



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Paris, le 20 janvier 2003



CENTRE D'ENSEIGNEMENT  
SUPERIEUR DE LA MARINE

*CEDOC – section "études"*

Affaire suivie par  
ASP Eric Frécon

☎ : 01.44.42.82.31  
Fax : 01.44.42.82.06

### DOSSIER D'ETUDE

#### LE TERRORISME MARITIME

##### **Avertissement - Genèse, objectifs, intérêts et limites de l'étude :**

Cette note a été rédigée au centre d'enseignement supérieur de la marine en décembre – janvier 2002-2003. Elle s'efforce de faire le point sur l'état actuel de la menace terroriste en mer, d'autant plus que ce domaine reste encore peu exploré au vu les articles et publications recensés.

Pourtant, depuis quelques années, la Marine nationale se penche sur ces questions. Au lendemain des réunions de l'Organisation Maritime Internationale sur ce thème et suite au nouveau visage du terrorisme international – ou transnational – depuis le 11 septembre 2001, il paraissait nécessaire de réactualiser certaines données, telles les nouvelles opportunités maritimes en matière de terrorisme, les nouvelles formes d'actes terroristes en mer, les nouvelles perspectives de lutte en amont, etc.

Il est apparu que la question du contre-terrorisme maritime ne pouvait être appréhendée que de façon globale, en incluant à l'analyse les approches juridiques, diplomatiques et sociales.

Nombre de questions ne sont pas ici traitées, l'objectif n'étant pas de revenir sur les causes profondes du terrorisme, le cadre juridique général, la sociologie terroriste, etc. Pour toutes ces questions, l'ouvrage de Walter Laqueur et les études de Gérard Chaliand restent les références incontournables<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> LAQUEUR, W., *Terrorisme*, PUF, Paris, 1979 ; CHALIAND, G., *Terrorisme et guérilla*, Complexe, Bruxelles, 1988 ; CHALIAND, G. (dir.), *Les stratégies du terrorisme*, Desclée de Brouwer, Paris, 1999.

## SOMMAIRE

### Introduction

#### 1. Le terrorisme maritime : *causes et natures* de la menace

- 1.1. Un contexte propice au terrorisme maritime
- 1.2. Des modes opératoires simples et variés

#### 2. Le terrorisme maritime : *localisation et origines* de la menace

- 2.1. Méthodologie et recherche d'un schéma global de l'insécurité maritime
- 2.2. Principales origines des terroristes sur mer

#### 3. Le terrorisme maritime : *lutte et prévention* contre la menace

- 3.1. Les efforts et propositions des organisations internationales ou privées
- 3.2. L'approche française
- 3.3. Prises de conscience et mesures étrangères
- 3.4. L'offre des « nouveaux mercenaires »
- 3.5. Les limites du droit international

#### 4. Conclusion

- 4.1. Bilan
- 4.2. *Quelle* solution pour *quelle* guerre contre *quel* ennemi ?
- 4.3. Conclusion générale : terrorisme maritime et « sauvegarde maritime »

### Bibliographie introductive

### Plan

### Annexes

## Introduction

Zones « de non droit », « grises »<sup>2</sup>... ou bleues : toutes sont le reflet des « relations internationales illicites » qui se tissent peu à peu<sup>3</sup>, à terre comme sur mer.

### Le retour de la violence politique

Après la chute du mur de Berlin, universitaires et politiques se sont interrogés avec le président américain Georges Bush senior sur le « nouvel ordre mondial ». Certains voulaient croire en la « fin de l'Histoire »<sup>4</sup>. Était venue l'heure de la mondialisation ; la guerre devenait enfin obsolète, comme l'esclavage ou le duel à une autre époque<sup>5</sup>.

D'autres plus sceptiques annonçaient « l'anarchie en marche »<sup>6</sup>. Ils voyaient poindre de « nouvelles menaces »<sup>7</sup>, de « nouveaux barbares »<sup>8</sup>, un « nouveau paradigme de la violence »<sup>9</sup>, un « nouveau Moyen Âge »<sup>10</sup>. Quarante ans d'ordre bipolaire laissaient la place à un désordre fait d'une multitude de nouveaux périls.

Les États, qui jusque-là étaient quasiment seuls à diriger la scène mondiale, ont vu leur autorité battue en brèche par l'émergence de groupes mafieux, de soldats sans uniforme ni cause réelle à défendre. Le système westphalien qui, depuis 1648, reconnaissait l'État comme acteur incontournable des relations internationales n'aura-t-il été qu'une parenthèse ? « L'ordre normal » des choses, s'interrogent certains, reprendrait-il le dessus<sup>11</sup> ? Comme à l'époque de la Rome antique, les marches de l'hémisphère nord – ce nouvel « Empire » – seraient-elles menacées par les barbares qui incarnent aujourd'hui le chaos, guère identifiables et pourtant si inquiétants<sup>12</sup> ?

Les motivations politiques qui animaient les guérillas des années 1970 et 1980 se sont peu à peu délitées, cédant la place aux déviances du « fou » ou aux préoccupations plus matérialistes des « bandits »<sup>13</sup>. Les pirates tiendraient plutôt de ces derniers. Aussi ont-ils éclipsé en mer les ferments potentiels d'une violence politique et donc la réalité d'un terrorisme maritime sous-jacent ou réel comme au Sri Lanka.

Le 11 septembre 2001 – comme la prise d'otages de Lima cinq ans plus tôt – est allé contre l'air du temps. Al-Qaeda est venu ébranler les nouvelles certitudes, celles de la dérive des guérillas post-Guerre froide dans le domaine criminel. La violence politique aurait alors été un peu vite enterrée. Toutes les guérillas seraient-elles « dégénérées » ou « irrationnelles » ?<sup>14</sup> Non : à côté de la menace

---

<sup>2</sup> lire CHALIAND, G., CONESA, P., « Redéfinition de la donne géopolitique : réflexion sur une carte du monde mitée », *La revue internationale et stratégique*, n° 41, automne 2001, p. 127-134

<sup>3</sup> CONESA, P., « Les relations internationales illicites », *La revue internationale et stratégique*, n°43, automne 2001, p. 18-25

<sup>4</sup> FUKUYAMA, F., *The End of History and the Last Man*, Maxwell MacMillan International, New York, 1992, XXIII-418 p.

<sup>5</sup> Voir MUELLER, J., *Retreat from the Doomsday : the Obsolescence of Major War*, Basic Books, New York, 1989, VIII-327 p.

<sup>6</sup> KAPLAN, K., « The Coming Anarchy », in *Atlantic Monthly*, février 1994, vol. 273, n° 2, p. 44-76.

<sup>7</sup> RAUFER, X. (dir.), *Dictionnaire technique des nouvelles menaces*, PUF, Paris, 1998.

<sup>8</sup> RUFIN, J.-Ch., *L'Empire et les Nouveaux Barbares*, Lattès, Paris, 1992, 255 p.

<sup>9</sup> WIEVIORKA, M., « Le Nouveau Paradigme de la violence », in *Cultures et conflits*, n° 29-30, 1996, p. 9-57.

<sup>10</sup> « J'appelle conventionnellement nouveau Moyen Âge la chute du principe légitime du pouvoir et du principe juridique des monarchies et des démocraties et son remplacement par le principe de la force, de l'énergie vitale, des unions et des groupes sociaux spontanés » (MINC, A., citant Berdiaev, in *Le Nouveau Moyen Âge*, Gallimard, Paris, 1993, p. 9).

<sup>11</sup> BIGO, D., « Nouveaux regards sur les conflits », cité in Marie-Claude Smouts (dir.), *Les Nouvelles Relations internationales, pratiques et théories*, Presses de Sciences Po, Paris, 1998, p. 333.

<sup>12</sup> James Holden-Rhodes, Peter Lupsha, « Horsemen of the Apocalypse : Gray Area Phenomena and the New World Disorder », in *Low Intensity Conflict & Law Enforcement*, vol. 2, n° 2, automne 1993, p. 212 .

<sup>13</sup> BALENCIE, J.-M., de la GRANGE, A., « Le Nouvel Ordre local », cité in BALENCIE, J.-M., de la GRANGE, A. (dir.), *Mondes rebelles*, Michalon, Paris, 1999, p. 11.

<sup>14</sup> *ibid.*

pirate qui perdure, il convient à présent de tenir compte des violences en mer fondées sur des motivations politiques et/ou idéologiques, voire mystico-religieuses dans le cas d'Al-Qaeda ; il ne s'agit plus de gagner sa vie en mer comme les pirates, mais son salut.

### Le retour de la violence politique et la mer

Car s'il y a désordre et multiplication des menaces, l'analyse ne doit pas occulter 71% de la « Terre », la planète « bleue ». L'homme parcourt l'espace alors qu'il n'a pas fini d'explorer les océans. Sur 185 Etats membres de l'ONU en 1996, seuls une trentaine n'avaient pas d'accès à la mer d'après Pierre Papon<sup>15</sup>. De même, la piraterie – ou plus exactement le terrorisme – dans les airs commence à être maîtrisé quand sa version maritime menace d'exploser. « Il y a les vivants, les morts, et les marins » déclarait Platon ; ce peuple étrange qui hante le « sixième continent »<sup>16</sup> a en charge plus de 80% des échanges mondiaux et 40% de la production d'hydrocarbures. Un emploi en mer engendre trois à cinq emplois à terre, tandis que 70% de la population mondiale habite à moins de 300 kilomètres de la côte. La « marinisation » des économies est de plus en plus évidente. Les océans regorgent de ressources naturelles souvent vitales pour les populations côtières et constituent de véritables autoroutes aquatiques. Aujourd'hui, près des trois-quarts du commerce mondial en poids et environ les deux tiers en valeur empruntent la voie maritime. Les océans représentent, de plus, un enjeu stratégique important où les détroits jouent un rôle crucial.

Dans ce double contexte théorique et géographique, difficile d'ignorer le terrorisme maritime.

### Terrorisme et hyperterrorisme maritime : le retour de la violence politique et la mer

Ainsi la violence politique resurgit-elle sur le devant de la scène, notamment sur mer. Il faut alors identifier ce qu'il sera question d'évoquer sous le terme de « terrorisme maritime », sachant qu'aucune définition n'est unanimement reconnue<sup>17</sup>. « Terrorisme de sédition classique, terrorisme d'Etat..., le phénomène est, de toutes façons, tellement multiforme, variable dans le temps et dans l'espace, divers, individuel et collectif, aveugle et sélectif, criminel et idéaliste, révolutionnaire et réactionnaire qu'aucune définition ne permet vraiment de le circonscrire »<sup>18</sup>.

Néanmoins, les éléments précités constitueront des critères de choix : violence / cadre maritime / motivations politiques ou assimilées.

Le sujet de notre étude est ainsi au carrefour de trois axes :

- un axe géographique, de la terre à la mer, *via* les airs (1). Le cadre maritime est lié à la provenance, à la cible ou la localisation de la menace ; cette dimension doit être envisagée au sens large.
- un axe lié aux différentes stratégies indirectes selon les moyens employés (simple attentat en mer, prise d'otage, bombe flottante...) (2) ; beaucoup de méthodes terroristes employées à terre restent valables en mer.
- un axe lié aux différentes motivations, plus ou moins inscrites dans une réalité locale et politique (séparatisme, indépendance, demande de libérations, déstabilisation, revendications ethniques ou nationalistes...), ou quasiment mystiques, lorsque des fondements religieux sont détournés (3) ; on retrouve en mer la plupart des différentes formes de terrorisme : terrorisme à cause unique, terrorisme communautaire, terrorisme d'Etat, terrorisme religieux, terrorisme révolutionnaire...

Ces motivations doivent distinguer le terrorisme maritime du banditisme ou de la piraterie dont les motifs sont strictement privés, à la différence de ce que soutenait Pierre Marion, selon qui « le terrorisme constitue une forme moderne de piraterie »<sup>19</sup>. Néanmoins, une vision large

---

<sup>15</sup> PAPON, P., *Le sixième continent : géopolitique des océans*, Odile Jacob, Paris, 1996, 336 p.

<sup>16</sup> *ibid.*

<sup>17</sup> Nathalie Cettina parle « d'impossible définition » dans *Les enjeux organisationnels de la lutte contre le terrorisme*, LGDJ, Paris, 1994, p. 11

<sup>18</sup> KLEIN, J., de MONTBRIAL, Th. (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, PUF, Paris, 2000, p. 582

<sup>19</sup> MARION, P., «Terrorisme et piraterie», in JAEGER, G.A. (dir.), *Vues sur la piraterie*, Tallandier, Paris, 1992, p. 277

du terrorisme intégrera dans son analyse les actes de piraterie ayant pour but de financer des activités politiques clandestines (cf. *infra*, le cas du LTTE).

Certains différencient plus précisément deux types de terrorisme interne (terrorisme autonomiste et terrorisme anarchiste) de trois types de terrorismes internationaux, lorsque des Etats commanditent ou soutiennent des mouvements terroristes ; un même groupe peut ensuite se manifester dans plusieurs pays<sup>20</sup>.

D'autres distinguent les terroristes autonomistes, les terroristes mafieux, les terroristes religieux et le terrorisme d'organisations-écrans pour d'éventuels Etats. La seconde catégorie ne semble pas avoir de raison d'être en l'espèce puisqu'il s'agit de piraterie. La dernière fait quant à elle plus référence aux méthodes et acteurs qu'aux motivations. Nous retiendrons donc les deux autres catégories<sup>21</sup>.

C'est pourquoi seront ici différenciés le terroriste classique de l'hyperterroriste, figure neuve sur la scène de la violence mondiale. Le premier, tel le guérilleros, n'a jamais réellement cessé ses activités, du Sri Lanka au Moyen-orient. Le second a pris corps le 11 septembre 2001. Chose étrange : il semblerait que la même dimension profondément anarchique et anarchiste, en dehors des normes et de la société, utopiste ou quasiment mystique, anime autant l'hyperterroriste du XXIe siècle que le pirate célébré par Daniel Defoe au XVIIIe siècle<sup>22</sup>. Tous deux expriment le désordre et la violence d'une époque obéissant aux règles d'une « politique du chaos »<sup>23</sup>. D'après la Fondation pour la Recherche Stratégique, l'hyperterrorisme est en effet constitué par « la conjonction de la destruction de masse, rendue possible par l'accès aux technologies contemporaines, et la nature apocalyptique des organisateurs des attentats »<sup>24</sup>. Or, cette nature apocalyptique et l'absence de tout sentiment de pitié sont également présents chez nombre de pirates du XVIIIe siècle. Tous se sentent investis d'une mission qui les dépasse et à laquelle ils ne refusent aucun moyen. Ainsi, à l'opposé de l'idéaliste Misson, pirate des Lumières, Lewis incarne l'idée d'une société vouée non plus à « Dieu et la Liberté » mais à Satan, dont il se réclame sans sourciller. A chaque abordage, tous ces pirates se lancent dans de longs discours enflammés et leur rapport à la mort n'est pas sans rappeler celui des kamikazes islamistes. Les hyperterroristes s'inscriraient alors dans cette peu glorieuse lignée emprunte de révolte et de rébellion. Hier comme aujourd'hui, on ferait face à de « crimes d'une nature vraiment particulière et qui demande à ses adeptes autre chose que de l'audace, de l'astuce ou de l'habileté dans le maniement des armes »<sup>25</sup> ; sans doute de la folie... Hors du temps, en marge de la société, à l'écart de la science politique classique étant donné les revendications d'ordre mystique, il serait donc logique de voir l'hyperterroriste prendre de plus en plus la mer. Celui-ci, comme le pirate, « se vouerait [ainsi] à un exil à la fois irréversible et absolu puisque cet exil conduit moins dans un autre pays que dans une absence de pays »<sup>26</sup>. L'élément marin jouerait un rôle décisif...

#### Terrorisme et hyperterrorisme maritime : le retour de la violence politique et la mer après une brève éclipse

Le terrorisme maritime n'est pas une nouveauté. Dès la fin du XIXe siècle, des projets de mini-sous-marins existaient aux Pays-Bas et d'autres furent utilisés par les Confédérés lors de la guerre civile américaine. De même, les prises d'otages en mer furent expérimentées par les partisans de Garibaldi et perfectionnées lors de la guerre de sécession nord-américaine. L'emploi des mines fut également fréquent, aussi bien par les Phalangistes que par des militants écologistes dans les années 70.

Pour le spécialiste des questions de violence maritime Samuel P. Menefee, les différentes tactiques auraient pu être influencées par des films, de la même manière que *Battleship Potemkin* d'Eisenstein influença nombre de mutins, et fut à ce titre interdit en Grande-Bretagne et Allemagne en 1926. Cela

<sup>20</sup> CETTINA, N., op. cit., p. 14

<sup>21</sup> GERE, F., *Dictionnaire de la pensée stratégique*, Larousse, Paris, 2000, p. 271

<sup>22</sup> lire DEFOE, D., *Histoire générale des plus fameux pirates, vol. I et II.*, Phébus, Paris, 1990, 442 p. et 326 p.

<sup>23</sup> DELPECH, Th., *Politique du chaos : l'autre face de la mondialisation*, Seuil, Paris, 2002, 64 p.

<sup>24</sup> HEISBOURG, F. (dir.), *Hyperterrorisme : la nouvelle guerre*, Odile Jacob, Paris, 2001, p. 11

<sup>25</sup> GOSSE, Ph., *Histoire de la piraterie*, Payot, Paris, 1952, p. 188

<sup>26</sup> LAPOUGE, G., *Les pirates*, André Balland, Paris, 1969, p. 129

aurait été le cas pour l'assassinat en mer de Lord Mountbatten (*November man* de Bill Granger en 1979), des manifestations d'écoterroristes (*Leviathan* de J. G. Davis en 1976). Citons encore *Assault on a Queen* en 1959 et *French Atlantic Affair* en 1978<sup>27</sup>.

Ensuite les terroristes ont pris les airs, l'avion supplantant définitivement le bateau comme moyen de transport. Pourtant les marchandises sont toujours chargées sur des navires, bien moins surveillés que les avions. Le terroriste pourrait donc revenir à ses premières amours. Les attaques contre l'*Achille Lauro* le 7 octobre 1985, puis le *City of Poros* le 11 juillet 1988, ont sonné le retour du terroriste en mer (cf. *infra*), quelques années après le détournement du *Santa Maria*, quand la piraterie se « métamorphosait » en terrorisme selon l'expression de Robert de la Croix. En 1961, le capitaine Galvao employait en effet des méthodes pirates à des fins politiques, pour s'opposer au régime de Salazar au Portugal<sup>28</sup>.

### Démarche suivie

A partir des derniers événements et des plus récentes analyses en matière de terrorisme et de sécurité maritime, il convient à présent de dresser l'état de la menace terroriste en mer. Afin d'appréhender l'ensemble du processus terroriste en mer, des causes et origines à la répression, *via* les différentes manifestations possibles, il s'agira de comprendre :

- pourquoi cette menace est-elle réelle et sérieuse ?
- où risque-t-elle de se manifester ?
- comment peut-on contrer les risques terroristes en mer ?

---

<sup>27</sup> Sur la violence maritime, consulter les articles de Samuel P. Menefee, notamment « Violence at sea : maritime crime and the rise of piracy », *Jane's defence 1997*, p. 98-103

<sup>28</sup> de la CROIX, R., *Histoire de la piraterie*, L'ancre de la marine, St Malo, 1995, p. 367-382

## 1. Le terrorisme maritime : *causes et natures de la menace*

### 1.1. Un contexte propice au terrorisme maritime

Le milieu maritime offre d'intéressantes opportunités et possibilités aux terroristes, aussi bien pour mener des attaques efficaces (1.1.1.) que pour peser ensuite dans d'éventuelles négociations ou jeux politiques (1.1.2.).

#### 1.1.1. Un cadre tactique comparable à celui d'une guérilla maritime

##### 1.1.1.a. La vulnérabilité des moyens de transport :

Dans un compte rendu du conseil des ministres européen intitulé « Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques », les ministres des transports ont relevé que les infrastructures et équipements de transport en général étaient, bien avant le 11 septembre 2001, « la cible d'actes de nature terroriste pour tout une série de raisons et notamment parce qu'ils :

- sont relativement accessibles ;
- peuvent attirer l'attention du public et des médias ;
- sont souvent entourés d'une aura nationale ;
- peuvent toucher beaucoup de monde en une fois »<sup>29</sup>.

##### 1.1.1.b. La vulnérabilité du transport maritime :

Les ministres rapportent plus loin que le transport maritime, de façon plus précise, « porte en lui plusieurs facteurs de vulnérabilité aux actes de terrorisme »<sup>30</sup>. Tous les éléments sont en effet réunis pour se livrer à une véritable guérilla maritime, aux accents terroristes, ces deux techniques de combat étant intimement liées.

##### - *Facteurs géographiques :*

En haute mer, « les navires de commerce sont moins vulnérables, parce qu'ils avancent vite [entre 15 et 20 nœuds], parce qu'ils restent hors de portée de la plupart des petites embarcations et qu'ils n'est pas facile de savoir où ils sont exactement »<sup>31</sup>.

Ainsi, les actions terroristes ont plus souvent lieu dans les eaux territoriales, au mouillage ou à proximité des ports. « Là, ils évoluent lentement, au milieu d'autres bateaux et à des dates qui peuvent être connues d'avance. C'est à ce moment que les risques sont plus grands... et que nous ne pouvons plus intervenir pour des raisons juridiques »<sup>32</sup>. Ici, aucun bâtiment de guerre étranger n'a le droit d'agir sans l'accord explicite des autorités locales (cf. 3.5.).

L'attaque de l'*USS Cole* perpétrée dans les eaux yéménites aurait par exemple été planifiée deux mois à l'avance ; quant au canot où embarquèrent les terroristes, les marins américains l'auraient confondu avec un bateau utilisé pour guider les navires dans le port<sup>33</sup>.

Comme autrefois au fond des canyons ou au cœur des jungles, les détroits et autres zones archipélagiques sont aujourd'hui autant des lieux judicieux pour mener des attaques rapides, des

---

<sup>29</sup> Sont traités indistinctement le cas des compagnies maritimes et aériennes ; Ministère américain des transports/BTS, 2001 cité par Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, *Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques*, Union européenne, Bruxelles, 2/5/2002, p. 2

<sup>30</sup> *ibid.*, p. 5

<sup>31</sup> MERCHET, J.-D., « Le trafic maritime, cible du terrorisme », *Libération*, 23/10/2002

<sup>32</sup> *ibid.*

<sup>33</sup> SEN, Ph., « USS Cole attack highlights navies' vulnerabilities », *Jane's Navy International*, 12/2000, p. 3

abordages, des embuscades ou des détournements. Le cas du sud-est asiatique est à ce titre exemplaire.

