



PHOTO: US NAVY

portant, là encore par respect pour le client. Un certain nombre de concurrents anglo-saxons proposent ce type de services depuis plusieurs années mais ils utilisent parfois d'anciens remorqueurs qui n'avancent qu'à 8 nœuds et handicapent considérablement leur client.

■ **Quelles sont les contraintes d'un projet comme celui-là dans tous les domaines, juridique, personnel, armement... ?**

Elles sont énormes, aussi bien d'un point de vue financier qu'opérationnel, ce qui explique pourquoi, en France, à ma connaissance, aucune autre société ne propose de service de bateaux d'escorte, du moins possédés en nom propre. L'une des contraintes, et pas des moindres, liée aux questions d'assurance, est celle du pavillon. La frilosité de nos institutions sur ce type d'activités nous a obligés à changer de pavillon et à réaliser ces missions sous les couleurs panaméennes. La question des armes est également complexe entre l'acquisition, la détention, le transport et l'utilisation. Sur ce sujet tout a été dit et écrit par l'ensemble des spécialistes du droit maritime (avocats, experts et autres). Le seul élément constant qu'il en ressort est que, dans les eaux internationales,



PHOTO: DR

# Des « privés » français contre les pirates

Stéphane Papillon, ancien commando Marine, a longtemps servi comme responsable de la sûreté à bord de bateaux de croisière. Il est aujourd'hui consultant en sûreté maritime<sup>1</sup> et a participé au positionnement, à Madagascar, pour le compte de la société française Gallice, d'un bateau destiné à assurer la protection armée des navires de commerce dans la région. L'accompagnement de navires marchands par des navires armés privés est régulièrement pratiqué par les sociétés anglo-saxonnes. L'initiative de Gallice est en revanche une Première en France où le débat sur l'emploi de gardes armés privés pour la protection de navires marchands est vif entre les professionnels du secteur. Stéphane Papillon, qui en est l'un des plus fervents partisans, répond à nos questions.

PROPOS RECUEILLIS PAR BERTRAND DE LESQUEN

■ **En quoi consiste le projet de la société Gallice auquel vous participez ?**

Gallice met en place à Madagascar une infrastructure technique et opérationnelle de sûreté maritime pour la protection armée de navires de commerce en océan Indien. Son objectif est de proposer aux armateurs qui le souhaitent des solutions leur permettant de répondre, de manière adaptée, à la menace que constitue la piraterie. Par respect pour le client, Gallice ne propose que des solutions létales estimant que les solutions non létales ne sont qu'une tromperie pure et simple. D'autres le font, c'est leur choix...!

■ **Quel est le premier client de la société et pour quelle mission ?**

C'est un acteur du secteur gazier dont les navires sont basés à l'île Maurice. La mission consiste à accompagner ces navires entre la pointe nord de Madagascar et Mombasa au Kenya.

■ **Quels sont les moyens mis en œuvre ?**

Un, et demain peut-être, plusieurs bateaux d'escorte. Le premier à avoir été positionné est une ancienne vedette des douanes qui, par sa vitesse, 24 nœuds, et son autonomie est parfaitement adaptée aux missions d'escorte. La vitesse est un facteur im-

portant, là encore par respect pour le client. Un certain nombre de concurrents anglo-saxons proposent ce type de services depuis plusieurs années mais ils utilisent parfois d'anciens remorqueurs qui n'avancent qu'à 8 nœuds et handicapent considérablement leur client.

■ **Quel est le profil et le mode de recrutement des personnels employés ?**

Pour la navigation, la conduite et la propulsion du bateau, l'équipe est constituée de personnels issus de la Marine marchande, détenteurs des brevets et prérogatives nécessaires. Ils sont recrutés, soit par annonces auprès de l'École nationale supérieure maritime (Hydro Nantes, Marseille ou Le Havre), soit à travers le réseau « Marmar » que je connais bien pour avoir navigué pendant quatorze ans avec de nombreux officiers de la Marine marchande. L'équipe sûreté est, elle, composée d'anciens militaires issus des forces spéciales rompus à l'intervention en mer. Le mode de recrutement fait, là encore, largement appel au réseau tout en sachant que les personnels vraiment formés à ce type de missions sont assez rares. Pour cette raison, nous constituons en général des

équipes mixtes avec systématiquement à leur tête une personne ayant fait carrière dans les commandos Marine. Outre la crédibilité qu'elle apporte auprès du client, cette organisation nous assure d'une bonne communication « sur le terrain » entre l'équipe sûreté dont le chef est nécessairement issu du milieu maritime et le commandant du navire.

