

ECOLE DE GUERRE



PROMOTION *VERDUN*
2015 -2016

QUELLE PLACE POUR LA MER DANS LA STRATEGIE DJIHADISTE ?

Capitaine de corvette
Aude Cornette de Saint Cyr

Sous la direction du
Contre-amiral (2s) Jean Dufourcq

QUELLE PLACE POUR LA MER DANS LA STRATEGIE DJIHADISTE ?

Au cours du 20^{ème} siècle, et en ce début de 21^{ème} siècle, le terrorisme mondial est demeuré un phénomène majoritairement terrestre¹ ou aéroterrestre². A l'exception des Tigres tamouls, les groupes terroristes, quels que soient leur nature et agenda, n'investissent pas ou peu l'espace maritime. D'après une vaste étude conduite par la *RAND Corporation*³, sur la période 1968-2007, seul 0,34% des 40 126 évènements terroristes répertoriés dans le monde concerne l'espace maritime.

Les mouvements djihadistes n'échappent pas à cette règle. Le terrorisme maritime demeure un mode d'action marginal dans leur stratégie globale. Les actions dans, ou à partir de l'espace maritime, ne représentent qu'une fraction mineure de l'ensemble des actions armées commises par les groupes se réclamant d'Al Qaeda ou de Daech. Pour avoir été spectaculaires, les attentats contre l'USS Cole, le MV Limburg ou plus récemment le MV Cosco Asia, n'en constituent pas moins des opérations isolées dans une stratégie générale largement terrestre.

Le domaine maritime représente pourtant un inégalable espace de liberté pour conduire des activités délictueuses ou criminelles. Il est vaste⁴, moins régulé⁵ et moins contrôlable que

¹ Attentats de Madrid en 2004, Londres en 2005, Bombay en 2006 ou Paris en 2015.

² Attentats contre le *World Trade Center* de 2001.

³ Si l'on considère la période 1999-2003, les cibles maritimes représentent moins de 1% des objectifs visés par des attaques terroristes d'après une étude de l'*Aegis Research and Intelligence Database*.

⁴ Les océans représentent 71% de la surface du globe, soit 360 millions de km².

⁵ Conformément à la convention de Montego Bay signée en 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), le principe de liberté prévaut dans les eaux internationales (ou haute mer) : liberté de navigation, de survol, de pêche, de recherche scientifique etc. L'ordre juridique qui s'y applique est celui de l'autorité de l'État dont le navire bat le pavillon. C'est une compétence étatique, fondée sur la nationalité du navire, et donc une contrainte potentielle dans la lutte contre les activités délictueuses ou criminelles.

les espaces aériens et terrestres. La pression policière et militaire y est diluée dans l'immensité des mers et océans. Ces derniers constituent aussi et surtout le lieu de considérables échanges commerciaux et humains qui sont autant de vecteurs ou d'objectifs potentiels pour un projet terroriste d'envergure.

Ce paradoxe mérite de s'y attarder pour en rechercher les causes. Pourquoi la mer, cet espace par nature plus permissif que ne le sont le sol et l'espace aérien des États, porteur à la fois d'enjeux forts et de cibles molles, est-il si peu investi par les mouvements terroristes djihadistes ? Pourquoi des groupes pourtant caractérisés par un pragmatisme élevé, un sens réel de la stratégie et une juste compréhension de nos vulnérabilités, ne manifestent-ils pas un intérêt plus marqué pour l'espace maritime ?

En France et à l'étranger, les recherches et publications constatant et commentant ce faible investissement sont abondantes. Les réflexions sur les causes de ce phénomène sont, elles, en revanche, plus rares. Ce travail de recherche s'attachera donc dans un premier temps à analyser et comprendre les mécanismes qui peuvent expliquer le relatif désintérêt de l'internationale djihadiste pour les espaces maritimes.