*Vulnérabilité des routes sud-est asiatiques : la difficile expérience de la piraterie*

*Tout d'abord, on notera que dans le détroit de Malacca, qui se rétrécit jusqu'à atteindre 1 300 mètres en son point le plus étroit, les navires sont contraints de ralentir l'allure. Le trafic est si intense que les plus rapides ne peuvent pas dépasser les dix nœuds (environ 18 km/h). Pour ne rien arranger, cette route maritime est sujette à la formation de bancs de sable et à de violentes précipitations. Tous les éléments propices à la guérilla maritime sont ici réunis.*

*Le détroit de Malacca, véritable entonnoir long de 937 kilomètres, constitue pourtant encore l'unique point de passage économiquement rationnel. Du fait de leur situation et de leur manque d'infrastructures, les détroits de Lombok et de la Sonde restent des voies secondaires. Et si d'aventure d'autres routes venaient à se développer, les zones à surveiller seraient multipliées d'autant.*

*Les pirates savent profiter des opportunités offertes par les 17 000 îles de l'archipel indonésien qui constituent autant de refuges et de cachettes. Le port de Tanjung Pinang, sur l'île de Bintan – parfois surnommée île de la Tortue locale –, connaît lui aussi une grande activité. Toutes sortes de bateaux s'y côtoient aux abords des quais. Inutile d'y rechercher un quelconque agresseur. Rien ne ressemble plus à un bateau de pêche des Riau qu'un autre bateau de pêche des Riau, ces îles perdues et dispersées entre Sumatra et Singapour. Cette difficulté est cruellement vécue par la Royal Malaysian Air Force et la Royal Malaysian Navy dont les patrouilles doivent faire face à des problèmes d'identification au quotidien entre pêcheurs, pirates... voire terroristes depuis l'attentat de Bali et les menaces qui ont pesé début 2002 sur le port de Singapour<sup>34</sup>.*

*La proximité de différents Etats facilite également la fuite des pirates. Même pour un vieux ferry, il ne faut qu'une heure trente depuis Tanjung Pinang, à l'ouest de Bintan, pour rejoindre Tanah Merah, le nouvel embarcadère situé à l'est de Singapour. En une demi-heure, on peut relier la cité-Etat à Sekupang, sur l'île de Batam située de l'autre côté du détroit de Singapour en Indonésie. Ainsi, lorsque les forces de l'ordre interviennent, quelques minutes suffiraient aux pirates ou aux terroristes équipés de hors-bord pour trouver refuge de l'autre côté de la frontière.*

*- Facteurs techniques :*

De plus, la réglementation maritime dissuade les marins des pétroliers de s'équiper en armes à feu à cause des risques évidents d'explosion. Enfin, le pont d'un pétrolier en pleine charge n'émerge qu'à deux mètres au-dessus de l'eau, ce qui facilite l'abordage<sup>35</sup>.

Face aux adversaires vifs et rapides que sont les terroristes sur mer, la lourdeur des navires et bâtiments constitue un handicap de poids dans le cas des bombes flottantes. « Gérer un navire de 22 mètres de tirant d'eau comme le *Limburg* n'est pas une mince affaire. L'inertie est énorme, avec une distance de freinage qui peut atteindre 20 à 30 kilomètres lorsque le bâtiment est lancé à pleine vitesse »<sup>36</sup>. Aussitôt l'on pense à d'éventuelles bombes flottantes – des pétroliers et gaziers – dirigés vers des infrastructures côtières. Une telle attaque serait quasi imparable (cf. 1.2.6.).

Dans le cas des explosions, les attaques en elles-mêmes ne présentent aucune difficulté :

- Un responsable américain d'une agence de sécurité expliquait : « percuter un pétrolier avec un bateau plein d'explosifs n'est pas plus difficile que de monter dans votre voiture et de foncer sur un camion citerne. La vulnérabilité des pétroliers et des infrastructures pétrolières a

<sup>34</sup> « Straits Piracy Attacks Likely to Break Record this Year », *the Star*, 9 octobre 2000.

<sup>35</sup> Daniel Perret, 1998, op. cit., p. 137.

<sup>36</sup> WEBER, O., Pétrole : la grande peur du terrorisme, *Le Point*, n°1569, 11/10/2002, p. 57

toujours existé. Il se trouve simplement qu'aujourd'hui *Al-Qaeda* a choisi d'exploiter cette vulnérabilité »<sup>37</sup>.

- Les gros pétroliers sont en plus très nombreux dans les eaux du globe ; on en compte environ 3 000. Ils sont grands, avoisinant parfois la longueur de quatre terrains de football.

S'agissant des prises d'otages, vols ou autres, les abordages classiques, non plus, ne sont guère délicats. Rappelons pour preuve que chaque année une quinzaine de détournements de navires sont réalisés par des gangs pirates, sans compter les attaques pour les simples vols d'effets personnels. Généralement, cinq - six pirates approchent par l'arrière, depuis de frêles embarcations ou sampans d'une dizaine de mètres. Ils utilisent des grappins et montent à bord des navires malgré la nuit et les remous des hélices. Ils s'emparent alors du navire, de la cargaison ou de liquidités, avant de prendre la fuite.

#### - *Le facteur tactique décisif : la surprise*

Au lendemain de l'attaque contre l'*USS Cole*, la revue *Naval Force* jugeait les actes terroristes en mer comme « imprévisibles » puisque perpétrés par des organisations à partir d'une logique imprévisible<sup>38</sup>. A croire que l'attentat constitue une fin en soi, notamment dans le cadre de l'hyperterrorisme.

Que le terroriste opère depuis un pétrolier détourné ou à partir d'une petite embarcation, il est souvent trop tard lorsque l'équipage visé se rend compte de la menace. Soit la bombe flottante est trop lourde à manœuvrer ou trop proche : dans tous les cas, impossible de l'arrêter.

Facteur aggravant : les équipages doivent être plus attentifs aux risques d'accident qu'à l'éventualité d'un abordage. A la jonction des détroits de Malacca et de Singapour, les courants atteignent par exemple six nœuds (plus de 10 km/h), ce qui rend le pilotage pour le moins compliqué. Dans ces conditions, impossible pour les marins de s'occuper exclusivement de surveillance.

La réduction du personnel embarqué a également contribué au relâchement de la vigilance. Le problème est particulièrement aigu pour les pétroliers. En près de vingt ans, l'équipage d'un tanker de 230 mètres de long est passé de cinquante marins à une vingtaine<sup>39</sup>.

Enfin, la localisation des « embarcations rapides bourrées d'explosifs (type gros pneumatiques) et conduites par un ou deux terroristes prêts à mourir est loin d'être simple. Très basses sur l'eau, elles se détectent très mal au radar, leur écho se confondant facilement avec celui d'une vague un peu forte : le retour de mer. Bien pilotées et fortement motorisées, elles sont très agiles »<sup>40</sup>.

#### - *Mention spéciale pour les bâtiments militaires*

Ils sont particulièrement vulnérables malgré leurs équipements sophistiqués mais en l'occurrence inadaptés. Puisque les marines jouent un grand rôle dans les opérations de maintien de la paix, elles sont souvent contraintes de mouiller à proximité d'ennemis peu équipés, pauvres et particulièrement motivés.

Un tel constat doit pousser les marins à s'interroger sur la vulnérabilité de leurs bâtiment conseillait la *Jane's Intelligence Review* au lendemain de l'attentat de l'*USS Cole*<sup>41</sup>. Suite au 11 septembre, la revue *Défense nationale* prenait le relais : « La marine doit avant tout réduire ses vulnérabilités, car, détentrice de navires emblématiques de puissance (porte-avions, frégates, sous-marins [et l'on serait tenter de rajouter la *Jeanne d'Arc* lors de ses escales]...) et chargée de la mise en œuvre de l'arme nucléaire, elle pourrait être la cible d'actions à caractère symbolique ou visant à affaiblir l'efficacité de l'outil militaire »<sup>42</sup>.

<sup>37</sup> « Tanker industry seeks anti-terrorism measures », *Business Times*, 3/12/2002

<sup>38</sup> LEIBSTONE, M., « Combating terrorism at sea », *Naval Forces*, 6/2000, p. 11

<sup>39</sup> Hélène Vissière, op. cit., p. 115..

<sup>40</sup> « Limburg : attentat ; le retour de la 12,7 et du sac de sable ? », *Journal de la Marine Marchande*, 18/12/2002, p. 5

<sup>41</sup> SEN, Ph., op. cit., 12/2000, p. 3

<sup>42</sup> CV SIFANTUS, « 11 septembre 2001 : conséquences pour la marine », *Défense nationale*, 2/2002, p. 156

### 1.1.1.c. Conclusion

Pour toutes ces raisons, la marine américaine début septembre 2002 ainsi que le FBI ont averti que les terroristes pourraient être amenés à planifier des attaques en mer.

La seule réserve quant à l'opportunité d'une attaque terroriste en mer réside dans la difficile évaluation de la répercussion médiatique. Une agression en Normandie n'aura sans doute pas le même impact qu'un attentat au cœur de Paris. Aussi convient-il de s'interroger sur les motivations des terroristes. Selon les cas, ils chercheront à nuire, à tuer, à se faire connaître. Les cibles (ferries, centrales nucléaires le long des côtes, installations portuaires...) varieront en fonction des objectifs et l'intérêt du milieu marin sera plus ou moins évident aux yeux des terroristes.

Aujourd'hui, « la vulnérabilité du transport international commence à être admise par la communauté maritime, qui reconnaît que la sécurité a été sacrifiée au profit de la vitesse et de la réduction des coûts »<sup>43</sup>.

### 1.1.2. Un cadre stratégique propice aux pressions politiques

Une attaque en mer est non seulement aisée à mettre en place (1.1.1.) mais elle permet en outre de jouer un rôle non négligeable sur la scène économique ou politique mondiale (1.1.2.). Les enjeux sont de taille alors que les moyens mis en œuvre se révèlent simples.

#### 1.1.2.a. Créer un climat d'insécurité

##### - *Au niveau des containers*

Il est impossible pour les autorités douanières ou portuaires de tout contrôler. Par exemple, ce sont quelque 50 000 containers qui sont débarqués chaque jour dans les ports américains. Chaque jour, au niveau mondial, près de 15 millions de containers sont en circulation ou en attente et représentent 90% des marchandises échangées. En 2001, entre 72 et 244 millions de containers ont été échangés ou traités. Comment dès lors vérifier chaque cargaison sachant que le recours à des containers peut impliquer 25 parties différentes (acheteurs, vendeurs, compagnies maritimes, intermédiaires...)? Un simple acte commercial peut générer 30 à 40 documents sachant qu'un container peut concerner différents clients. Ainsi, un navire qui transporte en moyenne 6 000 containers standards peut conduire à la rédaction de 40 000 documents. Dans ces conditions, il est impossible de suivre la trace d'un container. « C'est un peu comme une lettre à la poste. On ne sait pas quelle camionnette va la délivrer ».

Selon certains chiffres, le trafic de containers serait en hausse de 10-12% en 2001-2002<sup>44</sup>.

Aussi les chefs des services de renseignement et de sécurité vivent-ils « dans la hantise de l'explosion d'une bombe dissimulée dans un container »<sup>45</sup>. En effet, à peine 2% d'entre eux sont contrôlés à leur arrivée aux Etats-Unis. Facile dans ces conditions de créer une psychose.

Notons que sont en jeu non seulement la prévention d'attentats terroristes mais aussi la lutte contre les trafics de stupéfiants puisque la *Drug Enforcement Agency* (DEA) estime que 90% de la cocaïne qui entre aux Etats-Unis n'est pas détectée<sup>46</sup>.

##### - *Au niveau du trafic maritime en général*

---

<sup>43</sup> SALMON, L., « Le transport maritime, prochain front de la guerre américaine contre le terrorisme », *Journal de la Marine Marchande*, 14/12/2001, p. 12

<sup>44</sup> « When trade and security clash », *The Economist*, 6/4/2002, p. 65 et 67 et ROCHE, M., op. cit., 15/5/2002, p. 4

<sup>45</sup> ROCHE, M., « Les Etats-Unis face à la menace du container piégé », *Le Monde*, 15/5/2002, p. 4

<sup>46</sup> SALMON, L., op. cit., 14/12/2001, p. 12

Les capacités du fret aérien ne représentent que 5% de celles du transport maritime. Ce dernier a donc une importance stratégique considérable. Il devient de fait un enjeu de choix pour les terroristes.

Dans le cas du Japon, 80% de ses hydrocarbures transitent par les détroits malais. Le blocage d'une de ces voies maritimes pour cause de menace ou attaque terroriste pourrait alors avoir un impact jusque sur l'inflation japonaise d'après Noël Choong, directeur de l'antenne est-asiatique du Bureau Maritime International.

Quant aux Etats-Unis, ils dépendent massivement du transport maritime pour importer presque la moitié des 19,5 millions de barils de pétrole consommés par jour et pour exporter 90 Mt de céréales par an<sup>47</sup>. Un exercice ayant pour thème la sécurité portuaire et impliquant des fonctionnaires de divers services, permit d'estimer à 58 milliards de dollars le coût total d'une fermeture de huit jours des ports et d'une réouverture lente et progressive de toutes les infrastructures. L'exercice consistait en trois alertes simultanées : la découverte d'une bombe sale – ou radioactive – dans le port de Los Angeles, *idem* à Minneapolis dans un container venant du Canada et arrestation de trois hommes aux Georgia Ports. L'autre enseignement majeur fut le grave constat du manque de coordination entre le gouvernement et le secteur privé<sup>48</sup>.

En France, le blocage du port du Havre, suite par exemple à l'échouage volontaire d'un pétrolier à l'entrée du port, dont le chenal d'accès est très étroit, paralyserait le deuxième port français en matière de marchandises en 2001<sup>49</sup>.

Le journaliste John Burnett, auteur d'une enquête fouillée sur le sujet, remarque les dégâts que pourrait causer l'explosion d'un gazier ou pétrolier dans le port de Rotterdam où transitent quelque 125 millions de tonnes de produits pétroliers en 2001 ; toute l'Europe dépend du libre accès au port néerlandais<sup>50</sup>.

#### - Conclusion

Ainsi, ces actes terroristes risquent-ils de miner la confiance dans la sécurité de la navigation maritime, en attendant pire.

Pour d'autres comme Hartmut Hesse, un des responsables de la division sécurité maritime de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ce ne sont pas les menaces terroristes mais davantage les mesures prises pour lutter contre ces risques qui pourraient à terme « prendre le commerce à la gorge » et augmenter les coûts ainsi que les délais<sup>51</sup>.

L'impact du terrorisme maritime opère donc à trois niveaux, en trois temps : psychose / prévention et hausse des coûts / dommages directs liés à l'attentat.

#### 1.1.2.b. Peser sur les coûts et les approvisionnements

Faut-il pour autant envisager une paralysie d'économies régionales ou nationales à cause du terrorisme maritime ? Le Yémen a déploré une perte de 20 milliards de dollars dans ses échanges commerciaux suite à l'attentat perpétré contre le *Limburg*<sup>52</sup> mais quels sont les véritables enjeux à court terme ?

#### - Influence sur le coût du transport

Contourner au large de la Corne de l'Afrique la route la moins sûre – mais la plus courte – « entre la côte et l'île de Socotra revient à faire un détour d'une douzaine d'heures. Autant d'argent de perdu »<sup>53</sup>.

---

<sup>47</sup> *ibid.*

<sup>48</sup> « US drill reveals huge economic cost of terrorist activity at ports », *Business Times*, 11/12/2002

<sup>49</sup> CCAF d'après METL-DTMPL

<sup>50</sup> COOPER, M., « Terrorism alert for Rotterdam: expert calls the port vulnerable », *International Herald Tribune*, 2/12/2002

<sup>51</sup> « Asia must act to tighten maritime security : IMO », *Business Times*, 16/10/2002

<sup>52</sup> « Yemen losing US\$20m a month after tanker blast », *Business Times*, 6/12/2002

<sup>53</sup> MERCHET, J.-D., *op. cit.*, 23/10/2002

C'est pourquoi *Armateurs de France*, en réaction aux différents projets envisagés pour lutter contre le terrorisme maritime, a tenu à préciser que « la mise en place de ces mesures impliquera un effort financier de la part des entreprises maritimes ainsi que des engagements complémentaires en terme de formation »<sup>54</sup>.

Aux Etats-Unis, la hausse des coûts, notamment dans le domaine de la logistique, serait estimée à environ 5%<sup>55</sup>. Déjà au printemps 2002, un fonctionnaire de l'*US Maritime Administration* (MARAD) expliquait que les primes furent réévaluées quelques semaines après le 11 septembre, les taux d'assurance grimpaient de 200 à 300% sur la plupart de flottes de pétroliers, de vraquiers ou de porte-containers<sup>56</sup>.

#### - Influence sur les primes d'assurance

« Dans un contexte géopolitique sain, l'assurance pour risque de guerre pour un super-pétrolier représente de 0,03% à 0,05% de la valeur du navire pour l'année. Aujourd'hui, un pétrolier qui va charger du pétrole au Yémen doit acquitter une prime d'environ 1%, contre 0,2% avant l'explosion », soit un surcoût théorique de 560 000 dollars par chargement pour un pétrolier tel que le *Limburg*<sup>57</sup>. Les taux étaient montés jusqu'à 5% lors de la guerre Iran-Irak.

#### - Le cas du commerce pétrolier

L'explosion d'un pétrolier est sans effet sur le commerce mondial. Un navire de ce type peut contenir deux millions de barils. Or, les compagnies pétrolières occidentales ont près de 900 millions de barils en stock dans leurs réservoirs<sup>58</sup>. Les réserves de pétrole des pays membres de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) représentent 116 jours de leur consommation.

La revue *Pétrostratégies* minimisait l'impact sur les cours pétroliers de l'explosion du *Limburg* : « les marchés sont inquiets du court terme, mais ils estiment qu'il n'existe pas de déséquilibre majeur entre l'offre et la demande à plus long terme »<sup>59</sup>. La crainte d'une vague d'attentat contre les infrastructures pétrolières du Golfe a fait immédiatement augmenter les cours du baril de Brent d'un demi-dollar. « Mais il faudrait une opération extrêmement vaste et particulièrement organisée pour affecter sérieusement l'approvisionnement » d'après Klaus Jacoby directeur de la division sécurité et approvisionnement de l'AIE<sup>60</sup>.

Des attentats à répétition contre les pétroliers pourraient néanmoins pousser les gouvernements à éviter certaines zones, augmenter les coûts de transport et diversifier les sources d'approvisionnement. De plus en plus, Washington tourne ainsi son attention vers la Caspienne ou l'Afrique alors qu'un quart du brut produit dans le monde transite par le Golfe Persique. Les Etats-Unis envisageait également en réaction à l'insécurité maritime d'installer une base militaire à Sao Tome Principe, dans le Golfe de Guinée, afin d'y protéger le trafic pétrolier depuis le Nigeria, l'Angola et la Guinée équatoriale<sup>61</sup>.

#### - Enjeux divers

Parmi les autres enjeux plus difficilement quantifiables, outre l'éventuelle paralysie d'économies locales, il convient de mentionner :

- les marées noires, le long des côtes, aux abords des cultures marines ou à l'entrée de ports, sachant que la pêche ne serait pas nécessairement touchée. En guise d'exemple, l'attentat

---

<sup>54</sup> « Prévention du terrorisme à l'OMI », *Journal de la Marine Marchande*, 7//2002, p. 6

<sup>55</sup> *The Economist*, op. cit., 6/4/2002, p. 67

<sup>56</sup> NIELSEN, K., « The cost of terrorism felt on the high seas », *Jane's Intelligence Review*, 6/2002, p. 5

<sup>57</sup> HAREL, X., « Les tankers pourraient être escortés dans le Golfe », *La Tribune*, 14/10/2002, p. 6

<sup>58</sup> *Business Times*, 3/12/2002

<sup>59</sup> de FILIPPIS, V., « Entretien avec l'expert Pierre Terzian », *Libération*, 8/10/2002, p. 3

<sup>60</sup> HAREL, X., « L'explosion sur le Limburg ravive la peur d'une rupture d'approvisionnement », *La Tribune*, 8/10/2002, p. 6

<sup>61</sup> HAREL, X., op. cit., 14/10/2002, p. 6

contre le *Limburg* a laissé derrière lui une nappe de 200 à 300 tonnes de brut jusque sur les plages du Yémen qui n'a jamais ratifié la convention Fipol (Fonds d'indemnisation pour les dommages à la pollution par les hydrocarbures)<sup>62</sup>.

- la mort de passagers ou d'équipages en cas d'explosions ou de prises d'otages ;
- la mauvaise réputation d'Etats dès lors qualifiés de peu stables, voire de dangereux, aussi bien aux yeux des touristes que pour d'éventuelles investisseurs.

### 1.1.3. Conclusion

D'un point de vue tactique ou géostratégique selon le terme d'André Vigarié, le monde marin offre d'intéressantes perspectives pour des terroristes soucieux d'ébranler les rapports politiques et de perturber les échanges commerciaux (1.1.2.) à moindre frais (1.1.1.).

Le terroriste a ensuite plusieurs possibilités pour exploiter aux mieux les failles et lacunes du monde marin dans le domaine de la sécurité des transport (1.2.).

### 1.2. Des modes opératoires simples et variés

Le conseil des ministres européen dans son rapport sur la sécurité des transports expliquait que « le transport maritime était le second mode de transport à avoir fait l'objet de multiples efforts d'amélioration de la sécurité depuis le 11 septembre »<sup>63</sup>. Les ministres distinguaient trois modes opératoires susceptibles de menacer ce secteur stratégique.

- *Les navires*, notamment les transporteurs de gaz liquéfié, peuvent être utilisés comme armes pour lancer une attaque ou détruire des infrastructures ;
- *les personnes / les marchandises* : les navires peuvent soit être attaqués pour provoquer des pertes de vies humaines, soit servir à dissimuler des personnes ou des armes, à transporter des armes conventionnelles, nucléaires, chimiques ou biologiques ou à dissimuler des terroristes parmi les membres d'équipage ;
- *le financement d'activités terroristes* : les recettes tirées du transport maritime peuvent servir à financer des activités terroristes et les navires peuvent servir à blanchir de l'argent au profit d'organisations terroristes.

Même succinctement, puisqu'il ne s'agit le plus souvent que d'hypothèses, il convient de revenir sur les différentes utilisations possibles du monde marin à des fins terroristes. Le classement ci-dessous a tenté de partir des cas les plus classiques et déjà expérimentés, pour aborder en dernier lieu des hypothèses davantage liées à l'hyperterrorisme, dont il est principalement question depuis le 11 septembre 2001.

#### 1.2.1. Prises d'otages (croisières, ferries...)

C'est la reproduction sur mer d'une technique courante à terre. La prise d'otages dans le théâtre moscovite fin octobre 2002 en est un triste exemple. L'avantage est de profiter *de facto*, en mer, d'un isolement qui rendra plus délicat un éventuel assaut. La notion de forteresse s'impose d'elle-même du fait de l'élément marin.

En revanche, à cause de leur localisation, les terroristes ne pourront pas bénéficier d'une couverture médiatique comparable à celle d'une prise d'otages au centre ville d'une grande métropole occidentale.

Seuls quelques cibles particulières peuvent s'avérer judicieuses, telle par exemple une croisière sur le Nil.

---

<sup>62</sup> « La France veut protéger le trafic maritime », *Les Echos*, 14/10/2002, p. 9

<sup>63</sup> Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, op. cit., 2/5/2002, p. 5

*Trois exemples fameux et décisifs dans la prise de conscience collective face au terrorisme maritime :*

*L'Achille Lauro :*

*Le 3 octobre 1985, au large de l'Égypte et d'Israël, le paquebot italien Achille Lauro avec 397 passagers à bord est piraté par [seulement] quatre membres d'un commando de la faction du FLP d'Abou Abbas. Les terroristes tuèrent l'Américain d'origine juive, Léon Klinghoffer, âgé de 69 ans et qui se déplaçait en fauteuil roulant. Après leur reddition, les quatre pirates palestiniens embarquent dans un Boeing 737 pour une destination inconnue. En cours de vol, l'avion est intercepté par la chasse de l'US Air Force composée de quatre avions F 14. Le Boeing se pose sur une base de l'OTAN en Sicile. Les terroristes sont remis aux autorités italiennes. Le procès tenu en 1986 s'achève notamment sur la condamnation par contumace d'Abou Abbas.*

*City of Poros:*

*Le 11 juillet 1988, piratage du bateau de croisière City of Poros au large de la Grèce par l'organisation Abou Nidal, basée en Libye et au Liban ; ce groupe se sépara de l'Organisation pour la Libération de la Palestine (OLP) en 1974.*

*Bilan : une dizaine de morts, dont trois Français, et 80 blessés.*

*Le Silco :*

*Un an plus tôt, la même organisation enlevait huit passagers du bateau Silco. Les Palestiniens agirent pour le compte des Libyens soucieux de rentrer en grâce auprès des Occidentaux en menant les négociations. Les premiers otages furent libérés en 1990.<sup>64</sup>*

Mais depuis, avec la croissance des échanges et les dépendances commerciales, sont apparues de nouvelles opportunités pour les terroristes des mers.

