



L'actualité des menaces maritimes pesant sur nos économies globalisées, plus que jamais tributaires de la maritimisation des échanges et de nos modes de vie. Terrorisme, piraterie, cybercrime, trafic organisé d'êtres humains, narcotrafic international, trafic illicite de déchets, d'armes ou encore de biens contrefaits, fraudes, pêche illégale, pollution expriment les multiples facettes d'une activité criminelle.

En Afrique, comme dans le reste du monde, le domaine maritime est l'élément vital de l'économie et, dans de nombreux cas, un élément central de la sécurité et de la souveraineté alimentaires.

L'expression « *pas d'expédition, pas de provisions* » souligne assurément l'impact du commerce maritime sur notre mode de vie. Compte tenu de l'incroyable volume d'échanges maritimes, cette dernière s'applique à tous les pays du monde, qu'ils soient littoraux ou enclavés.

La piraterie demeure un problème grave à l'échelle du continent. Alors que beaucoup pensent que la piraterie se poursuit au large des côtes somaliennes et beaucoup pensent qu'elle a été vaincue. Les deux assertions sont fausses.

La piraterie est un problème terrestre présentant des symptômes maritimes et, même si les symptômes ont changé, les problèmes persistent.

Qu'il s'agisse de contrebande de charbon de bois, de trafic d'armes ou d'attaques contre des navires engagés dans d'autres activités illicites, de nombreux acteurs qui ont commis des

actes de piraterie il y a dix ans continuent de commettre des crimes maritimes.

Dans les États insulaires de l'Est du continent et de l'océan Indien, les mouvements d'héroïne ont augmenté considérablement ces dernières années et menacent de renforcer les réseaux criminels transnationaux tout en neutralisant une partie importante de la population en âge de travailler dans ces pays.

À l'instar du trafic de drogue ou de la piraterie, l'immigration illégale et le trafic illicite de migrants ou d'êtres humains sont des pratiques anciennes qui connaissent depuis une vingtaine d'années une recrudescence importante.

Il existe un lien inextricable entre la sécurité maritime, la gouvernance maritime et l'économie maritime.

Fort de ses territoires tels que la Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, la Polynésie française, l'île de la Réunion et de Mayotte, sans oublier les Terres Arctiques et Australes, la France peut se targuer d'être la seconde puissance maritime du Monde.

L'Indo-Pacifique, c'est 1,6 million de citoyens français dans les départements, collectivités et territoires d'outre-mer, plus de 200 000 ressortissants expatriés dans les États de l'Indo-Pacifique et 9 des 11 millions de km² de notre ZEE.

C'est aussi une région cruciale pour notre économie : elle représente 60 % de la population mondiale et un tiers du commerce international.

Mondialisation, crises internationales, trafics... Avec le deuxième domaine maritime du monde, notre pays fait face à des enjeux stratégiques de premier plan.

L'insécurité maritime a un coût stratégique et économique (vulnérabilité du commerce mondial, prolifération des réseaux criminels, augmentation des assurances pour les armateurs), mais aussi un coût humain (équipages menacés, populations locales empêchées de vivre du commerce de leur pêche). La coopération dans le domaine de la sécurité maritime constitue donc un élément essentiel du partenariat qu'entretient la France avec les pays riverains du golfe de Guinée, de l'océan Indien comme de l'Indo-Pacifique.

Plus que jamais tributaires de la maritimisation des échanges et de nos modes de vie, l'actualité des menaces maritimes pèse sur nos économies globalisées.

Commander le livre d'Olivier d'Auzon chez [VA Éditions](#), 226 pages, décembre 2020, 25 €