Plusieurs causes potentielles peuvent être isolées. La première d'entre elles est le difficile accès à la mer des groupes djihadistes, en particulier Daech, actuellement enclavé au Levant. La seconde cause est l'absence de culture navale de ces groupes. Des déterminants socio religieux contribuent en effet à expliquer le nombre limité d'actions relevant du terrorisme maritime perpétrées par leurs affidés. Enfin, conséquence logique des facteurs géographiques et culturels précités, les enjeux maritimes n'ont qu'une place marginale dans les travaux doctrinaux et publications des deux principales organisations terroristes djihadistes, ceci limitant le passage à l'acte en mer. La lecture des penseurs militaires de référence dans le monde djihadiste, en particulier Al Suri, éclaire ce point.

Après la recherche des causes, nous nous interrogerons ensuite sur la pérennité de ce désintérêt pour le djihad en mer ou à partir de la mer. Cette réalité aujourd'hui constatée pourrait-elle être appelée à évoluer ? L'intensification de la lutte contre les mouvements djihadistes au sein des sociétés occidentales et dans le sanctuaire syro-irakien de Daech pourrait-il conduire les djihadistes à prendre conscience du milieu naturellement plus

permissif que constituent les mers et océan ? Deux évènements survenus en 2014, peu commentés, mais aux conséquences potentiellement lourdes, militent en ce sens.

Au terme de cette étude, la perspective d'un 11 septembre maritime, souvent annoncé mais jamais encore réalisé, demeure envisageable. La prise en compte de cette menace exige le maintien d'une robuste organisation de contre-terrorisme maritime, couvrant l'ensemble des scénarii du pire, ainsi que l'entretien des moyens ad hoc.

1. Des mouvements djihadistes peu ou pas maritimisés.

Des facteurs géographiques et culturels contribuent à expliquer le faible investissement maritime des groupes djihadistes.

1.1 Au plan géographique tout d'abord, l'accès au littoral d'Al Qaeda, de l'Etat islamique et de leurs affidés est très inégal.

Les deux maisons mères du terrorisme djihadiste n'ont pas de débouché maritime dans les territoires qu'elles contrôlent aujourd'hui, limitant d'autant leur intérêt et leur maîtrise du milieu marin :

- Al Qaeda central est enclavé en Afghanistan et au Pakistan.
- Daech est enclavé dans son sanctuaire syro irakien.

Certaines de leurs franchises régionales bénéficient en revanche d'un accès à un littoral :

- A la faveur du chaos libyen, Daech a progressé dans le pays et contrôle désormais près de 300 kilomètres de frange côtière, en particulier autour de la ville de Syrte.
- Dans le Sinaï, Daech Wilaya Sinaï, parvient à agir ponctuellement sur la frange côtière, à partir de la terre, comme en témoigne l'attaque du bâtiment égyptien sur coffre au cours de l'été 2015.

D'autres franchises régionales, ont bénéficié d'un accès à la mer avantageux avant de le perdre :

- Les Shebabs somaliens, franchise locale d'Al Qaeda, ont perdu leur frange littorale. Après avoir contrôlé plusieurs centaines de kilomètres de côtes au sud de Mogadiscio, ils ont successivement perdu le contrôle de Kissimayo, principal port du sud somalien en septembre 2012, puis de Barawe en octobre 2014. Cependant, dans la période où ils ont exercé le contrôle de cette zone côtière, ils n'ont pas diversifié leurs modes d'action, se cantonnant à des opérations terrestres, sans investissement de l'espace maritime sinon à des fins purement logistiques et financières: trafic de charbon de bois au départ de Kisimayo et Barawe et à destination de la péninsule arabique, trafic d'armes et de combattants.

- Après ses gains territoriaux du printemps 2015 et jusqu'au mois d'avril 2016, Al Qaeda dans la Péninsule Arabique a disposé d'un accès facilité au Golfe d'Aden. Durant ce laps de temps le groupe a en particulier contrôlé le port yéménite d'Al Mukallah⁶, ce qui a fait craindre un risque accru d'investissement de l'espace maritime de sa part. Contre toute attente, le groupe n'a pas exploité l'avantage tactique que lui conférait le contrôle de ce port, capitale de l'Hadramaout, et important port de pêche et marchand à l'échelle régionale.
- Enfin, en ce qui concerne, Al Qaeda au Magreb Islamique, le groupe évolue dans la bande sahélo saharienne, très au sud du littoral méditerranéen.