### 1.2.2. Explosions

Ce type d'attaque a déjà été expérimenté à maintes reprises, aussi bien contre des navires civils que militaires, selon que sont visés les symboles de puissances, de la mondialisation, à moins qu'il ne s'agisse de créer une psychose financière, économique ou touristique.

*L'USS Cole :*

*Le 12 octobre 2000, attentat au bateau-suicide contre le lance-missiles américain USS Cole de 320 hommes qui s'apprêtait à se ravitailler dans le port d'Aden. Bilan : 17 morts et 38 blessés. Le petit canot pneumatique qui venait aider dans sa manœuvre le navire américain s'est collé à lui et à aussitôt explosé. Les deux hommes du canot, dont un Yéménite, se seraient mis au garde-à-vous juste avant le déclenchement de l'explosion. La déflagration a provoqué un trou de sept mètres sur le flanc du navire<sup>65</sup> (cf. Annexe 1).*

*Selon les responsables américains, rien n'aurait pu empêcher cette attaque, exemple-type à leurs yeux des menaces asymétriques. Déjà en état d'alerte étant donné les attentats passés au Yémen, aucun des systèmes en place n'a pu prévenir l'équipage.*

*A quelques mètres près, l'engin explosif qui visait la salle des machines aurait pu provoquer une brèche sous la ligne de flottaison afin de faire sombrer le bâtiment et les 350 membres d'équipages.*

*Le Limburg :*

*Après quelques interrogations, il est rapidement apparu que l'explosion dont avait été victime le Limburg dans le Golfe d'Aden le 6 octobre 2002 était bien de nature terroriste. Le pétrolier à moitié plein attendait à la bouée de prise de pilote située à trois milles nautiques du terminal d'Ash Shir au Yémen. Suite à l'explosion, on déplorait un disparu, douze blessés et des nappes de pétrole, sur une vingtaine de kilomètres carrés, qui menaçaient de polluer les côtes avoisinantes. Dès les premiers*

<sup>64</sup> d'après VAREILLES, Th., *Encyclopédie du terrorisme international*, L'Harmattan, Paris, 2001, p. 159, 173 et 280-281

*jours de l'enquête, les soupçons se tournèrent vers Al-Qaeda. Français et Américains envoyèrent des hommes de leurs propres services pour mener les investigations.*

Aujourd'hui plus que jamais la menace persiste puisque les candidats à l'attentat-suicide abondent. En parallèle, les déploiements militaires ou le trafic maritime procurent chaque jour de nouvelles proies potentielles.

*L'« opération Gibraltar » tombe à l'eau :*

*En juillet 2002, des agents dormants d'Al-Qaeda au Maroc ont été arrêtés alors qu'ils s'apprêtaient à faire exploser des navires de l'OTAN ou de la flotte américaine dans le détroit de Gibraltar. D'autres attentats étaient apparemment projetés, notamment en Afrique et en Europe.*

*Les attaques devaient être menées depuis les enclaves espagnoles au nord du Maroc au moyen de Zodiac bourrés d'explosifs<sup>66</sup>.*

*Variante maritime des attentats-suicides palestiniens :*

*Le 23 novembre 2002, quatre marins israéliens ont été blessés lors d'une attaque-suicide palestinienne, la deuxième en 48 heures, contre une vedette de l'armée au large de Gaza. Ce bâtiment de type Dabour cherchait à contrôler le bateau de pêche palestinien navigant dans une zone interdite à la navigation, avant que ne survienne l'explosion<sup>67</sup>.*

### 1.2.3. Echouages volontaires ; blocages de ports ou de voies maritimes

Ce que les pirates pourraient causer de façon indirecte, les terroristes ont la possibilité de le réaliser aisément au terme d'un simple abordage comme il s'en produit régulièrement dans le détroit de Malacca. Après s'être emparés d'un gazier ou pétrolier sélectionné en fonction de sa cargaison, les terroristes pourraient décider d'échouer et éventrer volontairement le navire sur des récifs pour provoquer une d'autant plus gigantesque marée noire qu'elle aura été préparée avec la rigueur et le soin que l'on connaît aux terroristes.

Il ne pourrait être question dans un premier temps que d'un chantage, c'est-à-dire d'une prise d'otages d'un nouveau genre. Les retombées seraient considérables pour les terroristes :

- L'opinion publique est de plus en plus sensible aux questions environnementales ;
- plus grave : des ports ou routes maritimes pourraient être bloqués en cas de marée noire. C'est une des craintes principales des armateurs asiatiques qui dépendent en grande partie du trafic dans le détroit de Malacca où transite chaque jour 600 navires en tous genres ;
- dans cette lignée, il ne faut pas exclure l'échouage volontaire d'un navire – et notamment d'un pétrolier à manier avec précaution – à l'entrée d'un port à l'importance stratégique majeure pour les échanges commerciaux. Il avait été question de ce type de menace lors des manifestations anti-Chavez organisées par l'opposition au Venezuela à la fin de l'automne 2002<sup>68</sup>. Cet Etat est particulièrement dépendant de ses exportations de pétrole.

### 1.2.4. Vols de cargaisons sensibles à des fins terroristes

---

<sup>65</sup> VAREILLES, Th., op. cit., p. 259 ; pour plus d'informations, lire BENDER, B., « USN could have done little to stop attack », *Jane's Defense Weekly*, 18/10/2000, p. 4

<sup>66</sup> PONTAUT, J.-M., « L'opération Gibraltar d'Al-Qaeda », *L'Express*, 11/6/2002

<sup>67</sup> « Attaque suicide palestinienne contre un navire israélien », *AFP*, 23/11/2002

<sup>68</sup> « Chavez fights back against strike », *The Star*, 17/12/2002

Les cargaisons de déchets nucléaires font généralement l'objet d'une attention particulière, voire d'escortes par la Marine nationale. Entre de mauvaises mains, l'usage de telles cargaisons pourrait être désastreux. C'est pourquoi certains allèrent jusqu'à envisager l'emploi du sous-marin pour le transport de matières dangereuses <sup>69</sup> ...

*Polémique durant l'été 2002 sur les intentions d'Al-Qaeda vis-à-vis des déchets nucléaires*

*En juillet 2002, un ancien conseiller de Chuan Leekai, ancien Premier ministre thaïlandais de 1997 à 2001, soutenait qu'Al-Qaeda était responsable d'une bonne partie des 649 abordages dans le détroit de Malacca. Cette organisation, prétendait-il, cherchait à se fournir en déchets nucléaires afin de fabriquer des « bombes sales » <sup>70</sup>. Ces accusations n'étant guère étayées, elles ont été réfutées par le BMI (Bureau Maritime International) qui s'est empressé de rappeler que les transports de matières dangereuses sont escortés par des bâtiments militaires <sup>71</sup>.*

1.2.5. « Containers piégés » et infiltrations depuis les ports

*- Infiltrations par containers*

Cette menace est difficile à classer puisqu'en tant que « pochette surprise terroriste » il est impossible de deviner l'usage et le contenu d'un container que se seraient appropriés des terroristes.

C'est ce dossier qui préoccupe aujourd'hui en priorité les autorités américaines : « remplis en Asie, en Afrique, au Moyen-Orient, les containers sont transférés à Rotterdam sur d'autres navires à destination de la côte est des Etats-Unis. (...) Le trafic de containers symbolise par excellence la perméabilité des Etats-Unis au risque terroriste » <sup>72</sup>.

Bombes biologiques ou nucléaires : tout est possible. Ce fut même un membre égyptien d'Al-Qaeda que la police italienne a trouvé caché dans un container ; il possédait un billet aller-retour pour le Canada et de faux certificats de mécanicien aéronautique.

*- Autres types d'infiltrations*

Sans qu'il s'agisse nécessairement de containers, les navires peuvent servir à acheminer différents types de matériels aux terroristes :

- Ce fut le cas en décembre 2002, peu après la signature d'un accord entre Jakarta et la province d'Aceh à propos d'un projet d'autonomie, au terme de heurts longtemps violents. La marine indonésienne saisit des explosifs et des détonateurs à bord d'une barge en provenance de Malaisie et en direction d'Aceh <sup>73</sup>.
- De même, 15 Scud furent découverts le 11 décembre 2002 dans un navire provenant de Corée du Nord et arraisonné au large du Yémen par la Marine espagnole. Après enquête, il fut confirmé que la cargaison était destinée en réalité au gouvernement de Sanaa et non à un quelconque groupe terroriste de la région.

*- L'intérêt des pavillons de complaisance pour les infiltrations frauduleuses*

<sup>69</sup> Cameron Binkley, William Potter, "Plutonium Shipments Safer by Sub", in [www.bullatomsci.org](http://www.bullatomsci.org), 46 (10), décembre 1990. Les auteurs de cet article sont allés jusqu'à préconiser l'usage de sous-marins pour transporter le plutonium. Ce fut la solution retenue en 1916 par l'Allemagne pour s'approvisionner en nickel ainsi qu'en caoutchouc.

<sup>70</sup> AFP, « Osama Group Behind Piracy in Strait », *The Straits Times*, 23 juillet 2002, « Terrorists as Pirates », *The Straits Times*, 24 juillet 2002.

<sup>71</sup> JINKS, B., « No Al-Qaeda-Linked Piracy Attacks in Malacca Straits », *The Business Times*, 23 juillet 2002.

<sup>72</sup> ROCHE, M., op. cit., 15/5/2002, p.4

<sup>73</sup> "Barge carrying explosives seized off East Aceh", *The Straits Times*, 9/12/2002

Le 6 décembre 2001, la chaîne ABC soutenait que les Etats-Unis étaient à la poursuite de 23 navires contrôlés par Ben Laden. Suite à cette information, le secrétaire général de l'*International Transport Workers' Federation* rappelait que des navires pouvaient être utilisés pour transporter des explosifs, des terroristes, ou pire. Il poursuivait : « je suis sûr que la quasi totalité de ces navires est immatriculée sous pavillon de complaisance. Ce système repose sur deux principes : ne poser aucune question à l'armateur et n'attendre aucune réponse venant d'ailleurs. Ainsi, un rideau de secret s'abat, ce qui est bien utile pour une organisation terroriste »<sup>74</sup>.

#### 1.2.6. Bombes flottantes contre des infrastructures côtières ou portuaires

L'hypothèse d'une bombe flottante commence à être de plus en plus évoquée. Elle pourrait aboutir aussi bien à un coup d'épée dans l'eau en cas de mauvaise préparation qu'à une catastrophe majeure. Depuis le 11 septembre 2001, on peut / il faut / nous devons imaginer le pire. Or, en l'espèce, tous les éléments semblent réunis :

- Les techniques de l'abordage sont en effet maîtrisées par la plupart des criminels des mers ;
- les cargaisons pour provoquer une telle explosion ne manquent pas ;
- l'inertie des gros navires marchands peut rendre une telle attaque imparable ;
- quant aux cibles, entre les centrales nucléaires le long des côtes pour les circuits de refroidissement, les raffineries dans certains cas, les arsenaux, les embouchures, les chenaux, les citernes, les ouvrages historiques, les ponts, les plate-formes : les terroristes ont le choix<sup>75</sup>.

Suite à différents témoignages, les deux premiers points appellent certains commentaires :

- Le commandant d'un pétrolier victime d'une attaque pirate au sud de Singapour expliquait, quelques semaines après le crash des Boeing sur le *World Trade Center* à Manhattan, qu'il était finalement tout aussi aisé de détourner un pétrolier pour le projeter contre des infrastructures portuaires, comme par exemple le *World Trade Center* de Singapour, un port de ferries. Le pilotage d'un pétrolier n'est pas plus compliqué. La seule différence consiste éventuellement à se séparer entre la passerelle et la salle des machines, alors que toutes les commandes sont rassemblées dans le cockpit à bord d'un avion.
- S'agissant des cargaisons, à cause des modes de transport et des conditions de stockage, les butaniers et propaniers, plus que les méthaniers, peuvent provoquer d'impressionnantes explosions. Le cas des pétroliers est en revanche plus complexe. Selon l'état chimique du pétrole (brut, mazout, gazole, kérosène...) et le niveau de chargement, l'explosion sera plus ou moins violente et nocive. Il pourra s'en suivre un dégagement toxique préjudiciable pour l'environnement et les habitants des alentours, sans compter l'éventuelle marée noire.

---

<sup>74</sup> «Terrorisme et complaisance: l'ITF fait feu de tout bois», *Journal de la Marine Marchande*, 14/12/2002, p. 12

<sup>75</sup> *Business Times*, op. cit., 3/12/2002

## 2. Le terrorisme maritime : *localisation et origines de la menace*

Après les causes, les facteurs explicatifs (1.1.) et les différentes manifestations passées, présentes et peut-être à venir de la menace terroriste en mer (1.2.), il est temps de mentionner et cibler quelques groupes susceptibles d'avoir recours à ce type d'action. La liste n'est pas exhaustive ; elle permet cependant de passer de la théorie à la pratique (2.).

### 2.1. Méthodologie et recherche d'un schéma global de l'insécurité maritime

#### 2.1.1. Le constat

Parce que tous les éléments tactiques ou stratégiques sont réunis, parce que les modes opératoires peuvent évoluer en fonction des moyens disponibles et des buts à atteindre, le terrorisme maritime possède tous les arguments pour séduire des groupes terroristes opérant à proximité des côtes. Beaucoup s'y sont essayés, avec des succès variables.

Mais chaque mouvement a intégré ces techniques spécifiques dans un cadre qui lui est propre et selon sa nature profonde. Car selon les groupes, moyens et objectifs varient considérablement. Ainsi les voyous d'*Abu Sayyaf* se situent-ils aux antipodes des prophètes aux accents apocalyptiques d'*Al-Qaeda*, bien que faisant partis de la même planète terroriste. La population des terroristes marins est bigarrée.

#### 2.1.2. La proposition

Afin d'englober sous le même ensemble du terrorisme maritime ces populations diverses, il a fallu prendre du recul. Après analyse des phénomènes pirates et terroristes, voire hyperterroristes selon l'expression de la Fondation pour la Recherche Stratégique, il est possible de proposer cette première ébauche de tableau récapitulatif de l'insécurité maritime<sup>76</sup>.

S'agissant des motivations :

- Le pirate – ou le bandit – agit pour des motifs pécuniaires (de quelques dollars au bateau avec sa cargaison), souvent au niveau infra-étatique ;
- le terroriste agit pour des motifs politiques clairement identifiables (indépendance, libération de prisonniers, autonomie, application d'un programme politique, etc.), souvent en concurrence avec un gouvernement en place ; il cherche à créer une alternative ;
- l'hyperterroriste agit pour des motifs idéologiques ou para-religieux plus flous, à un niveau global et nécessairement supra-étatique.

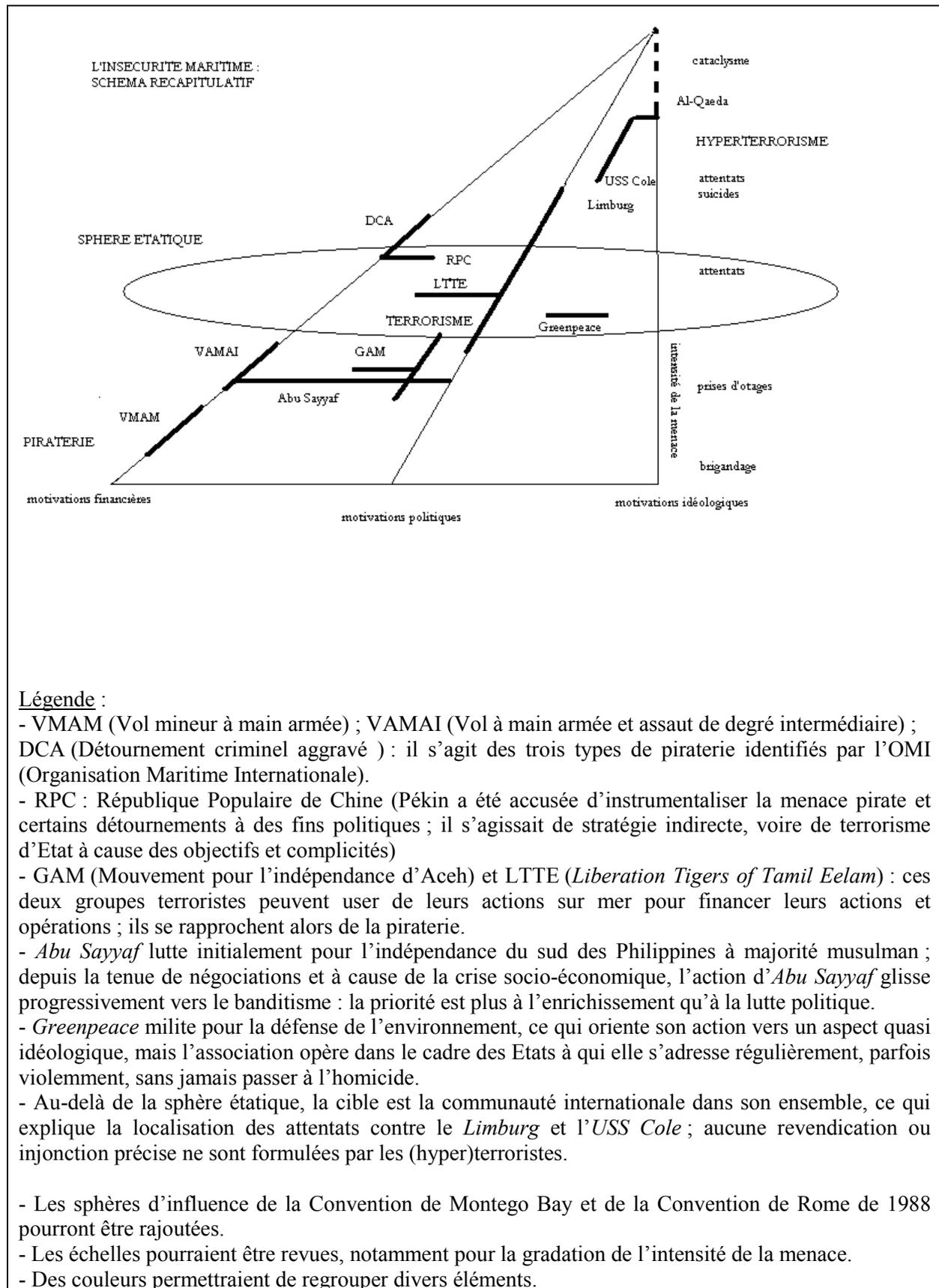
S'agissant des moyens :

- Pirates et bandits peuvent ne pas être armés d'après les statistiques du BMI ; il est plus généralement équipé d'une machette, voire d'armes à feu et exceptionnellement de gros calibres ;
- le terroriste possède habituellement une arme à feu ; il s'agit d'armes conventionnelles ;
- l'hyperterroriste ne se refuse rien ; pire, il cherche l'arme la plus meurtrière.

La pyramide à angle droit s'explique par l'usage des moyens plus ou moins destructeurs. Arrivés à un certain niveau, vers le haut de la pyramide, si les pirates ou terroristes classiques – qui existaient avant le 11 septembre, voire avant la fin de la Guerre froide – ont recours à des armes de destruction massive, alors ils changent de nature et rejoignent la sphère de l'hyperterrorisme, comme hier les pirates du XVIIIe siècle devinrent parfois des prophètes apocalyptiques. C'est pourquoi l'usage toujours plus intense des armes à feu ou de gros calibres tend vers ce type de menace.

---

<sup>76</sup> expression peut-être plus large que la « violence maritime » chère à Samuel P. Menefée.



Il ne s'agit pour l'heure que d'une proposition à expérimenter. Aussi paraît-il nécessaire de confronter cet outil théorique à la réalité de la menace actuelle puisque souvent les groupes terroristes côtoient et

fréquentent sur mer les pirates et/ou les hyperterroristes. L'objectif est alors de présenter les principaux terroristes selon leur nature propre.

## 2.2. Principales origines des terroristes sur mer

Rapide panorama entre les bornes hyperterroriste et pirate, *via* le terrorisme *stricto sensu*.

### 2.2.1. Des risques terroristes, voire hyperterroristes: le cas sud-est asiatique

Les techniques pirates pourraient inspirer des groupes islamistes, en particulier aux abords des détroits malais. C'était l'avis du BMI<sup>77</sup> et de l'amiral Blair, responsable de la flotte américaine du Pacifique à la fin de l'année 2001<sup>78</sup> :

Suite à l'attentat contre l'*USS Cole* au Yémen, je pense que les organisations terroristes dans le monde ont réalisé que les navires pouvaient constituer des cibles intéressantes. Quand vous voyez les attaques des *Sea Tigers* au Sri Lanka, vous réalisez combien les navires sont vulnérables quand ils sont au mouillage ou dans des passages resserrés. C'est quelque chose que nous prenons au sérieux et nous pensons avoir besoin de travailler à ce sujet. En fait, nous mettons à disposition des éléments de la marine pour protéger certains convois maritimes qui sont importants pour nous et qui transitent par ces zones. Nous travaillons là-dessus avec l'Indonésie, la Malaisie et Singapour.

Ainsi les Etats-Unis craignent-ils d'éventuelles attaques suicides sur mer. « Théoriquement c'est possible. Vous pouvez très bien détourner un navire avec sa cargaison de gaz liquéfié. C'est une réaction logique au lendemain du 11 septembre » analyse J.N. Mak du MIMA (Institut Maritime Malaisien).

Dans ce contexte, la tournée triomphale du chef de file du groupe islamiste *Laskar Jihad* à Batam, et dans une moindre mesure à Bintan, suscite l'inquiétude. Les oubliés du miracle asiatique et autres populations de miséreux ou chômeurs qui abondent dans les Riau pourraient, à n'en pas douter, grossir les rangs d'éventuelles bandes terroristes dans les détroits malais. Divers groupes de radicaux musulmans fleurissent à proximité des autoroutes maritimes d'Insulinde, comme en Malaisie avec le K.M.M. (*Kumpulan Militan Malaysia*) ou à Singapour avec *Jemaah Islamaiah*. Tous pourraient incarner sur mer la menace que craignent les Occidentaux. Un premier groupe de treize comploteurs fut arrêté à Singapour en décembre 2001 alors qu'il préparait une attaque contre des navires et une navette utilisée par des marins américains. Au moins quatre tonnes de nitrate d'ammonium étaient stockées à cette fin en Malaisie.

« Les Indonésiens ne sont pas méchants mais si on les excite, ils sont capables de tout » rappelle un responsable religieux à Bintan. D'où la conclusion d'un document officiel en forme d'avertissement, valable pour les menaces terroristes de façon générale : « les actes de malveillance dans le détroit de Malacca ne seront maîtrisés que lorsque la région aura renoué avec la prospérité économique ».

#### *L'hypothèse d'une section « Jihad maritime » au sein d'Al-Qaeda*

*L'arrestation du Yéménite Ramzi Binalshibah, coordinateur des attentats du 11 septembre, et surtout responsable militaire de la section « Jihad maritime » d'Al-Qaeda, aurait mis en lumière les ambitions maritimes de Ben Laden. Cette section, fondée par un autre Afghan yéménite – Tawfik Khalid Al-Attash – envisageait de multiplier les attentats dans le Golfe persique pour perturber les échanges de produits pétroliers et provoquer ainsi une flambée des prix du carburant<sup>79</sup>. Pour*

<sup>77</sup> "Fear of terror attacks by ships", *The Star*, 4/2/2002

<sup>78</sup> Admiral Dennis C. BLAIR, *Journalists Roundtable - United States Pacific Command Transcript*, Jakarta, 27/11/2001

<sup>79</sup> TAZAGHART, A., « Le Djihad maritime attaque », *Le Figaro magazine*, 12/10/2002, p. 54

*d'autres, l'attaque contre le Limburg n'était qu'un acte symbolique du même ordre que le crash du Boeing sur le Pentagone*<sup>80</sup>.

