



# **LA PIRATERIE MARITIME EN ASIE DU SUD-EST : UNE CARTE D'INFLUENCE ?**

Mémoire de géopolitique  
du Capitaine de Corvette Eric GIRARD

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

Directeur : Madame Valérie NIQUET  
Maître de conférence à l'institut de stratégie  
comparée de l'Université Paris 1

Mars 2003

## **Remerciements**

J'adresse mes sincères remerciements à l'enseigne de vaisseau Eric Frécon, chargé de recherches au Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), pour la documentation qu'il a mis à ma disposition et l'éclairage perspicace de ses analyses.

## **SOMMAIRE**

### **PREMIERE PARTIE : LE MYTHE DE LA PIRATERIE MODERNISE**

#### La piraterie asiatique aujourd'hui

- Localisation

- Etat des lieux - statistiques

- Différentes formes

#### Des conditions naturelles qui favorisent la piraterie

- Le biotope

- Le cadre politique

- Les causes socio-économiques

- Les statuts juridiques

### **DEUXIEME PARTIE : L'IMPACT DE LA VIOLENCE EN MER D'ASIE DU SUD EST**

#### Les enjeux économiques et commerciaux

- Le flux commercial en danger

- Une menace pour l'industrie du tourisme et l'investissement étranger

#### Le jeu diplomatique

- Le Japon joue la carte « pirate »

- Les effets de l'intervention chinoise

- De l'Inde à l'extrême Orient

#### L'impact environnemental et humain

- Les marées noires et le risque chimique

- La mort au rendez vous

### **TROISIEME PARTIE : L'ATTITUDE DES ACTEURS INTERNATIONAUX**

#### Le monde de l'information

#### Le monde de la violence

#### La prise de conscience solitaire des Etats

#### La coopération bi-nationale

#### La coopération internationale

- Le jeu de l'ASEAN

- Les desseins stratégiques des acteurs émergents : Japon, Inde, Chine, Etats-Unis

# TABLE DES MATIERES

<b>Introduction</b> .....	p. 6
<b>Première partie : Le mythe de la piraterie modernisé</b> .....	p. 8
<b>1.1- La piraterie asiatique aujourd’hui</b> .....	p. 8
1.1.1.- localisation.....	p. 8
1.1.2.- état des lieux - statistiques.....	p.12
1.1.3.- différentes formes.....	p.13
<b>1.2.- Des conditions naturelles qui favorisent la piraterie</b> .....	p.14
1.2.1.- le biotope.....	p.15
1.2.2.- le cadre politique.....	p.16
1.2.3.- les causes socio-économiques.....	p.17
1.2.4.- les statuts juridiques.....	p.18
<b>Deuxième partie : L’impact de la violence en mer d’Asie du Sud-Est</b> .....	p.20
<b>2.1.- Les enjeux économiques et commerciaux</b> .....	p. 20
2.1.1.- le flux commercial en danger.....	p. 20
1.1.2 - une menace pour l’industrie du tourisme et l’investissement étranger	p. 21
<b>2.2.- le jeu diplomatique</b> .....	p. 22
2.2.1.- le Japon joue la carte pirate.....	p. 22
2.2.2.- les effets de l’intervention chinoise.....	p. 23
2.2.3.- de l’Inde à l’extrême Orient.....	p. 25
<b>2.3.- L’impact environnemental et humain</b> .....	p. 26
2.3.1.- les marées noires et le risque chimique.....	p. 26
2.3.2 – la mort au rendez vous.....	p. 26

<b>Troisième partie : L'attitude des acteurs internationaux</b> .....	p. 27
<b>3.1.- Le monde de l'information</b> .....	p. 27
<b>3.2.- Le monde de la violence</b> .....	p. 30
<b>3.3.- La prise de conscience solitaire des États</b> .....	p. 31
<b>3.4.- La coopération binationale</b> .....	p. 34
<b>3.4.- La coopération internationale</b> .....	p. 35
3.5.1. – le jeu de l'ASEAN.....	p. 35
3.5.2. – les desseins stratégiques des acteurs émergents.....	p. 36
<b>Conclusion</b> .....	p. 41
<b>Annexe 1</b> .....	p. 44
<b>Bibliographie</b> .....	p. 45

## INTRODUCTION :

« La piraterie maritime tient en chacun de nous une place particulière parce que profondément inscrite dans l'univers de l'enfance »<sup>1</sup>. Il n'est donc pas étonnant que la piraterie symbolise l'aventure, le risque, et une certaine forme de rêve relayée par les plateaux de cinémas hollywoodiens, en apparence loin des réalités d'un monde moderne, globalisé et normalisé. Pourtant chaque année plusieurs centaines d'attaques de bâtiments de commerce sont rapportées au bureau maritime international (BMI) et ses statistiques ramènent les rêves d'enfant à des réalités beaucoup cruelles et dramatiques.

Au début des années 1990, le retrait des grandes puissances, en marquant la rupture de l'équilibre naval, a permis l'émergence de zones d'ombres maritimes, qui ont généré une nouvelle forme de piraterie. A la chute du mur de Berlin, certains présagèrent la fin d'une ère d'affrontement et d'équilibre des forces et l'obsolescence de la guerre conventionnelle. D'autres se persuadaient de vivre l'anarchie généralisée et la renaissance de « nouveaux barbares <sup>2</sup> », faisant peser sur l'ancien monde de « nouvelles menaces <sup>3</sup> ».

Commentaire :

On constate aujourd'hui que quarante années de bipolarité ordonnée laissent place à un désordre mondial, fait de multiples menaces, notamment dans le domaine maritime. Les Etats qui s'imposaient comme uniques acteurs océaniques sur la scène mondiale ont vu leurs autorités bafouées par des groupes mafieux et des « soldats sans uniforme » sans autre idéal que le matérialisme du délinquant ou le terrorisme politique.

Les océans sont par nature immenses, donc incontrôlables. C'est pourquoi les vieilles législations européennes les considèrent comme des espaces de liberté où à défaut seul le droit international s'applique. Les océans couvrent la planète à 71%, ce qui pourrait être assimilé à un « sixième continent »<sup>4</sup>, tant l'activité humaine y est prépondérante. Actuellement, une trentaine d'Etats seulement dans le monde n'ont pas accès à la mer et la moitié de la

---

<sup>1</sup> Eric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est*, L'Harmattan Paris 2002

<sup>2</sup> Jean Christophe Rufin, *L'Empire et les Nouveaux Barbares*, Lattès Paris 1992

<sup>3</sup> Xavier Rauffer, *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, PUF, Paris 1998

<sup>4</sup> Pierre Papon, *Le Sixième Continent, géopolitique des océans*, Odile Jacob, Paris 1996

population vit à moins de 50 km de celle-ci. La dépendance à la mer des économies est naturelle. Les océans dont les ressources restent vitales pour les populations côtières pèsent d'un poids fondamental pour les États qui dépendent des artères imposées par la mondialisation.