L'accès à un littoral n'est donc le fait de certains mouvements djihadistes régionaux. Et, bien que bénéficiant ou ayant bénéficié, d'un accès à la mer, ceux-ci n'y ont pas poussé leur avantage, conservant leurs traditionnels modes d'action terrestres.

L'enclavement des deux groupes centraux renforce sans doute le désintérêt pour la chose maritime de l'ensemble de la galaxie djihadiste.

1.2 Outre les contraintes qu'impose la géographie, la culture maritime est inégalement partagée par ces groupes terroristes. Les mers et océans constituent un milieu complexe, voire inquiétant, pour le béotien. Leur maîtrise exige un apprentissage patient et long.

En dehors de la sphère djihadiste, les Tigres Tamouls ont été un des rares mouvements terroristes à investir l'espace maritime. Cela a été possible car leur base sociale de recrutement est composée d'individus ayant culturellement un lien très fort avec le monde marin. Cependant, l'objectif poursuivi par ceux-ci relevait plus de la guérilla en mer ou à partir de la mer que du terrorisme maritime stricto sensu avec l'objectif de sidération qu'il sous-tend.

Les groupes sociaux qui constituent les principales bases de recrutement d'Al Qaeda et de Daech, à l'exception notable du cas somalien, ne sont culturellement pas ou peu marqués par le fait maritime. Les facteurs géographiques précités y ont leur part. D'autres, de nature culturels et religieux, y participent également.

⁶ Les 1ers combattants d'AQPA sont entrés dans Al Mukallah, grosse cité portuaire et 2eme plus importante ville du Yemen, le 2 avril 2015. Le 16 avril, la ville était entièrement sous leur contrôle. Un an plus tard, le 25 avril 2016, la coalition conduite par l'Arabie Saoudite annonce avoir repris le contrôle de la ville.

Xavier de Planhol, professeur émérite à l'Université de Paris-Sorbonne a consacré plusieurs ouvrages à l'analyse de la société musulmane considérée dans son insertion géographique. Dans l'un d'eux, « l'Islam et la mer, la mosquée et le matelot »⁷, il s'interroge sur la part que l'Islam, au travers de son texte fondateur, le Coran, réserve à la mer et les conséquences qui en découlent pour les populations et empires qui en sont les héritiers. Sa réflexion couvre l'histoire du monde musulman depuis l'Hégire jusqu'à la période contemporaine.

La conclusion à laquelle il parvient est l'existence d'une crainte de la mer dans le Coran, en dépit des références maritimes qui jalonnent le texte. Au-delà du seul livre sacré, il constate que la mer est absente des autres sources musulmanes des premiers siècles. Elle est le plus souvent cantonnée à un rôle auxiliaire, facilitant le transport des troupes ou protégeant le flanc d'une expansion essentiellement continentale. Les sources de référence traitent la mer au mieux *a silentio*, au pire, de nombreux passages témoignent d'une aversion ontologique. Les condamnations sont nombreuses. Celui qui s'aventure sur un tel élément ne peut être digne d'estime et de considération. Un hadith résume l'affaire de manière lapidaire : « La mer, c'est l'enfer, et c'est Satan qui règne sur les eaux ».

Xavier de Planhol, conclut ainsi sa réflexion :

« L'Islam est dans son ensemble, et malgré un certain nombre d'exceptions qui ne font que renforcer la règle et relèvent d'explications particulières, profondément incompatible avec la vie maritime. « Homme libre toujours tu chériras la mer », a écrit le poète. Or « Islam » signifie « soumission ». Le matelot est un aventurier, un rebelle. La société musulmane est une société réglée, méprisant et condamnant ceux qui vivent en dehors de ses normes. »

⁷ Xavier de Planhol, « l'Islam et la mer, la mosquée et le matelot, VII^e-XX^e siècle », Librairie Académique Perrin, 2000, 658 p.

2. Une théorisation a minima du Djihad en mer

Conséquence naturelle des causes géographiques et culturelles qui viennent d'être examinées, le terrorisme maritime demeure peu théorisé par les milieux djihadistes. Des appels à maritimiser le djihad existent, mais ils sont rares et se heurtent à la complexité du milieu marin.