## 2.2.2. Des risques terroristes stricto sensu

### 2.2.2.a. La constante menace tamoule

Les ambitions indiennes, tant au niveau international (siège permanent au Conseil de Sécurité de l'O.N.U.) que régional (politique du regard vers l'est - ou *Look East policy* - au grand désespoir du rival chinois qui a réagi en sillonnant le golfe du Bengale depuis la Birmanie), interdisent d'écarter la donne tamoule en matière de terrorisme maritime. New Dehli espère profiter de cette menace pour mener à bien ses projets diplomatico-militaires et gagner en respectabilité. L'idée serait pour le gouvernement d'associer les actes de terrorisme commis par le L.T.T.E. à la "piraterie"<sup>81</sup>, afin de justifier d'éventuelles participations à des forums régionaux sur le sujet ainsi qu'à des patrouilles conjointes jusque'en mer de Chine ou depuis les îles Andaman.

Le L.T.T.E. qui sévit au Sri Lanka use largement de la violence maritime. Peut-être est-ce dû à l'origine des chefs du mouvement, natifs de Velvettithurai et issus pour la plupart de la caste des pêcheurs ? Toujours est-il que la dimension maritime de la lutte - qu'il s'agisse de piraterie ou de terrorisme - ne peut être négligée : le Sri Lanka est une île.

S'agissant des rapports parfois tenues entre piraterie et terrorisme, rappelons pour mémoire les soupçons qui pèsent sur le L.T.T.E., accusé par certains seulement, d'avoir utilisé l'*Alondra Rainbow*, détourné au large de Sumatra, pour se livrer à du trafic d'armes. Le navire a d'ailleurs été retrouvé en Asie du Sud fin 1999.

#### *De Manille à Goa, l'étonnante odyssée de l'Alondra Rainbow*

*Parti du port de Kuala Tanjung au nord de Sumatra, à destination de Miike au Japon, ce cargo neuf de 7 762 tonnes, battant pavillon du Panama, lève l'ancre le 22 octobre 1999 avec à son bord dix-sept marins - deux Japonais et quinze Philippins - et 7 000 tonnes d'aluminium. Il est attaqué deux heures plus tard par une dizaine d'Indonésiens masqués. Peu après, il est rejoint par un vieux bateau où l'équipage emmené par Kou Ikeno est transféré. Il sera abandonné en pleine mer d'Andaman une semaine plus tard, puis retrouvé vivant le 8 novembre par des pêcheurs thaïlandais. Entre-temps, une récompense de 100 000 dollars américains (108 000 euros) a été promise à ceux qui contribueraient à la localisation du navire, tandis que le B.M.I. lance une alerte spéciale en y joignant une description détaillée du navire. Une réponse arrive le 14 novembre, permettant au B.M.I. d'avertir les autorités indiennes. Ces derniers dépêchent immédiatement un patrouilleur aérien Dornier. L'Alondra Rainbow est repéré et pourchassé à coup de missiles par les garde-côtes indiens, à bord de l'INS Prahar, afin de le faire stopper non loin à l'ouest de Ponnani. Il s'agissait ici d'appliquer l'article 105 de la Convention de Montego Bay. Cette disposition relative à la lutte contre la piraterie compte parmi les exceptions notables au principe de l'exclusivité de juridiction de l'Etat pavillon. « Les actes de piraterie [en haute mer] sont l'objet d'une sorte d'actio popularis, en d'autres termes d'un pouvoir d'intervention de tout Etat, donc de tout pavillon, aux fins de poursuite, contrôle, et éventuellement répression »<sup>82</sup>.*

*Celui qui avait été rebaptisé Mega Rama battant pavillon du Belize est arraisonné. A cet instant précis, les pirates tentent de mettre le feu au navire et ouvrent les valves pour le couler en mer d'Arabie, comme le précise fin 1999 le commodore M. P. Taneja, en charge du commandement naval*

<sup>80</sup> COOPER, M., op. cit., 2/12/2002

<sup>81</sup> Il ne s'agit pourtant que de para-piraterie. On a vu en effet que lors d'un séminaire à Bombay en 2000, dans le cadre de l'A.R.F., la délégation indienne n'avait pas réussi à faire admettre les menées terroristes du L.T.T.E. comme une forme de piraterie.

<sup>82</sup> PANCRACIO, J.-P., *Droit international des espaces*, Armand Colin, Paris, 2001, § 681

*de l'Inde occidentale. A son bord, il ne demeure plus qu'une partie des 7 000 tonnes d'aluminium<sup>83</sup>. La chasse se termine le 16 novembre à environ 170 milles de Goa, en Inde.*

*Le navire a ensuite pu être remorqué malgré les dommages subis. Arguant de l'article 105 de la Convention de Montego Bay précité, les autorités indiennes ont affirmé vouloir poursuivre en justice les pirates. Cela constitue, conclut le B.M.I. dans son rapport, un parfait exemple de ce que peuvent réaliser l'industrie maritime et les acteurs nationaux lorsqu'ils travaillent en étroite collaboration. Néanmoins, toutes les dispositions de la Convention de Montego Bay n'ayant pas encore été intégrées dans le Code Pénal indien, tout n'a pas été si simple. Une fois encore le facteur juridique a pesé de tout son poids dans le (non) règlement de la question pirate.*

*Depuis, l'enquête peine à éclairer certains aspects obscurs de ce détournement. De lourds soupçons pèsent par exemple sur le trajet suivi par le navire depuis sa capture par les pirates. Le 21 novembre 1999, le Sunday Times émettait une hypothèse séduisante, en citant le New Indian Express. Les dix pirates de l'Alondra Rainbow auraient échangé trois mille tonnes d'aluminium contenues dans le bateau contre des armes et munitions<sup>84</sup>. L'échange aurait eu lieu au Cambodge, réputé pour son activité dans le trafic d'armes. Les pirates sont suspectés par le journal d'avoir vendu l'Alondra Rainbow à un destinataire non identifié dans ce pays qui est connu pour avoir des liens avec les insurgés du Sri Lanka. Après le Cambodge, on soupçonne les pirates d'avoir mouillé en Thaïlande, avant de poursuivre jusqu'au Sri Lanka. En janvier 1999 déjà, des armes envoyées depuis le Cambodge n'avaient pu dépasser les îles Andaman qui appartiennent à l'Inde. Un autre envoi avait eu pour origine le Cambodge et était parvenu au Sri Lanka via la Thaïlande<sup>85</sup>.*

*Néanmoins, en juillet 2000, le rapport semestriel du B.M.I. faisait état d'une nouvelle hypothèse, en plus des possibles liens avec les affaires de l'Anna Sierra en 1995 et du Tenyu et 1998. Le National Bureau of Investigation de Manille (Bureau National en charge des enquêtes, équivalent du F.B.I. américain) a découvert 3 000 tonnes d'aluminium provenant de l'Alondra Rainbow dans un entrepôt proche de Manille et appartenant à un Chinois philippin. Les lingots d'aluminium (20cm x 81cm x 9,5cm) porteraient la marque INAL, confirmant leur provenance depuis l'usine Indonesian Asahan Aluminium. Ce Chinois soutenait avoir acheté cet aluminium en toute bonne foi à une compagnie basée en Malaisie. Pour autant, des faux documents auraient permis à la cargaison de franchir la douane, avant d'être acheminée par quinze camions à l'entrepôt, un mois après le détournement de l'Alondra Rainbow. Le B.M.I. conclut à la probable implication d'un syndicat du crime organisé, toute l'organisation ayant été mise en place bien avant l'attaque du navire. On parle même de connexions avec des mafias remontant jusqu'aux sommets du pouvoir philippin, dans l'entourage de l'ancien président Estrada.*

*Le 25 mai 1999, c'était au tour du Sik Yang et de son équipage, tous deux malaisiens, d'être perdus au large de la côte ouest du Sri Lanka peu après avoir quitté le port indien de Tuticorin<sup>86</sup>. Le premier réflexe a été de se tourner vers les séparatistes tamouls qui cherchent à contrôler ces eaux pour y affirmer leur souveraineté.*

En ce qui concerne le terrorisme *stricto sensu*, l'organisation et l'arsenal maritime du L.T.T.E. sont impressionnants et lui permettent de rivaliser directement avec l'armée et le gouvernement sri lankais. Ils témoignent de cette part non négligeable accordée à la guérilla maritime, une para-piraterie de nature politique.

L'ensemble des opérations est gérée par une structure divisée en douze départements : les régiments pour les attaques de surface, les équipes de démolitions sous-marines, des groupes pour les infiltrations à partir de la mer, des équipes de construction et d'entretien du matériel, les unités de surveillance et de télécommunications, un groupe en charge du dépôt d'armes, une école navale avec une quinzaine d'heures d'entraînements par jour, une section pour le recrutement, une section politique

<sup>83</sup> « Pirates Nabbed with Force », *Shipping Times*, 19/11/1999

<sup>84</sup> « Asian Pirates Sell Arms to L.T.T.E. », *The Sunday Times*, 21/11/1999

<sup>85</sup> *ibid.*

<sup>86</sup> ANAND, R., « Pirates Hijack Oil Tanker off Tioman », *The Sun*, 17/6/1999, p. A 10

et financière, une équipe de soutien logistique, une section de reconnaissance et renseignement et une sécurité sociale<sup>87</sup>.

Tous les « Tigres des mers » - ou *Sea Tigers* dirigés par Soosai en 1997 - sont recrutés parmi les pêcheurs et contrebandiers tamouls qui possèdent une parfaite connaissance des lieux. Ils sont environ 3 000 marins entraînés et prêts à embarquer pour toutes sortes d'opérations. Grâce à eux, le L.T.T.E a pu acquérir, avec toute la rigueur qu'on lui connaît, une aptitude réelle à la navigation aussi bien côtière qu'en eaux profondes<sup>88</sup>. Pour les opérations suicides à partir d'embarcations furtives, les dirigeants savent pouvoir compter sur plus d'une centaine de *Black Sea Tigers* ou "Tigres noirs des mers". Notons en sus l'existence de nageurs de combats qui ont mené plusieurs raids contre des bâtiments sri lankais à l'ancre.

S'agissant de la logistique, en plus de petites installations portuaires, de chantiers navals pour les réparations et d'installations radars mobiles, le L.T.T.E. disposerait de plusieurs centaines d'embarcations légères en fibre de verre. Ces vedettes seraient armées de mitrailleuses lance-roquettes et équipées de puissants moteurs (pour des vitesses supérieures à 30 nœuds ou 55 km/h). L'objectif : traverser rapidement le détroit de Palk et amener les hommes au ravitaillement depuis les côtes du Tamil Nadu vers les zones tenues par les Tigres<sup>89</sup>. De plus, il était fait état en 1993 de cinq (ou six) navires (baptisés *Cauline*, *Liiyana*, *Sun Bird* et *Tongnova* entre autres) pour transporter armes et équipements. Ces navires arborent le pavillon de pays étrangers. Le nom ainsi que le nombre des navires a pu changer depuis.

Pour ses attaques, le L.T.T.E. aurait testé en 1993 un mini-submersible destiné à des opérations-suicides. Dix petits sous-marins auraient été livrés par la Corée du Nord et un autre plus grand par l'Afrique du Sud. Un Norvégien d'origine tamoul arrêté à Pukhet, en Thaïlande, a lui aussi cherché à construire un sous-marin sans doute destiné aux *Sea Tigers*. Une enquête plus récente a fait état d'autres équipements en provenance de Corée du Nord. Qu'il s'agisse des roquettes de 107 mm, des mortiers de 60 mm et surtout des vedettes furtives propulsées par des moteurs de 200 chevaux, tous ces éléments identifiés sur la vidéo d'une opération des *Sea Tigers* dans le port de Trincomalee constituent l'arsenal-type de la guérilla maritime<sup>90</sup>.

Avant les récents accords de cessez-le-feu, les eaux du Sri Lanka étaient donc vouées à devenir une des zones maritimes les plus dangereuses au monde. En effet, le L.T.T.E. a déclaré les mers du nord-est de l'île comme « eaux territoriales de l'Eelam Tamoul ». Chaque navire n'appartenant pas au mouvement séparatiste devenait de fait une cible potentielle. Les risques revêtent plusieurs formes.

Il y a tout d'abord, outre la pose de mines sous-marines, les attaques dans les ports. Ici point de vols ou autres larcins comme en Insulinde ; seule la destruction des navires visés importe. Une tentative d'attaque a eu lieu en avril 1996 dans le port de Colombo. Trois bâtiments étrangers ont été touchés. Auparavant, l'attaque du 19 avril 1995 contre deux patrouilleurs sri lankais à quai, en rade de Trincomalee, avait marqué le déclenchement de ce qui est appelé « la troisième guerre tamoule ». Cette attaque avait été menée par des nageurs de combat, dont une femme. L'incident contre le *MV Cordiality*, tandis que le bateau avait jeté l'ancre à moins d'un mille de Pulmoddai, s'ajoute à la liste. Les rebelles ont abordé le navire pendant le chargement. Trente-trois marins ont été tués. Mais des navires du Sri Lanka patrouillant aux abords de Trincomalee, au nord-est, sont allés à l'encontre des rebelles. Il s'en est suivi un véritable combat au terme duquel les dommages ont été partagés.

Les prises d'otages, comme celles de l'été 1997 pendant lequel ont été impliqués trente-deux pêcheurs musulmans ainsi que vingt-deux bateaux, complètent l'inventaire des forfaits. Parfois le diesel fait office de monnaie d'échange.

Enfin, l'essentiel concerne des attaques navales contre des bateaux en mer. Un navire enregistré aux Philippines, le *MV Princess Wave*, doit essayer en août 1996 les tirs des rebelles tamouls tandis qu'il

---

<sup>87</sup> Lire GUNARATNA, R., "Sea Tiger success threatens the spread of copycat tactics", *Jane's Intelligence review*, 13 :3, march 2001, pp. 12-16

<sup>88</sup> « Trends in Maritime Terrorism - the Sri Lanka Case », *Lanka Outlook*, autumn 1998

<sup>89</sup> « L.T.T.E. - Le Poids Exceptionnel des Opérations Navales », pp. 744-745, in BALENCIE, J.-M., de la GRANGE, A. (dir.), op. cit., 1999

<sup>90</sup> DAVIES, R., "Sea Tigers, stealth technology and the North Korean connection", *Jane's Intelligence Review*, 13 (3), mars 2001, pp. 2-3

transporte une cargaison de sable vers Pulmoddai. On recense en 1997 parmi les autres victimes de ces campagnes maritimes : un ferry de 500 places battant pavillon indonésien, le *MV Misan*, un navire marchand battant pavillon coréen, le *MV Morang Bong*, ainsi que des plus petits navires. Le 24 juillet 1997, une véritable bataille navale se tient lorsque des navires de guerre du Sri Lanka interceptent un convoi de plus d'une vingtaine d'embarcations. Entre avril 1995 et l'été 1996, la marine sri lankaise perd pas moins de sept unités lors d'attaques-suicides menées par les « Tigres des mers »<sup>91</sup>. Le 26 juin 2000, le *MV Mercs Uhana* chargé avec une cargaison de nourriture et de ciment est abordé par plusieurs petits bateaux. Selon le B.M.I., il s'agirait d'une attaque perpétrée par le L.T.T.E. En février 2002, c'est en revanche la vie de 1 200 soldats qui est en jeu. Une vingtaine de bateaux du L.T.T.E., la plupart chargée d'explosifs, entoure un transport de troupes à 40 kilomètres au nord de Point Pedro. Soixante-six marins sont tués, portés disparus ou blessés au terme d'une bataille de plus d'une heure à laquelle participe des avions et d'autres bâtiments de la marine sri lankaise<sup>92</sup>. Depuis une vingtaine d'années, les autorités maritimes guettent et redoutent la prochaine attaque des "Tigres des mers".

En parallèle aux attaques classiques contre les forces navales du Sri Lanka, les rebelles du L.T.T.E. se livrent à divers trafics. Les Tigres Tamouls ont recours dans ce cas à la technique du « bateau fantôme », en détournant des marchandises embarquées.

#### *L'affaire du Stillus Limmasul*

*Fin août 1997, un navire chargé de 32 400 obus de mortiers de 81 mm provenant du Zimbabwe et en direction du Sri Lanka disparaît au cœur de l'Océan Indien. Le Stillus Limmasul, ce navire battant pavillon grec, aurait été détourné par des membres du L.T.T.E. L'embarcation serait devenue un navire fantôme. Néanmoins, en réponse aux accusations d'Harare qui avait vendu ce matériel à Colombo, le bureau de Londres du L.T.T.E. a formellement démenti ces informations en octobre 1997. Il a pour ce faire invoqué le souci constant des gouvernements de ternir son image. Pour les Tamouls, il aurait été davantage question d'une affaire de corruption impliquant des fonctionnaires sri lankais malintentionnés. Malgré ces allégations, l'implication du L.T.T.E. a été avérée.*

*Un journaliste précisait le 28 septembre 1997 que la personne à l'origine de cette opération, menée en partie depuis l'Afrique du Sud, n'était autre que Kumaran Pathmanathan. Ce Tamoul est plus connu sous ses initiales « KP » ou d'après son titre d'« officier responsable de la logistique »<sup>93</sup>. Le « département KP » rend compte directement à Velupillai Prabhakaran, le chef de file du L.T.T.E. Ce groupe est en charge de l'approvisionnement en armes, munitions, explosifs et uniformes. « KP », actuellement recherché par INTERPOL, contrôlerait les opérations maritimes du L.T.T.E. On a parlé de trois sociétés (Delta (Marine) Ltd., Plymouth Marine Ltd. et Marine Shipping and Trading Ltd.) qui permettraient de couvrir les activités de cinq ou six navires dont le Sweeny (Malta), le Nifly (Panama) et le Showa Maru, un tanker du Liberia. Ces bateaux serviraient au trafic d'armes via les routes maritimes internationales de la côte est du Sri Lanka<sup>94</sup>.*

*La cargaison d'armes partie du Zimbabwe aurait été embarquée dans un navire du L.T.T.E. non enregistré dans le Lloyds Register of Ships, à l'insu des acheteurs sri lankais. En réalité, le sous-traitant israélien Ben Tsoi, de la société L.B.J. Military Supplies, aurait reçu un pot-de-vin pour qu'un des navires du mouvement séparatiste puisse venir prendre livraison des obus de mortiers. Il s'agit d'une variante sud-asiatique de la technique du bateau fantôme. Aucun navire n'est capturé, certes. Mais le bateau chargé n'est pas celui qu'on croit. Aussitôt les amarres larguées, il a pu regagner les eaux sombres du terrorisme tamoul, avec à son bord la marchandise détournée.*

#### 2.2.2.b. La fausse menace du G.A.M.

<sup>91</sup> « Sri Lankan Rebels Engaging in Terror- Piracy », [www.totse.com/files/FA004/lttepiracy.htm](http://www.totse.com/files/FA004/lttepiracy.htm), 22/1/1998

<sup>92</sup> CANDAPPA, D., "Sri Lankan troops ship fights off rebel attack", *Japan Today*, 16/2/2002

<sup>93</sup> ATHAS, I., « Zimbabwe breaks Silence », *The Sunday Times*, 28/9/1997

<sup>94</sup> *ibid.*

Depuis 1976, le *Gerakin Aceh Merdeka* (G.A.M.) mène la lutte contre Jakarta en vue de la sécession de la province d'Aceh, au nord de Sumatra, dans la lignée de l'insurrection du *Dar-ul-Islam* dans les années 50. Au début des années 90 ainsi qu'en 1994-1995, le mouvement a fait l'objet d'une répression redoutable qui n'empêche pas un regain de violence vers 1997-1998. Une trêve humanitaire est signée en mai 2000. Elle est renouvelée sans délais ni limite en février 2002<sup>95</sup>, avant qu'un accord historique ne soit conclu en décembre de la même année. Depuis, les tentatives de dialogue tentent d'éclipser le climat de violence qui perdure à Aceh. Certains doutent aujourd'hui de l'unité du G.A.M. probablement déchiré en plusieurs factions rivales. Le chef de file Hasan di Tiro, réfugié à Stockholm, ne contrôlerait plus tous les rebelles.

Or, en 2001, des navires et leur équipage ont été retenus et pris en otage non loin des côtes d'Aceh. L'*Ocean Silver* était victime de ces nouveaux pirates le 25 août. Les pirates réclamèrent 300 millions de rupiah (moins de 40 000 euros) contre la libération de six marins. A terme, l'objectif aurait été d'obliger les navires croisant dans le détroit de Malacca à demander au préalable la permission au mouvement séparatiste de la province d'Aceh<sup>96</sup>. Il est évident qu'opérer un tel chantage à partir d'une éventuelle mainmise de la guérilla sur l'autoroute maritime du détroit de Malacca s'inscrit dans la lignée des actions terroristes classiques, opposant le fort au faible. Le G.A.M. profiterait de sa position stratégique à l'entrée du détroit de Malacca pour perpétrer une action d'éclat susceptible de promouvoir sa cause sur la scène internationale. La mise en place de cette stratégie serait aisée tandis que les enjeux ne pourraient laisser indifférents les gouvernements est-asiatiques, voire occidentaux. L'utilisation des techniques pirates par le mouvement séparatiste pourrait s'avérer décisive.

Mais le G.A.M. ne veut pas sombrer dans le terrorisme. La direction installée à Stockholm a aussitôt démenti ces allégations. Mr Mak, de l'Institut Maritime Malaisien, lui donne raison. Il n'est pas dans son intérêt de se lancer dans une telle campagne, aussi bien pour sa crédibilité que pour son image sur la scène diplomatique. Le mouvement de libération ne peut se lancer dans la piraterie sans risquer de se couper de la population et de se mettre à dos certains Acehais, d'autant plus que la première génération de réfugiés et ses réserves financières se trouvent en Malaisie. En effet, si la menace devait se concrétiser, les patrouilles s'intensifieraient dans le détroit, coupant les liens de communications du G.A.M. avec ses bases arrières. Ces captures de navires avec leur équipage ne relèvent donc pas du terrorisme ou d'un souci de revendication ou pression politique. Elles ne sont le fait que de groupuscules indépendants et avides de liquidités. Ces forfaits relèvent davantage de la prise d'otages classique, de même nature que celles plus fréquentes dans les Sulu ou sur la rive nord-est du détroit de Malacca.

### 2.2.2.c. L'ancienne menace chinoise

Autre exemple de manipulation politique, mais à une échelle différente, plus proche du terrorisme d'Etat : la probable instrumentalisation de la piraterie par les gouvernements riverains des Spratleys, en mer de Chine méridionale. Au début des années 90, à l'heure du retrait plus ou moins maîtrisé des Russes et des Américains, les zones des Spratleys et des Paracels sont au cœur de toutes les revendications régionales. C'est à cette époque que la suspicion pèse sur la Chine Populaire. Jusqu'aux années 1998-1999, la Chine intrigue. On soupçonne une vaste stratégie orchestrée depuis Pékin. L'objectif semble clair : faire main basse sur les îles Spratleys, riches en hydrocarbures et d'une importance rare pour le transport maritime, quitte pour cela à user de l'action des pirates. D'ailleurs, suite au départ américain en 1999, l'arrivée de groupes économiques chinois sur les rives du Canal du Panama, comme *Hutchinson Whampoa*, fait craindre le pire aux plus virulents des parano-pessimistes. Pékin serait à même de contrôler le trafic maritime en Asie-Pacifique, aussi bien en méditerranée asiatique qu'à l'embouchure du Canal<sup>97</sup>.