Aujourd'hui les trois quarts du commerce mondial empruntent les voies maritimes et affirment davantage l'enjeu stratégique des océans. Les détroits, points de passages obligés du commerce, jouent à ce titre un rôle primordial.

Le trafic maritime mondial, devenu extrêmement dynamique, concentre les deux tiers des valeurs de marchandises transportées et favorise intrinsèquement la piraterie par la multiplication des bâtiments marchands qui naviguent tous les jours.

La gravité du problème pour les régions du Sud-Est asiatique est à la mesure de la dépendance des économies mondiales des voies de communication maritime. L'inquiétude des nations est ravivée par les statistiques inquiétantes concernant le détroit de Malacca qui a recensé 75 actes de piraterie en 2000. À titre d'exemple Tokyo qui dépend totalement du trafic d'hydrocarbures transitant par les détroits malais, a même envisagé, malgré les énormes surcoûts, une route arctique pour acheminer son fret.

Pour traiter la question pirate en Asie du Sud-Est, il faut examiner le théâtre maritime bordé par les détroits malais, la mer de Chine méridionale et le sud des côtes chinoises car ces espaces sont fondamentalement interdépendants. L'Inde, la Chine et le Japon sont aussi concernés tant leurs intérêts dans la région sont vitaux. Ces trois acteurs sont d'ailleurs incontournables pour le jeu Est asiatique.

Nous démontrons que l'ASEAN, cadre trop politique trop étiqué pour aborder la question pirate, doit s'élargir en associant la Corée du Nord, le Japon, la Chine et constituer l'ASEAN « plus trois » pour être en mesure de fournir un contrepoids efficace à la piraterie.

Nous envisagerons la piraterie maritime en Asie du Sud-Est sous plusieurs aspects, notamment géographiques, politiques, juridiques, environnementaux et stratégiques, pour comprendre quels peuvent en être les enjeux à l'échelle mondiale.

## **1 ERE PARTIE : LE MYTHE DE LA PIRATERIE MODERNISE.**

### **1.1 La piraterie asiatique aujourd'hui**

Outre l'image populaire de la piraterie relayée comme on l'a vu précédemment par les romans ou les films d'aventure des années 50, ces crimes commis en mer offrent une vision diffuse et intemporelle. La principale difficulté réside dans la recherche d'une définition claire, commune à tous les pays des actes de piraterie. Le premier effort de rationalisation remonte à 1924 avec les réflexions d'un comité de sécurité maritime sous l'égide de la société des nations (SDN). Mais les Etats, comme toujours, ont eu du mal à édicter une règle admise par tous, car la criminalité maritime pose des questions toujours actuelles :

La définition de la piraterie doit-elle tenir compte des options stratégiques et politiques de certains Etats ?

A quel stade les actes de piraterie, résultats d'objectifs politiques, peuvent-ils être considérés comme des crimes internationaux ou des actions de guerre ?

Contre qui ou quoi peut-on qualifier un acte de piraterie ?

Dans quelles eaux s'applique le droit international ?

Où s'achève le droit d'investigation, de recherche, de poursuite et suivant quels critères ?

Toutes ces interrogations pérennes ont permis d'aboutir en 1958 à la convention sur la haute mer, puis en 1982 avec la Convention de Montégo Bay (CMB), à une véritable codification du droit international maritime qui s'attache à définir le cadre et l'action de la piraterie.

Bien qu'incomplets et parfois flous ou trop restrictifs, les articles 101 et 103 de la CMB ont le mérite de couvrir en grande partie les zones d'ombre communes à l'histoire des conquêtes océaniques à travers les siècles. Nous y reviendrons en détail lors de l'analyse des aspects juridiques de cette étude.

Intéressons-nous dans un premier temps à la piraterie maritime moderne en Asie du Sud-Est.

#### **1.1.1 Localisation**

Le cas du Sud-Est asiatique est particulier car la piraterie y est historique. Les pirates autrefois subordonnés à une parfaite organisation économique en Insulinde (Indonésie, Philippines, Malaisie, Singapour, et Brunei) ont été finalement contenus dans les années 1980, pour se métamorphoser aujourd'hui en bandes armées, opérant traditionnellement entre Singapour, la

mer des Célèbes et en mer de Chine. La genèse de la piraterie en Asie du Sud-Est est ancienne et profondément enracinée. On se remémorera la crainte qu'engendrait le pirate malais, chinois ou vietnamien depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle, où le pavillon noir flottait sur nombre de jonques ou sampans et dont les faits d'armes sanglants illustraient les récits de voyages de Pierre Loti ou Victor Segalen.

La criminalité maritime a été dynamisée après la seconde guerre mondiale lors de la reprise des échanges commerciaux : entre 1946 et 1949, les pirates avaient établi leurs repaires à Sumatra puis en Thaïlande.

La Malaisie accédant difficilement à son indépendance de 1958 à 1966 et déchirée par des tensions internes, ne put contrôler les exactions commises en mer à partir de ses côtes.

Pendant cette même période, l'Indonésie démontra quant à elle, une tolérance intéressée à l'égard de la piraterie, en l'ignorant, sinon en l'encourageant voire la contrôlant.

Mais ce sont essentiellement les violences à l'encontre des *boat people* vietnamiens fuyant le régime communiste en 1978, qui ont confirmé le grand retour des pirates en Asie.

A la fin des années 1980, des bandes organisées étaient même capables de s'attaquer à des navires plus importants et opéraient en mer libre de toute souveraineté régaliennne.

Progressivement, l'opinion publique internationale, outrée par la violence en mer, encouragea les Nations Unies à entraver la liberté d'action des pirates en constituant, malheureusement temporairement, une force spéciale multinationale de huit navires de guerre. Les effets furent immédiats et l'opinion internationale pétrie, de bonne conscience, s'imagina le problème résolu. Malgré les réactions des autorités internationales pour prévenir la violence sur mer, les zones dangereuses restent toujours les mêmes. Les archipels indonésiens, malais et philippins, la mer de Chine, de même que les détroits de Malacca et de Singapour constituent les principales zones infestées.