2.1 Chez Al Qaïda, ce sont essentiellement le saoudien Abd Al Rahman Al-Nashiri et le syrien Al Suri qui ont développé une réflexion sur le djihad en mer et proposé des modes d'action contre des cibles maritimes.

Le premier, Al Nashiri, alias Abu Bilal, alias le prince de la mer, est un spécialiste en explosifs d'Al Qeda. Sa réflexion est de nature tactique. Il cherche à cibler des objectifs occidentaux, civils ou militaires, en mer.

Al Nashiri est à l'origine de l'attaque ratée contre l'USS Sullivan en janvier 2000, puis des attaques réussies contre l'USS Cole à Aden en octobre de la même année et contre le pétrolier français Limburg en octobre 2002, au large du Yémen. Toutes ces actions ont été réalisées à l'aide d'une petite embarcation remplie d'explosifs, reprenant en cela un mode d'action déjà validé par les Tigres tamouls lors de leur attaque contre le bâtiment de soutien logistique sri lankais *Abbeetha* en mai 1991.

Un mois après l'attaque contre le Limburg, Al Nashiri est arrêté aux Emirats Arabes Unis. Un fascicule de 180 pages relatif aux actions en mer ou à partir de la mer est saisi sur son ordinateur portable. Dans ce manuel de doctrine opérationnelle, Al-Nashiri décrit différents modes d'action maritimes pour frapper des objectifs occidentaux : utilisation d'une embarcation légère chargée d'explosifs pour frapper des navires de guerre ou commerciaux, utilisation d'un navire comme bombe cinétique ou comme moyen d'obstruction des voies de circulation maritimes et de grands ports, collision d'un avion contre un navire au mouillage, utilisation de plongeurs à des fins de destruction sous-marine.

Al Nashiri est détenu à Guantanamo depuis son arrestation. Il a néanmoins fait des émules puisque la tentative d'attaque contre le pétrolier japonais MV Star, en juillet 2010, dans le détroit d'Ormuz, reprenait un des modes d'action préconisé et expérimenté par Al Nashiri, *id*

est l'usage d'une petite embarcation remplie d'explosifs. Les Brigades Abdullah Azzam, groupe terroriste affilié à Al Qaeda, ont revendiqué cette attaque, en dépit de son échec.

Toujours chez Al Qaeda, le syrien Abu Mus'ab Al Suri a également réfléchi et écrit sur le djihad en mer. Deux éléments cependant le distinguent d'Al Nashiri.

Contrairement à ce dernier, Al Suri situe sa réflexion à la fois aux plans tactique et stratégique. Il définit un état final recherché puis identifie des modes d'action pour l'atteindre. Par ailleurs, la part relative de l'espace maritime dans l'ensemble de son œuvre est très modeste, alors qu'Al Nashiri y a consacré une part conséquente de sa réflexion.

Dans son ouvrage de référence, « *The military theory of the global islamic resistance call* », qui constitue le socle de la pensée militaire d'Al Qaeda, Al Suri consacre un court passage à la lutte en mer (1/2 page sur les 1700 que compte son traité de stratégie). Il y recommande de s'attaquer aux centres de gravité de l'économie occidentale, et, parmi eux, aux détroits internationaux. Il souligne que quatre des cinq principaux détroits ou canaux internationaux sont bordés par des pays musulmans : Hormuz, Suez, Bab El Mandeb et Malacca.

Al Suri exhorte les combattants d'Al Qaeda à préparer des actions dans ces *choke points* afin de bloquer ces voies de passage essentielles à l'économie mondiale. Cet appel constitue en quelque sorte une variation de la devise prôtée à Sir Walter Raleigh: «*For whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself.*» Les modes d'action préconisés sont multiples : mouillage de mines, obstruction par navire coulé, piraterie, opérations suicides.

