



PIRATERIE ET TERRORISME EN ASIE DU SUD-EST :

Vers une dangereuse confluence

Mémoire de géopolitique

du commandant Christian PRIGENT

dans le cadre du séminaire « Géopolitique de l'Asie de Sud-est »

**Directeur : Monsieur Stephen DUSO-BAUBUIN
Maître de conférences à l'Institut d'études politiques de Paris**

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Piraterie et terrorisme maritime : vers une dangereuse confluence.
2. 2007_memoire_geop_piraterie et terrorisme maritime_Prigent
3. Commandant, armée de Terre, PRIGENT Christian, France
4. 12 mars 2007
5. Division B – groupe 4
6. Mémoire de géopolitique

7. La piraterie maritime est une menace séculaire en Asie du Sud-est qui repose sur des fondements culturalistes et sociaux. Depuis une quinzaine d'années, sa forme contemporaine a évolué vers une dérive plus ambitieuse et plus violente. Cette tendance s'accompagne d'un intérêt plus développée d'une autre forme de menace qui pourrait gagner les mers : le terrorisme. Ainsi, sur ce vaste milieu aux immenses possibilités de menaces nouvelles, le mélange des genres est inévitable. Pourtant, si les pirates ne sont toujours pas les commandos suicides de demain, les terroristes, quant à eux, peuvent tirer un avantage considérable de cette expérience de l'ombre en milieu aquatique. L'objectif de ce mémoire est de dépasser l'opposition fondamentale des deux phénomènes pour discerner les champs d'action communs éventuels et examiner l'intérêt stratégique de ce phénomène trans-national pour la menace terroriste future.

8. Piraterie, Asie du Sud-est, terrorisme, transports maritimes, sécurité maritime, droit des mers.

**Piraterie et terrorisme en Asie du Sud-est :
Vers une dangereuse confluence**

SOMMAIRE

**PREMIÈRE PARTIE :
LA PIRATERIE MARITIME, UNE MENACE EN ÉVOLUTION PERMANENTE**

La piraterie maritime contemporaine

La donne géopolitique de la piraterie en Asie du Sud-est

L'internationalisation de la piraterie

**DEUXIÈME PARTIE :
D'UN FLÉAU À L'AUTRE, DE LA PIRATERIE AU TERRORISME MARITIME**

La dimension maritime du terrorisme : une menace sérieuse

Divergence et rapprochement des deux phénomènes

Alliances et combinaisons : la genèse d'une nouvelle menace

INTRODUCTION

Géographiquement, l'Asie du Sud-est comprend le triangle formé par le golfe du Bengale, l'Australie et le Pacifique Ouest. La région englobe donc la mer de Chine méridionale, le Golfe de Thaïlande, les eaux bordant l'Indonésie et les Philippines, ainsi que la mer d'Andaman. Elle inclut également Brunei, Myanmar, le Cambodge, le Laos, la Malaisie, Singapour et le Vietnam. Le caractère archipélagique de la zone favorise la présence de nombreux détroits (détroits de Malacca, de Bangka, de la Sonde, de Gaspar, de Bali, de Lombok, de Makassar...), véritables « portes océanes » en raison de leur double rôle communiquant et stratégique.

L'Asie occupe une place centrale dans les échanges internationaux et les pays de la zone ont en 2004 totalement absorbé le choc de la crise asiatique de 1997, tandis qu'ils n'ont que partiellement subi les effets du tsunami. Même pour l'Indonésie et le Sri Lanka (pays affichant respectivement 227 000 et 31 000 morts), l'impact du ras de marée est resté limité. En effet, le tourisme ne représente que 2% du PIB indonésien et la province d'Aceh, tout comme les côtes sri lankaises détruites par la catastrophe, était depuis longtemps occupée par des guérillas séparatistes peu propices au développement économique et touristique. En outre, les installations pétrolières ont été épargnées car celles-ci sont davantage tournées sur le versant pacifique que vers l'océan indien. Dès lors, malgré un bilan humain tragique, l'impact économique pourrait être limité car, dans certaines régions, la destruction de zones insalubres permettra paradoxalement la construction d'infrastructures modernes plus favorables au développement.

On aurait pu espérer qu'avec cette déferlante infernale, disparaissent ces hors-la-loi, bandits des mers qui ont vu leurs outils de méfaits coulés ou pulvérisés. Mais les pirates d'aujourd'hui ont survécu à ce désastre prouvant leur extrême persistance, dignes héritiers de leurs ancêtres qui ont eux résisté, à la flûte hollandaise, à la caraque portugaise, à la jonque chinoise, et, plus récemment, aux flottes des grandes puissances des deux blocs de la Guerre froide¹. Ces malfrats ont bien pris conscience de l'intérêt stratégique des voies et autoroutes maritimes, notamment dans le détroit de Malacca. Il y a dix ans, Jean-Luc Domenach constatait que « le retour de la piraterie montrait bien comment progrès et danger s'articulaient dans le nouvel espace régional est-asiatique. La croissance

¹ « La piraterie connaît un regain d'activité depuis la fin de la Guerre froide qui s'explique par le relâchement du contrôle militaire dans plusieurs régions du monde, et par le fait que de nombreuses guérillas, cessant d'être financées par l'un ou l'autre des blocs belligérants, ont cherché de nouveaux revenus », cf. CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique, Constantes et changements dans l'histoire*, Ellipses, Paris, 2006, p. 342.

économique signifie non-seulement une valorisation des échanges, mais aussi [...] des différences économiques qui motivent la prédation² ».

Une nouvelle génération de pirates, plus jeune, mieux armée, avide d'argent facile et plus violente, semble prendre le relais des aînés qui vivaient la bohème à coup de rapines en mer de Java. Les nouveaux pirates sont aujourd'hui des voyous désœuvrés dans les banlieues sur pilotis du monde développé, comme sur l'île de Belakang Padang au sud de Singapour. La compagnie Lloyds estime à environ 20 000 les effectifs des pirates en mer de Chine. La croissance de l'activité des gangs s'accompagne d'une recrudescence de la violence ; tous les pirates sont désormais armés et leurs attaques entraînent de plus en plus souvent la mort d'hommes dans les équipages des bateaux visés.

Avec ses fondements désormais plus sociaux que culturalistes, cette piraterie semble évoluer vers une forme nouvelle, nourrie de rancœur, de pauvreté et de violence, qui pourrait se déplacer de l'Insulinde vers le continent chinois et attirer une autre menace, plus inquiétante, à savoir la dérive de la piraterie vers le terrorisme maritime. « Prochaine étape, le terrorisme maritime », prédisait Graham Gerard Ong dans un article de septembre 2003. De modernes pirates pourraient-ils en arriver à s'allier à des groupes terroristes afin de semer le chaos sur des routes commerciales vitales pour l'économie mondiale ?

Certes, le milieu maritime offre des opportunités jusqu'ici guère exploitées ; d'autant plus qu'après le transport aérien en Amérique et le transport ferroviaire en Europe, il paraît fondé de se pencher sur le transport maritime en Asie. En outre, l'inquiétude est réelle comme en témoigne l'attitude de Singapour qui ose remettre en cause la sécurité de son environnement alors qu'elle fut l'un des socles de son succès économique. C'est pourquoi, il semble pertinent d'examiner cette nouvelle émancipation de la piraterie contemporaine et de confirmer la réalité d'une éventuelle inclination pour des connexions formelles avec les réseaux terroristes. En corrolaire, il s'agit de rechercher et d'étudier les intérêts communs que peuvent trouver ces deux phénomènes dans une alliance plus ou moins durable. Alors que certaines organisations – comme les compagnies d'assurance maritime - pourraient entrevoir quelques avantages à amplifier le risque terroriste par une collusion avec la menace pirate, les gangs sont encore loin d'agir avec une idéologie néhiliste car leur survie dépend du succès du transport maritime. En revanche, il est fort à prévoir que la menace terroriste, elle, s'intéresse à ces réseaux de l'ombre pour de nombreuses raisons qu'il conviendra d'identifier. Ainsi, en analysant les caractéristiques géopolitiques propres aux deux phénomènes trans-nationaux, leurs distinctions et leurs similitudes seront mieux discernées. Alors, il sera possible de définir la nature de combinaisons éventuelles, signe d'une confluence probable.

² DOMENACH Jean-Luc, *L'Asie en Danger*, Fayard, Paris, p.229.

PREMIÈRE PARTIE :
LA PIRATERIE MARITIME, UNE MENACE EN ÉVOLUTION PERMANENTE

Voilà neuf ans que les statistiques montrent une inquiétante recrudescence du nombre d'actes de piraterie. Même si, à l'instar de la façade atlantique du continent africain³, ou des eaux somaliennes qui refont parler d'elles aujourd'hui, c'est aux mers d'Asie – où ont lieu les deux tiers des attaques de bâtiments recensés chaque année sur la planète – que revient le triste privilège d'être les plus concernées par la piraterie. Menace grandissante tant pour les loups de mer asiatiques que pour l'industrie de la marine marchande, la piraterie représente également un danger pour l'économie mondialisée. En effet, les quatre grands marchés interdépendants et plus ou moins homogènes que sont la zone Asie-Pacifique, l'Union européenne, les pétromonarchies de la région du golfe Arabo-persique et l'Amérique du nord auront besoin de la mer aussi longtemps que le commerce extérieur continuera de jouer un rôle essentiel dans la croissance de leur économie respective. Le transport maritime, à faible coût, des biens de consommation et des ressources énergétiques est, de fait, le moteur par excellence de la globalisation. L'entraver, même partiellement, c'est prendre le risque de gripper les rouages de la mécanique économique mondiale.

Cette partie est consacrée à l'étude de la piraterie plus particulièrement en tant que menace contemporaine du transport maritime. Après un rappel de la nature du phénomène et un bilan statistique de son activité récente, une explicitation des facteurs géopolitiques qui influent sur son évolution sera proposée.

1 LA PIRATERIE MARITIME CONTEMPORAINE

Dans le domaine du droit international la piraterie est généralement considérée comme le plus ancien exemple d'utilisation du principe de juridiction universelle. Piller les navires en haute mer, bloquer les routes commerciales ou mettre en danger les communications maritimes était considéré par les états souverains comme étant *hosti humanis generis* (crimes contre l'humanité). Puisque la piraterie, par définition, est pratiquée en dehors des juridictions nationales, les poursuites engagées par des états souverains contre des pirates constituent une situation juridique exceptionnelle.

³ Angola, Nigeria, Liberia, Sierra Leone et Sénégal.

1.1 Définitions de la piraterie maritime au XXe siècle

1.1.1 La définition coutumière avant les Conventions de 1958 et 1982

Avant les Conventions sur la haute mer de 1958 (Genève, 29 avril 1958) et sur le Droit de la Mer de 1982 (Montego Bay, 10 décembre 1982, UNCLOS⁴), la définition coutumière de ce crime de *jus cogens*⁵ était très différente de celle codifiée lors de ces conventions. Bien que les définitions données par les États ne concordent pas entre elles, en pratique, tous les incidents de violence commis en mer par des personnes ne relevant d'aucune autorité étaient traités comme de la piraterie. Lorsque ces actes ne pouvaient être rattachés à un État, il importait peu qu'ils aient été commis sans but de lucre, dans un espace maritime autre que la haute mer et par des passagers contre leur propre navire.

1.1.2 La définition codifiée après la Convention sur le Droit de la Mer en 1982

En 1958 pour la première fois, le concept de la piraterie est défini dans une convention internationale. Cette définition est alors reprise lors de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, à Montego Bay (Jamaïque) en 1982, qui édicte que la piraterie maritime est :

« tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire [...] privé, agissant à des fins privées, et dirigé [...] contre un autre navire [...] ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ». (Article 101)

Trois critères principaux peuvent être dégagés de cette définition : (1) les pirates doivent agir à des fins privées ; (2) il doit y avoir au moins deux navires concernés et (3) l'acte doit se produire en haute mer.

Cette définition pose d'emblée plusieurs difficultés :

- Tout d'abord, elle exclut les actes politiques, les actes impliquant un seul navire et les actes commis dans les eaux territoriales, les eaux archi pélagiques et les eaux intérieures ; or les actes de piraterie commis dans les eaux portuaires, territoriales et archi pélagiques représentent entre 85 et 93% des actes de violence maritime ;

⁴ United Nations Convention on the Law Of Sea.

⁵ Les *jus cogens* sont les normes impératives de droit international général. Cette notion est définie par la Convention de Vienne du 23 mai 1969, dans son article 53 :
« Aux fins de la présente Convention, une norme impérative de droit international général est une norme acceptée et reconnue par la communauté internationale des États dans son ensemble en tant que norme à laquelle aucune dérogation n'est permise et qui ne peut être modifiée que par une nouvelle norme du droit international général ayant le même caractère. »

- A l'inverse, elle peut paraître trop étendue puisqu'elle désigne aussi des actes illicites commis à bord tels que le vandalisme ;

- Enfin, elle ne facilite pas l'arraisonnement et le « droit de poursuite » en mer puisqu'un État ne peut poursuivre un navire pirate au-delà de la haute mer sauf si ce navire se réfugie dans la mer territoriale de l'État d'immatriculation du navire poursuivant.

En outre, les dispositions prévues lors de la convention de 1982 présentent d'autres lacunes. En premier lieu, l'UNCLOS n'oblige pas les États à prévenir et réprimer la piraterie ; il est donc très rare que les pirates s'en sortent vaincus, la capture et la punition étant l'exception.

Ensuite, tel qu'indiqué précédemment, de nombreux actes de violence maritime, comme par exemple l'attaque de l'*Achille Lauro*⁶, ne sont pas couverts par la définition de l'article 101. Cet article fut rédigé alors que le terrorisme n'était pas une préoccupation et que la majorité des formes de piraterie étaient devenues démodées. Il s'ensuit que dans les cas non couverts, les États qui voudraient prévenir une attaque ou poursuivre les auteurs sont dépourvus de l'autorité nécessaire en droit international pour ce faire.

1.1.3 La définition du Bureau maritime international⁷ (BMI)

La définition plus récente de la piraterie donnée par le BMI confirme la nature criminelle mais non nécessairement crapuleuse de la piraterie : il s'agirait de l'acte de monter à bord d'un navire quelconque avec l'intention de commettre un vol ou un autre crime, avec la capacité d'utiliser la force dans le cadre de la perpétration de l'acte. Cette définition est contestée par bon nombre d'états car elle inclut les vols dans les ports qui n'ont, il est vrai, qu'un rapport lointain avec la piraterie.

Le BMI propose également une classification par mode d'action des crimes perpétrés en mer en distinguant trois catégories principales.

1.1.3.1 Les vols armés de bas niveau

Le vol à main armée mineur (ou LLAR⁸) est une « attaque » opportuniste, souvent effectuée dans un port ou conduite depuis le long des côtes par des petits bateaux très rapides et menées par

⁶ Le 7 octobre 1985, en Méditerranée, les 450 passagers et membres d'équipage d'un paquebot battant pavillon italien, l'*Achille Lauro*, avaient été pris en otages pendant trois jours par quatre hommes du Front de Libération de la Palestine. Un passager juif américain avait été abattu. Le commando exigeait la libération de cinquante Palestiniens détenus en Israël.

⁷ Fondé en 1981, le BMI est un bureau spécialisé de la Chambre internationale du commerce dont les responsabilités sont la lutte contre les crimes relatifs au commerce et au transport maritimes, particulièrement la piraterie et la fraude, et la protection des équipages des navires trans-océaniques.

⁸ LLAR pour Low Level Armed Robbery.

des criminels, des « voleurs à main armée des mers » (*maritime muggers*), habituellement équipés de couteaux, au préjudice d'un petit bateau de pêche. Il s'agit donc d'actes que la Convention de Montego Bay qualifiait de brigandage.

Les victimes en sont avant tout des pêcheurs et des plaisanciers, les auteurs étant eux-aussi le plus souvent des pêcheurs. Ils disposent de moyens réduits, ne sont le plus souvent armés que de couteaux et de machettes, ce qui n'exclut nullement une violence sauvage : viols, assassinats, abandon des victimes blessées à mort lors de résistance éventuelle - c'est le cas notamment dans les archipels indonésien et philippin). Les brigands attaquent à l'aveuglette et ne s'intéressent qu'à l'argent et aux objets de valeur. Dans le cas où leur objectif est un bateau de pêche, ils s'emparent de l'argent, du produit de la pêche et du moteur du bateau.

Cette technique représente la moitié des actes de piraterie effectivement commis. Combinée avec le chiffre des tentatives - de 20% environ du total des actes - cette donnée relativise bien évidemment le niveau réel des actes de piraterie « sérieuse ». Toutefois, plusieurs États refusent de considérer ces actes comme de la piraterie réelle arguant notamment que les vols dans les ports devraient être qualifiés de cambriolages, et non d'abordages. Cette distinction réduit alors mécaniquement le nombre total d'actes de piraterie.