Jusqu'en 1989 malgré une moyenne annuelle de sept incidents, le détroit de Malacca était jugé sûr. Puis de 1990 à 1992, l'archipel des Riau fut mis sous les feux de la scène médiatique internationale avec plus de 200 incidents répertoriés. Un rapport du Bureau Maritime International (BMI) de 1992, démontre d'ailleurs très froidement que près de la moitié des attaques commises en Asie du Sud-Est ont eu lieu à toute proximité de Singapour aux abords de l'île de Bintan et du chenal Philip.

Déjà, dès les années 1990, les deux tiers environ de l'activité pirate mondiale concernaient l'Asie du Sud-Est. Le BMI mit en évidence trois foyers de concentration durant cette décade:

- la mer de Chine du sud (42 attaques )
- les abords de Hongkong et Macao (47 attaques)

- le triangle Hongkong-Luzon-Hainan (50 attaques)

D'aucun aurait pu voir, par une simple analyse géographique, une attitude ambiguë de la Chine, cherchant à entretenir un certain niveau d'insécurité régionale pour affirmer ses revendications sur des zones territoriales politiquement contestées. D'ailleurs, vers 1996, la Chine aurait abandonné cette politique de soutien clandestin d'activité criminelle pour s'engager sur la voie de la répression (Pour combien de temps, pourrait-on s'interroger ?). On constata alors immédiatement une baisse sensible des actes de piraterie en Asie orientale, et une recrudescence marquée dans le monde malais (Indonésie, Philippines, Malaisie, Singapour, Brunei). Serait-ce là une relation de causes à effets ? Nous analyserons plus tard les conséquences stratégiques que génère l'insécurité maritime en Asie du Sud-Est.

Parallèlement, les Philippines ont connu dans les années 1995-96 une virulence subite de la piraterie à proximité de Manille (près de 80 actes enregistrés), qui correspondait à l'établissement de bandes armées, constituées de rebelles politiques à la recherche de sources financières complémentaires auxquels se sont associés de véritables délinquants profitant des lacunes policières. Ces groupes criminels utilisaient même des uniformes officiels pour conduire leurs méfaits. Les mesures gouvernementales qui renforcèrent le nombre de patrouilles navales furent efficaces puisque seuls six incidents ont été relatés en 1999 et neuf en 2000.

Pendant la seconde moitié des années 1990, l'Etat malais du Sabah dans l'île de Bornéo, abritait un foyer très actif de la piraterie maritime régionale, favorisé par une situation géographique et politique particulière. Avec 1400 kilomètres de côte orientale et près de 500 îles éparses, il est aisé d'atteindre les eaux internationales et de se réfugier rapidement dans ces zones de non-droit affranchies de forces de police, que la faiblesse politique du gouvernement rendent inopérantes.

L'Indonésie demeure le pivot essentiel de la piraterie en Asie du Sud-Est, car elle s'impose géographiquement comme un point d'appui principal des expéditions menées dans le détroit de Malacca. L'île de Sumatra et le Nord-Est des îles Anambas ont toujours été le repaire de la flibuste locale et cette situation demeure.

C'est ce qui explique qu'entre 1995 et 1999, l'archipel indonésien a connu le tiers des incidents relatés dans le monde maritime. Malgré la baisse significative des agressions constatée en 2000, le total de 119 attaques est toujours dramatique !

A cette période troublée correspond une passivité coupable de l'Indonésie, qui donnait l'apparence d'accepter avec laxisme cette criminalité larvée, sans doute parce que les impératifs de sécurité intérieure et d'intégrité nationale de M. Abdurrahman Wahid étaient d'un autre ordre .

L'Indonésie fragilisée par une succession de crises politiques et identitaires fortes, ne démontre pas une réelle capacité de souveraineté en mer. L'éclatement politique programmé de l'archipel indonésien accélèrera l'émergence encore plus forte de foyers mafieux agissant en haute mer...Le pire est sans doute à venir

L'Inde, bien que n'appartenant pas à l'Asie méridionale, ne peut être occultée du champ de cette étude pour trois raisons :

D'une part, parce que les incidents répertoriés en Asie du Sud-Est lui permettent de justifier des incursions au-delà de sa zone d'influence traditionnelle.

D'autre part, parce que des navires déroutés par les pirates des détroits malais, réapparaissent dans des ports du sous continent. Ce qui nous autorise à s'interroger non seulement sur des liens effectifs concernant le trafic d'armes entre les tigres tamouls du Sri Lanka et le Cambodge, mais aussi sur le jeu politique indien vis à vis de ces mouvements rebelles...

Enfin, parce que la piraterie dans le golfe du Bengale est en pleine montée en puissance et que le maillage mafieux ne connaît plus les frontières et se nourrit du chaos stratégique entre Etats. L'impressionnante émergence de la piraterie aux environs du sous-continent indien, qui s'ajoute aux perturbations ambiantes, va-t-elle profiter aux options stratégiques cette nouvelle puissance régionale ?

Revenons sur le détroit de Malacca, qui redevient dangereux depuis le début de l'année 2000 et où soixante quinze incidents ont été enregistrés, alors que le BMI n'avait relevé que deux agressions en 1999. Ce point de passage obligé, connu de toute la flotte de commerce mondiale, est sujet à des évolutions très rapides du niveau de la menace pirate ce qui traduit la réactivité des réseaux mafieux face aux réactions gouvernementales. Ces brusques variations ne sont que la preuve de la vigueur du phénomène, qui chaque fois s'atténue lors de mise en place de patrouilles conjointes, et renaît plus vigoureusement ailleurs.

Malgré ces efforts louables, toutes les mesures prises resteront insuffisantes, tant que les instabilités politiques régionales perdureront.