L'injonction d'Al Suri a été reprise en octobre 2014 dans un long article du 1^{er} numéro de *Resurgence*, le magazine en ligne d'Al Qaeda central destiné à la communauté djihadiste non arabophone. L'auteur, Hamza Khalid, développe la pensée d'Al Suri, sans pourtant s'y référer explicitement. Aux quatre détroits et canaux bordés par des pays musulmans, il en rajoute un cinquième : les détroits turcs. Il décrit l'extrême dépendance que l'économie mondiale entretient avec ces points de passage resserrés et la vulnérabilité qui en découle.

Son analyse, et celle d'Al Suri, ont cependant une faiblesse majeure, elles ne sont pas assorties de solutions techniques viables pour bloquer durablement ces points de passage.

La largeur de ces *choke points*, même en leur point le plus resserré, et leur profondeur (à l'exclusion du canal de Suez), ne permettent pas de les bloquer en coulant uniquement un navire, contrairement à ce qu'affirme Hamza Khalid : *“Even if a single supertanker were to be attacked in one of the choke points or hijacked and scuttled in one of these narrow sea lanes, the consequences would be phenomenal.”* En octobre 2002, le panache de fumée du Limburg a certes eu un impact médiatique et a conjoncturellement relevé les primes d'assurance dans le monde du transport maritime, mais cette action n'a pas suffi à suspendre la circulation dans le Golfe d'Aden et le détroit de Bab El Mandeb. Seule la capacité à mobiliser des moyens à la fois conventionnels et asymétriques (comme aurait pu le faire l'Iran s'il en avait eu l'intention), rendrait cette menace crédible. Or aujourd'hui, aucun groupe djihadiste ne possède de moyens navals conventionnels. Quant à leur capacité à mouiller des mines, aucun élément n'est encore venu accréditer cette hypothèse.

Le canal de Suez constitue un cas singulier. Sa géographie (193,3 km de long, 280 m à 345 m de large et 22,5 m de profondeur) le rend plus facile à obstruer. Il est, de plus, bordé à l'est par le Sinaï dont le contrôle échappe partiellement à l'armée égyptienne au bénéfice de Daech Wilaya Sinaï. C'est donc un passage physiquement plus vulnérable et potentiellement accessible aux recommandations d'Al Suri. Le 13 juillet 2013, le porte-conteneurs Cosco Asia a d'ailleurs essuyé un tir de RPG lors de son transit dans le canal, illustrant par-là la vulnérabilité de cette artère de l'économie mondiale.

Si les autres *choke points* désignés par Al Suri et Kamza, semblent techniquement difficiles voire impossibles à bloquer, la géographie et l'actuel environnement sécuritaire du canal de Suez le rendent donc potentiellement accessible à une action de blocage.

2.2 Peu nombreux chez Al Qaeda, les appels à maritimer le djihad sont encore plus rares chez son challenger du Levant, Daech.

L'espace maritime est quasi absent de ses publications, Dabiq et Dar El Islam. Celles-ci se concentrent sur le centre de gravité syro-irakien du groupe et sur les appels à commettre des

attentats au cœur des sociétés occidentales. A ce jour, le djihad en mer ou à partir de la mer ne constitue pas une priorité ouvertement revendiquée par Daech.

Parmi les groupes lui ayant fait allégeance, seul Daech Wilaya Sinäi⁸ a publiquement témoigné d'un intérêt pour les espaces littoraux. Ce groupe a revendiqué l'attaque au missile antichar contre un patrouilleur égyptien au mouillage sur coffre, au large du Sinäi, le 16 juillet 2015. Dabiq s'en est fait l'écho dans son numéro 11 : *“On Thursday, Ramadan 29, the soldiers of the Khilafah succeeded in destroying a ship belonging to the murtadd Egyptian navy in the Mediterranean Sea north of Rafah”*.

Mais, à part cet évènement isolé, l'action et la communication de Daech n'ont pas investi l'espace maritime.

⁸ DWS a prêté allégeance à Daech le 10 novembre 2014.

3. Cependant, cette part résiduelle réservée à la mer dans la pensée et l'action des mouvements djihadistes pourrait évoluer.

3.1 La communauté internationale intensifie ses efforts pour combattre les groupes djihadistes opérant dans les pays occidentaux, au Levant, dans la bande sahélo saharienne et en Afghanistan. La pression policière et militaire se renforce au sol tandis que le secteur aérien impose depuis les attaques du 11 septembre un très haut niveau de sécurité à tous ses acteurs et utilisateurs.