1.1.3.2 Les attaques et vols à main armée de moyen niveau

Le vol et agression à main armée de degré intermédiaire (ou MLAAR⁹) désigne les pillages ou vols, accompagnés d'actes de violence. Ces attaques visent le trafic maritime marchand, les navires étant volés ou pillés tant en haute mer que dans la mer territoriale d'un État. Cette forme de piraterie est susceptible de perturber la navigation maritime notamment lorsque l'équipage est enfermé et neutralisé. Ces attaques, qui impliquent toutes l'abordage dans des conditions rendues parfois difficiles par le déplacement des navires, nécessitent la participation de gangs côtiers bien organisés et bien informés à la fois sur les déplacements des navires et de la valeur des biens ou marchandises transportées.

1.1.3.3 Les détournements criminels majeurs

Il s'agit ici d'une criminalité d'une tout autre envergure, organisée au niveau international. Les gangs ont des effectifs nombreux, bien formés, dotés de moyens puissants et prêts à faire usage de leurs armes. Le détournement criminel aggravé (ou MCHJ¹⁰) se caractérise par un déroulement immuable. C'est au niveau de la première étape, la capture du navire, qu'intervient l'acte de piraterie *stricto sensu*, avec la mise en œuvre de toutes les techniques d'abordages classiques ou la

⁹ MLAAR pour Medium Level Armed Assault and Robbery.

¹⁰ MCHJ pour Major Criminal Hijack.

complicité de l'équipage. Ensuite, intervient le « maquillage » et l'enregistrement de la fausse identité du navire le plus souvent sous des pavillons de complaisance du Panama, du Honduras ou de Belize, tandis que sa cargaison est détournée. Il devient alors un « bateau fantôme » que le gang propose à des expéditeurs pressés. Ces derniers sont bien mal avisés d'accepter : la marchandise, déjà vendue au préalable par le gang, est détournée, le navire à nouveau immatriculé et le cycle continue. S'il n'est pas repéré, le navire pourra devenir « bateau mère » pour une autre attaque, servir à l'immigration illégale, à la contrebande d'armes ou au trafic de drogue, et finir revendu à un ferrailleur.

Certains « *phantom ships* » sont repérés par les enquêteurs de la *Lloyd's*¹¹. Dans 99 % des cas, ils le sont dans un port chinois. Les enquêtes concluent, dans la plupart des cas, à l'implication simultanée de pirates indonésiens, d'intermédiaires philippins et de réseaux chinois.

1.2 L'évolution statistique récente de la piraterie maritime

1.2.1 La piraterie dans le monde depuis 1990

Les actes de piraterie internationale ont triplé depuis une quinzaine d'années : d'une centaine de cas comptabilisés au début des années 90, ce nombre double à partir de 1998, dépasse 300 après 1999 et culmine à 469 en 2000. L'année 2003 présente également une augmentation significative avec 445 cas recensés. Depuis en revanche, la tendance s'est inversée puisque l'activité a été réduite presque de moitié et se stabilise aujourd'hui autour d'une valeur voisine de 250, soit un niveau comparable à celui des années 1996, 1997. (*cf. annexe 1*)

Le nombre de bateaux détournés et complètement vidés de leur cargaison, soit l'acte de piraterie le plus grave (*Major Criminal Hijack*), a suivi la même évolution. Alors que ces faits étaient exceptionnels au début des années 90, la moyenne annuelle depuis 1995 est de douze cas avec un maximum de 20 détournements en 2002. La disparition des navires n'est jamais définitive, sauf quelques rares exceptions cantonnées entre les années 1999 et 2003. Enfin, toutes les attaques recensées sont identifiées et classifiées. (*cf. annexe 2*)

L'évolution des cibles choisies s'avère également intéressante. Les vraquiers sont de loin les navires les plus prisés depuis 1999 avec une moyenne annuelle de 67 attaques. Ils sont suivis par les cargos, les porte-conteneurs et les pétroliers. On en déduit une préférence des pirates pour les navires de grand tonnage, à faible équipage de conduite et à faible manœuvrabilité. Par conséquent, les abordages de ce type de navire ne s'adressent pas à n'importe quelle organisation criminelle puisqu'il s'agit de manœuvres périlleuses de par la taille et l'allure de ces navires mais aussi de par

¹¹ *Lloyd's Register* est une société de classification maritime et d'assurance britannique. Sa vocation est « d'améliorer la sécurité des personnes et des biens en mer comme à terre ». Elle a été fondée en 1760, son siège est à Coventry.

la spécificité et le volume de leur cargaison lors d'action de détournement. Il est intéressant de remarquer que depuis 2003, les pétroliers ont laissé la place aux « chimiquiers » qui deviennent aussi prisés que les porte-conteneurs. Enfin, les actions contre les bâtiments à forte densité d'occupation comme les transporteurs de passagers demeurent par chance exceptionnelles. (cf. *annexe 3*)

1.2.2 L'inquiétante escalade de la violence

Le nombre de victimes a suivi cette augmentation d'activité, passant de 30 à 50 personnes au début des années 90 à plus de 300 à partir de 1995, avec un pic à 644 en 2003. La violence des agressions se traduit notamment par le nombre des tués, blessés, et « disparus en mer » (180 en 2003, dont 21 tués). Si depuis, le nombre de meurtres et de disparition est logiquement en baisse, les prises d'otages avec demandes de rançon ont elles augmenté de façon spectaculaire : de moins de 20 victimes par an jusqu'en 1994, on est passé à plus de 300 à partir de 1995 (dont 359 en 2003). Il s'agit donc véritablement d'un nouveau « mode d'action » pirate caractéristique. (cf. *annexe 4*)

L'armement des pirates a également évolué depuis 1990, avec une prédominance des armes à feu et des armes blanches depuis 1999. L'utilisation de ces deux types d'armement conserve d'ailleurs un niveau similaire depuis 2004. Devant la difficulté d'établir dans certains cas (détournement de navires, disparition de l'équipage, etc.) un compte-rendu précis du déroulement des opérations, il n'est pas surprenant de constater un nombre important de type d'armement non précisé. (cf. *annexe 5*)

1.2.3 L'Asie du Sud-est, fief des pirates

Géographiquement, la part prise par l'Asie du Sud-est apparaît d'une importance telle qu'on peut considérer que cette zone constitue « l'épicentre de la piraterie d'aujourd'hui ». En effet, depuis 1998, elle rassemble en moyenne plus de la moitié des actes de piraterie du monde.

Toutefois, il ne faut pas omettre depuis peu l'apparition relativement significative en termes statistiques de trois nouvelles régions du monde touchées par le phénomène : la péninsule indienne, le golfe de Guinée et la Caraïbe sud. (cf. *annexe 1, continent sub-indien, Afrique, Amériques*)

Au sein de cette zone asiatique, le monde Malais (Indonésie, Malaisie, Philippines) reste de loin le plus actif. L'Indonésie présente environ 80 à 90% des cas de la région. En ajoutant les détroits de Malacca et de Singapour, considérant que la menace se situe plutôt côté Indonésien, c'est plus de 95% des actes de piraterie de la région soit 43 % de ceux recensés dans le monde qui se situeraient sur l'archipel. (cf. *annexe 6*)

La piraterie indonésienne est aussi la plus spectaculaire : avec les faits commis dans les détroits de Malacca et de Singapour, l'Indonésie représente sur ces dernières années au moins la moitié des abordages constatés sur des navires en déplacement.

Ainsi, pirates et brigands sévissent aujourd'hui presque sur toutes les mers du monde mais souligne leur prédilection particulière pour l'Asie du Sud-est. Les raisons en sont sans conteste de nature géopolitique.

2 LA DONNE GÉOPOLITIQUE DE LA PIRATERIE EN ASIE DU SUD-EST

2.1 Le contexte socio-économique et l'environnement culturel

2.1.1 Entre pauvreté, opportunité et tradition

C'est bien sûr un lieu commun que de relier criminalité et pauvreté. Toutefois, si la misère ne suffit pas à expliquer le brigandage et la piraterie, du moins alimente-t-elle la convoitise et gonfle-t-elle les effectifs des gangs. Au vu des statistiques précédentes, toutes les mers côtières de l'Afrique, de l'Amérique latine et du Sud-est asiatique sont dangereuses. Pourtant, le phénomène ne revêt pas la même ampleur dans toutes les régions puisque les actes les plus graves et les plus nombreux surviennent en Extrême-Orient, notamment en mer de Chine méridionale et dans le détroit de Malacca, tandis que les eaux africaines et sud-américaines sont le lieu d'actes isolés perpétrés dans les mers territoriales contre des navires au mouillage ou en transit à faible vitesse à cause des obstacles gênant la circulation.

Cette particularité peut s'expliquer en tenant compte de deux autres éléments, la tradition et l'opportunité. Il existe en Asie du Sud-est, notamment en Indonésie, en Malaisie et aux Philippines, une culture du brigandage et de la piraterie. Certains actes trouvent même leur raison d'être dans une tradition bien inscrite dans certaines cultures locales : dans le monde malais par exemple, la piraterie était une institution originale et un métier (*rompak*¹²), parallèle à la pêche au *trepang*¹³.

Il ne s'agit pas d'expliquer ou de justifier l'activité pirate de certaines populations par un quelconque penchant naturel mais plutôt de décrire un contexte souvent historique, mais aussi géographique, qui a rendu la piraterie « culturellement concevable¹⁴ ». De fait, la piraterie est encore perçue dans certaines zones de l'Asie de l'est « comme une profession banale, socialement

¹² Un *rompak* est le nom local donné au pirate dans les « *kampung* » qui signifie village de pêcheur..

¹³ La *trepang* ou « bêche-de-mer » est le nom commercial d'une espèce d'holothurie (ou concombre de mer) présente sur les récifs coralliens du sud-ouest de l'océan Pacifique. Elles sont séchées et consommées en soupe.

¹⁴ John VAGG emploie le terme « culturally thinkable » (VAGG John, « Rough Sea ? Contemporary Piracy in Southeast Asia », *The British Journal of Criminology*, vol. 35, n°1, 1995, pp. 63-80).

admise¹⁵ ». Cela expliquerait la permanence de bandes armées semi-professionnalisées, parfois placées sous la protection d'un homme politique local influent pour lequel elles jouent aussi le rôle de milice privée. La population peut tolérer les pirates du fait d'incitations économiques, mais aussi parce que la piraterie peut être acceptable dans ce contexte et que les pirates lui apportent leur protection, plus efficace que celle d'une armée corrompue et parfois malveillante.

Par ailleurs, 80% des actes de brigandage sont des attaques d'opportunité menées par des pêcheurs qui améliorent ainsi leurs revenus. Ils sont souvent organisés à cet effet et il arrive que des villages entiers soient impliqués. C'est la présence en mer de personnes sans défense et transportant des valeurs qui suscite les vocations. Ces victimes peuvent être des plaisanciers suffisamment inconscients pour naviguer dans ces mers paradisiaques mais il survient aussi d'autres drames. Ainsi, de 1979 à 1989, les *boat people* fuyant le Vietnam ont été la proie de pêcheurs thaïlandais dont le brigandage était devenu l'activité principale. Selon le Haut Comité aux Réfugiés de l'ONU, dont les statistiques ne concernent que les faits avérés, de 1983 à 1985, un bateau sur deux a été arraisonné par les brigands, 400 réfugiés ont été tués, 700 femmes ont été violées et 600 personnes ont été enlevées, sans doute pour être livrées à la prostitution ou à d'autres formes d'esclavage. Certes, il s'agit là d'actes de brigandage et non de piraterie à proprement parler, mais on devine que ces brigands avides d'argent et d'une grande cruauté sont des recrues toutes désignées pour les gangs.

Par conséquent, si la criminalité maritime la plus dangereuse ne trouve pas son explication dans le cadre socio-économique et culturel, elle y puise forcément ses futurs exécutants, ses principes d'action et les « fondamentaux » de ses méthodes tactiques.

2.1.2 Entre essor économique et engorgement des voies de communication

« De façon générale, les contrées qui, à l'instar de l'Indonésie, connaissent des chocs socio-économiques importants, sont naturellement les principales victimes du développement de la piraterie.¹⁶ »

Parce qu'il produit des proies plus nombreuses et plus grasses, l'essor économique qu'à connu l'Asie du Sud-est a participé, depuis les années 1990, au brusque retour de la piraterie. D'après les estimations des Nations unies, la part de l'Asie du Sud-est dans le PMB (produit mondial brut) devrait atteindre 33% en 2010. Ce développement économique tout à fait remarquable est largement fondé sur le commerce. La flotte asiatique, avec en tête celle du Japon,

¹⁵ DELAVOET David Anthony, *La Piraterie maritime en Asie du Sud-est et ses conséquences*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1, Panthéon – Sorbonne, 1995, p.17.

¹⁶ TATEVOSSOV Sergueï., « La Piraterie a de beaux jours devant elle », *Courrier international - L'Aventure des océans*, n°508, août 2000, p.19.

est passée de 15% à environ 30% de la flotte mondiale au cours de ces vingt-cinq dernières années. Le trafic en mer de Chine méridionale représente aujourd'hui 45 000 bateaux par an, soit plus du double du canal de Suez et le triple de Panama. Chaque jour, 300 bateaux transitent dans le détroit de Malacca.¹⁷

Cet essor, véritable manne pour les pirates, leur a permis de se fondre dans la masse des navires de la région. Enfin, il a conduit à des changements structurels. La transition vers une société urbanisée et industrialisée a d'autant plus encouragé la criminalité que les écarts de revenus augmentaient.

Si le développement et les inégalités qu'il suscite est donc favorable à la piraterie maritime, les crises sont elles aussi de nature à l'encourager. L'impact de la crise asiatique (1997 - 1999) a sans conteste jeté sur les « routes de la mer » un certain nombre de laissés pour compte du développement économique. A l'échelle des revenus locaux, les rançons couramment exigées étaient certes motivantes : aux Philippines, en 1999, les chiffres étaient de l'ordre de 20 000 pesos (600 euros) pour une cargaison de poissons, 30 000 pesos (900 euros) pour libérer l'équipage et 100 000 pesos (3 000 euros) pour récupérer le chalutier.

2.1.3 Entre argent facile et technologie bon marché

Le « kit du parfait pirate » s'est modernisé. Les malfaiteurs ont eux aussi profité des nouvelles techniques mais surtout du nombre croissant d'armes disponibles sur le marché. Une artillerie complète, allant du fusil d'assaut AK-47 aux petits lance-roquettes, s'ajoute aux embarcations légères puissamment motorisées (plus de 70 km/h), idéales pour se faufiler dans les eaux peu profondes des grands archipels. Les pirates utilisent également des radars, des récepteurs GPS et brouillent volontiers les fréquences d'urgence. Profitant des armes de la campagne de l'Armée rouge en Afghanistan et des surplus cambodgiens, leur arsenal en missiles sol-air, en mortiers et en mines sous-marines s'est enrichi. Le rapport du BMI pour l'année 2006 recense encore une attaque à la grenade alors qu'en 2000, on comptait quatre attaques au lance-roquettes.

Outre l'armement et la fabrication de faux papiers pour les bateaux fantômes, les nouvelles technologies en matière de communication et de renseignement favorisent aujourd'hui une piraterie de grande envergure. En Asie de l'est, fax, courriers électroniques et coups de téléphone s'échangent entre les gangs. Ceux-ci disposent de données informatiques fournies par des dockers et des agents dûment rétribués. Quelques semaines avant d'être abordés au large, des navires peuvent être ainsi vendus pour 100 000 à 300 000 dollars : ce fut le cas du *Cheung Son*, navire

¹⁷ Source : Bureau maritime international, *rapport sur la piraterie et les vols à main armée en mer*, octobre 2006.

capturé fin 1998 par vingt-trois pirates chinois qui ont été condamnés à mort puis exécutés en janvier 2000¹⁸.

La tradition du brigandage et la fracture sociale ne suffisent pas à expliquer la concentration régionale des actes de piraterie : le profil physique et juridique des mers procure aux malfaiteurs un environnement favorable, leur assurant une protection qui n'a d'égale que la vulnérabilité de leurs proies.

2.2 Les caractéristiques des espaces maritimes

2.2.1 La géographie des côtes et des mers

Le brigandage d'opportunité déjà évoqué précédemment se pratique surtout là où l'on peut observer les mouvements des objectifs, c'est à dire à proximité des côtes. Pour des actions de plus grande envergure, il faut être assuré d'un point de passage obligé des bateaux et, si possible, d'une zone où les difficultés de navigation obligent l'objectif à ralentir. Ce second point demeure toutefois secondaire pour les gangs, qui disposent d'embarcations extrêmement rapides.

