettre « hors-jeu » vis-à-vis des Anglo-Saxons qui garderont, c'est inévitable, plus de 95% des parts de marché.

## **2 – GALLICE participe activement à la réflexion menée par les institutions sur l'évolution de la législation française concernant les sociétés privées de sûreté maritime. Quelles sont désormais pour vous les prochaines étapes et les prochaines questions à soulever ?**

Les réflexions auxquelles participe GALLICE n'en sont qu'à leur début, mais il y a trois sujets majeurs de discussion que j'évoquerai :

- Le premier point très important qui pourrait impacter notre compétitivité concerne le statut qui va être imposé pour les membres des Equipes de Protection Embarquée (EPE). Devront-ils endosser le statut des « gens de mer », soumis au code du travail français, ou pourront-ils continuer à naviguer en « Offshore » comme 80% des navigateurs dans le monde ?

Passer sous le statut des « gens de mer » reviendrait à pénaliser les sociétés françaises par rapport aux Anglo-Saxons qui sont tous en Offshore, et à leur fermer ce marché, pour des raisons de compétitivité.

- Le deuxième point concerne l'armement autorisé à bord des navires. Il pourrait y avoir le réflexe culturel pour les autorités nationales de limiter le type d'armement ou de calibre, ce qui aurait pour conséquence de disqualifier l'offre française.

Nous pensons, chez GALLICE, qu'il faut impérativement prendre en considération les moyens et les capacités des agresseurs potentiels et se doter de moyens de riposte adaptés.

Les pirates utilisent des lance-roquettes pouvant tirer jusqu'à 500 mètres, et au Nigeria, des mitrailleuses lourdes efficaces à 1000 mètres.

Pour riposter efficacement, tout en restant dans le strict cadre de la légitime défense, il nous apparaît comme indispensable de doter nos équipes de fusils d'assaut en calibre 7.62 ou 5.56.

Nous préconisons également, en double dotation au niveau de l'équipe, un fusil pour du tir à longue distance (600 m) ainsi qu'un fusil de calibre 12 pour se donner la possibilité d'utiliser des munitions non-létales ou dissuasives (fusées, chevrotines caoutchouc ou cartouches de gaz).

En-dessous de ce minimum, GALLICE ne s'engagera pas au risque de mettre en danger son personnel et l'équipage du navire...

3

---

- Enfin, le troisième point, non des moindres, concerne l'usage des armes et les conditions d'ouverture du feu.

Qui aura autorité pour ordonner l'ouverture du feu ? Le Commandant du navire (comme ce devrait être le cas aujourd'hui si l'on s'en réfère au droit maritime) ou le chef de l'équipe de protection ?

Chez GALLICE, nous considérons que c'est au chef d'équipe de prendre la décision d'engager le feu dès lors que l'ouverture du feu se fait dans le cadre strict et légal de la légitime défense (art. 122.5 à 122.7 du code pénal). Il est le mieux placé pour évaluer le risque et nous savons qu'en situation de crise extrême, c'est au chef au contact de décider. Nous avons déjà été confrontés à ces situations chez GALLICE : c'est pourquoi nous militons fermement pour cette solution.

Nous souhaiterions aussi avoir une réponse claire sur l'autorisation de procéder à des tirs de semonce pour éloigner les bateaux qui s'approchent trop près du navire et qui se montrent menaçants.

Faut-il le rappeler, il n'y a aucun exemple connu de bavure commise par une société privée protégeant un navire. Les EPE sont constituées d'anciens commandos qui sont des professionnels, même s'ils ont quitté les Institutions. La seule bavure connue concerne une

Retrouver toutes nos publications sur : <http://www.anaj-ihedn.org/category/actualites/publications-revues/>

équipe de commandos de marine italienne qui a ouvert le feu sur une barque de pêcheurs, occasionnant la mort de l'équipage et de vives tensions diplomatiques entre l'Inde et l'Italie.