### 1.1.2 Etat des lieux - statistiques

	Asie du Sud-Est		Asie de l'Est		Asie du Sud		Amérique		Afrique		Total mondial
1991	88	<b>82%</b>	14	<b>14%</b>	0	<b>0%</b>	0	0%	0	0%	<b>107</b>
1992	63	<b>59%</b>	7	<b>7%</b>	5	<b>5%</b>	0	0%	0	0%	<b>106</b>
1993	16	<b>16%</b>	69	<b>67%</b>	3	<b>3%</b>	6	6%	7	7%	<b>103</b>
1994	38	<b>42%</b>	32	<b>35%</b>	3	<b>3%</b>	11	12%	6	7%	<b>90</b>
1995	71	<b>38%</b>	47	<b>25%</b>	24	<b>13%</b>	21	11%	21	11%	<b>188</b>
1996	124	<b>54%</b>	17	<b>7,5%</b>	26	<b>11%</b>	32	14%	25	10%	<b>228</b>
1997	92	<b>37%</b>	19	<b>8%</b>	40	<b>16%</b>	37	15%	46	19%	<b>247</b>
1998	89	<b>44%</b>	10	<b>5%</b>	23	<b>11%</b>	35	17%	42	21%	<b>202</b>
1999	161	<b>54%</b>	6	<b>2%</b>	45	<b>15%</b>	28	9%	55	18%	<b>300</b>
2000	257	<b>55%</b>	3	<b>0,6%</b>	94	<b>20%</b>	35	8%	68	14%	<b>469</b>
2001	153	<b>46%</b>	17	<b>5%</b>	53	<b>16%</b>	21	6%	86	26%	<b>335</b>
2002	29	<b>9%</b>	40	<b>12%</b>	112	<b>35 %</b>	62	20%	73	23%	<b>314</b>

Source BMI-Chiffres mars 2003

A la lecture de ces chiffres, on constate que la piraterie maritime mondiale est un phénomène de grande ampleur qui sort du contexte anecdotique et menace les équilibres de zones déjà politiquement fragilisées.

En nous intéressant davantage aux statistiques qui concernent l'Asie du Sud-Est, objet de notre étude, nous constaterons que les baisses significatives enregistrées au cours de l'année 2001 dans le détroit de Malacca correspondent à l'augmentation des patrouilles maritimes clairement mises en place par les autorités locales. En revanche l'augmentation de la criminalité dans le sud de la région traduit le glissement du centre de gravité en mer des Célèbes et aux abords de Bornéo, démontrant ainsi l'ampleur de la question.

	Total attaques		Attaques à quai ou au mouillage		Attaques en mer	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
<b>Indonésie</b>	119	91	92	61	26	29
Malaisie	21	19	17	12	4	7
Philippines	9	8	6	2	3	6
Thaïlande	8	8	7	5	1	3
Vietnam	6	8	6	7	-	1
<b>Détroit de Malacca</b>	75	17	1	1	74	16
Détroit de Singapour	5	7	2	-	3	7

Source BMI-Chiffres janvier 2002

### 1.1.3 Différentes formes

Au même titre qu'il est difficile d'établir une définition commune au niveau des instances internationales, il est également délicat de faire partager au monde maritime un classement typologique des agressions subies par les navires et leurs équipages. Les intérêts commerciaux et humains sont tels, que les armateurs, les équipages, les autorités gouvernementales locales et internationales ne peuvent s'entendre sur le sujet.

Certains différencient les attaques visant les marchandises, de celles relevant du domaine humain ou de stratégies terroristes, d'autres distinguent la piraterie « artisanale » et opportuniste de celle dépendant de réseaux internationaux qui briguent le fret et les hydrocarbures, voire le navire dans son ensemble. En effet, bon nombre de structures locales de lutte contre la piraterie insistent sur la différence entre la mafia sur mer de grande envergure et le banditisme côtier.

Malgré ces sensibilités de perception sans doute justifiées, nous nous référerons à la classification par mode d'action retenue par l'OMI (organisation maritime internationale), organisme créé en 1948 et siégeant à Londres sous l'égide de l'ONU.

Il est chargé d'analyser tous les aspects relatifs à la sûreté des navires en mer et les menaces pesant sur la navigation commerciale et les flux économiques maritimes.

L'OMI a répertorié trois modes d'actions privilégiés par les pirates :

- Le vol à main armé mineur (VMAM) : petit vol à main armée, souvent commis à quai ou proche de la côte contre les pêcheurs, les plaisanciers ou les navires de commerce. Ce type d'attaque opportuniste, le plus souvent à l'arme blanche, vise les liquidités et objets de valeur des équipages, notamment dans le coffre-fort du commandant du bord (plus de 70% des cas).
- Le vol et agression à main armée de degré intermédiaire (VAMAI), avec ou sans détournement : il s'agit d'attaques violentes, impliquant des blessures ou des meurtres, par des bandes très organisées, bénéficiant généralement de complicités. Cette pratique, moins courante que le banditisme maritime précédemment évoqué (9% des cas), est susceptible de perturber la navigation dans la mesure où l'équipage est neutralisé, alors que le bateau navigue sans équipage de veille.
- Le détournement criminel aggravé (DCA) au cours duquel les pirates s'approprient le bateau. Le navire est ensuite maquillé, enregistré sous un faux nom et sa cargaison est détournée pour être écoulée par des réseaux mafieux. Ces activités criminelles (7% des cas), utilisant la technique du « bateau fantôme », s'appuient sur des organisations importantes, puissamment armées (en terme d'hommes et d'équipements de transmissions notamment) et éliminent le plus souvent l'équipage.

D'où qu'ils viennent, les méthodes sont toutes comparables :

Agissant souvent de nuit, les pirates montent à bord par la poupe ou le bordé, grâce à des grappins ou des échelles en bambou. La taille et la vitesse importent peu, puisque même les pétroliers ou les porte containers, qui adoptent des vitesses de transit élevées sont abordés au même titre que les bateaux de plaisance. Les assaillants, fort coutumiers des règles de navigation internationale, profitent généralement des manœuvres de pilotage ou de chenalage, où l'équipage est attentif aux capacités manœuvrières réduites du bâtiment, plutôt qu'à la vigilance antipirate.

## **1.2 Des conditions naturelles qui favorisent la piraterie**

L'Asie du Sud-Est, dont l'image internationale se ternit en subissant un fléau d'un autre âge, porte en elle intrinsèquement, les conditions favorables à l'émergence de la piraterie.

### 1.2.1 Le biotope

Le poids de la tradition tout d'abord est un facteur déterminant. La piraterie, dans la plupart des villages n'est pas seulement appréciée comme source de revenu, mais comme une forme d'accomplissement guerrier et masculin qui permet aux jeunes marins de s'affirmer. Les rançons, les vols, les agressions en mer, étaient d'une certaine façon soutenus par la population locale, comme un commerce qui profite à tous. On peut d'ailleurs relever une analogie outrancière entre nos corsaires Duguay-Trouin ou Surcouf immortalisés par l'Histoire et ces pirates modernes, dont la légitimité vénale et les objectifs matériels étaient identiques. Cette convergence de deux mondes que l'Histoire oppose, est provocatrice, mais elle permet d'expliquer pourquoi le contexte économique a toujours rendu la piraterie socialement concevable. On constate de fait que la piraterie est un métier admis par tous en Asie du Sud-Est.