■ **Quel type d'armes avez-vous sélectionné et sur quels critères ?**

Le choix a été fait en concertation avec plusieurs cadres de la société qui ont tous une expérience riche dans des domaines différents mais complémentaires (Ndlr : GIGN, service Action de la DGSE, etc.). Le principe est de pouvoir traiter la menace à toutes distances. Pour le tir à longue distance, nous avons opté pour des fusils de précision offrant un tir utile jusqu'à 600 mètres dans les meilleures conditions de mer.

L'objectif de ce type de tir est, dans un premier temps, la sommation et dans un second temps la neutralisation du moyen de propulsion. Soyons réalistes, en conditions réelles, une précision efficace à >>>

1. [www.maritimeservices.fr](http://www.maritimeservices.fr)

Page de gauche, pirates somaliens à bord du cargo ukrainien *Faina* en octobre 2008.

En haut, Stéphane Papillon, en avril 2011, en océan Indien, pour le positionnement du navire d'accompagnement de la société Gallice. Ancien commando Marine, aujourd'hui consultant en sûreté maritime, Stéphane Papillon a notamment assuré l'acquisition et la mise en place légale des armes ainsi que de leurs différentes procédures d'utilisation.

>> cette distance requiert un faisceau de facteurs favorables (qualité du tireur, météo, stabilité de la plateforme...) qu'il n'est pas toujours facile de réunir.

Ces fusils sont des Bar Mach Browning en calibre 308 Winch Mag, équipés de lunettes à grossissement moyen. Pour la moyenne distance nous avons opté pour des Kalachnikov, dernière version, équipée d'Aimpoint. Nous les avons essayés en mer avec le président de Gallice, Gilles Sacaze, ancien cadre du service Action de la DGSE. Nous avons été totalement séduit par leur confort d'utilisation et leur



Le choix des armes est fait en fonction d'un principe : pouvoir traiter la menace de piraterie à toutes distances.

précision. Enfin, pour les courtes et très courtes distances, nous sommes, là encore, restés dans le traditionnel et avons choisi du calibre 12 sous différentes marques, Winchester, Remington, avec différents types de munitions.

Le personnel est équipé de gilets classe IV, de casques et de lunettes de protection. Les gilets sont en version maritime, c'est-à-dire avec une flottabilité neutre et un système de largage rapide pour des raisons de sécurité évidentes sur un bateau. Tout ce matériel est neuf.

■ **Les détracteurs du recours à des gardes armés privés pour la protection des navires marchands avancent le risque d'escalade dans la violence que ce système peut engendrer...**

Malgré les débats en cours depuis de nombreuses années, il semble toujours aussi difficile de mettre tout le monde d'accord sur le sujet, que ce soit les institutions militaires, les armateurs, les affréteurs, les assureurs ou les sociétés privées. La seule solution communément admise est bien sûr le règlement du problème à terre avec le retour de la Somalie à un État de droit. Ce n'est pas le cas

aujourd'hui et en attendant que l'on y parvienne, le vrai sujet est de répondre à la préoccupation des armateurs impactés par les effets de la piraterie. L'intégration des navires de commerce dans des convois protégés par la force multinationale – outre les contraintes financières et organisationnelles que cela implique aux armements – n'a pas permis, en dépit d'une certaine efficacité, de faire cesser les prises d'otage de bâtiments et d'équipages. Certaines ont même eu lieu, parfois, au sein d'un convoi. En revanche, on doit à la vérité de dire

qu'aucun navire de commerce ayant bénéficié de protection privée armée n'est aujourd'hui retenu par les pirates. Ce point, capital, étant acquis, la question est de savoir si le recours à des gardes armés privés fait monter le niveau de violence. Aucun rapport ne permet de le dire. À l'inverse, tous les récits d'attaque démontrent qu'une riposte légitime et proportionnée des équipes de sécurité embarquées amène les assaillants à se retirer. Dans certains cas, le seul fait pour les pirates d'être confrontés à un dispositif de protection armé suffit à les dissuader. La question est de savoir ce qu'il serait advenu de ces navires s'ils n'avaient pas eu d'équipes de protection à bord. Je fais souvent le parallèle entre les sociétés privées de protection maritime et les

sociétés de convoyage de fonds. Ces dernières ont été confrontées au même débat. Les institutions, et notamment la police, voyaient d'un mauvais œil le transfert de l'une de leurs missions régaliennes vers des sociétés privées. Aujourd'hui qui cela choque-t-il ? L'hyper-violence des attaques de fourgons blindés relève plus d'un fait de société et de la facilité à se procurer des armes de guerre que du recours à des sociétés privées pour les protéger.