Cependant, le groupe précité est rentré en conflit avec le gouvernement chinois dès novembre 2000, écartant aussitôt toute idée de connexions et de complots. De plus, sans avoir eu le temps de mettre en

<sup>95</sup> Rohan GUNARATNA, « Aceh rebels agree to extend ceasefire », *Jane's Intelligence Review*, mars 2001, p. 4

<sup>96</sup> "G.A.M. says it controls ship lane", *The Nation*, 4/9/2002

<sup>97</sup> RAUZDUEL, S.-C., « Panama : le Canal Retrouvé », *Politique internationale*, n°87, printemps 2000, p. 240

lumière d'éventuels liens entre Pékin et les pirates, la communauté maritime a dû rapidement admettre les récents efforts chinois pour lutter contre ce fléau. On est ici au cœur de l'ambiguïté diplomatique chinoise, alternant habilement pression et séduction, protestation et intégration.

### 2.2.3. Des risques entre terrorisme et piraterie ou banditisme

Ces menaces penchent davantage vers la piraterie et le banditisme maritime. Le qualificatif de « terroriste » n'est dû qu'à la personnalité des criminels. Ceux-ci se revendiquent souvent d'un mouvement politique, comme celui d'*Abu Sayyaf* créé pour l'indépendance du sud des Philippines. Mais il ne s'agit la plupart du temps que d'une façade. Eventuellement nécessaires au financement des activités politico-terroristes, ces raids et prises d'otages en milieu marin ne sont généralement justifiées que par l'enrichissement personnel, au profit de petites milices de type féodal, justifiant l'idée d'un « nouveau Moyen-Age ».

#### 2.2.3.a. Les raids « pirates » – ou terroristes – à terre

Les exemples de ce type d'attaques ne sont malheureusement pas obsolètes ou réservés à quelques scénaristes en mal d'inspiration. Jimlan Panglima, en charge de la sécurité de Semporna à côté de l'île de Sipadan, rappelait au *Star*, un journal malaisien, que son village avait été attaqué au moins quatre fois par les « pirates » durant ces quinze dernières années. Et l'article de conclure qu'il ne s'agit pas d'actes isolés mais d'une piraterie « rampante »<sup>98</sup>. En réaction, 600 personnes issues de la G.O.F. (*General Operation Force*) ont été positionnées sur environ trente-cinq îles de l'archipel des Sulu, la plupart aux abords de la frontière avec les Philippines.

#### *Attaque à Semporna !*

*Malgré le flou juridique qui les entoure, le cas des raids "pirates" contre certains villages côtiers, dans la plus pure tradition malaise, ne peut être éludé. Semporna, une petite ville de la province du Sabah en Malaisie à Bornéo, fut pillée, voire contrôlée par des brigands, en 1952 et 1954. En septembre 1985, c'est au tour de Lahad Datu, légèrement plus au nord, d'être attaquée par une cinquantaine de "pirates" qui prirent le contrôle de la ville pendant environ une heure. L'attaque fit dix victimes.*

*Retour sur les faits. Les "pirates" ont débarqué, équipés et armés, à la mi-journée. La population les a confondus avec des forces de police. Il n'en était rien. Une fusillade s'est déclenchée sur le port. Les "pirates" ont bloqué l'accès à la ville, ont dévalisé une banque puis se sont retirés en entendant l'appel à la prière d'une mosquée<sup>99</sup>.*

*En 1995, au mois de septembre, quinze "pirates" armés tuent onze personnes au hasard pour dévaliser 190 000 RM (moins de 55 000 euros) à la Standard Chartered Bank dans une ville du Sabah oriental. Non loin de là, dans la zone de Semporna en février 1996, six "pirates" débarquent. Ils " jettent des bombes pour la pêche sur le poste de police et dérobent une pièce d'orfèvrerie sertie de pierres précieuses d'une valeur de 100 000 RM "<sup>100</sup>, approximativement 29 000 euros. En mars 1996, toujours à Semporna, huit hommes armés dévalisent une bijouterie pour le gain d'un butin estimé à 200 000 RM (près de 58 000 euros). Un des voleurs est tué ; deux autres sont arrêtés. Marqués d'impacts de balles, les bureaux de la brigade de cette station balnéaire portent toujours les stigmates de ces attaques.*

*Le 23 juin 1996, la police tire sur huit "pirates" qui avaient volé un pêcheur, aux abords de l'île d'Omadal. Sept autres "pirates" sont tués en 1998 lors d'une tentative de vol contre un supermarché à Tawau (Sabah oriental). A la fin du XXe siècle, l'ordre ne règne pas au Sabah. Seule la prise d'otages*

<sup>98</sup> « Locals now get to Sleep Soundly », *The Star*, 9/5/2000

<sup>99</sup> PERRET, D., « La piraterie en Asie du Sud-Est », *Archipel*, 1998, p. 135

<sup>100</sup> « Semporna : a Land of Many Islands », *Utusan Express*, 27/4/2000

*de touristes occidentaux à Sipadan en 2000 incite Kuala Lumpur à réinvestir la zone avec plus de vigueur.*

### 2.2.3.b. La piraterie et les prises d'otages

Le 14 juin 1999, deux Belges sont kidnappés depuis leur yacht tandis qu'ils rejoignent Zamboanga dans les Sulu à l'île de Santa Cruz. Les premiers suspects sont les membres du groupe *Abu Sayyaf* ainsi que le Front Islamique de Libération Moro (F.I.L.M.) qui luttent pour l'indépendance du sud des Philippines. Au préalable, en 1998, *Abu Sayyaf* avait été accusé de la disparition de quatre personnes, finalement relâchées en échange du paiement d'une forte rançon.

La doute subsiste quant à la nature profonde de ces prises d'otages, et notamment celle de 21 touristes occidentaux par le groupe *Abu Sayyaf* en avril 2000. Dans ces cas, les « pirates » ont recours aux méthodes et équipements habituels dans le cadre du banditisme maritime ou de la piraterie côtière. De plus, comme tous les pirates, ils ne répondent qu'à des motivations privées et économiques. Personne n'a jamais cru aux motivations et fondements strictement politiques du groupe *Abu Sayyaf*. Le fait de demander que Robin Padilla - un acteur philippin jouant les adolescents révoltés - viennent poser à leurs côtés, n'a pas contribué à la crédibilité du mouvement. Difficile dans ce contexte de considérer avec sérieux les revendications appelant à la constitution d'une République Islamique indépendante. D'ailleurs, même par le passé, ces "pirates" ont toujours réclamé de l'argent. En plus du montant de la rançon qui a longtemps oscillé entre 731 000 et 2,63 millions de dollars (soit 760 000 et 3 millions d'euros), l'absence d'une véritable autorité à la tête du groupe ainsi que le recrutement parmi les jeunes de la région ne militent guère en faveur d'un groupe structuré. Les deux tiers des bandits étaient des adolescents. Des enfants de huit ans ont même été recrutés. A tous on leur a promis de partager le butin<sup>101</sup>.

Durant les années passées, *Abu Sayyaf* est devenu moins le nom d'une association spécifique qu'un label utilisé par nombre de sous-groupes aux liens très lâches<sup>102</sup>. Les fondements de cet acte de piraterie, plutôt que d'être politiques, seraient peut-être davantage sociaux. Ces populations ressemblent à de véritables « Robin des Bois modernes », victimes de siècles d'exploitations, de guerres, de famines et de la pauvreté d'après Nur Misuari. Ce dernier a dirigé pendant plusieurs années l'action du Front National de Libération Moro<sup>103</sup>.

L'explication historique avancée par Ghislaine Loyré, spécialiste de la région, a le mérite de la clarté. Ce qu'elle écrivait pour les pirates des Sulu du XIXe siècle s'applique à la situation actuelle.

Certes, certaines entreprises pouvaient avoir un objectif stratégique, mais la motivation la plus forte était la prise d'un butin. (...) En fait, [les pirates] n'auraient reconnu que l'autorité de chefs d'expéditions capables de les conduire. (...) Originaires de Mindanao, ils se sont déplacés peu à peu vers le territoire de Soulou et même vers Sabah. (...) Certaines années, près d'un millier de personnes furent ainsi enlevées<sup>104</sup>.

#### *Les prises d'otages dans les Sulu : îles de rêve pour cauchemar pirate*

*En janvier 1999, un jeune homme de Kampung Bangau-Bangau en Malaisie, est victime d'une attaque "pirate" entre les îles de Mabul et Kepayan. En temps normal, il est chargé de transporter sur mer des touristes désireux de plonger dans les eaux des îles avoisinantes. Ce jour-là, les huit "pirates" au fort accent des Sulu lui demandent de se diriger vers l'île de Ligitan. Puis il marche de longues heures dans la jungle avant d'atteindre un village à Jolo, sur une des 157 îles de l'archipel des Sulu aux Philippines. Là, une cinquantaine d'individus errent avec de lourdes armes. Il est libéré peu de jours après<sup>105</sup>.*

<sup>101</sup> COMPAIN, F., « Jolo sous le Glaive d'*Abu Sayyaf* », *Le Figaro*, 6-7/5/2000, p. 3

<sup>102</sup> NAGARA, B., « Rescuers Groping in the Dark », *The Star*, 30/4/2000

<sup>103</sup> PONS, Ph., « Les Rebelles Philippines exigent une Médiation Etrangère », *Le Monde*, 30/4/2000, p. 4

<sup>104</sup> LOYRE, 1991, p. 62

<sup>105</sup> VANAR, M., « A Hostage's Story », *The Star*, 22/5/2000, p. 7

Le 24 avril 2000, c'est au tour de 21 personnes, dont douze Occidentaux, d'être pris en otage alors qu'ils étaient venus découvrir l'île de Sipadan, réputée pour la plongée. La technique des membres du groupe *Abu Sayyaf* est en tout point fidèle à la piraterie des Sulu. A 19h30, des "pirates" surgissent avant de repartir quarante-cinq minutes plus tard avec leurs otages, aussitôt amenés sur l'île de Jolo. Ils sont six hommes, lourdement armés de mitrailleuses AK-47 ainsi que d'un bazooka, et revêtus de tenues de camouflage, pour emporter sur leur navire les 21 otages<sup>106</sup>. Peu de jours après, les revendications et les demandes de rançon sont rendues publiques. Il est fait état d'un montant s'élevant à 2,63 millions de dollars (moins 3 millions d'euros), avant d'être fixé à un million de dollars (plus d'un million d'euros) par otage occidental. Les "pirates" réclament par la même occasion la libération de Ramzi Yousef, accusé après le premier attentat contre le World Trade Center. Quelques jours plus tard seulement, on peut déterminer avec certitude qu'il s'agit du groupe *Abu Sayyaf*, en lutte pour l'établissement d'un Etat se revendiquant de l'Islam au sud des Philippines. Les otages, dont une équipe de France Télévision, sont progressivement libérés au terme de plusieurs mois de captivité et peu avant une offensive de l'armée philippine en septembre 2000.

Ce qui est arrivé sur l'île de Jolo en 2000 ou 2001 serait-il annonciateur d'une tendance globale dans le domaine du terrorisme en général ou des revendications islamistes en particulier ? Faudrait-il y voir un glissement vers le banditisme et en l'espèce vers sa variante maritime, sans qu'il en soit tout à fait question : la piraterie. En juin 2000, un spécialiste des groupes armés algérien appuyait pour le Maghreb l'idée d'une forte connexion entre le grand banditisme et l'islamisme. La prise de pouvoir de jeunes émirs sans formation politique ou théologique en serait la première responsable. Comme dans le cas d'*Abu Sayyaf*, la jeune relève ne serait plus habitée par les mêmes convictions politico-religieuses<sup>107</sup>. Et Gilles Kepel d'insister en célébrant l'ère du « postislamisme »<sup>108</sup>.

Toutefois, parce que le contexte politique instable finit d'influencer le comportement de ces brigands, et parce que ces opérations accordent une grande importance au déplacement en milieu forestier, il est impossible d'assimiler sans nuance ces forfaits à de la simple piraterie. Aussi, gare aux conclusions hâtives, surtout depuis les tragiques attentats de septembre 2001 aux Etats-Unis. L'importance du P.A.S. par exemple, un parti islamique à la tête de deux Etats en Malaisie, n'est pas anecdotique. De plus, en parallèle à l'affaire de Jolo, vingt-sept islamistes se revendiquant de « la Fraternité du Pouvoir Intérieur » et réclamant l'instauration d'une République Islamique prenaient en otage des soldats malaisiens en juillet 2000. Aussi quelques observateurs ont-ils mis en parallèle cette prise d'otages dans les Sulu avec celle qui avait eu cours à Lima en décembre 1996. Les terroristes péruviens avaient en effet ébranlé les certitudes, celles de « la dérive des guérillas post-Guerre froide dans le domaine criminel »<sup>109</sup>, certains regrettant que l'on enterre un peu trop vite la violence politique (cf. *supra*).

En l'espèce, sans être le fossoyeur de l'islamisme, le cas d'*Abu Sayyaf* se rapproche néanmoins davantage du banditisme maritime, et donc de la piraterie, que du terrorisme, islamique ou non. Dans ce contexte, il n'était guère d'étonnant de constater au printemps 2001 une recrudescence des prises d'otages au nord-est de Bornéo. Cette nouvelle vague est survenue peu après un nouveau forfait du groupe *Abu Sayyaf* fin mai vers l'île de Palawan, au sud-ouest des Philippines<sup>110</sup>, suite à diverses tentatives quelques jours plus tôt contre des complexes touristiques ou des ferries<sup>111</sup>. Si les rebelles musulmans ont emmené leur vingtaine d'otages sur l'île de Basilan - que Guizot et Louis-Philippe espéraient transformer en Hong Kong français vers 1844 ; l'échec est patent<sup>112</sup> - d'autres « pirates »

<sup>106</sup> « Gunmen abduct 20 », *The New Straits Times*, 25/4/2000

<sup>107</sup> LAYACHI, H., « Banditisme et Islamisme armé vont aujourd'hui de paire en Algérie » (interview), *Le Monde*, 16/6/2000, p. 3

<sup>108</sup> KEPÉL, G., *Jihad, Expansion et Déclin de l'Islamisme*, Gallimard, Paris, 2000

<sup>109</sup> BALENCIE, de la GRANGE, op. cit., 1999, p. 11

<sup>110</sup> voir notamment « A cottage industry », *The Straits Times*, 6/6/2001

<sup>111</sup> AFP, « Clash in Philippines leaves seven dead », *The Star*, 27/5/2001

<sup>112</sup> voir notamment BROSSOLLET, 1996, 382 p. et *Revue des Deux-Mondes*, n°10, avril - juin 1845, « Chroniques », p. 1033-1036

de la région ne prirent même pas le soin d'habiller leur forfait d'une quelconque revendication politique. Les 12 et 13 juin 2001 par exemple, quatre bateaux de pêche et un remorqueur étaient attaqués par des petits groupes armés dans les eaux du Sabah, non loin de Sandakan. Pour chacun, des rançons oscillant entre 5 000 et 25 000 RM (soit 1 400 ou 7 300 euros environ) ont été réclamées et payées<sup>113</sup>. Après une nouvelle prise d'otages menée par sept hommes armés et revêtus de faux uniformes, une compagnie maritime de Singapour a décidé en juin 2002 de ne plus emprunter la mer des Sulu. Quatre de ses marins kidnappés ont été conduits sur l'île de Jolo ; depuis, aucune nouvelle, mauvaise nouvelle<sup>114</sup>... Cette réaction d'un transporteur asiatique constitue un avertissement sans frais pour les autorités portuaires et industriels de la région, victimes indirectes de la piraterie en cas de départs précipités d'éventuels partenaires commerciaux.

La menace terroriste n'est pas uniquement théorique. Les craintes et soupçons légitimes que suscitent l'analyse (1.) ont déjà été localisés dans les eaux du globe (2.). Si les causes, la nature, les manifestations et la localisation d'éventuelles attaques en mer sont plus ou moins identifiées, l'heure est aujourd'hui à la lutte et à la prévention (3.).

---

<sup>113</sup> « Hijackings by pirates, not Filipino soldiers », *The Star*, 29/6/2001

<sup>114</sup> " Singapore shipper to look for safer route", *The Straits Times*, 20/6/2002

### 3. Le terrorisme maritime : *lutte et prévention contre la menace*

Plusieurs acteurs se sont progressivement mobilisés au niveau local, national ou multilatéral pour s'informer, réfléchir et lutter contre le terrorisme maritime. Des ministres des transports se sont réunis à cette fin à Tokyo en janvier 2002 ; le G8 a inscrit ces questions à son agenda et la commission économique pour l'Europe des Nations Unies a chargé son comité des transports intérieurs de réfléchir aux mesures qu'elle peut prendre pour améliorer la sécurité des transports<sup>115</sup>.

Ainsi, les organisations internationales ou privées indiquent le cap (3.1.) ; les Etats – en France (3.2.) ou à l'étranger (3.3.) – suivent dans leur sillon, même si les vents contraires du droit international ne facilitent guère les manœuvres (3.5.).

#### 3.1. Les efforts et propositions des organisations internationales ou privées

##### 3.1.1. L'Organisation Maritime Internationale

##### 3.1.1.a. Travaux préparatoires en matière de lutte contre le terrorisme maritime

Suite à l'attentat contre l'*Achille Lauro*, l'OMI a multiplié les initiatives : adoption de la résolution A. 584 (14) en 1985 invitant le Comité de sécurité maritime à s'inspirer des mesures prises dans le domaine aérien pour adopter des dispositions techniques. Ainsi fut fait en septembre 1986 par le biais de la circulaire 443. Deux mois plus tard, l'Égypte, l'Autriche et l'Italie proposaient à l'OMI de préparer une convention sur le sujet. Elle fut signée en mars 1988, avant d'entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1992 (cf. *infra*). Une circulaire complémentaire (MSC/Circ. 754) fut adoptée en 1996. Elle concerne plus spécifiquement la sécurité des passagers sur les ferries<sup>116</sup>.

##### 3.1.1.b. Principales orientations en matière de lutte contre le terrorisme maritime suite au 11 septembre

Suite aux attentats du 11 septembre, consciente des spécificités du monde maritime susceptible de répondre aux mêmes problématiques que le transport aérien, l'OMI a réévalué l'état des règles internationales applicables en matière de sécurité maritime. A la demande de Washington, le groupe de travail intercessions sur la sûreté maritime du Comité de la sécurité maritime de l'OMI s'est réuni à Londres du 11 au 15 février 2002, avant de soumettre des recommandations en mai et les 9-13 septembre 2002. Le groupe proposait :

- d'installer des systèmes d'identification automatique sur tous les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute effectuant des transports internationaux (cf. annexe) ;
- d'imposer l'établissement de plans de sécurité pour tous les navires effectuant des transports internationaux ;
- d'imposer la désignation d'agents de sécurité sur les navires ; ils seraient chargés de la formation des membres d'équipage, de l'exécution du plan de sécurité du navire et de la coordination de sa mise en œuvre avec les agents de sécurité des installations portuaires ;
- d'obliger les compagnies maritimes à désigner un agent de sécurité chargé entre autres choses d'établir les plans de sécurité des navires ;
- d'imposer l'établissement de plans de sécurité des installations portuaires et l'évaluation de leur vulnérabilité sur la base de règles précises ;
- d'imposer la désignation d'un agent de la sécurité de l'installation portuaire ainsi que la formation des travailleurs portuaires à la sécurité<sup>117</sup>.

Par ailleurs, il était prévu de définir plusieurs niveaux d'alerte et d'évaluer le degré de vulnérabilité des installations portuaires en inventoriant notamment leurs points faibles. Des mesures complémentaires sont également envisagées : contrôle et surveillance des accès, des personnes et des marchandises et vérification des systèmes de communication. Ainsi les gouvernements pourront-ils

<sup>115</sup> Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, op. cit., 2/5/2002, p. 2

<sup>116</sup> OMI, "Combating acts of violence and crime at sea", [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>117</sup> Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, op. cit., 2/5/2002, p. 5

« fixer des niveaux de sécurité appropriés selon trois degrés de menaces, identiques pour les navires et les ports : faibles, moyennes et fortes »<sup>118</sup>.

Ces mesures furent à l'origine de la révision du chapitre 11 de la convention SOLAS en décembre 2002<sup>119</sup>. Il fut décidé de la mise en place d'un Code international de sûreté des navires et des ports (*Code international ship and port facility security – ISPS*) composé de deux parties, l'une facultative, l'autre obligatoire, l'objectif étant de fournir un cadre standard aux différents pays. La direction des affaires maritimes et des gens de mer, la direction du transport maritime, des ports et du littoral, le haut fonctionnaire de défense mer mais aussi le secrétariat général de la mer, le ministère des finances (douanes), de l'intérieur, de la défense et des affaires étrangères qui participent à l'intégration de ces dispositions en droit français.

« Ces mesures représentent une véritable révolution pour le shipping ». Une note d'information du ministère poursuit : « bien rares étaient ceux qui, le lendemain du 11 septembre 2001, l'avaient prévu, et on imagine le tollé qu'auraient suscité ces mesures auparavant. Ainsi, on vérifie une fois encore que seules les catastrophes permettent de sortir à l'échelon mondial de logique des petits pas, et de franchir une marche escarpée »<sup>120</sup>.

Le 13 décembre, devant plus de 600 délégués venus participer à ce moment qualifié d'histoire, 108 pays ont adhéré à ces nouvelles mesures en adoptant notamment l'amendement de 85 pages à la convention SOLAS. L'entrée en vigueur est néanmoins reportée jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2004<sup>121</sup>.

### 3.1.2. L'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique (OCDE)

Le groupe *ad hoc* sur la sécurité du Comité des transports maritimes de l'OCDE s'est réuni, notamment en juillet 2002, pour envisager plusieurs pistes, propositions et axes de réflexion.

- la transparence du régime de propriété et de contrôle des navires ;
- les meilleures pratiques telles que les plans de sécurité des navires et des installations portuaires, des normes de réponse aux différents scénarios de risque, des procédures d'identification et d'habilitation du personnel ;
- l'analyse de risques, plus particulièrement l'évaluation de leur probabilité, ainsi que la modélisation économique du coût et de l'impact du terrorisme maritime ;
- les problèmes de sécurité inhérents au passage des marchandises par tous les maillons, dont les interfaces portuaires, de la chaîne intermodale de transport<sup>122</sup>.

### 3.1.3. L'Union européenne (UE)

La commission européenne a elle aussi envisagé d'adopter différentes mesures :

- passage systématique des containers aux rayons X dès 2004 ;
- établissement de plans de sécurité pour les périmètres portuaires ;
- publication d'un registre classant tous les ports de mer de l'Union européenne par ordre de sécurité<sup>123</sup>.

### 3.1.4. L'Organisation Internationale du Travail (OIT)

A la demande de l'OMI, l'OIT devra établir les spécifications relatives aux pièces d'identité des gens de mer et des intervenants portuaires en vue d'une adoption lors d'une conférence en juin 2003.

---

<sup>118</sup> « Prévention du terrorisme à l'OMI », *Journal de la marine marchande*, 7/6/2002, p. 6

<sup>119</sup> URQUHART, D., « IMO voting on far-reaching security measures », *Business Times*, 12/12/2002

<sup>120</sup> « Les mesures anti-terroristes dans le secteur maritime », *www.mer.equipement.gouv.fr*

<sup>121</sup> URQUHART, D., « Global maritime framework against terrorism reached », *Business Times*, 18/12/2002

<sup>122</sup> Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, op. cit., 2/5/2002, p. 6

<sup>123</sup> Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, op. cit., 2/5/2002, p. 6

### 3.1.5. L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

L'OMI s'en remet à l'OMD pour veiller à la sécurité des cargaisons dangereuses. Les Etats devront évaluer la sûreté de l'ensemble de leurs ports et décider, en fonction de leur vulnérabilité, lesquels doivent faire l'objet de plans de sécurité des installations portuaires et d'une remise à niveau des équipements<sup>124</sup>.