Le cadre géographique est lui aussi fondamental. Tout d'abord, un marin expérimenté, constatera immédiatement à la lecture d'une carte marine, que le détroit de Malacca se réduit pour atteindre moins d'un nautique de large en son point le plus étroit. En outre le trafic y est si dense que les navires ne peuvent rester à leurs vitesses de transit habituelles (de l'ordre de 20 nœuds). Ces entonnoirs naturels, comme tous les autres points de passages obligés de la région, sont de surcroît jugés indispensables pour assurer la continuité des lignes de communications économiquement viables. Ils rassemblent donc tous les éléments favorables pour embuscades et coups de mains violents en mer.

Les pirates savent également parfaitement se fondre dans l'élément naturel que composent les 17 000 îles de l'archipel indonésien et qui constituent autant de refuges sûrs où ils sont peu identifiables parmi d'autres pêcheurs anodins.

Enfin l'aspect technologique est déterminant :

L'arsenal du pirate a lui aussi beaucoup évolué pour gagner redoutablement en efficacité. On trouve désormais des embarcations sur-motorisées, avec des équipages de commandos armés de matériels issus des conflits cambodgien et Afghan ou provenant des réseaux internationaux classiques (lance roquettes, mitrailleuses lourdes, brouilleurs de radars, etc.), ce qui leur permet d'avoir régulièrement le dessus en cas d'affrontement avec les forces de l'ordre. En outre les matériels de communication modernes leur permettent aisément de collecter le

renseignement préalable à toute opération et la falsification informatique des documents de bord en cas de déroutement.

Les bâtiments « cibles » ont eu aussi beaucoup changé : la réduction des équipages, la taille des porte-containers à mobilité réduite, les francs bords très faciles d'accès des pétroliers à pleine charge et la réglementation qui interdit l'usage des armes à bord des bâtiments de commerce, ont favorisé les attaques pirates attisées par le sentiment de facilité.

### **1.2.2 Le cadre politique**

Malgré la prégnance des causes quasi culturelles liées au milieu qui favorisent l'émergence de la piraterie en Asie du Sud-Est, les facteurs d'instabilité politique locaux sont déterminants.

Pour revenir au principal foyer de perturbation, l'Indonésie reste au centre des préoccupations internationales. Les événements de 1998-1999 ont catalysé en profondeur une vocation pirate déterminée et violente dans une frange de la population qui rejette toute forme d'allégeance institutionnelle. Les affrontements entre chrétiens et musulmans aux Moluques ont « jeté à la mer » des centaines de réfugiés, qui sont devenus des proies faciles oubliées du monde. De même, des bandes armées au nord de Sumatra, issues du mouvement séparatiste Gera Kan Aceh Merde Ka (Mouvement pour la libération d'Aceh), s'offraient le luxe fin 1999, de menacer la sécurité des voies de communications commerciales à l'ouvert de Malacca, à grands renforts de déclarations transmises par communiqués de presse.

La déréliction indonésienne, traduite par l'abandon administratif, judiciaire et économique total d'une grande partie de l'archipel, explique le regain de violence dans le détroit de Malacca en 2000. En outre, les réseaux de contrebande d'armes entre tous les mouvements sécessionnistes d'Aceh, les Moluques ou Irin-Jaya (Papouasie occidentale) constituent des accélérateurs du niveau de violence employé lors des abordages en mer.

Au Sabah (Malaysia), la piraterie est liée à deux problématiques ; l'une religieuse et l'autre liée à l'immigration. En effet, les gouvernements de confession musulmane n'ont eu aucun état d'âme à accueillir un flux important d'immigrés musulmans originaires d'Indonésie ou des Philippines, pour leur octroyer le droit de vote et évincer l'électorat chrétien. Cet afflux subit d'une population déjà précarisée dans des zones où les armes circulent presque librement a provoqué une augmentation immédiate de la violence sur mer. Les relations avec leurs « cousins » des autres archipels sont naturelles, car par l'établissement d'un réseau

d'information efficace, les réfugiés du Sabah s'épanouissent dans le racket maritime. On retrouve donc un mélange explosif de brigandage, d'extrémisme religieux et de séparatisme.

Enfin, le « vide stratégique » généré par la fin de l'affrontement dual Est-Ouest, a été rapidement comblé par la flibuste. La fin de l'affrontement entre les grands de ce monde, a conduit ceux-ci à abandonner leurs objectifs stratégiques d'endiguement (containment) et de présence sur tous les océans, pour laisser la scène régionale à ces « nouveaux barbares » (JC Rufin). Le repli sur Pearl Harbour (3ème flotte) et Yokosuka (4<sup>ème</sup> flotte) de l'US Navy après la chute du mur de Berlin, mais aussi le retrait des bases de Clark et de Subic Bay aux Philippines ont libéré l'espace et laissent ces bandes armées opérer en toute impunité. La fin de la guerre froide a également marqué le début d'une vaste phase de revendications territoriales (Archipels des Paracels, les Macclesfield, l'archipel des Natuna, des Spartley, le Sabah, les abords de Sipidan-Ligitan), qui profitent aux pirates se réfugiant dans des zones sans réelle autorité d'Etat.

Il est vraisemblable que la lutte contre la piraterie ne trouvera son efficacité qu'après la résolution de ces litiges territoriaux et lorsque les frontières maritimes auront clairement été définies.

### **1.2.3 Les causes socio-économiques**

Les facteurs socio-économiques sont indissociables du développement de la piraterie, car l'Asie du Sud-Est, grâce à une formidable croissance économique s'appuyant sur des échanges commerciaux alléchants, a suscité la convoitise et l'appétit de populations locales pauvres et mises en marge de l'essor généralisé.

En 28 ans (de 1964 à 1992), la part de l'Asie du Sud-Est dans le Produit Mondial Brut (PMB) a progressé de 4 à 25 % et pourrait atteindre les 30% en 2010 !

La flotte asiatique, largement constituée d'unités japonaises, favorisée par l'émergence des pavillons de complaisance et le repli de flottes occidentales, est passée de 15% à 30% en 25 ans. De plus le dynamisme des ports de commerce, recevant notamment l'extraordinaire flux mondial de containers est édifiant. Hongkong, Singapour et Kaoshing (Taïwan) occupent les trois premières places mondiales en terme de capacité portuaire. Cette économie débordante est la manne quotidienne des réseaux mafieux, qui profitent de ces fortes concentrations de navires pour se fondre dans la masse. L'urbanisme démesuré a fait naître d'immenses et

opulentes mégapoles, devenues le biotope naturel du banditisme, qu'il soit terrestre ou maritime.