■ **Quelles règles de fonctionnement vous êtes-vous fixées concernant notamment l'ouverture du feu ?**

Nous avons tout simplement adapté à un cadre privé les Règles opérationnelles d'engagement (ROE) des Équipes de protection embarquées (EPE) de la Marine nationale opérant sur les thoniers français.

■ **Comment les choses se passent-elles, en termes de responsabilité, en cas de blessure ou de mort d'un membre de votre équipe ou d'un pirate ?**

La blessure ou la mort de l'un ou de plusieurs membres de l'équipe de sécurité est une éventualité qui ne peut être écartée. Les assurances prises auprès de compagnies étrangères couvrent une partie de ces risques. Pour ce qui concerne les pirates, si l'un ou plusieurs d'entre eux étaient blessés ou morts – une fois le danger écarté ou les assaillants



Hélicoptère de la Marine russe en océan Indien. « L'intégration des navires de commerce dans des convois protégés par la Force multinationale n'a pas permis, en dépit d'une certaine efficacité, de faire cesser les prises d'otage de bâtiments et d'équipages. » STÉPHANE PAPILLON

neutralisés – les mesures d'assistance et de secours seront appliquées conformément à la réglementation internationale sur le secours maritime. Les membres de l'équipe de sécurité, qui pourraient être amenés à justifier de leur intervention devant les tribunaux de leurs pays respectifs, auront à charge de prouver la stricte application de leur droit à la légitime défense. C'est pour cette raison que toute action doit être filmée en vidéo.

■ **Comment opérez-vous pour assurer la protection d'un navire de commerce avec un seul bateau ?**

La protection optimale d'un navire de commerce suppose un dispositif comprenant, outre la vedette d'escorte, la présence de plusieurs hommes à bord du navire à protéger et ce, pour deux raisons. La première est la nécessaire coordination à établir entre le navire de commerce et sa vedette d'accompagnement avant, pendant et après une attaque ou une tentative d'attaque. La seconde est de pouvoir protéger le bord non couvert par la vedette en cas d'assaut par plusieurs embarcations.

Ce dispositif constitue une protection plus efficace et plus dissuasive que les seules équipes de protection embarquées.

■ **La France est encore très réticente au recours à des gardes armés privés pour ce genre de mission. Cette position évolue-t-elle selon vous ?**

À la vue des dérapages de certaines sociétés privées, notamment en Irak, je peux comprendre ces réticences mais faut-il pour autant laisser aux anglo-

saxons l'exclusivité d'un marché estimé à des centaines de millions d'euros. Je ne le pense pas. Les choses commencent à changer. Nous l'avons constaté à l'escale de Port-Saïd pendant le convoyage de notre vedette.

Tenus de garder la veille sur Canal 12 avec l'Autorité du Canal de Suez, nous avons entendu plusieurs navires battant pavillon français déclarer la présence d'armes à bord. Sachant que les équipages sont en général très réticents à en détenir et à en user, cela pourrait même laisser supposer qu'ils ont des équipes à bord pour le faire. D'où l'importance de légiférer rapidement et de sortir de cette forme d'hypocrisie.

■ **Que faudrait-il faire pour rendre acceptable par tous les acteurs concernés le principe du recours à des gardes armés privés pour la protection des navires marchands ? L'État devrait plus s'impliquer. Il devrait promouvoir la création d'un organisme chargé de contrôler les sociétés françaises engagées dans cette activité et d'en fixer les conditions d'exercice. C'est le souhait des sociétés**

sérieuses que j'ai eu l'occasion de rencontrer. Il est temps de sortir de cette défiance improductive des institutions publiques à l'égard du privé. Comme dans beaucoup d'autres domaines, l'externalisation de cette activité est inéluctable.

Il serait pour une fois intéressant d'anticiper plutôt que de subir et d'être contraint, demain, par la réalité économique, de sortir au forceps une loi ou un décret.