### **3 – Comment les questions de sécurité sont-elles appréhendées par les armateurs, notamment au niveau des navires ? Sont-elles prises en compte ou non, et, si oui, pourquoi et comment (accélération en zone sensible, mise en place de militaires ou d'agents de sécurité maritime à bord, taille du chargement, hauteur des navires en charge et à vide...) ?**

Les questions de sécurité sont prises très au sérieux par les armateurs, et ce pour plusieurs raisons :

- Les assureurs imposent aux armateurs des mesures de sûreté, que ce soit par la mise en place d'Equipes de Protection Embarquées (EPE) ou de dispositifs de protection adaptés, sous peine d'augmenter très fortement les primes d'assurance. Sur des navires marchands, le coût des mesures de protection est inférieur au surcoût de la prime d'assurance que générerait l'absence de telles mesures.
- Les équipages des navires qui transitent dans les zones où le risque de piraterie est important exigent la mise en place de mesures de protection.
- Depuis la « jurisprudence Karachi » (suite à l'attentat de 2002 contre les salariés de la Direction des Chantiers Navals au Pakistan), les employeurs (y compris les armateurs) sont tenus d'anticiper les menaces auxquelles leurs salariés sont exposés, tout particulièrement dans les pays ou zones à risques. La sûreté est depuis intégrée dans la gestion globale des risques au même titre que la sécurité au travail, l'incendie ou l'environnement.
- Enfin, il y a toujours la crainte d'une baisse d'activité pour les sociétés qui ne prendraient pas en compte le risque de piraterie, que ce soit par la perte de clients ou par l'immobilisation d'un navire pris en otage. Les pertes financières d'un navire marchand immobilisé se chiffrent généralement à plusieurs dizaines (voire centaines) de milliers d'euros par jour.

Les principales mesures de sûreté que prennent les armateurs sont :

- La mise en place de militaires sur leurs navires, quand cela est possible (cas du golfe d'Aden),
- L'emploi de sociétés privées (telles que GALLICE) et/ou la mise en place des mesures de protection adaptées préconisées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans le « Best Management Practices »(BMP) : mise en place de moyens dissuasifs passifs et défensifs non létaux. On constate néanmoins qu'un quart environ des navires n'applique pas les recommandations de l'OMI.

Il faut préciser que l'augmentation de la vitesse des navires, lors des passages dans les zones à risques, pour éviter les abordages (vitesse supérieure à 15 nœuds),provoque une

surconsommation en carburant et génère un surcoût de plusieurs centaines de milliers de dollars. De plus, elle n'est pas une garantie contre les pirates, qui ont développé de nouveaux modes d'action pour stopper les bateaux naviguant à vive allure par intimidation de l'équipage (tir de roquette sur le navire, mise en place d'un esquif armé à quelques centaines de mètres en avant et sur la route du navire (Bouchon avant) et injonction faite au Commandant de stopper sur le canal 16).



Membre d'une « EPE » du groupe GALLICE à bord d'un porte-conteneurs en Atlantique.

#### **4 – Constatez-vous des répercussions sur l'organisation même du trafic maritime (nouvelles routes empruntées : par l'Arctique, ou évitant certains détroits) ? Cela représente-t-il un coût supplémentaire ?**

Aucun navire protégé par une équipe armée n'a jamais été pris en otage. Le surcoût engendré par la mise en place d'une EPE est très raisonnable et s'avère efficace à 100%.

L'allongement des routes pour éviter les zones à risques n'est pas du tout rentable et n'est pas une garantie contre les risques de piraterie. Les armateurs savent bien qu'il est moins coûteux d'embarquer une EPE que d'allonger la route d'un navire.

Le passage par les routes glacières n'est pas spécifiquement lié à la piraterie. Il vise à raccourcir certaines distances pour diminuer le coût général du transport.

Ce n'est donc pas un problème pour un navire d'emprunter une route passant par des zones de piraterie à partir du moment où il est protégé par une équipe armée.

**5 – Quelles évolutions constatez-vous ces dernières années en termes de risque maritime, (déplacement des zones à risques, types de risques, méthodes employées par les pirates, fréquence des attaques, réponse des Etats et des sociétés de sécurité internationale...) ?**

Il n'y a pas *un* type de piraterie maritime mais *des* pirates, qui ont chacun leurs exigences et leurs modes d'action, même si l'objet reste toujours l'appât du gain.

Sud-Est asiatique : Détroit de Malacca. Cette zone connaît un brigandage assez violent mais actuellement en forte diminution, du fait des mesures de contre-piraterie mises en place avec l'appui des forces américaines.

Océan Indien : Il s'agit généralement de prise d'otage avec demande de rançon. Ce marché a été très lucratif dans le golfe d'Aden et le canal du Mozambique durant la dernière décennie pour atteindre un pic d'attaques en 2011. Dans cette zone, la piraterie côtière organisée par d'anciens pêcheurs agissant à moins de 200 miles des côtes a évolué en piraterie de haute mer, mieux organisée, avec des bateaux de soutien (mothership). Mais les mesures de lutte contre la piraterie déployées par la communauté internationale et la présence d'EPE privées ont fait chuter considérablement les attaques de navires.