C'est en partie ainsi que s'explique l'importance de la piraterie dans le détroit de Malacca : les détroits indonésiens (détroits de la Sonde, de Sulawesi...) ne présentent pas de profondeurs suffisantes pour permettre la circulation des grosses unités, notamment des grands pétroliers. Le détroit de Malacca est, quant à lui, le lien maritime le plus accessible entre l'Océan Indien et la mer de Chine, entre le Golfe Arabo-persique et le Japon. Ce détroit est l'une des plus importantes voies de communication au monde et connaît un trafic équivalent à celui du canal de Suez. Plus de 50 000 navires l'empruntent chaque année, soit 20 et 25 % du transport mondial ; la moitié du commerce maritime de pétrole y transite (plus de 11 millions de barils en 2003, soit 1 700 000 m³), et ce trafic est en constante augmentation, suivant la croissance économique chinoise.

Toutefois, le détroit de Malacca, comme celui de Singapour, présente une faible profondeur des eaux conjuguée à une étroitesse de certains points de passage qui contraignent les navires à adopter une faible allure (la largeur varie fortement à partir de l'entrée par la mer Andaman entre l'île de Phuket en Thaïlande et la ville de Banda Aceh, d'une distance de plus de 150 milles marins à l'embouchure jusqu'à une largeur de 2,5 kilomètres au début du détroit de Singapour). C'est là que les pirates ou brigands viennent à la rencontre de leurs victimes, les accostant silencieusement à l'aide d'embarcations rapides, neutralisant l'équipage et procédant au pillage. Accessoirement, ils font courir à la navigation maritime un très grave danger puisque des navires de gros tonnage poursuivent leur route à vitesse constante, dans une mer pleine d'obstacles, en absence totale de contrôle, pendant parfois trois quarts d'heure et souvent de nuit. Ainsi, par leur configuration, les

¹⁸ CHUNG Vu Kim, « 13 Pirates Sentenced to Death », www.geocities.com, 22 décembre 1999.

détroits, en réduisant la marge de manœuvre des navires, constituent une cible privilégiée pour les pirates.

Autre avantage apporté aux malfaiteurs par la géographie, le caractère archi pélagique de la région, les côtes découpées et percées de criques, offrent aux brigands des bases de départ à l'abri des vues et de multiples cachettes pour échapper aux poursuites.

2.2.2 Le statut juridique des espaces concernés

Les caractéristiques physiques des rivages ne sont pas les seuls alliés des pirates et brigands : le statut juridique des espaces maritimes peut également jouer en leur faveur. Conformément à l'article 101 de la Convention sur le Droit de la Mer en 1982, un État côtier a le droit de poursuivre en haute mer les auteurs d'un méfait survenu dans sa mer territoriale ou dans ses eaux intérieures à condition que son action n'ait pas été interrompue. En revanche, nul ne peut poursuivre un malfaiteur dans la mer territoriale d'un État tiers depuis la haute mer ou depuis sa propre mer territoriale, sauf à en obtenir l'autorisation de la part de cet État tiers. Cette autorisation n'est jamais sollicitée car elle interviendrait trop tard.

Pirates et brigands mettent à profit cette disposition juridique : agissant en haute mer à proximité de la mer territoriale d'un État ou dans une mer territoriale à proximité de la frontière d'une autre mer territoriale, ils peuvent très rapidement se mettre à l'abri des poursuites. Le détroit de Malacca leur est particulièrement favorable, permettant le basculement rapide entre la haute mer et les mers territoriales malaises, indonésiennes et singapouriennes.

2.3 Les facteurs politiques

La recrudescence des actes de piraterie à partir du début des années 90 est directement liée à la fin de la guerre froide. En effet, la fin de l'affrontement idéologique s'accompagna du retrait des forces maritimes américaines et soviétiques, laissant les nations côtières face à l'immensité de leur zone de responsabilité. Si les États côtiers sont responsables de la sécurité de la zone, leur manque de moyens, notamment militaires, explique leurs difficultés à maîtriser leur environnement maritime immédiat dont l'espace à sécuriser est parfois gigantesque à l'instar de l'Indonésie et de ses 17 000 îles. En outre, toute carence dans le dispositif sécuritaire est propice à une corruption aisée des agents de l'État ; ce qui rend l'organisation de la lutte particulièrement difficile.

2.3.1 Le repli des grandes puissances : un vide sécuritaire en haute mer

Si la piraterie en mer de Chine et dans le Sud-est asiatique est une tradition multiséculaire, elle était devenue marginale depuis que les occidentaux puis les Soviétiques s'étaient installés dans la région. Le brigandage, lui, continuait à prospérer à la faveur des cachettes qu'offraient les côtes, des frontières entre les mers territoriales et de la corruption rampante. Cette situation a perduré, après l'éclatement de l'URSS, jusqu'en 1994, soit jusqu'au début du repli militaire des puissances.

La fermeture de la base navale américaine de Subic Bay en 1992, celle de la base aérienne également américaine de Clark en 1993, le repli des forces américaines sur Yokosuka et Pearl Harbor et la mise en sommeil de la base russe de Cam Ranh ont réduit de façon considérable la présence des puissances dans les mers de la région. Il s'en suivit une explosion de la piraterie en mer de Chine et à Malacca, comme d'ailleurs en d'autres points du monde, de 1995 à 1997.

La marine des forces d'autodéfense japonaises n'intervient quant à elle que pour la défense du territoire et des intérêts vitaux du pays.

Les pirates n'avaient donc plus comme adversaires en haute mer que les marines des pays de l'ASEAN. Inquiétés de cette évolution, ces pays ont pris des mesures de coopération notamment entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour. Il en résulte un répit de courte durée en 1998, répit auquel a mis un terme la récession économique dans la région : en période de crise, les priorités des autorités locales changent, la corruption s'intensifie et les ressources humaines des gangs deviennent illimitées.

2.3.2 Faire respecter le droit en mer : les États riverains face à leur limite capacitaire

Pirates et brigands ne sont jamais si puissants que lorsque les forces chargées de les mettre au pas ne sont pas à la hauteur de leur tâche. Face à l'immensité des espaces à sécuriser, les effectifs et les équipements atteignent rapidement leur limite d'efficacité (moyens d'acquisition, de transmission et surtout d'interception). Longtemps, les gardes-côtes, polices maritimes et marines de la région n'ont pas disposé d'embarcations aussi rapides que celles des pirates et brigands. Cela a surtout été le cas des Philippines, préoccupés avant tout par leur lutte sur les deux fronts de l'indépendantisme moro et du communisme. Les grands gangs pratiquant la piraterie disposent de moyens financiers illimités qui leur permettent de surclasser les marines de la région quels que soient les efforts d'investissements consentis en faveur de ces dernières. Aujourd'hui, des efforts ont été réalisés dans l'équipement des forces qui sont davantage en mesure d'arraisonner les malfaiteurs.

2.3.3 L'efficacité relative des agents d'État : une source d'incitation

Pour que les forces navales, les gardes-côtes et la police des États de la région atteignent une certaine efficacité, encore faut-il qu'ils agissent uniquement au bénéfice de la loi. Ce n'est pas toujours le cas, loin s'en faut. Corruption et compromission sont presque la règle générale. Les petits brigands, lorsqu'ils sont arrêtés, se voient souvent relâchés après confiscation de leurs prises. Ce *racket* les encourage à multiplier leurs activités illégales pour compenser leurs pertes.

Quant aux gangs, ils achètent tout simplement la protection de la police, des gardes-côtes et des autorités, quand ils n'agissent pas tout simplement pour le compte d'un potentat local.

Pire encore, les triades, dont les ramifications s'étendent dans toutes les sphères du pouvoir, peuvent également avoir pour collaborateurs réguliers des pirates en uniforme. « Mandatés par leur hiérarchie afin de juguler l'importation de produits de contrebande, ces pirates en col bleu étaient tous des membres des unités de gardes-côtes qui, sous le prétexte de contrôler le contenu des cales des bateaux croisant au large de la Chine, arraisonnaient puis déroutaient ces derniers vers les ports du sud (Pei-hai, Tchan-tsiang, Tchou-hai, etc.) avant de confisquer leur cargaison...¹⁹ ».

Il est difficile d'interpréter ces observations : les pirates revêtent-ils des uniformes pour tromper leurs victimes... ou sont-ils des marins, des policiers ou des gardes-côtes se livrant eux-mêmes à la piraterie ? La seconde thèse est en général retenue mais il n'est pas certain que ce soit à juste titre : que des gardes-côtes indisciplinés se livrent au *racket* ou au brigandage, volant des valeurs à bord des navires inspectés est une chose, qu'ils saisissent bateau et cargaison au profit d'une bande est moins vraisemblable.

Quoi qu'il en soit, les gardes-côtes chinois pratiquent couramment, sous le contrôle des autorités locales, une forme de brigandage constituant à arraisonner un bateau sous prétexte de contrôle, taxer le commandant sous prétexte de contrebande ou dérouter le bateau vers un port chinois où la cargaison est saisie et l'équipage détenu plusieurs semaines avant d'être libéré contre paiement d'une amende. Les statistiques du BMI montrent que la presque totalité des bateaux fantômes identifiés (cf. chap. 1.2.1) le sont dans les ports chinois. La cargaison volée n'est jamais rendue à ses propriétaires légitimes. Quant aux bateaux, les autorités centrales n'acceptent de les restituer que contre paiement, tirant ainsi profit du trafic et contrevenant à la convention de Rome de 1988²⁰ que la Chine a pourtant signée.

3 L'INTERNATIONALISATION DE LA PIRATERIE

La piraterie dans les mers du Sud-est asiatique est d'autant plus difficile à enrayer qu'elle revêt de plus en plus un caractère international. Selon les enquêtes menées au cours des dernières années, de nombreuses actions impliquent des gangs chinois (triades de Hongkong ou autres), des pirates indonésiens, des intermédiaires philippins et la protection d'autorités de ces trois pays.

¹⁹ KANE Solomon et MARTIN Francis, *Pirates et terroristes en mer d'Asie : un maillon faible du commerce mondial* Paris ; Autrement (Frontières), 2005, p. 54.

²⁰ La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime élaborée par l'Organisation maritime internationale, Rome, 1988; fait obligation aux parties d'extrader ou de poursuivre les auteurs allégués d'actes illicites dirigés contre des navires, tels que la capture d'un navire par la violence ou le dépôt d'une bombe à bord d'un navire ; 52 états parties. Cette convention est complétée par le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, adopté par l'OMI à Rome en 1988 qui étend les dispositions de la Convention aux plates-formes fixes telles que celles qui sont utilisées pour l'exploitation de gisements de pétrole ou de gaz situés en mer; 48 états parties.

Malgré les efforts d'organisation de la lutte au niveau régional, la difficulté réside en l'absence de juridiction internationale compétente ; la cour de La Haye ne pouvant citer à comparaître que des États et la Cour pénale internationale ne jugeant que les crimes de guerre.

3.1 La coopération régionale : une ambition limitée par les moyens nationaux

Le progrès le plus important a été celui survenu grâce à la coopération des pays de l'ASEAN en matière de lutte contre la criminalité en mer : accords d'extradition, échanges d'informations, mais le problème de la poursuite des malfaiteurs au-delà des frontières maritimes n'est toujours pas résolu de façon satisfaisante. Pourtant, certains pays prennent la menace au sérieux : en 2000, l'acquisition de plusieurs vedettes rapides par le gouvernement malais a permis l'interception de plusieurs groupes de pirates par sa police maritime. L'Indonésie, malgré sa détermination qui lui a permis d'enregistrer des résultats probants, notamment sur Sumatra, ne peut lutter efficacement contre la piraterie car il lui serait nécessaire de doubler sa dotation en bâtiments de guerre. Après l'explosion des statistiques dans le sous-continent indien à partir de 2000, New Delhi s'est aussi résolument engagée.

3.2 La coopération internationale : le « bénéfice » de la lutte contre le terrorisme maritime

Après le 11 septembre 2001, le risque de « terrorisme maritime », sur lequel nous reviendrons plus en détail dans la seconde partie, a véritablement dopé la coopération internationale. Depuis, les initiatives se sont multipliées²¹. Le G8 a inscrit ces questions à son agenda. L'OMI²² a réévalué l'état des règles internationales applicables en matière de sécurité maritime. Son groupe de travail intercessions sur la sûreté maritime a soumis fin 2002 des recommandations dont l'installation de systèmes d'identification automatique, l'établissement de plans de sécurité sur tous les navires de plus de 500 tonneaux effectuant des transports internationaux, et sur les installations portuaires. Ces mesures ont été à l'origine de la révision de la convention SOLAS²³ en décembre 2002, qui a mis en place un code international de sûreté des navires et des ports.

Les États-Unis, quant à eux, ont multiplié les initiatives : demande aux navires de signaler 24 heures en avance leur arrivée dans un port américain ; initiative pour la sécurité des conteneurs

²¹ cf. GREGOIRE-BLAIS Marilou, « Sécurité maritime et terrorisme », *Bulletin du maintien de la paix, Centre d'études sur les politiques étrangères et de sécurité*, novembre 2004.

²² L'Organisation maritime internationale est en charge des problèmes relatifs à la sûreté de la navigation et son rôle est essentiellement réglementaire. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de cinq comités dont le *Maritime Safety Committee* (MSC), qui collabore avec le BMI sur la piraterie.

²³ *Safety Of Life At Sea*, de son nom complet *International Convention for the Safety of Life at Sea*, est un traité international visant à définir différentes règles pour la protection des navires marchands. Cette convention s'applique aux navires de tonnage supérieur ou égal à 500 qui effectuent des voyages en eaux internationales.

(*Containers Initiative Security - CIS*), qui vise à instaurer un pré-contrôle dans les ports, au départ vers les États-Unis ; initiative de sécurité contre la prolifération (*Proliferation Security Initiative - PSI*), lancée en mai 2003, qui prévoit de permettre dans certains cas l'arraisonnement de navires suspectés de transporter des ADM²⁴. Et après quatre ans de pourparlers, les seize présents à la conférence de Tokyo d'avril 2000 ont réussi à mettre en place à Singapour, fin 2004, un centre anti-piraterie.

La piraterie maritime, notamment en Asie du Sud-est, demeure un fléau séculaire contre lequel les états semblent désarmés. A ce titre, l'espoir ouvert par la relative clémence consécutive au tsunami fut de courte durée puisque l'attaque du méthanier *MT Tri Samudra* dans le détroit de Malacca en mars 2005 inaugura la reprise de la piraterie dans la région. Depuis, plusieurs attaques d'importance ont été relevées par le BMI, confirmant ainsi la fin de l'accalmie. L'interruption momentanée des attaques semblait bien provenir de la présence des forces aéronavales étrangères participant aux opérations humanitaires (ainsi que le rôle des ONG fournissant des vivres aux populations), et non de la simple destruction des embarcations dont disposent les pirates.

L'activité continue de la piraterie constitue l'une des plus grandes menaces à la sécurité de la région et plus particulièrement à celle de la zone des détroits. Une autre menace, plus récente, vient se greffer désormais à la piraterie : celle du terrorisme maritime.

²⁴ Armes de destruction massive.

DEUXIEME PARTIE : D'UN FLÉAU À L'AUTRE, DE LA PIRATERIE AU TERRORISME MARITIME

Il n'existe actuellement ni définition reconnue du terrorisme, ni convention portant sur le terrorisme maritime. Toutefois, la proposition selon laquelle les actes de terrorisme sont commis à des fins considérées comme politiques ou publiques semble être retenue.

Le terrorisme maritime n'est plus une fiction depuis l'attaque de l'*Achille Lauro* (octobre 1985) ou des attentats commis au large du Yémen contre le porte avion américain *USS Cole* (octobre 2000) et le pétrolier français *MT Limbourg* (octobre 2002), sans oublier l'attaque du *Superferry 14* en baie de Manille (février 2004, faisant plus de 100 morts et disparus). En outre, les navires commerciaux demeurent très vulnérables à de telles attaques puisqu'ils transportent fréquemment des substances dangereuses ; ils peuvent ainsi se transformer en de véritables armes biologiques ou chimiques. Le BMI a d'ailleurs publié une mise en garde contre la forte possibilité d'une attaque politique sur des navires transportant des produits chimiques par des pirates/terroristes²⁵. L'utilisation de ce dernier terme par le BMI suggère déjà que la frontière semble très étroite entre ces deux catégories criminelles. C'est pourquoi il semble nécessaire de se prononcer sur la distinction définitive ou le rapprochement progressif des phénomènes.