### 3.1.6. Le Bureau Maritime International (BMI)

Le BMI a souhaité la mise en place de corridors réservés aux pétroliers et interdits aux petites embarcations susceptibles de cacher des explosifs<sup>125</sup>. C'est parce que les bateaux-suicides peuvent se fondre sans difficulté dans le trafic aux abords des ports que la protection des pétroliers, chimiquiers ou gaziers est complexe.

Le souci de pouvoir patrouiller, interpellier et contrôler de manière prompte et efficace a également été souligné.

Au niveau national – français ou étranger – d'autres mesures ont été envisagées ou réactualisées, souvent dans le cadre de l'OMI ou de dispositions militaires.

Il s'agit souvent :

- d'inspecter davantage les navires ;
- de surveiller plus étroitement les infrastructures maritimes ;
- d'établir des zones d'exclusion autour des navires sensibles ;
- de renforcer les programmes d'inspections des conteneurs.

## 3.2. L'approche française

### 3.2.1. Un difficile équilibre entre prévention et répression / volet militaire et politique

Plusieurs documents ont signalé le danger terroriste en général et maritime en particulier.

- *Le Livre Blanc sur la défense* de 1994 s'attarde sur les vulnérabilités nouvelles, notamment les menaces terroristes. « Les développements industriels et technologiques offrent des champs nouveaux et préoccupants » avertissaient ses auteurs, avant de s'inquiéter d'éventuels « détournements de matières sensibles ou de déchets nucléaires »<sup>126</sup>.
- L'opuscule intitulé *Combattre le terrorisme international* et rédigé par la commission de la défense à l'Assemblée nationale identifiait fin 2001 les menaces pesant sur le transport français, notamment dans les ports<sup>127</sup>.
- Le projet de loi de finances 2003 identifiait deux objectifs prioritaires dans le domaine maritime : la dynamisation de l'emploi maritime et la sécurité maritime, ce souci devant refléter l'engagement de la France au niveau international dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Aussi les moyens d'investissements en faveur de la sécurité maritime devaient-ils augmenter de 8% en autorisations de programme et de 14% en crédits de paiements<sup>128</sup>.
- Un document classé CDSF du 4 décembre 1995 traite plus spécifiquement du « contre terrorisme maritime ».
- Les commandements atlantique et méditerranéen ont approfondi les questions liées aux « mesures de riposte à un acte de terrorisme maritime » dans un document CDSF du 22/6/1998.

---

<sup>124</sup> « Les mesures anti-terroristes dans le secteur maritime », [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)

<sup>125</sup> JINKS, B., "IMB calls for armed escorts, no-go zones for tankers", *Business Times*, 16/10/2002

<sup>126</sup> *Livre blanc sur la défense*, 10/18, Paris, 1994, p. 39

<sup>127</sup> QUILES, P. et al., *Combattre le terrorisme international : 33 propositions pour contrer la menace terroriste*, Assemblée nationale, n° 3460, Paris, 75/2001, p. 98

<sup>128</sup> "Amarres", [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)

Ces initiatives feraient suite aux propositions de la Marine de traiter des questions de contre terrorisme maritime (CTM). Malheureusement, plusieurs groupes d'intervention sont concernés. Chacun a des activités, des entraînements, des spécialités différentes, tout en étant basé sur des lieux divers, d'où d'évidentes difficultés pour travailler ensemble. C'est pourquoi la position de la Marine serait peu à peu devenue délicate ; mais aujourd'hui le débat est relancé. La question resurgit et serait à nouveau d'actualité.

L'attitude à adopter par la Marine est complexe. « La prévention des actes terroristes, la conduite à tenir quand ils se produisent, et même la réaction quand ils se sont produits ne sont que marginalement militaires. (...) La lutte contre le terrorisme relève avant tout de la politique étrangère, du soutien économique, de la police, de la justice, au plan intérieur et international ».

Pourtant, le capitaine de vaisseau Sifantus poursuit : « la marine participe à la protection de la Nation et du territoire national et ne pourra pas faire l'économie d'une prise en compte de sa responsabilité dans le contrôle des approches maritimes »<sup>129</sup>.

Aussi n'est-il guère aisé d'adopter une approche cohérente de la lutte anti-terroriste en mer au niveau national. De nombreux organismes interviennent, sans compter qu'il puisse s'agir d'initiatives plus ou moins préventives ou répressives.

### 3.2.2. Les acteurs de la lutte anti-terroriste

#### 3.2.2.a. Le préfet maritime

Cette institution originale se trouve au centre de la toile, au cœur du dispositif maritime français. Il a pour fonction de coordonner les différentes actions, les volets militaires ou civils, notamment dans le cadre de l'action de l'Etat en mer. Son rôle devrait être central en matière de lutte contre le terrorisme maritime.

#### 3.2.2.b. GIGN (Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale)

Habitué aux interventions sensibles dans le cadre terroriste, le GIGN est également susceptible d'intervenir dans un contexte marin. Du personnel du GIGN aurait ainsi embarqué sous divers déguisements à bord de navires ralliant la France à l'Algérie<sup>130</sup>.

#### 3.2.2.c. Le Groupe de Combat en Milieu Clos (GCMC)

Créé en 1994 et héritier de l'ELIS (Elément léger d'intervention spéciale), le GCMC est spécialisé en CTM, plus particulièrement dans l'assaut nautique à l'aide d'embarcations de type *Hurricane* ou d'hélicoptères. Il est commandé par un officier des fusiliers commandos. L'effectif doit permettre la mise sur pied de deux équipes de huit hommes chacune. Si nécessaire, le GIGN, le commando Hubert ou d'autres unités peuvent compléter les effectifs<sup>131</sup>.

#### 3.2.2.d. Section B du commando Hubert

Initialement spécialisé dans l'action sous-marine, le commando Hubert dispose d'une section spécialisée dans le CTM ; celle-ci travaille en étroite collaboration avec le GIGN. Les équipements des commandos marine figurent en annexe.

#### 3.2.2.e. GPD (Groupes de Plongeurs Démineurs)

---

<sup>129</sup> CV Bruno SIFANTUS, « 11 septembre 2001: conséquences pour la Marine », *Défense nationale*, 2/2002, p. 156

<sup>130</sup> « Les navires français sous haute surveillance », *Corse-Matin*, 21/05/2002, p. 4

<sup>131</sup> informations complètes sur [www.netmarine.net/forces/commando/gcmc/](http://www.netmarine.net/forces/commando/gcmc/)

Le GPD Manche commence à aborder les questions de contre-terrorisme maritime. De façon générale, le GPD n'intervient qu'en cas de colis piégés ou si des bombes sont signalées sur des bateaux en mer. Dans ces cas précis, il n'est pas fait mention de contre-terrorisme maritime mais uniquement de colis piégés.

Le groupe aurait entamé sa réflexion sur les nouveaux types de menaces susceptibles de lui être opposés.

### 3.2.3. Les différents modes d'actions

#### 3.2.3.a. La surveillance :

De nombreuses démarches ont récemment été entreprises pour perfectionner la surveillance des côtes ou des intérêts maritimes.

- *Faciliter les patrouilles aériennes* : lors d'une présentation devant la commission de la défense à l'Assemblée nationale, le général Kelche, chef d'état-major des armées, indiquait qu'une partie des trois milliards de francs inscrits au projet de loi de finances rectificative suite au 11 septembre 2001 allait être consacrée à « l'amélioration de l'aéromobilité, en vue d'accroître les capacités des forces spéciales et de renforcer les moyens de réponse au terrorisme maritime »<sup>132</sup>. Des hélicoptères *Cougar Mark 2 Plus* devaient être acquis à cet effet.

En sus, des avions *Falcon* et *Atlantique-2* poursuivent leur mission de surveillance maritime.

- *Faciliter les patrouilles navales* : dans la crainte du développement du terrorisme maritime au début des années 90, Thomson avait envisagé de concevoir un patrouilleur côtier rapide armé par dix hommes. Aujourd'hui, *l'Iris* équipe les Aff. Mar. Reste une question : qui protéger ? Les équipages français et leurs navires quelque soit leur immatriculation ou bien uniquement les navires immatriculés en France pour éviter une internationalisation des éventuels conflits ?<sup>133</sup>

Des frégates, des remorqueurs spécialement affrétés participent à des missions de « vigilance », au même titre que des bateaux fournis par les douanes et par les affaires maritimes. La gendarmerie maritime a quant à elle commandé 22 vedettes côtières dotées d'une mitrailleuse et capables de mettre à l'eau plongeurs et embarcations rapides<sup>134</sup>.

- *S'appuyer sur les sémaphores* : pour des contraintes économiques, sur dix-neuf sémaphores, six étaient armés 24h / 24, les autres pouvant être activés de nuit dans un délai très court. Mais suite à l'échouage de *l'East sea* le 17 février 2001, les exigences en matière de surveillance ont été réévaluées. Quatre sémaphores ont été réarmés dans le but de rétablir la continuité de la couverture radar le long des côtes métropolitaines et une surveillance aéronef fut instaurée. Les attentats du 11 septembre 2001 ont également entraîné le réarmement de quatre sémaphores<sup>135</sup>.
- *Insister sur la coopération européenne* : les efforts avec l'Italie sont importants et souvent liés à l'immigration clandestine ou aux trafics illégaux. Des bâtiments patrouilles de manière aléatoire dans le canal de Sicile, en liaison avec la marine italienne. Un accord passé avec la Grèce et l'Italie permet de déployer en 48 heures ou moins un avion de patrouille maritime en Crète ou en Sicile. Quant à l'opération *Amarante* qui permet de réunir toutes les synergies nationales et internationales, celle-ci semble s'installer dans la durée<sup>136</sup>.
- *Développer le système Spatio.nav* : ce système naval de surveillance des approches maritimes met en réseau les capteurs de surveillance maritime en traitant en priorité les sémaphores. Les douanes et les affaires maritimes sont associées au projet<sup>137</sup>.

---

<sup>132</sup> Commission de la défense nationale et des forces armées, *compte rendu n° 18*, Assemblée nationale, 22/11/2001, p. 2

<sup>133</sup> NEUMEISTER, M., "Le retour de la 12,7 et du sac de sable?", *Journal de la marine marchande*, 18/12/2002, p. 5

<sup>134</sup> ISNARD, J., "La lutte contre le terrorisme maritime et les limites du droit international", *Le Monde*, 8/10/2002

<sup>135</sup> JAUFFRET, G., "Vigilance en Méditerranée", *Cols Bleus*, n°2616, 4/5/2002

<sup>136</sup> *ibid.*

<sup>137</sup> *ibid.*

- *Le cas du dispositif Vigipirate* : « l'application de Vigipirate et du plan Piratemer s'est traduite immédiatement par un renforcement des contrôles d'accès, une surveillance terrestre par les moyens propres des ports et les forces de l'ordre, l'élaboration ou le rappel des consignes en matière de sûreté, et le renforcement ou la création d'une permanence de direction ». Les mesures ont été particulièrement renforcées pour les terminaux gaziers et chimiquiers de Montoir et de Fos. Le travail a été facilité par l'existence d'un comité national de sûreté du transport et des ports maritimes et les comités locaux de sûreté portuaire présidés par les préfets et qui existent dans tous les ports autonomes maritimes et les ports d'intérêt national. Dans ses conclusions, la commission de la défense invitait à « renforcer la protection des moyens de transport et des installations industrielles vitales »<sup>138</sup>.

### 3.2.3.b. Le renseignement

Intimement lié à la surveillance, les efforts de renseignement s'accroissent, qu'il s'agisse d'échanges avec les marines étrangères ou avec les armateurs de France qui informent la marine des mouvements de navires sous pavillon français. Notons que l'article 110 de la Convention de Montego Bay accorde aux marines de guerre un droit de visite en haute mer sous certaines conditions. Le sous-marin, le renseignement humain, la surveillance le long des côtes étrangères et les capacités pré-positionnées constituent d'autres procédés intéressants pour recueillir indices et informations. Enfin, le contrôle naval volontaire permet un échange d'informations entre les bateaux de commerce et ceux de la marine.

Cet aspect de la lutte anti-terroriste est capital pour anticiper, en amont et au large, les éventuelles attaques.

### 3.2.3.c. Les escortes

Il ne s'agit pas de solutions viables sur le long terme. Au lendemain de l'attentat contre le *Limburg*, le ministère de la défense expliquait que « des escortes sont envisagées, mais elles ne seront ni permanentes, ni constantes »<sup>139</sup>. Malgré tout, les armateurs français réclament un meilleur accompagnement, sans qu'il soit pour autant question de convois<sup>140</sup>.

Comme ce fut le cas dans le golfe avec des navires koweïtiens, des navires pourraient être tentés de passer sous pavillon français pour pouvoir bénéficier d'escortes et protections<sup>141</sup>.

Les cargaisons de déchets nucléaires entre l'Asie et l'usine de la COGEMA feraient également l'objet d'une surveillance soutenue, voire d'escortes. En août 2002, une mauvaise rumeur rapidement démentie avait fait état de vols de déchets nucléaires embarqués sur des navires pour constituer des « bombes sales » (cf. *supra*).

De façon générale, l'OTAN recommandait dans une de ses études l'escorte de navires marchands jugés stratégiques<sup>142</sup>.

### 3.2.3.d. « Le grand bluff »

Un document envisageait comme outil de prévention les campagnes de communication autour des unités commandos. Les médias seraient le meilleur vecteur de dissuasion à l'attention des groupes terroristes.

A une autre échelle, le déploiement du groupe aéronaval permet de marquer les esprits, intimider et frapper dans le cas de graves crises internationales<sup>143</sup>.

<sup>138</sup> Commission de la défense nationale et des forces armées, *compte rendu n° 18*, Assemblée nationale, 22/11/2001, p. 98

<sup>139</sup> « La France veut protéger le trafic maritime », *Les Echos*, 14/10/2002, p. 9

<sup>140</sup> MERCHET, J.-D., « Le trafic maritime, cible du terrorisme », *Libération*, 23/10/2002

<sup>141</sup> HAREL, X., « Les tankers pourraient être escortés dans le golfe », *La Tribune*, 14/10/2002, p. 6

<sup>142</sup> WEBER, O., op. cit., 11/10/2002, p. 58

<sup>143</sup> CV Bruno SIFANTUS, op. cit., 2/2002, p. 158

### 3.2.3.e. L'assaut contre les navires capturés

S'il est trop tard, l'assaut doit être lancé.

Un document classifié identifie plusieurs phases :

- entraînements et dérogations
- évaluation de la menace
- renseignements
- préparation de l'assaut
- estimation et rassemblement des moyens nécessaires
- intervention : assaut par embarcation seulement, assaut par hélicoptères seulement, assaut mixte par embarcation puis par hélicoptères.

Cette hypothèse ne vaut que dans le cas d'une prise d'otages alors que les modes d'actions terroristes en mer ont considérablement évolué. Aussi d'autres solutions doivent-elles être envisagées, entre répression, dissuasion et prévention.

### 3.2.3.f. L'assaut contre les caches des terroristes

Selon les objectifs à atteindre, il pourra être fait recours :

- aux opérations spéciales ; les frégates mult-missions et les sous-marins *Barracuda* ont intégré ce besoin d'action spéciale, rapide et sûre depuis la mer et contre les repaires terroristes.
- aux missiles de croisière, pour réduire les risques en cas d'attaques contre les implantations terroristes.

Reste la question de la dissuasion, plus ou moins efficace face aux terroristes, aux terroristes d'Etat ou aux hyperterroristes qui disposent souvent d'un soutien étatique (cf. supra).

### 3.2.3.g. Conclusion

La Marine a déjà expérimenté quelques-unes de ces mesures lors d'exercices, comme celui baptisé *Estérel* le 20 septembre 2002 au large de Toulon, deux semaines avant l'attentat contre le *Limburg*. Deux fois par an, la Marine et le GIGN s'entraînent à prendre d'assaut un bateau depuis des hélicoptères et des *Zodiac*. Deux fois par an, les navires français de commerce français navigant en Méditerranée font l'objet d'une surveillance étroite de la part des autorités de la Marine nationale, comme dans le cadre de l'exercice *Contromed*.

L'intérêt de Djibouti – qui peut également constituer une cible potentielle – est à souligner en matière de lutte en avant contre le terrorisme, en l'occurrence maritime.

Par ailleurs, la coopération avec la marine marchande est une des clefs de la réussite des opérations de renseignements, surveillance et protection.

## 3.3. Prises de conscience et mesures étrangères

Parce que d'autres postures et attitudes sont possibles face à la menace terroriste, il convient de dresser un rapide inventaire des dispositions d'Etats et marines souvent alliées, en guise d'éléments de référence et de comparaisons.

### 3.3.1. Contre-terrorisme américain

La nature des dispositions prises par les Etats-Unis ne s'appuient pas nécessairement sur le constat formulé au lendemain de l'attaque contre l'*USS Cole*. Les Etats-Unis disposaient de tous les outils et de tous les personnels pour faire face à la menace terroriste ; l'attentat a pourtant eu lieu. En plus de la réactualisation de certains procédés de défense et de surveillance, des mesures complémentaires doivent être prises selon le principe que « la vigilance est l'ennemi des surprises douloureuses »<sup>144</sup>.

---

<sup>144</sup> LEIBSTONE, M., op. cit., 6/2000, p. 10 ; «Vigilance is the enemy of painful surprise».

### 3.3.1.a. Après le 11 septembre 2001 : soudain, le territoire américain apparaît vulnérable

Les opérateurs des grands pétroliers américains sont convaincus qu'ils sont devenus des cibles faciles pour les terroristes. Aussi évitent-ils les ports à risque, réclament-ils davantage de mesures de sécurité et demandent-ils une éventuelle protection dans les zones à risque. A cela s'est ajouté une alerte du FBI avertissant de possibles attaques maritimes par voie de mer<sup>145</sup>.

Plus préoccupante est l'idée d'une attaque contre les côtes américaines longues de 152 000 kilomètres.

Dans un premier temps, les mesures semblaient insuffisantes, en particulier sur le plan financier, malgré une importante présence de personnels de sécurité aux abords des ports, une multiplication d'inspections, de contrôle de radioactivité, etc. Mais les containers continuaient de circuler sans contraintes particulières.

C'est pourquoi, en guise de réaction plus affirmée :

- Les garde-côtes sont devenus directement responsables de la sécurité portuaire après avoir créé des patrouilles anti-terroristes. Ils consacrent aujourd'hui 57% de leur budget de fonctionnement à la sécurité maritime et des ports, contre 1% avant les attentats du 11 septembre. La loi de sécurité maritime 2002 accordait une enveloppe d'un milliard de dollars à la sécurité des ports.
- Les Etats-Unis demandent aux navires de signaler 24 heures en avance leur arrivée dans un port américain. Un délai de 60 jours a été accordé par les douanes avant que le système ne soit effectif. Les autorités américaines travaillent à cette fin avec leurs partenaires étrangers, dans les ports de départ, l'un des objectifs étant de connaître le contenu d'un container à destination des Etats-Unis dès son départ. Il était également question d'un préavis de 48 ou 96 heures fin 2001 - début 2002, pour fournir tous les documents aux autorités américaines. Ce programme signifiait la mise en conformité de 361 établissements portuaires aux Etats-Unis<sup>146</sup>.
- L'administration Bush songeait à installer une base à Sao Tome Principe, dans le golfe de Guinée, pour protéger le trafic maritime depuis les réserves pétrolières du Nigeria, de l'Angola et de la Guinée Equatoriale (cf. *supra*)<sup>147</sup>.
- Les efforts se portent surtout sur le contrôle des containers par le biais de la « *Container Security Initiative* » (CSI). Ce système avait été présenté lors de la réunion du G7 à Halifax en juin 2002. « Il s'agit de créer des zones portuaires sanctuarisées où s'effectueraient les contrôles des containers acheminés vers les Etats-Unis. Washington assouplirait en échange les formalités douanières à l'arrivée sur le territoire américain. Une première liste des dix principaux ports internationaux a été dressée. Parallèlement, les autorités américaines exigent le déploiement de gardes armés à bord des gros porte-containers et la généralisation des contrôles par scanner. Le département d'Etat étudie, de surcroît, un classement des ports en terme de sûreté, comme c'est déjà le cas pour les aéroports »<sup>148</sup>.

Suite à ces dispositions, les garde-côtes déclaraient en décembre 2002 ne plus être ceux qu'ils étaient auparavant<sup>149</sup>. Mais de telles mesures ne peuvent laisser indifférents des Etats soucieux de leur souveraineté.

### 3.3.1.b. Réactions étrangères aux mesures américaines

Certes, les pays s'inquiètent du coût qu'entraînera dans leur port la mise en place des mesures réclamées par le gouvernement américain. L'idée d'un système plus transparent ne contribue guère à les rassurer<sup>150</sup>.

---

<sup>145</sup> "Tanker industry seeks anti-terrorism measures", *Business Times*, 3/12/2002 ; "Sitting ducks"

<sup>146</sup> « Les USA se protègent contre le terrorisme », *Transport actualités*, 10-23-5/2002, p. 1

<sup>147</sup> HAREL, X., op. cit., 14/10/2002, p. 6

<sup>148</sup> ROCHE, M., op. cit., 15/5/2002, p. 4

<sup>149</sup> "US ports yet to review security needs", *Business Times*, 26/11/2002

Mais c'est surtout le CSI qui pose problème.

- En Asie du Sud-Est, l'accueil fut mitigé. La Malaisie a mené de longues négociations avec le responsable américain du C-TPAT<sup>151</sup>, Robert Perez, et la mise en place du CSI. La Malaisie a eu du mal à accepter la venue d'officiers et de scanners américains dans ses ports<sup>152</sup>.
- Le *Hong Kong Shippers Council* a lui aussi différé la mise en œuvre du préavis de 24 heures<sup>153</sup>.
- On a craint en Europe que ces mesures américaines ne créent un monopole du trafic à destination des Etats-Unis au profit de quelques grands ports.
- Reste la question du financement de ces opérations, surtout depuis la proposition américaine d'une « taxe sur la sécurité » évaluée à 3,5 milliards de dollars<sup>154</sup>.

### 3.3.1.c. Manœuvres sur le terrain

Sous l'impulsion de l'amiral Blair, les Etats-Unis sont à l'origine de diverses initiatives préventives telles les "formations bilatérales" dispensées aux marines et polices maritimes de Malaisie, des Philippines, de Brunei, de Thaïlande, du Vietnam et même d'Indonésie puisque des discussions sont menées avec Jakarta en avril 2002<sup>155</sup>. De façon indirecte, l'opération antiterroriste "*Kalayan Aguila*", menée avec les Philippines sur l'île de Basilan et associée à l'exercice conjoint "*Balikatan*" lors du premier semestre 2002, tend à accroître la sécurité des voies maritimes. Washington doit cependant composer avec les craintes de l'opinion publique locale, voire du Congrès, face à un semblant de droit de stationnement aux Philippines. En Indonésie, à cause des restrictions en matière d'assistance militaire à Jakarta, les Américains sont contraints d'entraîner la police plutôt que les forces armées. Les choses ne sont pas plus simples avec la Malaisie. Washington lui propose de s'associer pour mettre en place un centre contre le terrorisme mais le projet n'apparaît pas encore assez fiable aux yeux des spécialistes malaisiens. Ces obstacles n'empêchent pas la conclusion d'un accord contre le terrorisme - notamment maritime - entre les Américains et les gouvernements sud-est asiatiques le 1<sup>er</sup> août 2002. Les Etats-Unis multiplient les contacts dans la région. Un accord en vue d'éventuelles patrouilles conjointes était envisagé avec New Delhi, tout aussi consciente que Washington de l'importance stratégique des détroits malais<sup>156</sup>.