La plupart des villages côtiers, exclus de la croissance et habitués à exploiter les ressources naturelles, n'ont trouvé le salut que dans le banditisme sur mer, par le pillage des containers et des équipages, par l'usage systématique de la violence et par l'enlèvement assorti de demande de rançons. Au large de Java et de Sumatra, un assaut de pirates peut rapporter plus de 30 000 dollars en moins de quinze minutes !

Avec l'essor économique local, et l'abandon de l'autorité régaliennne des Etats, est apparue une corruption étendue à tout le sud-est asiatique, qui pose une question fondamentale : les institutions administratives locales (indonésiennes, philippines, malaisiennes) sont-elles les mieux placées pour combattre la piraterie ? Cette question semble à juste titre préoccuper les grandes puissances maritimes du théâtre asiatique, notamment japonaise, qui émettent des réserves de fond à propos de l'efficacité des forces de police maritime indonésiennes.

D'ailleurs, en 1999 une enquête internationale démontrait que les douaniers indonésiens pouvait la nuit se transformer en pirates usant des mêmes méthodes que leurs « clients » diurnes. On a trouvé également le même phénomène dans les années 1998 avec des garde-côtes chinois assimilés à des fonctionnaires pirates sur lesquels l'administration centrale n'avait plus d'emprise. L'affaire du pétrolier malaisien Petro Rangers en avril 1998, « kidnappé » et véritablement siphonné par les autorités chinoises, illustre le niveau d'implication de la Chine qui ne se soucie guère des tensions diplomatiques sous-jacentes. La JAMS (Japan association for Maritime Safety) a toujours affirmé que Pékin avait longtemps fermé les yeux sur les exactions commises au large de ses côtes. Pourtant les différents rapports de l'OMI démontrent qu'une réelle volonté d'assainissement est apparue désormais dans le camp chinois.

#### **1.2.4 Les statuts juridiques**

Comme nous l'avons vu dans la première partie de cette présente étude, les faiblesses du champ juridique peuvent également expliquer la montée du niveau de la piraterie mondiale. En ce qui concerne le droit de la mer, la législation internationale moderne s'appuie sur deux textes fondateurs : la convention de Montego Bay (CMB-1982) et la convention de Rome (1988). Cependant ces textes sont réputés trop fragiles soit parce que donnant des définitions trop partielles ou trop restrictives, soit parce qu'ils sont trop peu ratifiés par la communauté internationale et perdent ainsi fondamentalement la vigueur qui leur est nécessaire.

De manière synthétique, en se référant à l'article 101 de la Convention de Montégo Bay (entrée en vigueur le 16 novembre 1994), il faut réunir trois conditions minimales pour qualifier la piraterie en mer : deux navires, des intérêts privés et la haute mer, c'est à dire hors des eaux territoriales (dans l'ensemble fixées à 12 nautiques). A cela s'ajoute un certain nombre de conditions restrictives édictées dans la partie VI qui laissent les Etats souverains pour régler les problèmes d'insécurité en mer dans les zones économiques exclusives (ZEE), sauf si le cas de piraterie concerne les intérêts internationaux. Si des forfaits sont commis dans les eaux territoriales, ils relèvent alors de juridictions nationales, dont l'efficacité laisse manifestement à désirer dans les zones qui nous intéressent. On le voit, la piraterie n'est juridiquement reconnue qu'en haute mer, cela laisse donc une très importante marge de manœuvre aux pirates du monde entier.

En outre le droit de poursuite d'un bateau pirate (dont les procédures d'obtention officielle requièrent des délais rédhibitoires) ne peut se prolonger dans les eaux territoriales et c'est pourquoi les actes de piraterie sont généralement menés à la limite de celles-ci pour s'y réfugier rapidement. L'impuissance du droit est donc manifeste dans la plupart des cas.

A la suite de l'attentat perpétré le 7 octobre 1985 à bord de l'Achille Lauro, la communauté internationale décide le 10 mars 1988 avec la convention de Rome qui couvre la répression d'actes menaçant la sécurité de la navigation, de doter des armes nécessaires l'arsenal juridique s'opposant à la piraterie. Ce texte novateur apporte deux évolutions intéressantes : on y définit les modes opératoires pirates et un cadre international pour la coopération judiciaire. Mais, comme pour le terrorisme, la susceptibilité des Etats se heurtent à la définition commune des actes de pirateries. Cela traduit bien le malaise latent et met en évidence les objectifs politiques bien peu louables d'Etats admettant l'emploi du terrorisme pour jouer un rôle sur la scène internationale. De fait le terme de « piraterie » n'est même pas employé dans la convention de Rome.... Cependant, cet ouvrage a le grand mérite de ne pas se limiter à des points particuliers des cas de violence en mer, en donnant une notion globale des forfaits répréhensibles et en consolidant les bases établies pour la CMB. Les prérogatives des Etats sont également largement renforcées, en ne limitant pas l'intervention et l'appréhension en eaux internationales mais en imposant la coopération internationale. A la différence de la CMB, c'est davantage le comportement, les niveaux de violence et les techniques d'exaction qui importent plus que le lieu ou la cible elle-même. Hormis quelques lacunes, notamment à propos des vols usant de bas niveaux de violence ou le banditisme

côtier qui n'affectent pas la capacité de navigation d'un bâtiment, cette convention de Rome est beaucoup moins timide que les textes juridiques précédents. Les responsables d'actes de piraterie deviennent des criminels internationaux justiciables partout.

Pourtant, lors de la publication de la convention de Rome, seulement trois pays de la zone Asie Pacifique ont ratifié le texte (Australie, Inde, Japon) et 150 des 192 Etats membres de l'ONU n'ont pas estimé nécessaire de s'y joindre quatre mois plus tard ! On peut s'étonner que l'Indonésie, le Bangladesh, notamment n'aient pas manifesté plus d'ardeur pour lutter collectivement contre un fléau essentiellement asiatique qui menace pourtant les économies régionales. Les réticences de fonds s'appuient sur la limitation de l'exercice de la souveraineté. Mais, il y a également un blocage de principe à propos des données statistiques sciemment erronées par les compagnies maritimes pour ne pas affoler les équipages et nuire à la réputation des Etats.