Pour cela, il s'agira de comparer leurs spécificités à travers le profil des acteurs, leurs motivations respectives et leurs modes d'action. L'objectif étant de déterminer si la piraterie, malgré la stabilisation relative de son activité depuis l'année 2003 du fait d'un renfort de la lutte, est en passe de subir une mutation qui l'éloigne du brigandage à outrance et l'oriente plutôt vers des actions plus concentrées mais de plus grande ampleur, plus lucratives mais plus dangereuses et moins fréquentes mais mieux préparées. En somme, la piraterie se professionnalise-t-elle ? (au sens criminel du terme, tel le « grand banditisme ») Les pirates peuvent-ils être gagés par des commanditaires étrangers ? Si tel est le cas, il semble intéressant de s'interroger sur l'existence d'un intérêt pour un groupe terroriste d'établir un rapprochement avec ces nouveaux professionnels du « coup de main » ?

²⁵ Bureau maritime international, rapport sur la piraterie et les vols à main armée en mer, octobre 2003.

1 LA DIMENSION MARITIME DU TERRORISME : UNE MENACE SÉRIEUSE

La menace terroriste apparaît d'autant plus crédible que l'Asie abrite des groupes terroristes aux liens plus ou moins étroits avec *Al-Qaida* comme, entre autres, la *Jemaah Islamiyah*²⁶ et le *Gerakan Aceh Merdeka*²⁷, dont l'un des objectifs affirmés est de déstabiliser le monde occidental. En outre, la situation géographique et économique de la région procure un large choix de cibles idéales de par leur volume, leur nature, et la vulnérabilité des marchandises qu'elles transportent.

1.1 L'émergence du terrorisme en Asie du Sud-est

1.1.1 Vers un unique mode d'expression, la violence

Au même titre que la piraterie, le terrorisme n'est pas nouveau en Asie du Sud-est. Pendant la Guerre froide et plus particulièrement pendant la première moitié des années 90, le terrorisme était associé à deux types d'activité qui ont marqué l'histoire post coloniale de la région : Celle des organisations communistes – qui se sont affaiblies depuis la fin de la Guerre froide – et celles des mouvements séparatistes armés, – qui persistent encore aujourd'hui – les deux ayant mené de violents assauts contre les gouvernements et les populations civiles, sous la forme notamment d'attaques terroristes.

Alors que la menace terroriste des groupes islamiques radicaux comme *Abu Sayyaf*²⁸ aux Philippines était perceptible depuis le début des années 90, les rapprochements internationaux entre extrémisme musulman régional et organisations islamiques étrangères ne commencèrent qu'à partir de 1995, faisant suite à la capture de terroristes résidant aux Philippines et qui entretenaient des relations avec le groupe égyptien *Gama'a Islamiyah*. Toutefois, la complicité internationale entre les groupes régionaux fut prise au sérieux seulement après que l'organisation *Al-Qaida* ait véritablement attiré l'attention du monde entier sur son existence et sa cause : « Les événements du 11 septembre 2001 furent 'un appel au réveil' aussi bien pour l'Asie du Sud-est que pour les États-

²⁶ La *Jemaah Islamiyah* est une organisation musulmane radicale indonésienne. Son nom signifie « communauté islamique » en arabe et est souvent abrégé en « JI ». Le responsable opérationnel en est *Riduan Isamuddin* ou *Hambali*, qui serait détenu en Jordanie pour le compte des États-Unis. La JI est impliquée dans les violences entre chrétiens et musulmans dans la région de Poso (province de Sulawesi Centre) et surtout dans les attentats de Bali (202 morts, le 12 octobre 2002, ainsi que celui du 1^{er} octobre 2005), de l'hôtel Marriott à Jakarta (le 5 août 2003) et de l'ambassade australienne en Indonésie (le 9 septembre 2004).

²⁷ Le *Gerakan Aceh Merdeka* qui signifie « mouvement pour un Aceh libre » et abrégé en « GAM », également appelé *Aceh Sumatra National Liberation Front* (ASNLF), est une organisation séparatiste qui lutte pour l'indépendance de la province indonésienne d'Aceh à la pointe nord de l'île de Sumatra. L'aile armée de l'organisation a été officiellement dissoute à la suite de l'accord de paix signé en août 2005 entre le GAM et le gouvernement indonésien.

²⁸ *Abu Sayyaf* aussi connu sous le nom de *Al-Harakat al-Islamiyya* est l'un des plus petits mais aussi des plus radicaux et dangereux groupes islamiques indépendantistes situés dans les îles du sud des Philippines, principalement Jolo, Basilan et Mindanao. Le nom *Abu Sayyaf* est arabe et signifie les pères (abu) de l'épée (sayyaf). Le groupe a récemment étendu son influence dans les pays voisins des Philippines comme la Malaisie et l'Indonésie. Il est responsable d'un grand nombre d'attentats à la bombe, d'assassinats, d'enlèvements et d'extorsions de fonds, afin de promouvoir l'indépendance d'un état islamique composé de l'ouest de Mindanao et de l'archipel des Sulu. Une première étape dans la création d'un super état islamique situé dans la péninsule malaise en Asie du Sud-est.

Unis et leurs alliés traditionnels. [...] de nombreuses organisations terroristes de la région se sont rapprochées et entretiennent des relations avec *Al-Qaida*²⁹ ». Cette association idéologique a totalement changé la conception de la violence entre le terrorisme pré 11 septembre 2001 dans la région et celui d'aujourd'hui : plus qu'un mode d'action, la manifestation de la violence, encouragée par les réseaux de militants islamiques (ainsi que par les groupes rebelles séparatistes), est désormais principalement un mode d'expression, quelle que soit la valeur ajoutée de son utilisation. La violence n'est plus un moyen mais davantage une finalité, son but est symbolique. Le carnage de l'attentat terroriste de Bali le 12 octobre 2002 par des membres du groupe *Jemaah Islamiyah* confirme que les groupes régionaux d'Asie du Sud-est partagent désormais cette philosophie.

1.1.2 Pour une guerre contre l'économie mondiale

Les attentats de Bali semblent être un point de « rupture » pour le terrorisme politique en Asie du Sud-est. Pour David Claridge, il s'agit d'une déclaration de guerre à l'économie mondiale³⁰. Selon lui, « [*Al-Qaida*] a changé de stratégie pour se concentrer sur des cibles économiques », et les attaques concerneraient alors « les axes économiques vitaux » notamment les lignes économiques maritimes.

Cette orientation est prise au sérieux ; la désignation par le *Lloyd's Joint War Council* (JWC) en 2005 du détroit de Malacca comme « zone à haut risque terroriste » en est la preuve formelle. Cette détermination est le résultat d'une étude de vulnérabilité menée par le groupe britannique AEGIS qui a basé son analyse sur une anticipation des liens à venir entre militants islamistes régionaux et « criminels des mers ». Cette désignation autorise les compagnies d'assurance maritime à imposer une « taxe de guerre » sur les bateaux transitant dans le détroit, équivalente à 0,01% de la valeur totale de leur cargaison.

1.2 Analyse de la menace maritime du terrorisme

L'importance stratégique prise par les principales voies de communication en Asie (transit de 40% de la flotte mondiale et de 25% du pétrole mondial) fait craindre une attaque terroriste notamment dans les détroits sud-asiatiques. Pourtant, cette menace peut être relativisée puisque, depuis 1969, les attentats en mer n'ont représenté que 2% du total des actes terroristes recensés. En outre, différents obstacles sont susceptibles de limiter l'hypothèse d'une intensification massive des attaques terroristes maritimes.

²⁹ HUANG Reyko, « Al Qaeda in Southeast Asia: Evidence and Response », *Center for Defense Information – Terrorism Project*, <http://www.cdi.org/terrorism/sea.cfm>, février 2002.

³⁰ CLARIDGE David, expert en terrorisme à Janusian Securities, « Maritime terror attack alert », *CNN*, 23 octobre 2002.

- En premier lieu, le terrorisme maritime n'est que faiblement relayé par les médias. Or les groupes terroristes considèrent l'impact médiatique d'un attentat éventuel comme un critère primordial avant de passer à l'acte ;
- Opérer en haute mer suppose que les organisations terroristes disposent de spécialistes formés aux techniques de navigation, ce qui reste encore l'exception ;
- Enfin, les méthodes classiques ayant fait leurs preuves, elles seraient plus prisées et les terroristes pourraient hésiter à modifier leur stratégie par crainte de l'échec (analyse du ratio faisabilité / dommages).

Toutefois, malgré la difficulté de réalisation de telles opérations, plusieurs pistes laissent penser que les groupes terroristes tendent à s'organiser, voire à s'entraîner, en vue d'un attentat maritime de grande envergure.

1.2.1 Un terrain favorable et des objectifs à haute valeur ajoutée

Plusieurs raisons laissent supposer que les groupes terroristes contemporains pourraient chercher activement à étendre leur champ d'opération au domaine maritime.

D'une part, développer une activité maritime peut s'avérer utile à certains groupes extrémistes désireux de contourner le renforcement des mesures de sécurité terrestres. Depuis le 11 septembre 2001, les premières actions de prévention concernent la réglementation en matière d'immigration, la sécurité des frontières et le durcissement des cibles potentielles (centrales, usines, gares, aéroports, etc.). Les services de renseignement singapouriens pensent que le durcissement de la sécurité de toutes les cibles terrestres potentielles incite les réseaux terroristes régionaux à viser une infrastructure maritime régionale. Le niveau de sécurité des ports ayant été nettement amélioré, les nouvelles cibles potentielles seraient plutôt les navires de commerce particulièrement ceux empruntant le détroit de Malacca où ils sont plus vulnérables. C'est pourquoi, la marge de manœuvre offerte par le milieu maritime s'avère plus que favorable à l'action des terroristes qui trouveraient de nouvelles opportunités de mouvement, de discrétion et de frappe. En outre, le déplacement géographique de la menace peut s'avérer encouragé par les initiatives de sécurité du territoire des états côtiers comme par exemple la mise en place de systèmes de surveillance de côtes aux Philippines et en Indonésie. Ces efforts limitent inmanquablement les ressources affectées à la surveillance en haute mer ; ce qui profite aux groupes terroristes en accentuant leur relation asymétrique avec les adversaires étatiques et en les incitant à choisir des environnements plus propices à leurs objectifs tactiques³¹.

³¹ Avis partagé entre des analystes anonymes de Raytheon (ASEAN) et de Glenn Defense Marine, ainsi que par un membre du Control Risk Group (UK), Londres, 2005.

Par ailleurs, les attaques maritimes suscitent également un intérêt croissant car elles se présentent comme une source de déstabilisation économique majeure. La fermeture du détroit de Malacca par exemple, aurait de graves conséquences pour l'économie mondiale puisqu'elle se traduirait immédiatement par un rallongement des trajets, un surcoût important et une hausse des polices d'assurance des transporteurs. La hausse des coûts se répercuterait sur le prix des matières premières transportées, notamment le pétrole, entraînant « l'or noir » dans une spirale inflationniste sans précédent. Suite aux attentats maritimes contre l'*USS Cole* et le *Limbourg*, les incertitudes liées à l'utilisation des routes maritimes du Golfe d'Aden avaient provoqué une explosion temporaire des primes d'assurance (multipliées par 14), obligeant les bateaux à éviter la zone. Le Yémen perdit ainsi l'équivalent de 1% du PIB national. Or, vu l'importance du trafic dans le détroit de Malacca, nul doute que l'impact d'un attentat dans ce passage aurait un effet démultiplié.

Outre ces conséquences économiques désastreuses, une frappe de grande ampleur est également possible puisque les paquebots et ferries s'avèrent des cibles potentielles garantissant un nombre important de victimes civiles. En effet, ce type de navire transporte un grand nombre de passagers et représente, pour les plus luxueux d'entre eux, un objectif symbolique de prestige. De plus, grâce à la presse internationale et aux relais satellites, il est plus que probable que l'action soit favorable à la publicité attendue par les auteurs terroristes.

Enfin le risque écologique, quant à lui, est énorme puisque la simple neutralisation d'un équipage au cœur d'une zone de navigation dangereuse augmente considérablement les probabilités d'incidents. Le facteur risque de catastrophe naturelle dépend de la dangerosité de la cargaison du navire à la dérive (produits chimiques, pétrole, déchets nucléaires, etc.). De fait, la quantité de pétrole qui transite par le détroit de Malacca est importante : 9,5 millions de barils par jour pour les détroits malais contre 3,1 millions pour le canal de Suez et 0,6 million pour Panama.

1.2.2 De nouvelles compétences spécifiques ou un éventuel partenariat technique

Dans un premier temps, les groupes terroristes seraient en mesure d'accroître leurs savoir-faire et d'utiliser leurs propres ressources. En effet, depuis quelques années, certaines opérations ressemblent à de véritables entraînements voire aux répétitions d'une attaque future. Ainsi, en 2000, les terroristes d'*Abu Sayyaf* ont kidnappé l'ingénieur d'une station balnéaire afin qu'il les forme à la plongée sous-marine. Dans les Philippines du sud, certains membres du groupe *Jemaah Islamiyah* sont suspectés d'avoir participé à des compétitions sous-marines organisées par des entreprises spécialisées en matériel subaquatique ; cet entraînement aurait pour but de faciliter les attaques sous-marines contre des pipelines de gaz ou de pétrole au large des côtes de Mindanao³². En mars

³² Les prétendus membres de *Jemaah Islamiyah* cherchaient activement à s'entraîner à la plongée en eau profonde mais ne faisaient preuve que d'un faible intérêt pour les techniques de décompression, (cf. Rapport d'évaluation et d'inspection I-2005-007, *Department of Justice's Terrorism Task Force, Bureau du procureur général*, Washington, D.C.

2003, le chimiquier *Dewi Madrim* est abordé au large de Sumatra par une dizaine d'assaillants et détourné avant leur fuite avec le capitaine et un officier (jamais retrouvés). Les auteurs de la prise du *Dewi Madrim* sont perçus comme l'équivalent maritime des pirates de l'air ayant mené les attaques du 11 septembre après avoir suivi des cours de pilotage en Floride. Enfin, plusieurs remorqueurs ont été volés dans les eaux indonésiennes. « Tous ces incidents amènent à se demander s'il n'y a pas une sorte de répétition, d'entraînement à des actions terroristes », selon Olivier Halloui, responsable du département sûreté maritime de SECOPEX (*International security and intelligence services*). Ce constat semble d'autant plus vrai que, d'après la *Lloyd's List* et un rapport des services de renseignement norvégiens, *Al-Qaida* disposait en 2002 d'une flotte d'au moins 23 navires de haute mer, sans compter ceux opérant pour des compagnies « écrans » localisées au Libéria, Panama et Belize. Un rapport similaire des services de renseignement américains recense encore, en 2005, une quinzaine de navires de commerce et de nombreux chalutiers. L'organisation serait donc en mesure de mener sa propre attaque en mer.

Dans un second temps, les terroristes pourraient palier leur défaut capacitaire dans le domaine maritime en utilisant les savoir-faire des organisations pirates. Ces groupes criminels pourraient être alors mandatés pour détourner et livrer un navire de haute mer (comme un pétrolier, un porte-conteneur ou un méthanier), qui serait alors susceptible d'être soit sabordé pour bloquer les grandes voies de communication maritime, soit servir de « bombe flottante » contre un port choisi comme cible d'opportunité. Le 12 mars 2005 dans le détroit de Malacca, le méthanier indonésien *Tri Samudra* est attaqué par trente cinq pirates armés. Cet acte de piraterie s'est soldé par la prise d'otage du capitaine et de l'ingénieur en chef, sans aucune tuerie ni usage des armes contrairement à l'habitude. Ce cas est totalement atypique compte tenu du nombre d'assaillants et de leur armement (fusils d'assaut et lance-roquettes antichar). Soit les pirates se méfiaient de la cargaison, soit leur objectif était de se rendre maître d'un navire intact et en état de naviguer. Cette prise d'otages pourrait en fait masquer soit une répétition grandeur nature d'une prochaine opération d'une plus grande ampleur, soit une démonstration de capacité d'un gang susceptible de proposer ses services.

1.3 Les opportunités d'action terroriste possibles en milieu maritime

En cherchant à prévoir de quelle façon les terroristes pourraient exploiter le domaine maritime, les services de renseignement et les experts en sécurité ont souligné plusieurs scénarios dans leur analyses prospectives³³ :

³³ GREENBERG, Micheal D. (ed.), *Maritim Terrorism, Risk and Liability*, report of the Center for terrorism risk management policy, RAND Corporation, 2006, pp. 27-28.