Par effet de contraste, l'espace maritime demeure plus permissif. Certes l'adoption du code ISPS⁹ par l'Organisation Maritime Internationale, déclinaison maritime des mesures de sécurité du secteur aérien, a renforcé le niveau de protection des enceintes portuaires et des navires. Néanmoins, au-delà des apports indéniables de la norme ISPS, l'espace maritime constitue de facto une zone échappant plus facilement au contrôle des Etats. En 2016, il demeure infiniment plus facile d'introduire un individu et une arme sur un navire qu'à bord d'un aéronef.

Les scénarii du pire, prise d'otage massive en haute mer ou utilisation d'un chimiquier ou méthanier comme bombe cinétique contre un centre urbain portuaire, demeurent plausibles et en ligne avec l'objectif de sidération désormais clairement affiché par les groupes djihadistes. Cet objectif de sidération, pour être atteint, nécessite de s'inscrire dans une surenchère de violence et de victimes. En cela les navires à passagers ou croisiéristes constituent des cibles de choix. En introduisant quelques armes automatiques et individus déterminés à bord d'un de ces navires, une prise d'otage massive en lieu clos type Bataclan sur mer est crédible. La reprise de vive force, même si les unités d'intervention s'y entraînent régulièrement, est contrainte par l'allonge des hélicoptères lourds prévus pour la projection des moyens. La survenue d'un évènement de cette nature en haute mer est techniquement difficile à parer.

Certains observateurs objectent que ce scénario, plus difficile à médiatiser qu'un évènement à terre, ne correspond pas à la stratégie aujourd'hui clairement affichée par Daech. Il est vrai que, faute d'images, une attaque en haute mer, est moins télégénique et donc plus difficile à

⁹ *International Ship and Port Security.*

valoriser médiatiquement qu'un attentat au cœur d'une capitale occidentale. Son pouvoir de sidération est cependant réel eu égard au nombre de victimes potentielles.

3.2 Au-delà des scénarii du pire précités, deux évènements récents, peu médiatisés, suggèrent un nouveau mode d'action, jusqu'ici rarement envisagé : la prise de contrôle d'un bâtiment de guerre à des fins terroristes.

Le 6 septembre 2014, un commando composé en partie de militaires pakistanais tente de s'emparer de la frégate Zulfikar, alors à quai à Karachi. L'assaut échoue face à la résistance du personnel présent à bord. Mais il est très vite revendiqué par Al Qaeda dans le sous-continent indien. Dans son communiqué, le groupe affirme que l'objectif était de frapper un bâtiment de guerre américain déployé dans la région. S'il reconnaît l'échec de l'attaque, il affirme également qu'elle préfigure un succès ultérieur, à l'image de la première attaque contre le *World Trade Center* en 1993.

Le 2^{ème} évènement est survenu le 12 novembre 2014 à Damiette, en Egypte. Ce jour-là, un commando bénéficiant de complicités à bord, a pris le contrôle du patrouilleur lance-missiles 6 octobre. Il est parvenu à appareiller et a fait route vers l'est, en direction du canal de Suez ou des côtes israéliennes. Le bâtiment a finalement été coulé par l'intervention d'un F16 de l'armée de l'air égyptienne. Cette action spectaculaire aurait pu avoir des conséquences considérables, le bâtiment étant doté de missiles anti navires. Elle n'a curieusement pas fait l'objet de revendications officielles.

Ces deux évènements témoignent de la présence d'*insiders* au sein des marines égyptienne et pakistanaise. Cette réalité concerne sans doute d'autres marines de la région et mérite d'être prise en compte lors de nos interactions avec des unités de ces pays et lors de leur accueil dans nos bases navales ainsi qu'à l'occasion des franchissements du canal de Suez par nos bâtiments.

Conclusion

Comme nous l'avons vu en introduction, le terrorisme maritime demeure un fait mineur au plan statistique, dans le combat global que mènent les deux principales organisations djihadistes et leurs affidés. Ce faible investissement d'un milieu pourtant plus permissif que le sol et l'espace aérien des Etats occidentaux, est largement le fruit de facteurs géographiques, culturels et sociaux.