De plus, l'équilibre diplomatique recherché par tous ces pays politiquement fragilisés, leur impose de ménager leurs voisins en évitant d'évoquer le laxisme ou la malveillance.

## **2 EME PARTIE : L'IMPACT DE LA VIOLENCE EN MER D'ASIE DU SUD-EST**

Les enjeux liés à la piraterie croissante en Asie du Sud-Est peuvent avoir des conséquences majeures sur des équilibres régionaux fragiles et les économies du monde moderne.

### **2.1 Les enjeux économiques et commerciaux :**

#### **2.1.1 Le flux commercial en danger:**

Les voies de communication maritime sont devenues de vraies artères jugulaires mondiales. L'ensemble du fret maritime qui assure les liens économiques vitaux mondiaux, représente 80% des marchandises échangées. Outre le risque de déstabilisation régionale, les actes de pirateries qui s'attaquent dans les détroits asiatiques au libre échange international, peuvent avoir des conséquences majeures pour les économies nationales. Des voies de communications naturelles, pourraient être remises en cause par les armateurs et engendrer des surcoûts de transport extrêmement importants.

L'enjeu est fondamental pour l'Asie du Sud-Est qui brasse des intérêts commerciaux considérables et dont le dynamisme pourrait être freiné par quelques poignées de brigands. Le flux maritime de près de 40 000 navires embouquant les détroits malais chaque année est deux fois plus important que celui du canal de Suez. A ce jour le trafic asiatique s'est hissé au premier rang mondial devant le commerce atlantique. Le détroit de Malacca qui voit passer près de 300 bateaux par jour (dont une trentaine de pétroliers, soit trois fois plus qu'à Suez), démontre chaque jour son importance stratégique. Pour bien fixer l'enjeu de cette question, retenons simplement que la moitié du tonnage marchand passe par les détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok.

La question pirate est donc singulièrement vitale pour les intérêts intra-régionaux et les économies est-asiatiques.

Le commerce extérieur du Japon par exemple dépend à 40 % (soit 260 milliards de dollars annuels) des voies de communications maritimes. La Chine, puissance régionale montante avec son accession à l'OMC dépend à elle à 27 % de la mer.

Le transit des containers dans les ports de l'Asie du Sud-Est, qui regroupe quatre des cinq plus grands ports mondiaux, a progressé de 270 % en vingt ans et totalise plus du double des échanges européens.

Les armateurs de la Corée du Sud, de la Chine, de Singapour, de Taiwan, du Japon et de Hongkong pèsent près du tiers de la flotte mondiale et considèrent avec gravité la menace pirate. La fermeture des détroits asiatiques aurait des conséquences dramatiques pour le commerce mondial. En imaginant des détours maritimes par la mer peu clémente de Tasmanie ou par l'océan arctique, mais aussi le percement d'un canal dans l'isthme de Kraa, complété par un oléoduc terrestre, on n'atteindrait toujours pas le niveau d'échange actuel !

Selon l'Institute for National Strategic Studies (INSS, dépendant du Secrétariat d'Etat à la Défense américain), l'entrave des Sea lanes of communication est-asiatiques (SLOC) générerait un surcoût de 500 % du trafic maritime. Aujourd'hui, on estime que la piraterie maritime occasionne des pertes annuelles de l'ordre 200 millions de dollars.

### **2.1.2 Une menace pour l'industrie du tourisme et l'investissement étranger :**

On se doute également que dans les domaines du tourisme et de l'investissement venant de l'étranger les conséquences psychologiques de la piraterie sont désastreuses.

L'affaire des otages de Jolo et de l'attentat de Bali constituent une mauvaise publicité dont certains Etats se passeraient bien. Le tourisme est une manne qui brasse des millions de dollars chaque année.

Outre cette atteinte au tourisme, la piraterie est en revanche rédhibitoire pour les investisseurs étrangers potentiels qui recherchent avant tout la stabilité politique du pays hôte. Il est normal que les investisseurs rechignent à s'engager si les conditions de sécurité pour leurs personnels, les installations industrielles (plate forme pétrolières par exemple) et les marchandises ne sont pas assurées.

Avec la piraterie maritime, la réputation d'honorabilité des Etats est fondamentalement engagée.

## **2.2 Le jeu diplomatique**

La question pirate est étroitement liée au jeu des ambitions régionales de l'Asean, du Japon de la Chine et de l'Inde. La violence sur mer fait partie des pièces de l'échiquier asiatique, qui peut à tout moment s'animer par le réchauffement de tensions territoriales ou d'accords multilatéraux visant une stratégie d'influence et dépassant le cadre purement maritime.

### **2.2.1 Le Japon joue la carte « pirate » :**

La piraterie maritime est devenue pour le Japon un excellent prétexte pour revenir sur la scène internationale. De manière tout à fait légitime, le Japon, qui avait subi en dix ans 141 attaques (dont près de 100 en Asie du Sud-Est), a lancé, lors de la préparation de la conférence de Tokyo (Conférence sur la piraterie en Asie du Sud-Est-2001), quelques idées de fonds pour fédérer les participants sur trois objectifs :

- l'établissement d'un corps régional de garde-côtes
- le renforcement de l'aide aux compagnies maritimes
- le développement d'une coordination régionale

Il s'agissait très clairement pour le Japon et depuis la dernière guerre mondiale de revenir sur la scène stratégique, en s'écartant de l'article 9 de leur constitution.

A cette fin le Japon, grâce à leur premier ministre, fut très actif sur le plan diplomatique en proposant des plans anti-pirates lors de la conférence ASEAN+3 (la Chine, la Corée du Sud et le Japon) en novembre 2000 qui prévoyait des patrouilles conjointes avec des forces aéronavales nippones (Japan's Maritime Safety Agency et gardes côtes ). Cependant un grand

nombre de pays concernés par la question, ont formulé des réticences vives face à un déploiement d'une telle ampleur. Examinons maintenant en détail les points d'achoppement que soulève cette nouvelle politique japonaise, considérée par les Etats riverains comme une forme d'ingérence.

Il faut tout d'abord considérer que l'effort financier consenti par le Japon pour lutter contre la piraterie démontre que la politique nipponne dépasse le cadre doctrinaire de la défense nationale qui lui a été imposée à la fin de la guerre. Il s'agit très clairement d'élargir la sphère d'influence traditionnelle sous couvert de protection « d'intérêts vitaux » ...