- utilisation d'un « cheval de Troie », comme un chalutier, un navire de réapprovisionnement ou tout autre bateau non recherché, pour le transport d'armes ou de matériel de guerre ;
- détournement d'un navire commercial pour une opération de financement en vue de soutenir une campagne de violence au profit de courants ethnique, idéologique, religieux ou séparatiste ;
- utilisation de porte-conteneurs pour la contrebande de matières chimiques, biologiques ou radiologiques en vue d'une attaque non conventionnelle contre un port commercial majeur comme Singapour, Hong Kong, Dubaï, New York ou Los Angeles ;
- détournement d'un gazier en vue de le transformer en bombe flottante (explosion programmée ou arme de collision) ;
- utilisation d'embarcations légères à grande vitesse pour attaquer un pétrolier ou une plateforme pétrolière en vue de soit perturber le cours du pétrole, soit provoquer une catastrophe naturelle ;
- sabordage d'un navire dans un chenal commercial étroit en vue de bloquer ou de couper le trafic maritime ;
- attaque directe d'un paquebot ou d'un ferry en vue d'obtenir un nombre important de victimes par contamination de la nourriture embarquée, colis piégé à bord, utilisation d'engin explosif improvisé submersible, ou encore, par collision avec une petite embarcation d'abordage³⁴.

Parmi les sept types d'action maritime recensés : les deux premières sont des activités courantes de la piraterie organisée ; les deux suivantes peuvent être considérées comme des variantes de détournement criminel aggravé ; quant aux trois dernières, elles nécessitent la mise en œuvre de modes opératoires directement empruntés aux pirates comme les techniques d'abordage.

2 DIVERGENCE ET RAPPROCHEMENT DES DEUX PHENOMENES

Le débat sur les similitudes ou les rapprochements entre la piraterie et le terrorisme se retrouve au premier rang des préoccupations sécuritaires en Asie du Sud-est au vu du développement des deux phénomènes dans la région. Certains experts ont mis en garde contre une possible collusion entre des terroristes et des pirates, d'autres se sont montrés plus rassurants en expliquant qu'une telle alliance était peu probable pour des raisons « culturelles » : le pirate veut son butin et rarement mourir pour une cause, et que les conflits d'intérêts rendraient vite caduques

³⁴ Rapport d'évaluation du Control Risk Group (UK), Londres, 2005.

ces sombres ententes car une implication terroriste induirait une réponse militaire à la piraterie, et non plus policière.

2.1 Affinités et ressemblances en substance

En Asie du Sud-est, le rapprochement entre les actes de piraterie aggravés et le terrorisme maritime est prégnant compte tenu du niveau de violence qui accompagne leur *modus operandi* et l'impact dévastateur qu'ils ont eu et peuvent encore avoir sur la sécurité des personnes et la navigation maritime internationale.

2.1.1 Un héritage historique du combat contre la civilisation

Considérons en premier lieu la connotation mythique du phénomène et tentons d'analyser les similitudes entre la « guerre contre le monde » des pirates et le terrorisme dans sa forme la plus moderne. Avec leur pratique « vengeresse », les pirates furent les premiers et peut-être le seul précédent historique de la cellule terroriste : un groupe d'individus qui s'expatrie dans des enclaves extraterritoriales, qui se soustrait ainsi à la protection et la juridiction d'un État nation, et déclare la guerre à la civilisation. Pirates et terroristes utilisent cette extra-nationalité comme une assurance sur leur activité. Les pirates se cachaient dans les myriades d'îles et de bancs de l'Atlantique. Les terroristes se cachent en cellules éparpillées dans le monde entier. Tous deux cherchent, à travers leurs actes, à prouver leur existence et afficher leurs causes. Ils partagent les mêmes résultats : destruction de propriété, déception du commerce, et homicide. Piraterie contemporaine et terrorisme moderne ont, pour ainsi dire, une racine historique commune.

2.1.2 Une même identité juridique pour des pratiques similaires

Sur le plan juridique tout d'abord, piraterie et « actes terroristes » sont aujourd'hui considérés par la loi internationale comme des menaces transnationales contre la sécurité de l'humanité. En d'autres termes, « comme le terrorisme, la piraterie en mer est un crime international [ou transnational]³⁵ ». Il n'y avait rien dans la lettre de la loi de 1982 qui distinguait un acte de terrorisme maritime de la piraterie à l'exception de la notion de « fins privées ». L'article 101 de l'UNCLOS³⁶ se focalise sur le déroulement de l'action entreprise et non sur ses motifs ; le rapprochement semble alors évident. Quant à la notion de « fins privées », l'acte terroriste peut être considéré comme étant mené à des fins privées par un groupe d'individus puisque, dans la majorité des cas, leur idéologie politique n'est pas partagée par l'opinion publique. Pour couper court à toute ambiguïté, la définition de la piraterie officialisée par le BMI ne retient pas le critère selon lequel

³⁵ SAKHUJA Vijay, « Challenging Terrorism at Sea », *Institute of Peace and Conflict Studies*, septembre 2006.

³⁶ cf. première partie - § 1.1.1.

l'acte est réalisé à des fins privées ; ainsi, les attaques menées contre des bateaux à des fins politiques sont également qualifiées d'actes de piraterie.

En outre, les opérations de piraterie sont de plus en plus préméditées à l'instar de celles des groupes terroristes. Les détournements de navires sont planifiés, organisés en amont avec le recueil d'informations sur la route, l'équipage, la cargaison du navire et les acheteurs potentiels, comme en aval avec la dissimulation et le maquillage du navire, la falsification des documents de navigation, les points de déchargement et les réseaux d'écoulement de la cargaison.

Concernant les modes opératoires, il est clair que les tactiques et les approches des deux activités se recoupent : utilisation de navires ou de petites embarcation à grande vitesse, d'armes légères et lourdes. Observons néanmoins que les tactiques maritimes permettant à un groupe d'individus en armes de mener une attaque contre un navire ou une infrastructure maritime ne sont pas pléthoriques. A ce titre, il est logique de retrouver des modes opératoires identiques dans les deux cas de figures puisque c'est la spécificité du milieu qui « commande ».

2.1.3 Le paroxysme de la violence

Le tournant virulent de la piraterie en 2003 s'explique en partie par une accentuation de l'armement de ces criminels des mers. De ce constat, quatre analyses complémentaires peuvent être tirées :

- Cet arsenal prouve l'existence de connections entre pirates, réseaux de contrebande d'armes voire groupes séparatistes armés, ou confirme la participation directe des pirates à ce type de trafic ; ce qui facilite l'opportunité de relations avec les groupes terroristes clandestins ;
- Un tel investissement en équipement prouve également que ces actes armés de piraterie relèvent véritablement du crime organisé et non plus du maraudage suscité par la pauvreté des pêcheurs locaux ;
- Cet équipement moderne élargit leur champ d'action et permet des coups de main à haute valeur ajoutée ; ce qui d'une part s'avère une incitation aux actes de piraterie aggravée, et d'autre part leur procure une expérience des opérations maritimes plus pointues ; les éloignant ainsi du brigandage d'opportunité ;
- Cet armement augmente en toute logique leur capacité d'homicide (puissance de feu, tir à distance, fusillade) ; il favorise donc l'assaut en force, diminue les délais d'opération, restreint les tentatives de résistance et facilite l'élimination des témoins gênants.

En outre, le type d'armement disponible sur les marchés parallèles demeure relativement classique (kalachnikov, lance-roquette MPG7, etc.) et les sources d'approvisionnement restent identiques quels que soient les circuits clandestins. Ainsi, groupes terroristes et pirates se retrouvent sur un pied d'égalité en matière d'équipement conventionnel ; ce qui leur procure, dans l'absolu, une capacité d'action similaire.

Avec le terrorisme moderne post 11 septembre 2001, la violence change de visage (cf. § 1.1.1). « La tendance de la piraterie contemporaine à devenir plus sanglante et impitoyable » (donc plus violente) semble l'engager vers la même mutation que le terrorisme. Les actes de piraterie sont vécus « aussi comme une forme de terrorisme qui affecte les membres d'équipage, les passagers et les armateurs³⁷ ». Dans les deux cas, ce sont des civils qui sont victimes de meurtres, de kidnapping ou de séquestration.

Enfin, les conséquences psychologiques des deux phénomènes sur la société sont réelles et identiques : un climat social de « peur / terreur » règne sur les lignes commerciales maritimes et la permanence de ces menaces pèse sur l'activité économique dans la zone et affecte la stabilité politique régionale.

2.2 Une distinction difficile à officialiser au niveau international

2.2.1 Vers une convergence des définitions...

Comme la piraterie, le terrorisme maritime n'a à ce jour aucune définition internationalement reconnue. Ceci est en partie la conséquence d'une définition non encore unanime du terrorisme lui-même. Avant les attaques de l'*USS Cole* et du *Limbourg*, « la seule définition applicable au terrorisme maritime était celle déterminée par les conventions qui traitaient du détournement d'avion³⁸ ».

Alors qu'il n'y avait aucune définition du terrorisme maritime propre aux états de l'Asie du Sud-est, tant entre eux qu'au sein de l'ASEAN, l'esprit de la *SUA Convention*³⁹ de 1988 a été rigoureusement appliqué à la définition du terrorisme maritime retenue lors de l'*ASEAN Regional Forum* (ARF) en 1993, par le Groupe de travail sur la coopération maritime du conseil de sécurité et de coopération en Asie-Pacifique (CSCAP). Bien que ce groupe s'est basé, en substance, sur la définition du Département d'état américain - qui décrit le phénomène comme « prémédité, dont la violence est motivée par des considérations politiques, perpétré contre des cibles non-combattantes, par des groupes séparatistes et des agents clandestins, toujours avec l'intention d'influencer l'opinion publique » - la définition du CSCAP se focalise dans ses grandes lignes sur « les actions des terroristes et leur activités ». Elles sont réalisées :

- Dans le domaine maritime ;

³⁷ BRANDON, Joseph J., « Piracy as Terrorism », *Journal of Commerce*, Juin 2003 ; SAKHUJA Vijay, « Challenging Terrorism at Sea », *Institute of Peace and Conflict Studies*, septembre 2006.

³⁸ LEANZA Umberto et SICO Luigi, « Compensation for Victims of Maritime Terrorism », p. 97, in RONZITTI Natalino (ed.), *Maritime and International Law*, Dordrecht; Martinus Nijhoff Publisher, 1990.

³⁹ La *Suppression of Unlawful Acts Convention* est le nom anglo-saxon de la convention de Rome pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

- Soit contre des navires ou des plates-formes fixes en mer ou dans les ports, ou contre tout membre d'équipage ou passager ;
- Soit contre des installations ou usines côtières, y compris les infrastructures touristiques.

Ces principaux éléments se retrouvent sans coïncidence dans les définitions de la piraterie maritime utilisées par le BMI ou le plus souvent par l'OMI. Ainsi, au même titre que la piraterie, le terrorisme maritime est appréhendé en termes de « faits » plutôt qu'en termes de motivation.

2.2.2 ... malgré des réponses de nature encore différente

Dans le cas d'une association complète des deux phénomènes dans un cadre juridique et sécuritaire global, les moyens de lutte devraient être identiques. Or, la réponse donnée actuellement à la piraterie est policière alors que celle qui concerne la lutte contre le terrorisme est plutôt militaire.

Alors que la lutte policière atteint ses limites lorsque la piraterie surpasse ses capacités en matière d'équipement (*cf.* première partie, § 2.3.2.), la présence militaire rend d'autant plus difficile la perpétuation des actes de piraterie (on a ainsi vu que la présence de forces militaires dans la zone des détroits après le tsunami s'était accompagnée d'une interruption totale des actes de piraterie).

Grâce à cette distinction stricte, la piraterie tire avantage de sa relation asymétrique avec les États alors que son champ d'action recouvre de plus en plus celui du terrorisme maritime.

2.3 **Des oppositions fondamentales : la force de l'idéologie et la motivation**

Une alliance de circonstance ferait appel à une stratégie qui se heurte encore aux différences d'objectifs entre pirates et terroristes. Si le pirate vise un butin et refuse de mourir pour sa cause, à l'inverse, le terroriste agit pour des motifs politiques et ne recule devant aucun sacrifice.

2.3.1 L'obstination du gain : une motivation bien ancrée

Le terrorisme se distingue de la piraterie d'une manière simple. La piraterie est un crime motivé par la cupidité, et attirée ainsi par le gain financier que représente la cible choisie. Le terrorisme maritime, lui, est motivé par des buts politiques qui dépassent largement la valeur matérielle de la cible maritime attaquée ou détournée et s'intéresse bien plus à sa valeur symbolique ou à son potentiel de préjudice économique, humain, écologique ou psychologique. Le facteur de

motivation pour les terroristes est généralement une idéologie politique ou religieuse fondée sur un sentiment d'injustice aussi bien historique que contemporain.⁴⁰

2.3.2 Le commerce maritime : une divergence d'intérêt majeure

Face à la guerre déclarée par le réseau international *djihadist* à l'économie mondiale dont le commerce maritime est autant un symbole qu'un « talon d'Achille » des grandes puissances, la piraterie maritime dépend pour l'instant directement de l'industrie maritime mondiale particulièrement active et florissante en Asie du Sud-est.

Par conséquent, sa participation à une opération de grande envergure visant soit à bloquer la circulation maritime dans un détroit, soit à inciter la navigation à modifier sa route, s'opposerait logiquement à leur instinct de survie. C'est pourquoi, associer un gang pirate à une telle opération supposerait, en échange, d'assurer à ses membres les ressources suffisantes pour le reste de leur existence. Cette incompatibilité d'objectifs a été confirmée par les analystes du *Control Risks Group* britannique en 2005.

Une autre limite est avancée par les partisans de la stricte séparation des activités : « les pirates cherchent à éviter l'attention et n'infligeront seulement les dommages nécessaires à leur mission » alors que « les terroristes veulent en priorité attirer l'attention sur leur cause et infliger le plus de dommages possibles⁴¹ ». Sur ce point il est vrai que les gangs de pirates préfèrent l'actuelle activité de lutte policière aux moyens limités plutôt qu'un renforcement de la zone par des forces militaires car l'exercice de leur activité se révélerait rapidement impossible. Il n'est pas sûr que les pirates réfléchissent aussi loin, mais leur intérêt à long terme ne semble pas être la collaboration avec des groupes terroristes.

Bien que les motivations et les finalités recherchées soient de nature intrinsèquement différente, le spectre des actions maritimes demeure suffisamment large pour que deux types d'organisations opérant dans le même milieu puissent unir leurs forces, au moins temporairement, en vue d'intérêts communs et dans des conditions particulières dont l'analyse semble intéressante.

⁴⁰ YOUNG Adam et VALENCIA Mark J., « Piracy and terrorism threats overlap », *The Washington Times*, 7 July 2003.

⁴¹ YOUNG Adam et VALENCIA Mark J., « Conflation of piracy and Terrorism in Southeast Asia », *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 25, ISS. 2, Singapour, août 2003, p. 276.

3 ALLIANCES ET COMBINAISONS : LA GÉNÈSE D'UNE NOUVELLE MENACE

Dans cette dernière partie, il s'agit d'envisager, en tenant compte des similitudes et des divergences qui viennent d'être étudiées, les éventuelles formes de contributions que les gangs de pirates seraient susceptibles de proposer volontairement ou non en faveur d'une activité terroriste implantée dans la région.

3.1 Une spécialisation dans un nouveau milieu

Il faut bien admettre que l'on ne peut entièrement exclure le recours à des professionnels pour mener une opération de détournement d'un bateau. D'un autre côté, l'hypothèse selon laquelle certains membres de groupes séparatistes comme le GAM cherchent à se former aux techniques maritimes est confirmée. A partir de ce constat, les gangs de pirates semblent les mieux placés pour dispenser une telle formation ou trouver le « formateur » idoine puisque le kidnapping fait partie intégrante du spectre de ses activités.

Ainsi, un transfert de compétences serait alors envisageable favorisant le développement des capacités des terroriste en vue leur futur activité maritime.

3.2 Une source masquée de revenus

Il serait faux de croire que les objectifs terroristes en milieu maritime ne peuvent se limiter qu'à des opérations d'ampleur ou de manifestation de violence. Maquis et organisations terroristes ont besoin de financements qu'ils n'obtiennent que par l'extorsion, les activités commerciales illégales, les trafics de stupéfiants, les filières d'immigration illégale, la contrebande, le rançonnement, le brigandage et toutes sortes d'activités crapuleuses. A ce titre, le détournement de navire commercial en tant qu'opération à but lucratif fait partie intégrante des nouvelles possibilités offertes par le milieu maritime.