La pérennité de ce phénomène n'est en revanche pas certaine. Le déficit actuel de culture maritime de ces groupes ne doit pas être considéré comme un fait définitif. A la faveur de leurs gains territoriaux, et via une plus grande diversité de recrutement, rien ne s'oppose à l'acquisition future par ces groupes d'une culture marine. La capacité d'adaptation de leur stratégie aux circonstances est une caractéristique forte de ces organisations, ce qui les rend capables d'investir un milieu qui ne leur est a priori pas familier.

Le renforcement de la lutte antiterroriste sur le sol des Etats occidentaux, peut également augmenter l'attractivité du milieu maritime, par nature plus difficile à réguler. Certains scénarii, en particulier une prise d'otages massive sur un navire à passagers, offrent des perspectives intéressantes pour atteindre l'objectif de sidération recherché à un coût raisonnable.

Les deux tentatives, pakistanaise et égyptienne, de prise de contrôle de bâtiments de guerre, dessinent aussi un risque de militarisation du terrorisme maritime via l'implication d'*insiders*. Le degré de radicalisation des personnels militaires est impossible à évaluer. Les Etats, pour des raisons évidentes entretiennent un embargo total sur ce sujet. Les cas cités témoignent néanmoins de la réalité de cette menace et exigent sa prise en compte par les marines occidentales, tant dans leur politique d'accueil en escale que d'interactions avec les marines militaires des pays à risques.

Le champ des possibles du terrorisme maritime est vaste. Il serait dangereux de s'appuyer sur la rareté des actions conduites en mer ou à partir de la mer pour justifier un plafonnement voire une réduction de l'investissement public et privé dans ce secteur. L'entretien d'une

robuste organisation de contre-terrorisme maritime, prenant en compte l'ensemble de ces scenarii, demeure indispensable.

Sources et bibliographie

de PLANHOL Xavier, *L'Islam et la mer, la mosquée et le matelot, VII°-XX° siècle*, Librairie Académique Perrin, 2000, 658 p.

AL SURI Abu Mus'ab, *The military theory of the global islamic resistance call*, circa 2005.

LIA Brynjar, *Architect of Global Jihad: The Life of Al Qaeda Strategist Abu Mus'ab Al-Suri*, Columbia University Press, 2008.

LACEY Jim, *A terrorist call to global jihad: deciphering d'Abu Mus'ab al-Suri Islamic Jihad Manifesto*, edite par Jim Lacey.

NINCIC, Donna K. *Maritime terrorism: how real is the threat?* 2012, 3 p.

FARREL, Richard, *Maritime terrorism, focusing on the probable*, Naval War College Review, 2007, 16 p.

PELKOFSKI James (captain, USN), *Before the storm*, US Naval Institute Proceedings, decembre 2005, 5 p.

GUNARATNA Rohan, *The threat to the Maritime Domain: how real is the terrorist threat?*, Armed groups : Studies in National Security, counterterrorism and counterinsurgency, 2008, 11 p.

ROMMEL Banlaoi *Maritime terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat*, Naval War College Review 58, Autumn 2004, 12 p.

FRITELLI John and PARFORMAK Paul, *Maritime security: potential terrorist attacks and protection priorities*, CRS Report, Janvier 2007, 30 p.

MIGAUX Philippe, *Le terrorisme au nom du Jihad*, André Versailles Editeur, 2009.

MIGAUX Philippe, *Peut-on relativiser les menaces du terrorisme maritime?*, 2004.

EUDELIN Hugues, *Le terrorisme stratégique ou le jihâd contre l'économie de marché*.

INSPIRE, *magazine en ligne d'Al Qaeda dans la Péninsule Arabique*, numéros 1 à 14.

RESURGENCE, *magazine en ligne d'AL Qaeda central*, numéros 1 & 2.

DABIQ, *magazine en ligne de Daech*, numéros 1 à 12.

DAR EL ISLAM, *magazine en ligne de Daech*, numéros 1 à 6.