Le contexte international post-Guerre froide avait permis aux marines européennes de baisser la garde en désertant les eaux d'Asie, pour le plus grand bonheur des pirates à nouveau maîtres chez eux. Mais les attentats du 11 septembre 2001 jettent à l'eau les illusions d'un "Nouvel ordre mondial" pacifié ; ils relancent à la mer les bâtiments des marines occidentales et asiatiques, contraintes à nouveau de sillonner avec vigilance les zones maritimes stratégiques.

### 3.3.2. Contre-terrorisme anglais

Le Royaume-Uni, qui prend au sérieux les problèmes de CTM, a développé des moyens de protection et surtout d'intervention. Au sein des *Royal Marines*, il existe un escadron des forces spéciales – le *M Squadron* - dont la mission principale est le CTM. Cet escadron est composé d'une centaine d'hommes disposant d'une flottille d'hélicoptères et d'embarcations spécialisées<sup>157</sup>. L'intérêt des exercices britanniques repose sur le réalisme des exercices et l'accent mis sur les capacités de renseignements.

---

<sup>150</sup> HUGHES, D., "Higher security, higher costs", *Business Times*, 9/12/2002

<sup>151</sup> *Customs - Trade Partnership Against Terrorism* : coopération entre les douanes pour accélérer les formalités et échanger les informations

<sup>152</sup> JINKS, B., "M'sia asked to consider options other than CSI", *Business Times*, 13/12/2002

<sup>153</sup> JINKS, B., "Hong Kong shippers want US cargo manifest rule delayed", *Business Times*, 22/11/2002

<sup>154</sup> "Using technology to combat terrorism", *Tanker operator*, 11-12/2003, p. 3

<sup>155</sup> Bunn NEGARA, « All aboard the anti-terror bandwagon », *The Star*, 5/8/2002

<sup>156</sup> Celia W. DUGGER, "U.S. raises pace of military ties with New Delhi", *International Herald Tribune*, 6/12/2001

<sup>157</sup> lire *Contre terrorisme maritime*, CDSF, 4/12/1995 pour plus de détails

### 3.3.3. Contre-terrorisme hollandais

A cause du port de Rotterdam, il s'agit surtout de la mise en place de scanners à rayon X de conception allemande, pour le plus grand bonheur des Etats américains. Un contrôle dure une quinzaine de minutes pour chaque container. Il est impossible de contrôler tous les containers. C'est pourquoi les douaniers trient les cargaisons en fonction des pays d'expédition, du type de marchandise, de l'histoire du navire et de la nationalité de l'agent<sup>158</sup>.

### 3.3.4. Contre-terrorisme italien

Pour mémoire, il s'agit simplement de noter les différentes coopérations qui existent entre les marines transalpines et cisalpines (cf. *supra*).

Les Italiens font partie des rares marins à avoir dû intervenir sur le terrain, autrement qu'en exercice, lors de l'attaque contre l'*Achille Lauro* le 7 octobre 1985.

Les renseignements étaient lacunaires en 1995 s'agissant des forces spéciales italiennes rompues à ce type d'intervention.

### 3.3.5. Contre-terrorisme allié : les limites de la TF-150 au large de la Somalie et du Yémen

La *Task Force* 150 regroupe 5 navires allemands, un espagnol, un français – l'avis *Commandant Blaison* - et un américain. Le capitaine de vaisseau Prazuck qualifiait cette force « d'indispensable pour protéger les navires et même les voiliers. Le problème, c'est que cette force ne sécurise que la haute mer, et pas les ports jugés sensibles »<sup>159</sup>.

### 3.3.6. Mesures en Asie orientale

Etant donné le poids de l'Asie orientale dans le trafic maritime mondial, l'OMI a appelé les gouvernements d'Indochine et d'Insulinde à réagir contre le terrorisme maritime<sup>160</sup>.

#### 3.3.6.a. Malaisie

Lors d'une polémique avec les Etats-Unis, peut-être trop exigeant en matière de coopération, le ministre de la défense malaisien a rappelé que son Etat disposait de tous les moyens militaires, policiers et de renseignements. A cause des menaces spécifiques aux abords du sud des Philippines et de la très instable Indonésie, Kuala Lumpur a développé nombre de patrouilles et d'unités spéciales pour lutter contre les pirates, les contrebandiers, les immigrés clandestins et aujourd'hui les terroristes. L'acquisition d'équipements navals et aériens (SU 30 russes, F 18 américains) est prévue ainsi que la possible mise en place d'un service national<sup>161</sup>.

#### 3.3.6.b. Singapour

En plus de patrouilles aériennes au-dessus du port ou des raffineries à bord d'*Hawkeye*<sup>162</sup>, la cité-Etat s'appuie sur deux mesures principales pour assumer son rôle de maillon central dans la chaîne sécuritaire mondiale :

- D'une part la mise en place d'un permis pour le transport de matières sensibles (munitions, cargaisons chimiques, biologiques...). L'objectif est de sécuriser le port de Singapour et les exportations. 5% des exportations devraient être affectées par ces mesures<sup>163</sup>.

---

<sup>158</sup> ROCHE, M., «Le scanner à rayons X, fierté des douaniers néerlandais », *Le Monde*, 15/5/2002, p. 4

<sup>159</sup> WEBER, O., op. cit., 11/10/2002, p. 59

<sup>160</sup> «Asia must act to tighten maritime security», *The Star*, 16/10/2002

<sup>161</sup> «Malaysia will not budge on centre's role», *Business Times*, 12/11/2002

<sup>162</sup> BRADSHER, K., «Tankers face pirates and terrorist on the high seas», *International Herald Tribune*, 13/12/2002, p. 3

- D'autre part, les patrouilles navales qui ont augmenté de 30% depuis le 11 septembre.

### 3.3.6.c. Indonésie

En première ligne sur le front du terrorisme, l'archipel de 17 000 îles ne disposent que de moyens navals particulièrement limités. Souvent la vitesse des patrouilleurs fait défaut. En l'espèce, seuls huit navires sur environ 113 ont moins de dix ans et près de 30% de la marine est inopérante.

### 3.3.6.d. Attitude maladroite de l'Australie adepte de la guerre préventive

Le Premier ministre australien John Howard fut à l'origine d'une violente polémique en Asie du Sud-Est suite à des propos particulièrement maladroits<sup>164</sup>. Il avertit en effet ses voisins que l'Australie n'hésiterait pas à mener une attaque préventive si l'hypothèse d'une agression contre l'Australie était avérée. Aussitôt les chancelleries sud-est asiatiques ont critiqué le retour à la « politique de la canonnière ».

### 3.3.6.e. Coopération de la Chine avec l'UE

Le 6 décembre 2002, la Chine et l'Union européenne – qui contrôlent près de 40% de la flotte mondiale – ont signé un accord de coopération en matière de lutte contre le terrorisme et la piraterie en milieu maritime.

### 3.3.6.f. Accords régionaux

Les actions terroristes du groupe *Abu Sayyaf*, celles perpétrées le 11 septembre 2001 et les soupçons qui pèsent sur différents groupuscules ont également incité les Etats sud-est asiatiques à se mobiliser contre le terrorisme et son volet maritime par le biais d'accord bilatéraux régionaux. Afin de lutter contre ces formes de crimes transnationaux en mettant en place un réseau propice à l'échange d'informations, une première réunion s'est tenue à Kuala Lumpur en janvier 2002<sup>165</sup>. Des accords ont suivi ou étaient en projet entre d'une part la Malaisie, l'Indonésie et les Philippines, d'autre part la Malaisie et l'Australie et enfin l'ASEAN (Association des Nations d'Asie du Sud-Est), la Chine, le Japon et la Corée du Sud.

Lors du 8<sup>e</sup> sommet de l'ASEAN à Phnom Penh en novembre 2002, l'accent fut mis sur le terrorisme, qu'il s'agisse des commentaires sans nuances des pays occidentaux au lendemain de l'attentat de Bali, de l'établissement cette année d'un centre contre le terrorisme ou du besoin de coopération<sup>166</sup>.

Parmi les plus récents accords, signalons :

- la visite du ministre des affaires étrangères russe Igor Ivanov aux Philippines pour discuter entre autres sujets de la lutte contre le terrorisme<sup>167</sup>. Moscou cherche à sécuriser et diversifier ses approvisionnements en pétrole.
- la visite du Premier ministre de Singapour Goh Chok Tong à Jakarta où il a souligné la nécessité de coopérer en matière de CTM. Singapour dépend largement du trafic maritime dans le détroit de Malacca<sup>168</sup>.

*Last but not least* : en matière d'efforts internationaux, Brice Martin-Castex formule un dernier conseil. L'Algérie mériterait toute notre attention. « C'est un pays qui a beaucoup à apprendre aux pays occidentaux en matière de lutte antiterroriste dans les ports »<sup>169</sup>.

<sup>163</sup> CHUANG Peck Ming, "Bill tightens control over export of strategic goods", *Business Times*, 26/11/2002

<sup>164</sup> KUPPUSAMY, M., "A return to gunboat diplomacy?", *Business Times*, 3/12/2002

<sup>165</sup> LEE Shi-lan, "Terrorists at large lying low", *The New Straits Times*, 31/2/2002

<sup>166</sup> POMONTI, J.-Cl., « Le terrorisme domine le sommet asiatique de Phnom Penh », *Le Monde*, 5/11/2002

<sup>167</sup> 3Russia and Philippines to cooperate in terror efforts", *The Straits Times*, 17/12/2002

<sup>168</sup> KAGDA, S., "PM Goh urges closer tie with Indonesia", *Business Times*, 17/12/2002

### 3.4. L'offre des « nouveaux mercenaires »

Il pourrait éventuellement être envisagé d'avoir recours à des compagnies de sécurité pour se protéger d'éventuels assauts, voire pour assurer une veille et une surveillance continues aux abords des cargaisons sensibles.

Ces compagnies offrent leurs services en priorité en Afrique, à des Etats dont les forces de police et l'armée manquent de moyens ou de structures. Les multinationales peuvent ainsi se constituer de véritables armées privées pour la défense de leurs mines, voire de leurs plates-formes pétrolières. En Asie du Sud-Est, l'autorité de l'Etat risque à son tour d'être remise en cause par une criminalité rampante, qu'elle soit urbaine, rurale ou maritime. Lorsque les fonctions régaliennes sont trop peu ou trop mal assurées, on peut assister au retour des mercenaires<sup>170</sup>. La lassitude des armateurs autant que l'inquiétude des propriétaires de yachts devant la résurgence de la piraterie, voire aujourd'hui du terrorisme, offrent un nouveau marché à ces professionnels des conflits et de l'insécurité. Plusieurs compagnies sont directement impliquées dans la lutte contre la piraterie, avec pour principe de répondre à la violence par la violence. Elles pourraient alors saisir l'opportunité que constitue à leurs yeux la menace terroriste.

En février 2000, l'*Anglo-Marine Overseas Service Ltd*, une entreprise du Royaume-Uni, proposait les services d'une force privée constituée d'anciens Gurkhas de l'armée britannique<sup>171</sup>. Leur mission était de protéger les navires à quai contre toute tentative d'abordage. La brochure promotionnelle de l'entreprise britannique précisait d'ailleurs que des compagnies telles que *P&O Princess Cruises*, *Radisson Seven Seas*, *Star Cruises* et *Barber* comptaient parmi ses principaux clients. En 2000, 375 Gurkhas opéraient, comme intendants ou gardes de sécurité, sur 75 navires appartenant à seize compagnies<sup>172</sup>. Depuis, l'*Anglo-Marine Overseas Service Ltd* se fait plus discrète sur ses activités.

*Satellite Protection Services* (SPS), une société hollandaise fondée à Heereveen en 1997 et spécialisée dans la sécurité du transport maritime et aérien, a directement offert ses services au BMI<sup>173</sup>. Son activité est répartie en quatre divisions, dont *Satellite Maritime Security* qui propose ses services aux propriétaires de bateaux. Elle a aussi monté des *maritime security teams* (équipes de sécurité maritime), dont les membres sont recrutés parmi les unités anti-terroristes hollandaises et britanniques comme les *Royal Netherlands Marine Corps*, le *Special Boat Squadron* ou les *British Special Air Services*.

Fin juin 2000, la compagnie *Sandline International*, dirigée par un mercenaire britannique, le colonel Tim Spicer, proposait aux armateurs des méthodes efficaces pour contrer la piraterie et le crime organisé<sup>174</sup>. Cette compagnie britannique offrait d'entraîner les équipages à faire face aux situations à haut risque, mais aussi de collecter des informations sur les commanditaires des assauts. Dans la nébuleuse mercenaire, *Sandline International* tient une place importante puisqu'il s'agit d'une filiale d'un vaste holding – *Strategic Resources Corporation* (SRC). Elle comprend plusieurs sociétés, parfois domiciliées dans des paradis fiscaux et coordonnées à Londres au sein du groupe Plaza 107<sup>175</sup>.

Autre exemple, celui de Dave Kellerman, dirigeant de *Special Ops Associates* (SOP). Début juin 2000, il rappelait que les assureurs conseillaient aux navigants de coopérer avec les pirates si ceux-ci arrivaient à monter à bord. Le plus souvent, seuls les bijoux et les liquidités les intéressent et rien ne servirait d'aggraver l'incident. Tout comme *Kingswood Projects* au Royaume-Uni et *Security*

---

<sup>169</sup> WEBER, O., op. cit., 11/10/2002, p. 59

<sup>170</sup> KLEN, M., « Le Retour des mercenaires », *Etudes*, n°3914, octobre 1999, p. 319 ; BANEGAS, R., « Le business des nouveaux mercenaires », *Critique internationale*, automne 1998, p. 179.

<sup>171</sup> « Firms Cool to Gurkha Solution », *Shipping Times*, 28 février 2000.

<sup>172</sup> « Gurkhas Hired by Cruise Lines as Pirate Deterrent », *Shipping Times*, 25 avril 2000.

<sup>173</sup> E-mail: satellites@wxs.nl

<sup>174</sup> « Piracy on the Rise in Malacca Straits », *The New Straits Times*, 19 juin 2000.

<sup>175</sup> Richard Banegas, automne 1998, p. 181.

*Professionals Academy* en Italie, cette compagnie de sécurité proposait néanmoins aux organismes de répression autant qu'aux professionnels de la mer des programmes d'entraînement axés autour de la sécurité en mer. Les escortes ne représentent donc pas la seule solution envisageable. La préparation des équipages et l'éveil des marins aux questions de sécurité permettraient en effet de réduire les dangers.

Reste enfin la *Marine Risk Management* (MRM), une des agences de sécurité les plus actives<sup>176</sup>. Face au nombre croissant de marins kidnappés ou tués, son directeur regrettait en 1999 que l'OMI et le BMI ne s'en remettent qu'à de vagues et abstraites « solutions internationales » ou « initiatives gouvernementales » trop fondée sur la négociation<sup>177</sup>. Bien loin des débats feutrés de l'OMI et du BMI, le capitaine John Dalby présentait les différents services de sa société basée à Kuala Lumpur. Il faisait d'abord la promotion du *Ship trac*, un système satellite permettant de détecter les déviations suspectes des navires, MRM se proposant ensuite d'organiser des interventions au pied levé grâce à son service de réaction rapide : le *Maritime Asset Recovery and Protection Service* (MARAP – Service maritime de protection et de récupération des biens) qui a développé une habileté certaine à traquer, localiser et aborder les bateaux détournés. Le MRM envisageait de créer un bureau d'investigation pour l'Asie du Sud-Est<sup>178</sup>.

Le défi posé aux gouvernements par ces compagnies est réel. Pour Richard Banégas, spécialiste de ces mercenaires, des Etats espèrent, comme autrefois, combiner « un maximum de liberté et un minimum de responsabilité<sup>179</sup> ». Pourtant, en acceptant tacitement cette solution de facilité, ils se placeraient devant le même dilemme que les chefs d'Etats du XVII<sup>e</sup> siècle face aux corsaires et aux grandes compagnies de commerce : « Comment contrôler ces agents tout en leur laissant suffisamment de liberté pour garantir leur efficacité et les inciter à prendre les risques du commerce de la guerre ?<sup>180</sup> »

Le BMI et l'OMI s'inquiètent, eux aussi, des réponses paramilitaires et préfèrent se tourner vers les Etats<sup>181</sup>. Ces organisations refusent d'autant plus l'escalade de la violence, que les bateaux qu'elles protègent ne sont pas conçus pour supporter des échanges de feu.

### 3.5. Les limites du droit international

Cet aspect est capital et méritera sans doute une expertise spécifique pour savoir comment et dans quelle mesure la marine peut (ré)agir<sup>182</sup>.

#### 3.5.1. Les limites de la Convention de Montego Bay (CMB)

Si en haute mer – *i.e.* à plus de 12 milles nautiques (environ 20 kilomètres) des côtes – on peut supposer que le terrorisme, au même titre que la piraterie, constitue une exception au principe d'exclusivité au principe de juridiction de l'Etat du pavillon, le cadre juridique est plus restreint dans les eaux territoriales. Pour respecter la souveraineté des Etats côtiers et sauf accord explicite des autorités locales, le droit international ne permet pas à une puissance navale d'escorter un navire marchand qui navigue dans les eaux territoriales d'un autre pays, ce qui était le cas du *Limburg*<sup>183</sup>. C'est pourquoi la capacité de protéger en permanence la flotte de commerce contre les attaques terroristes apparaît quelque peu limitée.

---

<sup>176</sup> [www.marinerisk.com](http://www.marinerisk.com)

<sup>177</sup> John Dalby, « Response to Piracy », courrier des lecteurs, in *Lloyd's List*, 19 mai 1999.

<sup>178</sup> E-mail : [information@marinerisk.com](mailto:information@marinerisk.com)

<sup>179</sup> BANEGAS, R., op. cit., automne 1998, p. 194.

<sup>180</sup> *ibid.*

<sup>181</sup> AFP, « Spotlight on Rising Scourge », *Shipping Times*, 21 mars 2000.

<sup>182</sup> Pour plus de détails sur l'histoire des dispositions juridiques, de 1871 à 1982, via 1928, 1958 et 1979, lire la contribution du spécialiste MENEFEE, S. P., « Sharks of the Sea », p. 29-46 in ELLEN, E. (dir.), *Shipping at risk: the rising tide of organised crime*, IMB-ICC, Londres, 1997, 309 p.

<sup>183</sup> ISNARD, J., op. cit., 8/10/2002; lire DUJARDIN, B., « Sauvegarde en mer lointaine : vers une extension du domaine de l'action en mer ? », *La revue maritime*, n°463, 11/2002, p. 30-37

### 3.5.2. La convention de Rome de 1988

#### 3.5.2.a. Intérêts

Suite à l'affaire de l'*Achille Lauro*, la communauté internationale a adopté le 10 mars 1988 la *Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.). Cette convention fait référence au terrorisme maritime. Son article trois recouvre les faits les plus graves pour la sécurité maritime. Tous peuvent être assimilés à des actes de terrorisme :

*1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement:*

- a) S'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;*
- b) Accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;*
- c) Détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou*
- d) Place ou fait placer sur un navire (...) une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou*
- e) Détruit ou endommage gravement les installations ou services de navigation maritime (...)*
- f) Communique une information qu'elle sait fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ; ou*
- g) Blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f) (...)*

Par ailleurs, cette convention a quand même le mérite de s'appliquer aux actes commis dans les eaux territoriales, pour peu que le navire concerné ait prévu un trajet en haute mer (article 4).

Enfin, il convient de remarquer que le *Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental*, adopté le 10 mars 1988 par l'O.M.I. permet d'accroître la portée de cette convention.

#### 3.5.2.b. Limites

Toutefois, aussi intéressante soit-elle, ce texte n'est que peu applicable puisque reconnu seulement par un nombre limité d'Etats. Notons à cet égard que les principaux pays directement concernés par la menace islamiste en Asie orientale ne sont pas parties à cette convention.

Autre limite : les dispositions ne sont intéressantes qu'*a posteriori*, une fois le forfait commis. En revanche, les mesures en matière de prévention et surtout d'intervention sont particulièrement réduites, à la différence des questions d'extradition et de coopération judiciaire.

### 3.5.3. L'absence de texte global contre le terrorisme

Bien qu'il existe des conventions spécifiques et régionales, la lutte contre le terrorisme souffre d'une approche globale et d'un problème évident de définition selon les Etats parties. Citons néanmoins :

- la déclaration de Tokyo de 1986 ;
- la déclaration d'Ottawa qui invitait les Etats à renforcer la protection des secteurs de l'aviation et du transport maritime ;
- la résolution 2625 du 24 octobre 1970 de l'Assemblée générale de l'ONU.

Des groupes de travail ont cherché à stimuler la réflexion, sans qu'il s'agisse d'études spécifiques sur le cadre maritime des menaces terroristes (cf. Club de Berne, Groupe Kilowatt, Groupe de travail Quantico, Groupe Pompidou, Groupe de Vienne, Groupe de travail tripartite entre la France,

l'Allemagne et la Belgique, Groupe informel européen de coopération dans le domaine de la lutte contre le terrorisme...).

Le Groupe TREVI créé en 1976 coordonne les efforts contre le terrorisme au sein de l'Union européenne<sup>184</sup>.

L'objectif est aujourd'hui d'éviter le contournement des systèmes d'inspection. A cette fin, les terroristes peuvent par exemple charger et décharger des marchandises, le matériel et les agents illégaux ou clandestins en dehors des eaux territoriales. La tâche est donc de taille pour un éventuel groupe de travail qui déciderait de réfléchir sur le CTM<sup>185</sup>.

---

<sup>184</sup> Pour plus de renseignements, lire, VAREILLES, Th., op. cit., p. 494-501

<sup>185</sup> Captain Deak CHILDRESS (US Navy), « Une force d'interdiction maritime dirigée par l'OTAN pour la défense européenne ? », *La revue maritime*, 11/2002, p. 27

## 4. Conclusion

### 4.1. Bilan

#### 4.1.1. Premiers constats

Pour lutter contre le terrorisme, il faudra progresser dans le domaines suivants :

- dispositifs juridiques internationaux, en particulier dans les eaux territoriales étrangères ;
- entraînement des commandos (réalisme, coopération...);
- coordination et harmonisation des forces impliquées dans le CTM.

Pour l'heure, les mesures envisagées ne sont que de bon sens : éclairage renforcé en cas de mouillage, augmentation du nombre d'hommes de quart<sup>186</sup>...

#### 4.1.2. Prospective

Si le milieu maritime offre des perspectives intéressantes pour les terroristes, il est difficile cependant de prévoir d'éventuelles attaques. Celles-ci sont fonction des objectifs fort variables des terroristes : frapper des cibles symboliques (*le Limburg*), tuer (*l'USS Cole*), les deux (*World Trade Center*). A un autre niveau, les terroristes sont-ils encore dans une perspective de médiatisation – voire de financement – de leurs actions principales et de leurs revendications premières par le biais d'actes forts (*Achille Lauro*, *City of Poros*) ou bien sont-ils engagés dans un véritable combat qui aurait changé de terrain pour investir la scène civile (*Al-Qaeda*) ? Dans ce cas, les cibles peuvent évoluer ainsi que la fréquence des attentats.

Le milieu maritime ne laisse deviner aucun signe d'inquiétude spécifique. Au lendemain de l'attaque contre le *Limburg*, le directeur du BMI expliquait sereinement : « nous sommes inquiets. Il reste à espérer que les actes de terrorisme ne soient pas aussi organisés et nombreux que les cas de piraterie maritime. Mais nous pensons que ce genre d'attentat, si attentat il y a, restera ponctuel »<sup>187</sup>.