Dans ce cas particulier, les savoir-faire de la piraterie organisée ainsi que l'étendue de son réseau deviennent particulièrement opportuns. Les terroristes peuvent donc accomplir des actes d'extorsion en vue de financer les activités du groupe : il s'agit donc d'actes de piraterie classiques ayant pour but le vol. A titre d'exemple, le GAM, en 2005, fut suspecté d'un nombre important de détournement de remorqueurs, de chalutiers, et autres petites embarcations dans le détroit de Malacca. Toutefois, ces prises ayant servi à soutenir l'insurrection en Aceh, ces attaques dépassent le cadre de la criminalité « courante » et rejoignent, de par leur dimension politique, ce que Rupert Herbert-Burns appelle le « terrorisme de soutien logistique⁴² ».

⁴² HERBERT-BURNS Rupert et ZUCKER Lauren, « Drawing the Line Between Piracy and Maritime Terrorism », *Janes Intelligence Review*, Septembre 2004, p. 3.

3.3 Une prestation de service sur mesure

Le risque le plus redouté serait le recours d'une organisation terroriste à des armes de destruction massive (bombe radiologique voire même nucléaire) dissimulées dans un conteneur : pour les transporter, un bateau offrirait en théorie le moyen le plus commode, particulièrement s'il s'agit de viser une zone portuaire à forte densité de population comme Singapour ou Shanghai par exemple.

Une fois les techniques de navigation acquises, il ne reste plus qu'à trouver le vecteur de transport adéquat. Cette entreprise n'est réalisable qu'à condition de disposer d'un bateau discret, c'est à dire en règle afin de faciliter le chargement et l'atteinte de sa destination (« finale »). Le rachat d'un navire maquillé et détenteur de documents de route falsifiés semble alors la procédure la plus appropriée à ce type d'opération.

L'avantage de cette forme de contribution est de passer sous silence l'objet de l'opération lors de la transaction et de se procurer le navire en toute discrétion au même titre qu'un client « classique » du marché parallèle.

Par bien des aspects, un partenariat entre la piraterie organisée et les mouvements radicaux asiatiques nombreux dans la région s'avère plausible. Comme le prouve les abordages atypiques récents (le chimiquier *Dewi Madrim* en mars 2003, le méthanier indonésien *Tri Samudra* et le remorqueur japonais *Idaten* en mars 2005), les assaillants des mers post-tsunami auraient opté pour des actions sur commande en échange de logistique et d'argent. Les événements d'Irak révèlent l'existence de bandes mafieuses marchandant leurs captifs aux fanatiques islamistes ; ces mêmes truands n'hésitant pas à utiliser, pour la forme, la dialectique du *Djihad*. Si ce mélange des genres faisait école, une nouvelle « espèce » de tueurs des mers pourrait même peut-être surgir : les pirates *djihadistes*, étape successive aux prémices d'un terroriste maritime. L'évolution de la piraterie moderne n'en serait donc pas à sa dernière mutation.

CONCLUSION

Si le brigandage fait encore partie intégrante de la piraterie moderne, la jeunesse de ses rangs a tendance à jeter son dévolu sur des proies plus lucratives et n'hésite pas pour cela à braver tous les dangers et à entreprendre les opérations les plus difficiles. Face au durcissement des mesures de sécurité du transport maritime, (système d'alerte discret, suivi de position par GPS, escorte privée, dématérialisation des moyens de paiement de salaire à bord, etc.) les pirates modernes font preuve d'ingéniosité, d'une grande facilité d'adaptation et déploient un redoutable réseau de l'ombre (informateurs, fournisseurs d'équipement, marché parallèle, contre-façon, corruption, etc.). Ainsi l'organisation, soutenue par les réseaux mafieux, est bien réelle, et l'opportunisme des attaques n'a plus sa place. La piraterie caractérisée par le vol de bateaux de commerce et de leur cargaison est donc aujourd'hui une spécialité des grands gangs criminels qui emploient ces pirates des « banlieues côtières ». La concentration des cibles sur des zones sensibles et l'accentuation de la violence dans des attaques foudroyantes y trouvent leur explication logique.

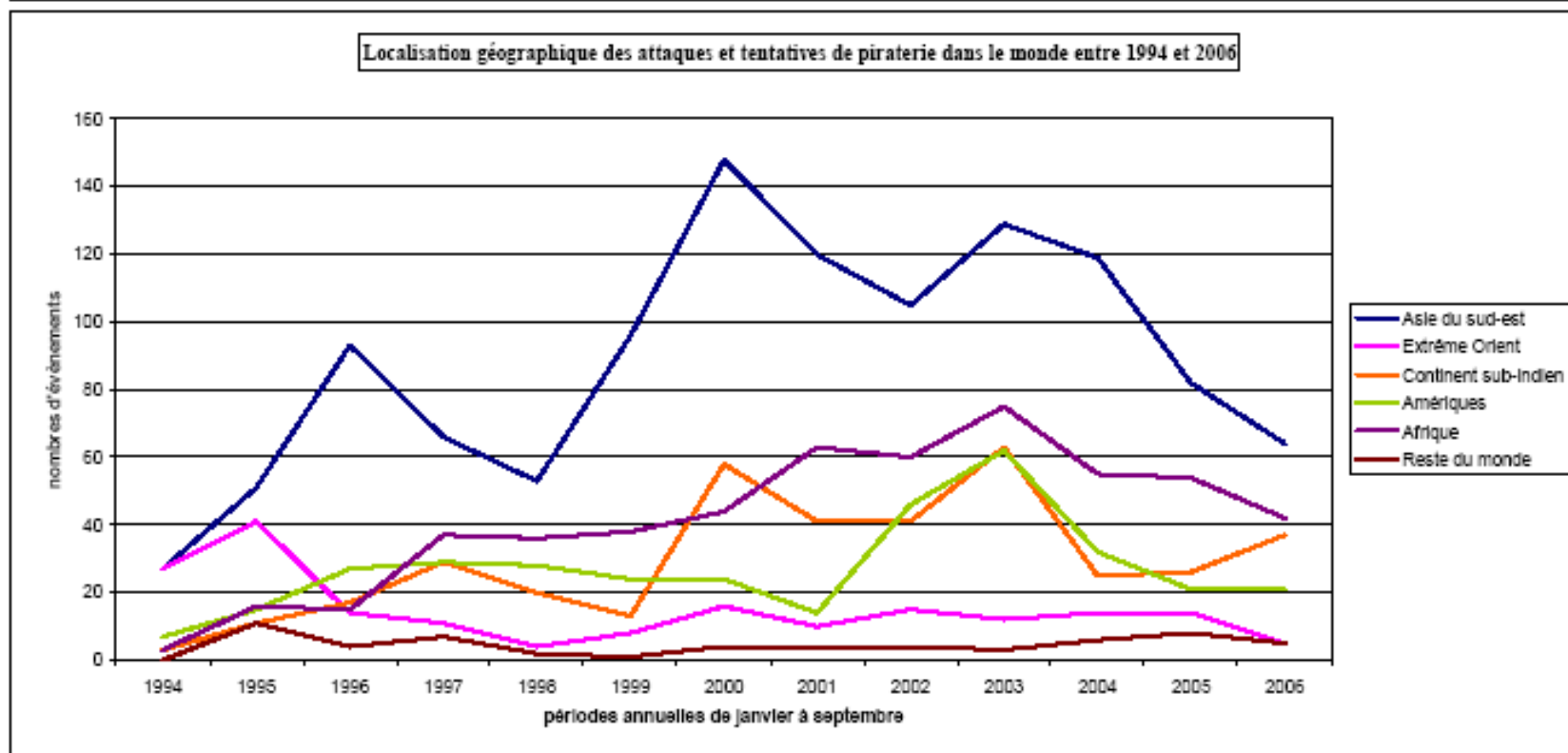
Immensité du champ d'action, variété et vulnérabilité des cibles, expertise du milieu sont autant d'avantages qui peuvent attirer la menace terroriste poussée de la terre ferme par le développement des systèmes sécuritaires. Déjà, une collaboration avec certaines formations « révolutionnaires » n'est pas exclue : le glissement du combat nationaliste vers la criminalité pure n'est pas rare comme en témoignent les triades chinoises de Hong Kong et de Canton. Cependant, cette collusion ne serait qu'à sens unique car l'endoctrinement de ces gangsters avides de lucre ne semble pas encore une voie accessible. Néanmoins, avec l'émergence d'actes extrêmes de piraterie et l'éventualité d'action terroriste maritime, « les navires peuvent eux aussi être dangereux⁴³ ». Ainsi, l'essence du problème est bien la confluence des deux menaces particulièrement en Asie du Sud-est. Premièrement, un navire piloté par un pirate ou un terroriste est un réel danger pour la vie en mer. En outre, ce danger est d'autant plus grand que l'action se déroule dans des zones sensibles comme le détroit de Malacca puisque la sécurité de la navigation maritime est compromise et que la stabilité économique et politique de la région est en jeu.

Face à ces nouvelles modalités de la menace, l'organisation de la sécurité maritime dans la région requiert une approche conceptuelle, juridique et opérationnelle globale capable de gérer simultanément toutes les combinaisons. Malheureusement, tant qu'un accident de l'ampleur de celui de Bali en 2002 ne surviendra pas dans le détroit de Malacca, il est peu probable que les États de la région concentrent leur priorité politique sur la prévention.

⁴³ GERARD ONG Graham, *Ships Can Be Dangerous Too: Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework*, ISEAS Working Paper : International Politics and Security Issues Series No. 1, Institute of Southeast Asia Studies, Singapour, 2004, p. 21.

Evolution des attaques et des tentatives de piraterie dans le monde, entre janvier et septembre de 1994 à 2006

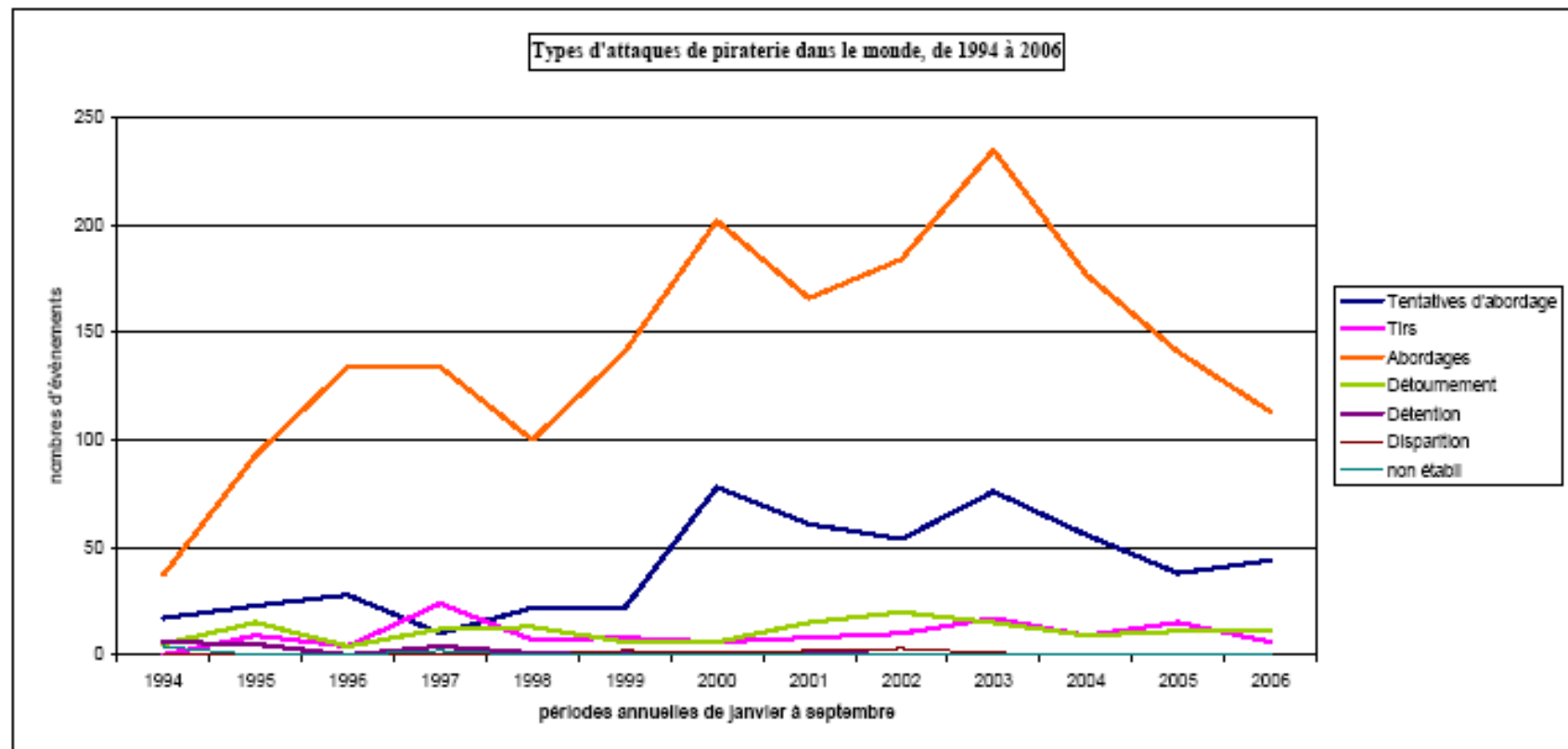
Régions	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Asie du sud-est	27	51	93	66	53	96	148	120	105	129	119	82	64
Extrême Orient	27	41	14	11	4	8	16	10	15	12	14	14	5
Continent sub-indien	3	11	17	29	20	13	58	41	41	63	25	26	37
Amériques	7	15	27	29	28	24	24	14	46	62	32	21	21
Afrique	3	16	15	37	38	38	44	63	60	75	55	54	42
Reste du monde	0	11	4	7	2	1	4	4	4	3	6	8	5
sous-total janv - sept	67	145	170	179	143	180	294	252	271	344	251	205	174
Total annuel	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	335	276	



Source: International Commercial Chamber, International Maritime Bureau - Rapport concernant la période du 1er janvier au 30 septembre 2006

Types d'attaques de piraterie dans le monde, entre janvier et septembre de 1994 à 2006

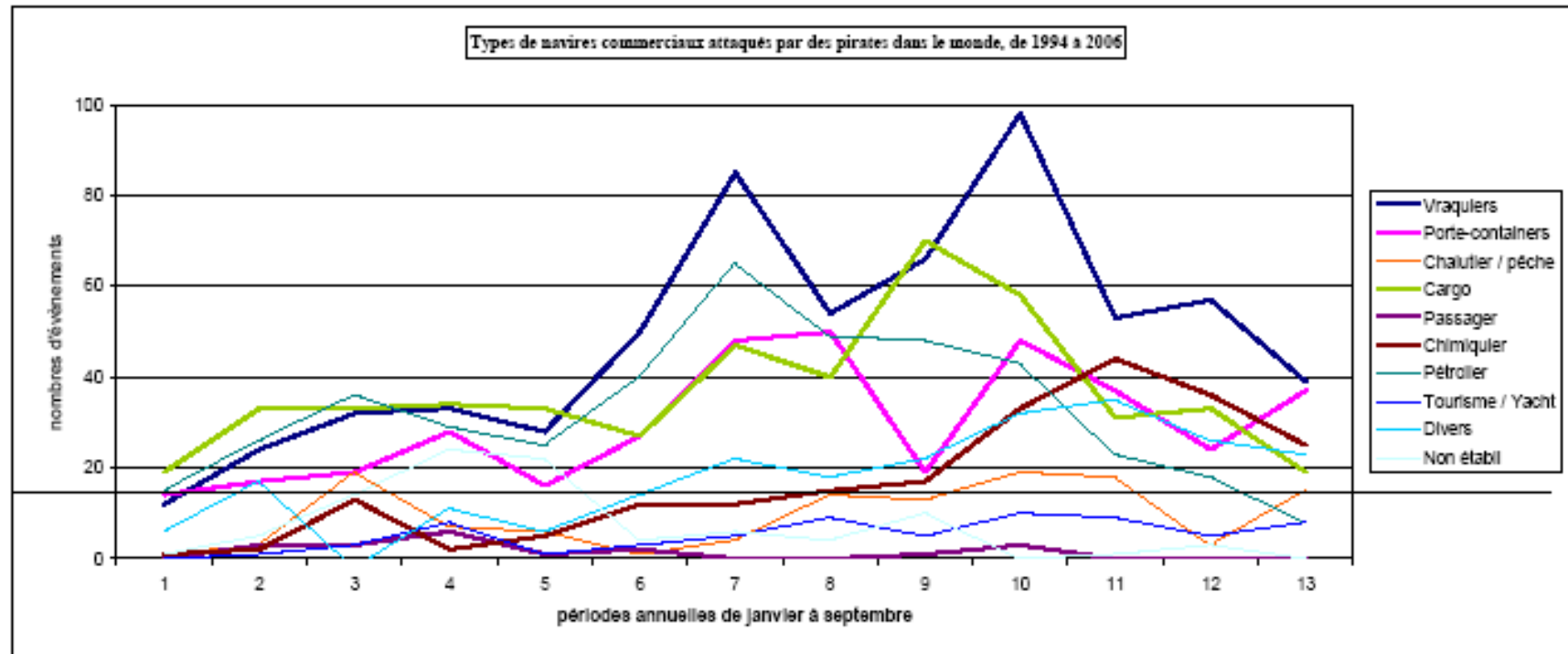
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tentatives d'abordage	17	23	28	10	22	22	78	61	54	76	58	38	44
Tirs	0	9	4	24	7	8	6	8	10	17	9	15	6
Abordages	37	93	134	134	100	141	202	186	184	235	177	141	113
Détournement	5	15	4	12	13	6	6	15	20	15	9	11	11
Détention	6	5	0	4	1	1	1	1	0	0	0	0	0
Disparition	0	0	0	0	0	2	1	2	3	1	0	0	0
non établi	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-total janv-sept	69	145	170	186	143	180	294	253	271	344	251	205	174