Golfe de Guinée : Il s'agit d'une piraterie violente organisée par des bandes qui opèrent sur les côtes avec des vecteurs rapides. Les cibles sont principalement les employés des sociétés étrangères qui travaillent sur les plateformes pétrolières (otages contre rançon), les cargaisons de brut, et les navettes.

Les pirates utilisent de l'armement lourd (lance-roquettes, mitrailleuses,...) Ce type de piraterie est en augmentation et le Golfe de Guinée reste aujourd'hui la zone la plus dangereuse.

Caraïbes : Cette forme de piraterie est différente des trois premières. Les actions sont tournées vers les plaisanciers, avec pour objectif de les détrousser, voire de s'emparer de leur bateau. On note dans cette zone une quasi absence de prise d'otages, et très peu d'attaques de navires marchands.

Excepté dans la zone du détroit de Malacca et dans le Golfe d'Aden, où le problème de la piraterie a été pris en compte de façon sérieuse par les pays riverains et les puissances maritimes de la communauté internationale, la réponse des Etats dans plusieurs zones comme, par exemple, le Golfe de Guinée est très insuffisante. Les sociétés privées comme GALLICE ont donc toute leur place pour pallier ces manques.

**6 – Concrètement, comment la sécurité d'un navire marchand en zone sensible, dans les eaux internationales, est-elle assurée ? Quelles en sont les spécificités et les contraintes ?**

D'une façon générale, les navires mettent en place des mesures de protection passives comme des systèmes anti-abordage, des zones de protection « équipage », des radars de surveillance, et des moyens non létaux pour, le cas échéant, repousser les tentatives d'abordage (canons à eau par exemple).

Ces moyens sont parfois complétés par une Equipe de Protection Embarquée composée de 3 à 5 hommes (ce qui devrait être systématique). Elle assure une observation permanente autour du navire et est en mesure de réagir face à une agression. C'est de loin la solution la plus efficace, et qui a fait ses preuves !

L'équipe de protection peut être mise en place par la Marine nationale ou par une société privée comme GALLICE.

Dans le golfe d'Aden, des convois sont constitués et escortés par la Marine nationale pendant toute la traversée.



Membre d'une « EPE » du groupe GALLICE à bord d'un méthanier dans l'océan Indien

**7 – On évoque souvent la connaissance du terrain, notamment africain, que peut apporter la France et la capacité de ses soldats à s’adapter à l’environnement. Quelles sont, selon vous, les forces de la France en termes de sécurité maritime ?**

La France dispose en effet d’une parfaite connaissance des particularismes africains, ce qui est un atout pour ses interventions. Cependant, cette capacité s’applique essentiellement aux interventions terrestres (comme pour la récente intervention au Mali) et dans ses anciennes zones d’influence.

Les zones d’opérations maritimes dépassent de loin les frontières africaines et, même sur les côtes de ce continent, les zones « *piratogènes* » sont plutôt concentrées, d’une part, sur la Corne de l’Afrique (Somalie) où, excepté à Djibouti, la France n’est pas présente, et, d’autre part, dans le Golfe de Guinée, au large du Nigéria – pays anglophone peu connu des Français.

La France peut néanmoins s’appuyer sur sa Marine nationale, présente sur tous les océans, et sur ses capacités de recherche et d’observation aériennes. Elle reste un des seuls pays au monde, avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, à maintenir une réelle capacité en Contre-Terrorisme Maritime (CTM). Elle l’a démontré par exemple lors de la prise d’otage du « Ponant » en mai 2008.

**8 – Quels sont les enjeux de la sécurité du transport maritime en termes d’économie internationale ?**

C’est un enjeu majeur ! 95 % des produits de consommation courante, y compris les matières premières, dépendent du transport maritime. Assurer la sécurité des vecteurs maritimes est donc vital pour l’économie mondiale.

Les opérateurs privés de sécurité comme GALLICE ont un rôle important à jouer dans ce domaine.

Entretien conduit par Stéphane Cholleton

Vice-président chargé des études de l’ANAJ-IHEDN

[etudes@anaj-ihedn.org](mailto:etudes@anaj-ihedn.org)