La prospective est un exercice est périlleux. En 1999, Gérard Chaliand, spécialiste du terrorisme, répondait ainsi à son paragraphe « allons-nous vers un terrorisme de destruction massive » :

le « nouveau terrorisme » se distinguerait du terrorisme classique par la recherche de l'effet létal maximum. Ne doit-on pas plutôt estimer qu'il est devenu nécessaire de frapper plus fort pour être entendu, la répétition, depuis 1968, des mêmes techniques avec des effets similaires ne faisant plus la une des journaux que si l'action a lieu dans les grands centres urbains des pays occidentaux, ou affecte directement les Occidentaux, et tous particulièrement les Américains ?<sup>188</sup>

Entre-temps, deux tours se sont écroulés sur l'île de Manhattan ; à défaut de « nouveau terrorisme », on parle aujourd'hui d'« hyperterroristes ».

#### 4.1.3. Effets secondaires : la lutte contre la piraterie et le banditisme maritime

Une chose est quasi certaine : si les patrouilleurs ne pourront guère stopper une bombe flottante lancée à vive allure, la multiplication des patrouilles aura au moins le mérite de contribuer à la baisse des trafics illicites, des immigrations clandestines ou de la piraterie. La menace terroriste pourrait alors être brandie – exagérée ? instrumentalisée ? – à des fins précises et généralement peu avouables. La plupart des Etats d'Asie du Sud-Est refuse d'admettre que leurs eaux sont infestées de pirates quand d'autres cherchent à gérer au mieux les questions d'immigration clandestine.

#### 4.1.4. Des attaques imparables

---

<sup>186</sup> MANDEVILLE, L., « Les détroits de tous les risques », *Le Figaro*, 9/10/2002, p. 3

<sup>187</sup> WEBER, O., op. cit., 11/10/2002, p. 57

<sup>188</sup> CHALIAND, G. (dir.), *Les stratégies du terrorisme*, Desclée de Brouwer, Paris, 1999, p. 16

Nous ne savons donc ni le jour, ni l'heure. Peut-être les terroristes n'attaqueront-ils jamais. En attendant, les pirates et les immigrés clandestins font les frais des premières mesures prises par les différents gouvernements.

En revanche, si l'attaque est lancée ou décidée, celle-ci sera « imparable » selon les termes d'un haut responsable en poste sur la côte atlantique. « Même avec la plus grande des vigilances sur le pont, des patrouilles en haute mer et une amélioration des procédures dans les ports, on n'éliminera jamais le risque » selon Edouard Berlet, délégué général des *Armateurs de France* fin 2002. Même sentiment à l'OMI d'après laquelle « la sécurité en mer ne pourra jamais être assurée à 100% »<sup>189</sup>. Depuis le 11 septembre 2001, rien n'arrête des fous. « Toute la difficulté dans cette nouvelle forme de terrorisme, c'est que les navires sont à la fois des armes et des proies » précise-t-on à l'OMI<sup>190</sup>.

Alors que faire ?

#### 4.2. Quelle solution pour quelle guerre contre quel ennemi ?

##### 4.2.1. Réflexions générales sur les dispositifs dissymétriques face aux menaces asymétriques

On l'a vu, le terrorisme est un exemple type de menace asymétrique, définit comme suit par le général Quesnot, président du Comité d'études de *Défense nationale* : « toute forme de menace par un groupe constitué ou non, relevant d'un Etat ou non, à laquelle un Etat, ou un groupe d'Etats, une alliance ou une institution ne sont ni culturellement, structurellement, ni intellectuellement, ni d'un point de vue législatif, administratif ou réglementaire, préparé pour pouvoir réagir instantanément avec efficacité et rigueur »<sup>191</sup>. Pascal Boniface complète : « l'asymétrie consiste à refuser les règles du combat imposées par l'adversaire, rendant ainsi les opérations totalement imprévisibles. Cela suppose à la fois l'utilisation de forces non prévues à cet effet, l'utilisation d'armes contre lesquelles les moyens de défense ne sont pas adaptés, l'utilisation de méthodes qui refusent la guerre conventionnelle, des lieux d'affrontements imprévisibles et l'effet de surprise ».

Face à ces menaces, les puissances opposent des moyens sophistiqués souvent inadaptés. Au lendemain de l'attentat contre l'*USS Cole*, équipé de ce type de matériels, le débat avait déjà été lancé en matière de terrorisme maritime. C'est donc en réalité la dissymétrie – à savoir la recherche par un combattant d'une supériorité qualitative et/ou quantitative – qui pose problème. Faut-il alors stopper les programmes de recherche ? Non. Cependant, « le seul moyen d'éviter que le fossé ne se creuse et offre des alternatives asymétriques à des groupes non étatiques est de couvrir de façon plus générale les différents niveaux d'affrontement, de manière à pouvoir être au-dessus des forces de l'adversaire, mais sans exposer de failles dans le dispositif »<sup>192</sup>.

Le passage à l'acte est plus délicat. Quelques pistes existent.

##### 4.2.2. Garde-côtes européens et/ou préfet maritime ?

« La lutte contre le terrorisme maritime ou les trafics illicites de migrants ne s'engage pas uniquement dans nos eaux territoriales. Pour être efficace, il faut aller chercher les informations au grand large et même à la source du flux »<sup>193</sup>. Sur mer encore plus qu'à terre, point de ligne Maginot ou autre rideau défensif : les mailles ne seraient jamais assez petites pour empêcher l'infiltration même du plus gros des *Zodiac*.

##### 4.2.3. Des efforts indispensables en matière de renseignements

---

<sup>189</sup> *Business Times*, op. cit., 16/10/2002

<sup>190</sup> *ibid.*, p. 59

<sup>191</sup> Général QUESNOT, *Défense nationale*, 2/2002, p. 68

<sup>192</sup> BONIFACE, P., *Les guerres de demain*, Seuil, Paris, 2001, p. 149-152

<sup>193</sup> JAUFFRET, G., op. cit., 4/5/2002

C'est pourquoi les efforts en matière de renseignement – humain ou en liaison avec les armateurs français – sont capitaux et décisifs en matière de CTM. « Des fuites se produisent, des indices sont disponibles, il faut les recueillir et les exploiter »<sup>194</sup>.

Dans un premier temps, il pourrait simplement être question de veiller aux pavillons de complaisance. L'*International Transport Workers Federation* sonnait l'alarme fin 2001 : « aussi longtemps que les Etats et l'ONU refuseront de voir comment les registres de complaisance permettent à des criminels d'exploiter anonymement des navires, ces derniers continueront à transporter de la drogue, des immigrés clandestins ou des fournitures pour les hommes d'Al-Qaeda qui ont fait sauter les ambassades américaines installées au Kenya et en Tanzanie »<sup>195</sup>.

#### 4.2.4. Une nouvelle opportunité pour l'OTAN

L'OTAN pourrait saisir cette occasion pour « trouver sa pertinence et sa validité dans le contexte politique mouvementé d'aujourd'hui. Comme n'importe quelle autre organisation complexe, l'OTAN a besoin d'un objectif pour améliorer ses capacités militaires et son aptitude à agir au sein d'un large éventail de nations partenaires et d'organisations militaires ». Cela pourrait passer par « l'établissement d'un système de surveillance des voies maritimes »<sup>196</sup>.

Le même raisonnement n'est-il pas possible pour l'Union européenne et l'Europe de la défense ?

#### 4.2.5. Le rôle de la politique étrangère pour s'attaquer en priorité aux racines du terrorisme et à son « triangle de feu »

Parmi les solutions souvent proposées, reviennent les nécessité de se tenir informé, d'intervenir en profondeur, au large, en amont. Les surveillances le long des côtes ou aux abords des infrastructures portuaires serviraient plus à rassurer l'opinion publique qu'à effrayer ou dissuader les terroristes. Ceux-ci sont conscients de leur force et de leurs atouts.

C'est pourquoi le salut ne passe pas par une nouvelle muraille de Chine, un mur d'Hadrien ou même la révolution des affaires militaires selon Thérèse Delpech. D'après elle, c'est une erreur de ne concevoir la sécurité que sous l'angle militaire ; la notion de *nation building* devrait ainsi être reconsidérée<sup>197</sup>. Sans être spécifiquement militaire ou policière, la lutte contre le terrorisme doit aussi être diplomatique. C'est le sentiment que développe Dominique David. A ses yeux, l'insécurité post-11 septembre 2001 dépend du sentiment de frustration à l'égard de la grande puissance américaine et de l'utilisation de moyens asymétriques de guerre. L'objectif est donc d'éliminer à la surface du globe les zones d'ombre dans lesquelles se recrutent les adversaires de ce que George W. Bush a appelé la civilisation<sup>198</sup>.

#### 4.2.6. Questions autour de la guerre préventives - prévention / protection et/ou répression Réflexions et analyses sur la sécurité au lendemain du 11 septembre

Peut-on alors déclarer la guerre au terrorisme ? « Même si l'utilité d'une lutte contre les réseaux ayant commis ou soutenu des attentats, particulièrement ceux du 11 septembre, n'est pas contestable, il semble souhaitable d'apporter un effort sur l'identification des causes de l'émergence, aujourd'hui du terrorisme transnational ». C'est ainsi que Jean-François Coustillère fonde son concept de lutte contre le terrorisme sur l'éradication des causes de ce phénomène. Parce qu'il est difficile de tracer les contours de ce nouvel ennemi, parce que son comportement est imprévisible, l'action doit porter sur le

---

<sup>194</sup> CV Bruno SIFANTUS, op. cit., 2/2002, p. 157

<sup>195</sup> "Terrorisme et complaisance", *Journal de la marine marchande*, 14/12/2001, p. 12

<sup>196</sup> Captain Deak CHILDRESS (US Navy), op. cit., 11/2002, p. 29

<sup>197</sup> DELPECH, Th., *Politique du chaos, l'autre face de la mondialisation*, Le Seuil, Paris, 64 p.

<sup>198</sup> Lire DAVID, D., *Sécurité : l'après-New York*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002, 130 p.

« triangle de feu » : idéologie mobilisatrice, personnel et ressources financières. Aussi la contribution militaire ne peut-elle venir qu'en complément à des efforts économiques et politiques<sup>199</sup>.

#### 4.2.7. Vers un « livre blanc de la sécurité intérieure » ?

Le 11 septembre constitue-t-il une rupture dans les relations internationales, ou clôt-il simplement la période de flou – entre l'optimisme exalté de Fukuyama et le pessimisme sombre de Kaplan – qui suivit la chute de l'URSS ? La question a animé depuis un an nombre de colloques et conférences. Sur le plan militaro-policié, cela pourrait se traduire par la rédaction d'un « livre blanc de la sécurité intérieure » comme le suggérait François Heisbourg.

#### 4.3. Conclusion générale : terrorisme maritime et « sauvegarde maritime »

Dans ce contexte - nouvelles menaces, nouveaux acteurs... - le concept de *posture permanente de sauvegarde maritime* prend tout sa valeur<sup>200</sup>. Il constitue une réponse adaptée aux nouvelles exigences en matière de défense. On y retrouve tous les éléments indispensables à la lutte contre le terrorisme maritime, à savoir :

- une approche dynamique, loin en amont, fondée sur le renseignement ;
- la mobilisation de moyens très importants de surveillance (sémaphores...);
- le fréquent engagement en mer d'unités de combats (commandos...);
- le déploiement dans la durée de dispositifs lourds et en haute mer, là où commence la lutte contre le terrorisme.

Aussi les grandes lignes du programme à venir est-il déjà dressé par le vice-amiral Lagane. Reste à l'adapter à la menace croissante et quasi inédite du terrorisme maritime. Un tel objectif passe par :

- organiser le renseignement spécifiquement *maritime* ;
- organiser la préparation et la conduite des opérations ;
- organiser les moyens pour surveiller, détecter et intervenir ;

La partie est engagée ; le schéma tactique défini ; le capitaine – ou préfet maritime – maintenu. Comme de coutume, il convient à présent de faire valoir ses atouts, en l'espèce : le statut et le domaine de responsabilité inédit du préfet maritime, le savoir-faire des unités engagées par la Marine nationale fondé sur une très solide expérience, des Cross très performants, une chaîne littorale de sémaphores unique en Europe et une chaîne de mise en œuvre opérationnelle efficace<sup>201</sup>. Point de *cattenaccio* – ou verrou défensif – mais un pressing très haut ; l'adversaire est vif et rapide : la défense ne doit pas être lourde à manœuvrer. D'autres auparavant en ont fait l'amer expérience.

x            x            x

---

<sup>199</sup> COUSTILLERE, J.-F., « Lutter contre le terrorisme: quelques réflexions pour un concept », *Défense nationale*, 11/2002, p. 81-92

<sup>200</sup> Vice-amiral Yves LAGANE, « La posture permanente de sauvegarde maritime », *Défense nationale*, octobre 2002, p. 161-166

<sup>201</sup> *ibid.*, p. 166

## Bibliographie introductive

*Hors presse quotidienne ou hebdomadaire et documents classifiés.*

### Ouvrages

- BALENCIE, J.-M., de la GRANGE, A. (dir.), *Mondes rebelles*, Michalon, Paris, 2001  
BONIFACE, P., *Les guerres de demain*, Seuil, Paris, 2001  
CETTINA, N., *Les enjeux organisationnels de la lutte contre le terrorisme*, LGDJ, Paris, 1994  
CHALIAND, G., *Terrorisme et guérilla*, Complexe, Bruxelles, 1988  
CHALIAND, G. (dir.), *Les stratégies du terrorisme*, Desclée de Brouwer, Paris, 1999  
Conférence européenne des ministres des transports – conseil des ministres, *Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques*, Union européenne, Bruxelles, 2/5/2002  
DELPECH, Th., *Politique du chaos : l'autre face de la mondialisation*, Seuil, Paris, 2002  
ELLEN, E. (dir.), *Shipping at risk: the rising tide of organised crime*, IMB-ICC, Londres, 1997  
GERE, F., *Dictionnaire de la pensée stratégique*, Larousse, Paris, 2000  
HEISBOURG, F. (dir.), *Hyperterrorisme : la nouvelle guerre*, Odile Jacob, Paris, 2001  
KLEIN, J., de MONTBRIAL, Th. (dir.), *Dictionnaire de stratégie*, PUF, Paris, 2000  
LAQUEUR, W., *Terrorisme*, PUF, Paris, 1979  
*Livre blanc sur la défense*, 10/18, Paris, 1994  
PANCRACIO (J.-P.), *Droit international des espaces*, Armand Colin, Paris, 2001  
PAPON, P., *Le sixième continent : géopolitique des océans*, Odile Jacob, Paris, 1996  
QUILES, P. et al., *Combattre le terrorisme international : 33 propositions pour contrer la menace terroriste*, Assemblée nationale, n° 3460, Paris, 75/2001, p. 98  
RAUFER, X. (dir.), *Dictionnaire technique des nouvelles menaces*, PUF, Paris, 1998  
VAREILLES, Th., *Encyclopédie du terrorisme international*, L'Harmattan, Paris, 2001

### Articles académiques

- CHALIAND, G., CONESA, P., « Redéfinition de la donne géopolitique : réflexion sur une carte du monde mitée », *La revue internationale et stratégique*, n° 41, automne 2001, p. 127-134  
CONESA, P., « Les relations internationales illicites », *La revue internationale et stratégique*, n°43, automne 2001, p. 18-25  
COUSTILLERE, J.-F., « Lutter contre le terrorisme: quelques réflexions pour un concept », *Défense nationale*, 11/2002, p. 81-92  
DUJARDIN, B., « Sauvegarde en mer lointaine : vers une extension du domaine de l'action en mer ? », *La revue maritime*, n°463, 11/2002, p. 30-37  
Vice-amiral Yves LAGANE, « La posture permanente de sauvegarde maritime », *Défense nationale*, octobre 2002, p. 161-166  
MARION, P., « Terrorisme et piraterie », in JAEGER, G.A. (dir.), *Vues sur la piraterie*, Tallandier, Paris, 1992, p. 268-277  
MENEFEE, S. P., « Violence at sea : maritime crime and the rise of piracy », *Jane's defence 1997*, p. 98-103  
CV SIFANTUS, « 11 septembre 2001 : conséquences pour la marine », *Défense nationale*, 2/2002, p. 156-160  
Général QUESNOT, « les menaces asymétriques », *Défense nationale*, 2/2002, p. 68

## Plan

**Avertissement** - Genèse, objectifs, intérêts et limites de l'étude :

## Sommaire

## Introduction

Le retour de la violence politique

Le retour de la violence politique *et la mer*

Terrorisme et hyperterrorisme maritime :

le retour de la violence politique et la mer *après une brève éclipse*

Démarche suivie

### 1. Le terrorisme maritime : *causes et natures de la menace*

1.1. Un contexte propice au terrorisme maritime

1.1.1. Un cadre tactique comparable à celui d'une guérilla maritime

1.1.1.a. La vulnérabilité des moyens de transport

1.1.1.b. La vulnérabilité du transport maritime

- *Facteurs géographiques :*

- *Facteurs techniques :*

- *Le facteur tactique décisif : la surprise*

- *Mention spéciale pour les bâtiments militaires*

1.1.1.c. Conclusion

1.1.2. Un cadre stratégique propice aux pressions politiques

1.1.2.a. Créer un climat d'insécurité

- *Au niveau des containers*

- *Au niveau du trafic maritime en général*

- *Conclusion*

1.1.2.b. Peser sur les coûts et les approvisionnements

- *Influence sur le coût du transport*

- *Influence sur les primes d'assurance*

- *Le cas du commerce pétrolier*

- *Enjeux divers*

1.1.3. Conclusion

1.2. Des modes opératoires simples et variés

1.2.1 Prises d'otages (croisières, ferries...)

1.2.2 Explosions

1.2.3 Echouages volontaires ; blocages de ports ou de voies maritimes

1.2.4 Vols de cargaisons sensibles à des fins terroristes

1.2.5. « Containers piégés » et infiltrations depuis les ports

- *Infiltrations par containers*

- *Autres types d'infiltrations*

- *L'intérêt des pavillons de complaisance pour les infiltrations frauduleuses*

1.2.6. Bombes flottantes contre des infrastructures côtières ou portuaires

### 2. Le terrorisme maritime : *localisation et origines de la menace*

2.1. Méthodologie et recherche d'un schéma global de l'insécurité maritime

2.1.1. Le constat

## 2.1.2. La proposition

## 2.2. Principales origines des terroristes sur mer

### 2.2.1. Des risques terroristes, voire hyperterroristes

#### 2.2.1.a. L'hypothétique menace islamiste : le cas sud-est asiatique

#### 2.2.1.b. L'atypique menace environnementaliste : les actions de *Greenpeace & co.*

### 2.2.2. Des risques terroristes *stricto sensu*

#### 2.2.2.a. La constante menace tamoule

#### 2.2.2.b. La fausse menace du G.A.M.

#### 2.2.2.c. L'ancienne menace chinoise

### 2.2.3. Des risques entre terrorisme et piraterie ou banditisme

#### 2.2.3.a. Les raids « pirates » – ou terroristes – à terre

#### 2.2.3.b. La piraterie et les prises d'otages

## 3. Le terrorisme maritime : *lutte et prévention* contre la menace

### 3.1. Les efforts et propositions des organisations internationales ou privées

#### 3.1.1. L'Organisation Maritime Internationale

##### 3.1.1.a. Travaux préparatoires en matière de lutte contre le terrorisme maritime

##### 3.1.1.b. Principales orientations en matière de lutte contre le terrorisme maritime suite au 11 septembre

#### 3.1.2. L'Organisation pour la Coopération et le Développement en Europe (OCDE)

#### 3.1.3. L'Union européenne (UE)

#### 3.1.4. L'Organisation Internationale du Travail (OIT)

#### 3.1.5. L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD)

#### 3.1.6. Le Bureau Maritime International (BMI)

### 3.2. L'approche française

#### 3.2.1. Un difficile équilibre entre prévention et répression / volet militaire et politique

#### 3.2.2. Les acteurs de la lutte anti-terroriste

##### 3.2.2.a. Le préfet maritime

##### 3.2.2.b. GIGN (Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale)

##### 3.2.2.c. Le Groupe de Combat en Milieu Clos (GCMC)

##### 3.2.2.d. Section B du commando Hubert

##### 3.2.2.e. GPD (Groupes de Plongeurs Démineurs)

#### 3.2.3. Les différents modes d'actions

##### 3.2.3.a. La surveillance :

##### 3.2.3.c. Les escortes

##### 3.2.3.d. « Le grand bluff »

##### 3.2.3.e. L'assaut contre les navires capturés

##### 3.2.3.f. L'assaut contre les caches des terroristes

##### 3.2.3.g. Conclusion

### 3.3. Prises de conscience et mesures étrangères

#### 3.3.1. Contre-terrorisme américain

##### 3.3.1.a. Après le 11 septembre 2001 : soudain, le territoire américain apparaît vulnérable

##### 3.3.1.b. Réactions étrangères aux mesures américaines

##### 3.3.1.c. Manœuvres sur le terrain

#### 3.3.2. Contre-terrorisme anglais

#### 3.3.3. Contre-terrorisme hollandais

#### 3.3.4. Contre-terrorisme italien

#### 3.3.5. Contre-terrorisme allié : les limites de la TF-150 au large de la Somalie et du Yémen

- 3.3.6. Mesures en Asie orientale
  - 3.3.6.a. Malaisie
  - 3.3.6.b. Singapour
  - 3.3.6.c. Indonésie
  - 3.3.6.d. Attitude maladroite de l'Australie adepte de la guerre préventive
  - 3.3.6.e. Coopération de la Chine avec l'UE
  - 3.3.6.f. Accords régionaux

3.4. L'offre des « nouveaux mercenaires »

3.5. Les limites du droit international

- 3.5.1. Les limites de la Convention de Montego Bay (CMB)
- 3.5.2. La convention de Rome de 1988
  - 3.5.2.a. Intérêts
  - 3.5.2.b. Limites
- 3.5.3. L'absence de texte global contre le terrorisme

## 4. Conclusion

4.1. Bilan

- 4.1.1. Premiers constats
- 4.1.2. Prospective
- 4.1.3. Effets secondaires : la lutte contre la piraterie et le banditisme maritime
- 4.1.4. Des attaques imparables

4.2. Quelle solution pour quelle guerre contre quel ennemi ?

- 4.2.1. Réflexions générales sur les dispositifs dissymétriques face aux menaces asymétriques
- 4.2.2. Garde-côtes européens et/ou préfet maritime ?
- 4.2.3. Des efforts indispensables en matière de renseignements
- 4.2.4. Une nouvelle opportunité pour l'OTAN
- 4.2.5. Le rôle de la politique étrangère pour s'attaquer en priorité aux racines du terrorisme et à son « triangle de feu »
- 4.2.6. Questions autour de la guerre préventives - prévention / protection et/ou répression  
Réflexions et analyses sur la sécurité au lendemain du 11 septembre
- 4.2.7. Vers un « livre blanc de la sécurité intérieure » ?

4.3. Conclusion générale : terrorisme maritime et « sauvegarde maritime »

## Bibliographie introductive

### Plan

### Annexes

1. convention de Rome de 1988 sur la sécurité maritime ;
2. convention de Montego Bay ;
3. *Automatic Identification System* ([www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)) ;
4. routes maritimes (*Les Echos*, 9/12/1999) ;
5. liste des attentats maritimes (VAIRELLES, Th., *Encyclopédie du terrorisme international*, L'Harmattan, Paris, 2001, p. 274) ;

6. carte du littoral français et des infrastructures : ports, raffineries, centrales nucléaires (MASSOUD, Z., PIBOUBES, R. (dir.), *Atlas du littoral de France*, JP de Monza, 1994, 332 p.) ;
7. équipement des commandos ([www.netmarine.net](http://www.netmarine.net)).
8. attentat contre l'*USS Cole*.
9. POC