Source: International Commercial Chamber, International Maritime Bureau - Rapport concernant la période du 1er janvier au 30 septembre 2006

Navires attaqués par des pirates dans le monde, entre janvier et septembre de 1994 à 2006

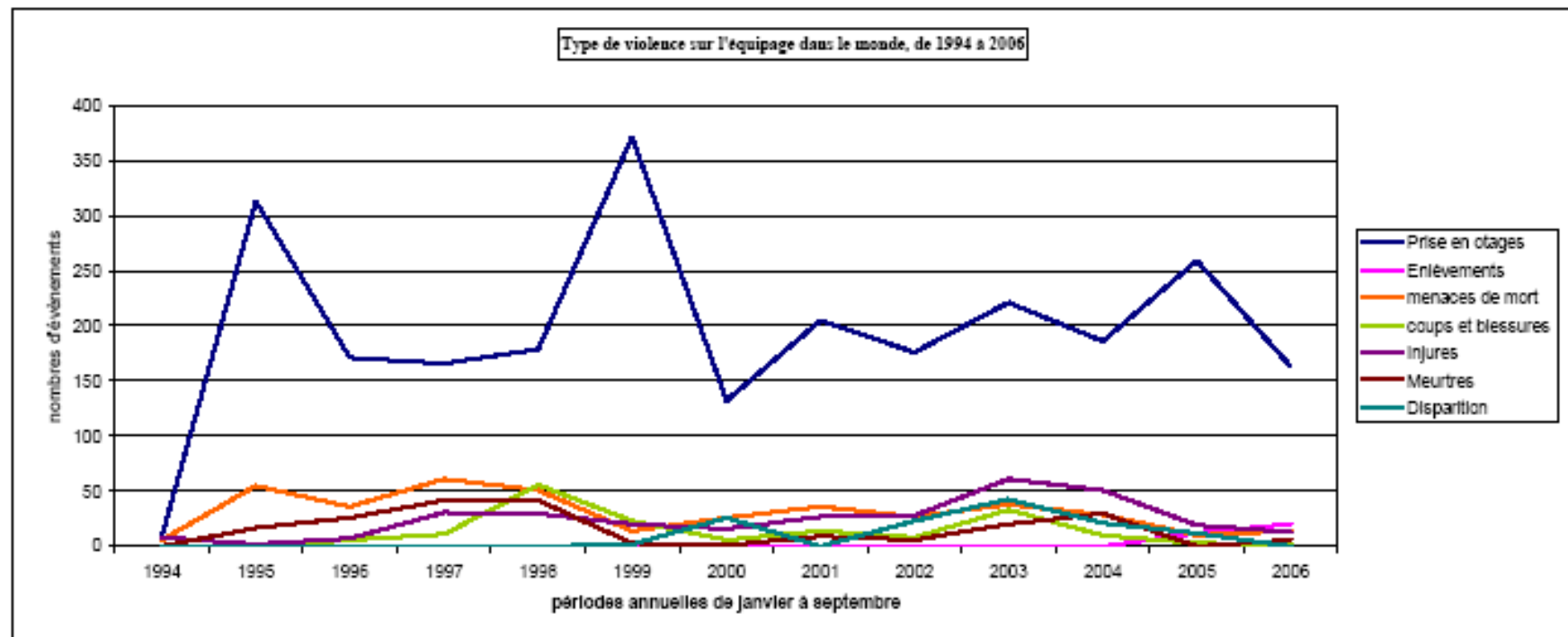
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vraquiers	12	24	32	33	28	50	85	54	66	98	53	57	39
Porte-containers	14	17	19	28	16	27	48	50	19	48	37	24	37
Chalutier / pêche	1	3	19	7	6	1	4	14	13	19	18	3	15
Cargo	19	33	33	34	33	27	47	40	70	58	31	33	19
Passager	0	3	3	6	1	2	0	0	1	3	0	0	0
Chimiquier	1	2	13	2	5	12	12	15	17	33	44	38	25
Pétrolier	15	26	36	29	25	40	65	49	48	43	23	18	8
Tourisme / Yacht	0	1	3	8	1	3	5	9	5	10	9	5	8
Divers	6	17	-2	11	6	14	22	18	22	32	35	26	23
Non établi	1	5	14	24	22	4	6	4	10	0	1	3	0
Sous-total janv-sept	69	131	170	182	143	180	294	253	271	344	251	205	174



Source: International Commercial Chamber, International Maritime Bureau - Rapport concernant la période du 1er janvier au 30 septembre 2006

Types de violence sur l'équipage dans le monde, entre janvier et septembre de 1994 à 2006

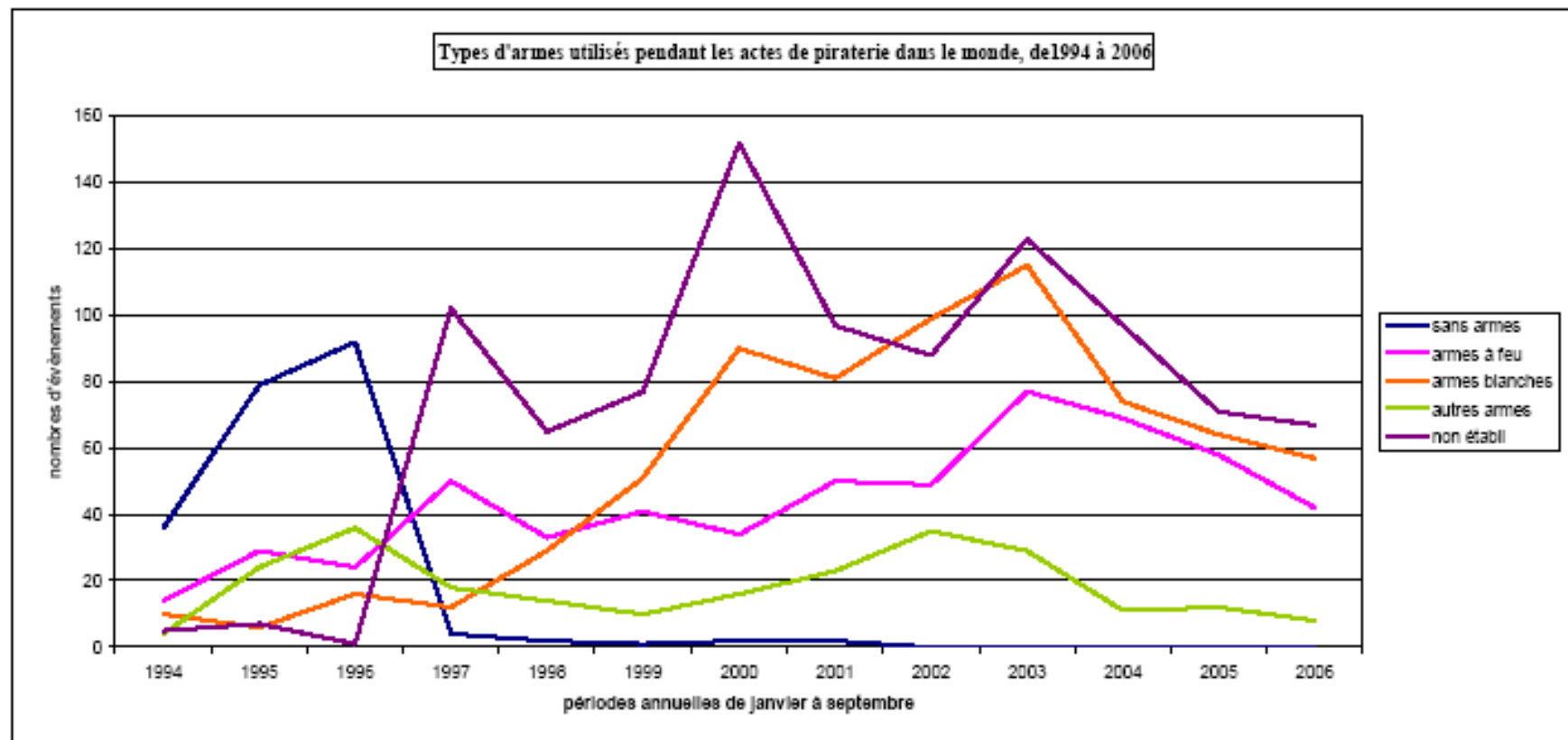
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Prise en otages	9	313	171	166	179	371	132	205	176	221	186	259	163
Enlèvements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	20
menaces de mort	6	55	36	61	51	14	26	36	27	38	29	10	14
coups et blessures	0	0	6	11	56	23	6	14	8	33	10	3	2
Injures	8	2	7	31	30	20	16	27	28	61	51	19	13
Meurtres	0	17	26	42	42	3	1	9	6	20	30	0	6
Disparition	0	0	0	0	0	2	26	0	23	43	21	12	0
Sous-total janv-sept	23	387	246	311	358	433	207	291	268	416	327	315	218
Total annuel	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	335	276	



Source: International Commercial Chamber, International Maritime Bureau - Rapport concernant la période du 1er janvier au 30 septembre 2006

Types d'armes utilisés pendant ces attaques, entre janvier et septembre de 1994 à 2006

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
sans armes	36	79	92	4	2	1	2	2	0	0	0	0	0
armes à feu	14	29	24	50	33	41	34	50	49	77	69	58	42
armes blanches	10	6	16	12	29	51	90	81	99	115	74	64	57
autres armes	4	24	36	18	14	10	18	23	35	29	11	12	8
non établi	5	7	1	102	65	77	152	97	88	123	97	71	67
Sous-total janv-sept	69	145	169	186	143	180	294	253	271	344	251	205	174



Source: *International Commercial Chamber, International Maritime Bureau* - Rapport concernant la période du 1er janvier au 30 septembre 2006

ANNEXE 7
PRINCIPAUX CONFLITS ARMES EN ASIE DU SUD-EST
ET SYNTHESE DES ATTAQUES DE NAVIRES CITEES DANS LE DOCUMENT



1/ ACHILLE LAURO, le 07 octobre 1985 ;
 Paquebot italien de 100 passagers attaqué par 4 terroristes lourdement armés du FLP dans les eaux territoriales égyptiennes
 1 mort israélien.

2/ CHEUNG SON, le 16 novembre 1998 ;
 Cargo de Hong Kong, 17 000 tonnes de fret attaqué par un groupe de pirates en mer de Chine méridionale entre Shanghai et la Malaisie ;
 23 morts (tout l'équipage) ; disparition du navire.

3/ USS COLE, le 12 octobre 2000 ;
 Destroyer américain attaqué par un commando suicide d'*Al-Qaïda* (2 pirates) dans le golfe d'Aden (Yémen) ;
 17 marins tués / 39 marins blessés.

4/ MT Limbourg, le 6 octobre 2002 ;
 Pétrolier français de 397 000 barils attaqué par un commando suicide dans le golfe d'Aden (Yémen) ;
 1 mort / 2 blessés / 90 000 barils de pollution.

5/ DEWI MADRIM, le 26 mars 2003 ;
 Chimiquier attaqué par dix pirates à bord d'un « speed boat » au large des côtes de Sumatra dans le détroit de Malacca ;
 Vol et kidnapping du capitaine et d'un officier.

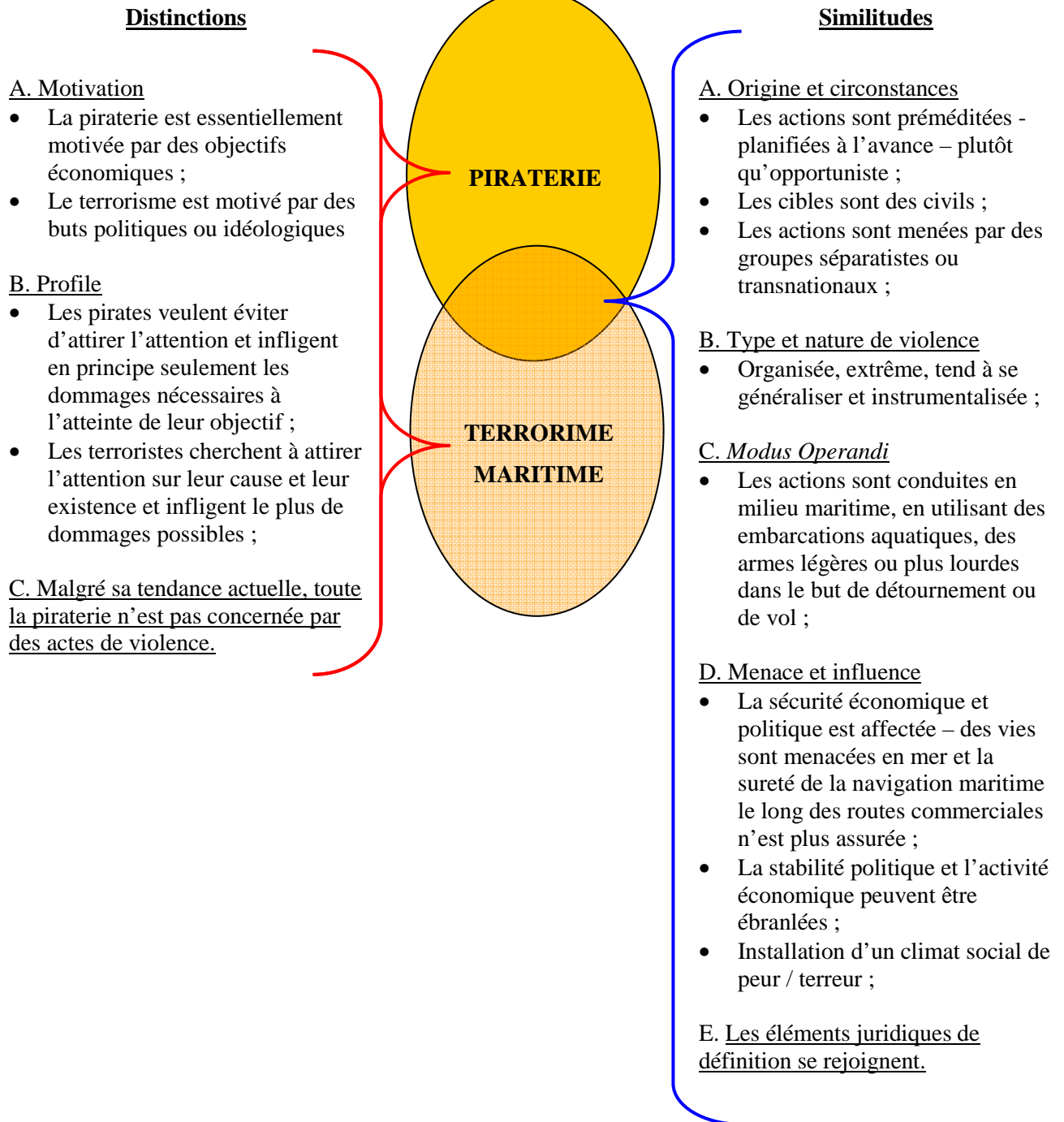
6/ SUPERFERRY 14, le 27 février 2004 ;
 Grand ferry philippin de 10 192 tonnes victime d'un attentat à la bombe au large de Manille (Philippines) par un terroriste du groupe *Abu Sayyaf* ;
 116 morts.

7/ TRI SAMUDRA, le 12 mars 2005 ;
 Méthanier indonésien attaqué dans le détroit de Malacca par 35 pirates lourdement armés pouvant appartenir au *GAM* ;
 Kidnapping du capitaine et de l'officier ingénieur ;

8/ IDATEN, le 14 mars 2005 ;
 Remorqueur japonais attaqué par un groupe de pirates lourdement armés dans le détroit de Malacca
 Kidnapping du capitaine et du chef ingénieur.

ANNEXE 8

DIAGRAMME DE COMPARAISON ENTRE PIRATERIE ET TERRORISME MARITIME



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en français

- BARRAULT Jean-Michel, *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Gallimard, Hors série, 2007.
- CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique, Constantes et changements dans l'histoire*, Ellipses, Paris, 2006, pp. 335-345.
- COUTEAU-BEGARIE Hervé, *Géostratégie de l'océan Indien*, Economica – FEDN, Paris, 1993, 352 p.
- DELAVOET David-Anthony, *La Piraterie maritime en Asie du Sud-est et ses conséquences*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1, Panthéon-Sorbonne, 1995.
- DOMENACH Jean-Luc, *L'Asie en danger*, Fayard, Paris, 1998, 338 p.
- GUILLIEN Raymond et VINCENT Jean (dir.), *Lexique des termes juridiques*, Dalloz, Paris, 2001, 592 p.
- FRECON Éric, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-est*, L'Harmattan, Paris, 2002, 256 p.
- GOSSE Philip, *Histoire de la piraterie*, Payot, Paris, 1952, 383 p.
- GUNARATNA Rohan, *Al-Qaida, au cœur du premier réseau terroriste mondial*, Paris, Autrement, 2002.
- HEISBOURG François (dir.), *Hyperterrorisme : la nouvelle guerre*, Odile Jacob, Paris, 2001, p. 11.
- KANE Solomon et MARTIN Francis, *Pirate et terroristes en mer d'Asie : Un maillon faible du commerce mondial*, Autrement (Frontières), 2005, 126 p.
- KONINCK Rodolphe de, *L'Asie du Sud-est*, Masson – Oxford, 1993, 339 p.
- RAUFER Xavier (dir), *Dictionnaire technique et critique des nouvelles des nouvelles menaces*, PUF, Paris, 1998, 272 p.
- TOURET Corinne, *La Piraterie au XXe siècle : La Piraterie aérienne et maritime*, LGDJ, La Bibliothèque de droit international, tome 106, Paris, 1992, XI-306 p.

Ouvrages en anglais

- CHALK Peter, *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism*, Strategic and Defence Studies Centre – Australian National University, Canberra, 1997, 117p.
- LEANZA Umberto et SICO Luigi, « Compensation for Victims of Maritime Terrorism », p. 97, in RONZITTI Natalino (ed.), *Maritime and International Law*, Dordrecht; Martinus Nijhoff Publisher, 1990.
- RICHARDSON Michael, *A Time Bomb for Age of Weapons of Mass Destruction*, ISEAS, Singapour 2004, 155 p.
- SHELLEY (Louise), *Crime and Modernization: The impact of Industrialization and Urbanization on Crime*, Southern Illinois University Press, Carbondale, 208 p.
- WARREN James Francis, *A Tale of Two Centuries: The Globalisation of Maritime Raiding and Piracy in Southeast Asia at the End of the Eighteenth and Twentieth Centuries*, Asia Research Institute, Working Paper n°2, Singapour, juin 2003.

Textes officiels, rapports et notes de travail en français

- CROS Aniela, *Prospective sécuritaire dans les détroits d'Asie du Sud-est*, rapport d'étude sous la direction de PAILLARD Christophe-Alexandre, Direction aux Affaires Stratégiques, Paris, mai 2005, pp. 1-34.
- GUELLEC Jean, *La sécurité maritime, une nouvelle forme de terrorisme en Asie du Sud-est ?*, notes de travail, mars 2005, entretien décembre 2006.

Textes officiels, rapports et notes de travail en anglais

- GERARD ONG Graham, *Ships Can Be Dangerous Too: Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework*, ISEAS Working Paper : International Politics and Security Issues Series No. 1, Institute of Southeast Asia Studies, Singapour, 2004, pp. 1-17.
- GUNARATNA Rohan, *Terrorism in Southeast Asia: Threat and Response*, Centre for Eurasian Policy Occasional Research Paper Series II (Islamism in Southeast Asia), No. 1, Hudson Institute, Singapour, 2006.
- GREENBERG, Micheal D. (ed.), *Maritim Terrorism, Risk and Liability*, report of the Centre for terrorism risk management policy, RAND Corporation, 2006, pp. 27-28.
- ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Barking, Annual Report 2003, Londres, janvier 2004.
- ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships*, Barking, Annual Report 2006, Londres, janvier 2007.
- International Maritime Organization, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships*, Annual Report 2002, Londres, mars 2006.
- MUKUNDAN P., *Scourge of Piracy in Southeast Asia – Any Improvements in 2004*, Political and Security Outlook : Maritime Terrorism and Piracy, Institute of Southeast Asian Studies, ISES Document Delivery Service, Singapour, 2004, pp.9-18.
- PUSHPANATHAN S., *Managing Transnational Crime in Asean*, Asean, Jakarta, 1999.
- RICHARDSON Michael, *Terrorism: The maritime Dimension*, Political and Security Outlook : Maritime Terrorism and Piracy, Institute of Southeast Asian Studies, ISEAS Document Delivery Service, Singapour, 2004, pp. 1-7.

Articles de revues ou sur internet en français

- BOISSEAU DU ROCHER Sophie, « La sécurité maritime en Asie du Sud-est », *Les études de la documentation française* No 22, janvier 2006, pp. 113-134.
- DELAVOET David-Anthony, « La Piraterie, un fléau actuel », *Bulletin d'études de la marine*, n°8, juillet 1996, p. 24-30.
- FRECON Éric, « De la piraterie au terrorisme maritime », *Défense*, No 118, novembre 2005, pp. 23-26.
- GREGOIRE-BLAIS Marilou, « Sécurité maritime et terrorisme », *Bulletin du maintien de la paix*, Centre d'études sur les politiques étrangères et de sécurité, novembre 2004.
- HALLOUI Olivier, « Piraterie, fin de la trêve », *Lettre d'information de SECOPEX International Security & Intelligence Services*, No 6, mars 2005.
- HUBERSON Gilles et FRECON Éric, « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine », *Bulletin de l'institut d'études internationales de Montréal*, No 72, décembre 2004, pp. 1-4.
- LOYRE Ghislaine, « Piraterie et islamisme », in GUERREIRO Antonio et COUDERC Pascal (dir.), *Bornéo : Des chasseurs de tête aux écologistes*, Autrement, Paris, 1991, p. 58-66.
- ROCHE Marc, « Pour la Lloyd's, la menace terroriste et le chaos irakien sont des créneaux très rentables », *Le Monde*, 20 avril 2004, p. 18.
- SAURIOL Mélanie, « Piraterie et terrorisme maritime : l'urgence de la modernisation du droit », Équipe de recherche sur le terrorisme et l'antiterrorisme, <http://www.erta-tcrg.org/ottawa/piraterie.htm> , 2006, pp. 1-4.
- KANE Solomon et PASSICOUSSET Laurent, « La piraterie, symptôme d'une Asie fragilisée », *Le Monde diplomatique*, juin 2000, p. 6.
- TATEVOSSOV Sergueï., « La Piraterie a de beaux jours devant elle », *Courrier international - L'Aventure des océans*, n°508, août 2000, p.19.
- THOMAS Colette, « Moins de piraterie mais plus dangereuse », *RFI Transport maritime*, juillet 2005.
- WIEVIORKA Michel, « Le Nouveau Paradigme de la violence », *Cultures et conflits*, n°29-30, p. 9-57.

Articles de revues ou sur internet en anglais

- BRANDON, Joseph J., « Piracy as Terrorism », *Journal of Commerce*, Juin 2003.
- BULKELEY Jennifer C., « Regional Cooperation on Maritime Piracy : A Prelude to Greater Multilateral in Asia ? », *Journal of Public International Affairs*, avril 2003.
- CHUNG Vu Kim, « 13 Pirates Sentenced to Death », www.geocities.com, 22 décembre 1999.
- CLARIDGE David, expert en terrorisme à Janusian Securities, « Maritime terror attack alert », *CNN*, 23 octobre 2002.
- DILLON Dana R., « Southeast Asia and the Brotherhood of Terrorism », *Heritage Foundation*, <http://www.heritage.org/Research/AsiaandthePacific/h1860.cfm>, décembre 2004.
- DOUGLAS R. et BURGESS Jr., « The Dread Pirate Bin Laden : How thinking of terrorist as pirates help win the war terror », *LegalAffairs*, juillet-août 2005.
- GERARD ONG Graham, « Southeast Asian pirates bear the mark of terrorist », *Institutes of South East Asian Studies Viewpoints*, janvier 2004.
- GUNARATNA Rohan, « The asymmetric threat from maritime terrorism », *Jane's Navy International*, vol. 106, n°8, Londres, octobre 2001, pp. 24-29.

- HERBERT-BURNS Rupert et ZUCKER Lauren, « Drawing the Line Between Piracy and Maritime Terrorism », *Janes Intelligence Review*, Septembre 2004, p. 3.
- HUANG Reyko, « Al Qaeda in Southeast Asia: Evidence and Response », *Center for Defense Information – Terrorism Project*, <http://www.cdi.org/terrorism/sea.cfm>, février 2002.
- JI GUONXING, « Sea Lines Of Communication (SLOC) Security in the Asia-Pacific », *Center Occasionnal Paper, Asia-Pacific Center for Security Studies*, Honolulu, février 2000.
- JONES Sidney, « Terrorism in Southeast Asia, More Than Just Ji », *The Asian Wall Street Journal*, juillet 2004.
- MOORE Dr. Kendra E., « Pirates, Petterns and Others Passions », *Information Exploitation Office Letter*, août 2005, 4 p.
- RICHARDSON Michael, « Terror at sea : The world's lifelines are at risk », *The Straits Times*, novembre 2003.
- ROGGIO Bill, « The Fourth Rail: Of Pirates and Terrorist », <http://billroggio.com>, avril 2005, pp. 1-2.
- SAKHUJA Vijay, « Challenging Terrorism at Sea », *Institute of Peace and Conflict Studies*, septembre 2006.
- SHIE Tarama Renee, « Ports in a Storm ? The Nexus Between Counterterrorism, Counterproliferation and Maritime Security in Southeast Asia, Issues & Insights, Vol. 4 – No. 4, juillet 2004.
- SZEPEL Jason, « If piracy meets terrorism, the world will shake », *Taipei Times*, 24 mai 2005, p. 9.
- TERASHIMA Hiroshi, « The Role of NGOs in Dealing with Piracy at Sea », *Society of International Law*, Singapour, février 2000.
- VAGG John, « Rough sea ? Contemporary Piracy in Southeast Asia », *The British Journal of Criminology*, vol. 35, n°1, 1995, pp. 63-80.
- YOUNG Adam et VALENCIA Mark J., « Conflation of piracy and Terrorism in Southeast Asia », *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 25, ISS. 2, Singapour, août 2003, p. 276.
- YOUNG Adam et VALENCIA Mark J., « Piracy and terrorism threats overlap », *The Washington Times*, 7 juillet 2003.

Sites internet en anglais

- www.icc-ccs.org: articles et rapports du Bureau maritime international.
- www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp: Centre anti piraterie de la Chambre internationale de commerce.
- www.igcc.uscd.edu : articles de l'*Institute on Global Conflict and Cooperation* sur la sécurité des voies maritimes.
- www.imo.org: site de l'Organisation maritime internationale (rapports, informations).
- www.marinerisk.com: site de *Marine Risk Management*.
- www.maritimesecurity.com: articles et rapports divers.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PREMIÈRE PARTIE : LA PIRATERIE MARITIME, UNE MENACE EN ÉVOLUTION PERMANENTE	3
1 LA PIRATERIE MARITIME CONTEMPORAINE	3
1.1 <i>Définitions de la piraterie maritime au XXe siècle</i>	3
1.1.1 La définition coutumière avant les Conventions de 1958 et 1982	4
1.1.2 La définition codifiée après la Convention sur le Droit de la Mer en 1982	4
1.1.3 La définition du Bureau maritime international (B.M.I.)	5
1.1.3.1 Les vols armés de bas niveau	5
1.1.3.2 Les attaques et vols à main armée de moyen niveau	6
1.1.3.3 Les détournements criminels majeurs	6
1.2 <i>L'évolution statistique récente de la piraterie maritime</i>	7
1.2.1 La piraterie dans le monde depuis 1990	7
1.2.2 L'inquiétante escalade de la violence	8
1.2.3 L'Asie du Sud-est, fief des pirates	8
2 LA DONNE GÉOPOLITIQUE DE LA PIRATERIE EN ASIE DU SUD-EST	9
2.1 <i>Le contexte socio-économique et l'environnement culturel</i>	9
2.1.1 Entre pauvreté, opportunité et tradition	9
2.1.2 Entre essor économique et engorgement des voies de communication	10
2.1.3 Entre argent facile et technologie bon marché	11
2.2 <i>Les caractéristiques des espaces maritimes</i>	12
2.2.1 La géographie des côtes et des mers	12
2.2.2 Le statut juridique des espaces concernés	13
2.3 <i>Les facteurs politiques</i>	13
2.3.1 Le repli des grandes puissances : un vide sécuritaire en haute mer	13
2.3.2 Faire respecter le droit en mer : les états riverains face à leur limite capacitaire	14
2.3.3 L'efficacité relative des agents d'état : une source d'incitation	14
3 L'INTERNATIONALISATION DE LA PIRATERIE	15
3.1 <i>La coopération régionale : une ambition limitée par les moyens nationaux</i>	16
3.2 <i>La coopération internationale : le « bénéfice » de la lutte contre le terrorisme maritime</i>	16

DEUXIEME PARTIE : D'UN FLÉAU À L'AUTRE, DE LA PIRATERIE AU TERRORISME MARITIME	18
1 LA DIMENSION MARITIME DU TERRORISME : UNE MENACE SÉRIEUSE	19
1.1 <i>L'émergence du terrorisme en Asie du Sud-est</i>	19
1.1.1 Vers un unique mode d'expression, la violence	19
1.1.2 Pour une guerre contre l'économie mondiale	20
1.2 <i>Analyse de la menace maritime du terrorisme</i>	20
1.2.1 Un terrain favorable et des objectifs à haute valeur ajoutée	21
1.2.2 De nouvelles compétences spécifiques ou un éventuel partenariat technique	22
1.3 <i>Les opportunités d'action terroriste possibles en milieu maritime</i>	23
2 DIVERGENCE ET RAPPROCHEMENT DES DEUX PHENOMENES	24
2.1 <i>Affinités et ressemblances en substance</i>	25
2.1.1 Un héritage historique du combat contre la civilisation	25
2.1.2 Une même identité juridique pour des pratiques similaires	25
2.1.3 Le paroxysme de la violence	26
2.2 <i>Une distinction difficile à officialiser au niveau international</i>	27
2.2.1 Vers une convergence des définitions...	27
2.2.2 ... malgré des réponses de nature encore différente	28
2.3 <i>Des oppositions fondamentales : la force de l'idéologie et la motivation</i>	28
2.3.1 L'obstination du gain : une motivation bien ancrée	28
2.3.2 Le commerce maritime : une divergence d'intérêt majeure	29
3 ALLIANCES ET COMBINAISONS : LA GÉNÈSE D'UNE NOUVELLE MENACE	30
3.1 <i>Une spécialisation dans un nouveau milieu</i>	30
3.2 <i>Une source masquée de revenus</i>	30
3.3 <i>Une prestation de service sur mesure</i>	31
 CONCLUSION	 32
 ANNEXES	
ANNEXE 1 ÉVOLUTION DES ATTAQUES DE PIRATERIE DANS LE MONDE ENTRE 1994 ET 2004	- 33 -
ANNEXE 2 TYPES D'ATTAQUES DE PIRATERIE DANS LE MONDE	- 34 -
ANNEXE 3 NAVIRES ATTAQUÉS PAR DES PIRATES DANS LE MONDE	- 35 -
ANNEXE 4 TYPES DE VIOLENCE SUR L'ÉQUIPAGE DANS LE MONDE	- 36 -
ANNEXE 5 TYPES D'ARMES UTILISÉS PENDANT CES ATTAQUES	- 37 -
ANNEXE 6 ÉVOLUTION DES ATTAQUES ET DES TENTATIVES D'ATTAQUE EN ASIE DU SUD-EST	- 38 -
ANNEXE 7 PRINCIPAUX CONFLITS ARMES EN ASIE DU SUD-EST ET SYNTHÈSE DES ATTAQUES	- 39 -
ANNEXE 8 DIAGRAMME DE COMPARAISON ENTRE PIRATERIE ET TERRORISME MARITIME	- 40 -
	- 46 -

BIBLIOGRAPHIE

	- 41 -
OUVRAGES EN FRANÇAIS	- 41 -
OUVRAGES EN ANGLAIS	- 41 -
ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS	- 43 -
ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS	- 43 -
SITES INTERNET EN ANGLAIS	- 44 -