Le budget militaire nippon est de 41 Milliards de dollars, soit 1,1% du PNB (à ramener aux 10 milliards de l'Inde et les 35 de la Russie) ce qui est quand même significatif pour une nation sensée seulement s'investir dans l'autodéfense. Les résultats sont là, puisque la marine nipponne a atteint le deuxième rang mondial, la plaçant dans une situation ambiguë vis à vis des Etats-Unis.

Le rééquilibrage des forces navales en Asie du Sud-Est a provoqué une réaction négative de la Chine, qui craint comme toujours la menace que constituent les capacités de renseignement, d'écoute et d'espionnage des « forces militaires » (ou considérées comme telles) à l'égard de ses propres activités militaires, notamment aux Spratley.

D'autre part, les propositions japonaises ont été mal reçues par l'Asean qui a le souci de préserver la souveraineté de tous ses membres et préconise des actions coordonnées plutôt que conjointes, limitées aux eaux territoriales. La Corée qui a gardé un mauvais souvenir de la présence nipponne en Asie du sud-est, n'est pas favorable non plus.... Seul Singapour, qui s'inquiète de la pesante présence chinoise, a manifesté son soutien en proposant même d'offrir ses bases comme point d'appui, aux forces de sécurité japonaises, qui constitueraient également un opportuniste contrepoids aux velléités américaines soudainement avivées depuis le 11 septembre 2001. La partie ne fait donc que commencer et le « joueur » américain, pris pour l'instant sur un autre échiquier, ne manquera pas de perturber le jeu local ultérieurement.

### **2.2.2 Les effets de l'intervention chinoise:**

Les prétentions chinoises sont difficiles à cerner.

En effet au début des années 1990, le monde maritime s'était ému du nombre croissant d'abordages commis en mer de Chine méridionale, notamment ciblés sur des navires russes puis japonais. Après les vives réactions militaires de la Russie (envoi d'une escadre) qui accusait officiellement les gardes côtes chinois et la réaction diplomatique japonaise, les

attaques cessèrent immédiatement. On ne peut pas invoquer le hasard à ce niveau de la réflexion ; la Chine à défaut d'avoir pu démontrer une réelle motivation politique a couvert la criminalité organisée. Pendant la dernière décennie, c'est à juste titre que les armateurs entretenirent un climat de méfiance vis à vis de la Chine.

On peut se l'expliquer en revenant très sommairement sur la question des archipels Spratley et Paracels. L'objectif de la Chine est simple : faire main basse sur les importantes réserves d'hydrocarbures sans partage possible avec les Etats riverains. Pour cela rien de mieux que l'exploitation voire l'encouragement des actions pirates pour perturber le jeu des influences locales.. C'est ce qui explique que les autorités chinoises ont longtemps été accusées de collusion avec les mafias locales et ont pu ainsi, par des actions spectaculaires relayées par le monde maritime, étayer leur autorité et affirmer leur présence dans des zones disputées. On aurait pu craindre la prise en otage du trafic maritime en mer de Chine méridionale, mais la Chine a désormais pris un tournant très net depuis quelques années, notamment pour préparer son accession à l'OMC, en préservant elle aussi les voies de communications d'hydrocarbures vitales pour son économie.

La piraterie maritime peut aussi bien perturber la scène diplomatique, que stimuler la coopération et l'établissement de liens bilatéraux. A l'occasion des forums annuels réunissant la Chine et quelques Etats de l'ASEAN, le motif d'une recherche de « bonne conduite » dans les affaires de piraterie leur ont en fait permis d'établir des bases de négociation plus consensuelles pour aborder les revendications territoriales qu'on leur connaît. La Chine par exemple soucieuse, de corriger l'image négative transmise pendant quelques années, s'efforce de faciliter la réintégration d'armateurs chinois, pour rassurer le monde maritime. Elle a d'autre part affirmé sa volonté d'assainir avec force la « petite méditerranée » en privilégiant la transmission de renseignements et le développement d'enquêtes internationales. Le BMI a tenu à souligner dans son rapport annuel le rôle clé désormais joué par la Chine en matière de lutte contre la piraterie.

Il est surprenant de constater qu'en une dizaine d'années, la Chine est passée du statut de repaire à pirates à celui de justicier des mers ! C'est pourtant la réalité politique qui impose ses vues et la Chine très rapidement l'a compris. Une grande interrogation persiste cependant dans les esprits : quelle sera l'attitude de la Chine lorsque les Etats-Unis, après avoir placé leurs « pions » sur l'échiquier du moyen orient, iront réinvestir le théâtre asiatique et menaceront directement les flux d'hydrocarbures nécessaires à l'économie chinoise ? La politique de déstabilisation précédemment instaurée ne connaîtra-t-elle pas une nouvelle cure de jeunesse? La Chine aura-t-elle tiré les enseignements de la diplomatie consensuelle?

### **2.2.3 De l'Inde à l'extrême Orient**

L'Inde n'a jamais été culturellement tournée vers la mer. Pourtant tous les indicateurs stratégiques convergent, pour démontrer une réelle volonté politique de l'Inde pour s'affirmer comme une puissance régionale maritime de premier ordre.

Lors de la conférence de Tokyo, l'Inde, à la surprise générale, a manifesté contrairement aux autres nations de l'ASEAN une très ferme résolution pour participer à tous les exercices conjoints et appelait de ses vœux une approche coordonnée et globale de la question pirate.

Cette position surprenante, est à mettre en regard avec le récent rapprochement de New Delhi avec ses partenaires orientaux. La lutte contre la piraterie est une ouverture pour engager le dialogue avec les acteurs asiatiques régionaux. L'Inde est sur le point de développer sur dix ans un grand programme naval digne de son rang, pour faire flotter son pavillon du golfe Arabo-persique jusqu'à la mer de Chine. Toutes les occasions sont d'ailleurs saisies pour conduire ou participer à des exercices navals régionaux.

Malgré toutes les gesticulations bellicistes, la menace pakistanaise est désormais contenue militairement et neutralisée par les feux médiatiques occidentaux, permettant de porter sereinement le regard vers le large et vers l'Est en particulier...

La piraterie est donc un excellent prétexte pour s'ouvrir vers l'extrême Orient. La Chine ayant démontré sa détermination pour lutter contre la piraterie, les épicycles mafieux se sont déplacés vers l'Ouest et ont infesté comme nous l'avons vu le golfe de Bengale. Cela a permis à New Delhi de tirer parti de ses possessions en mer d'Andaman et d'affirmer une vraie politique asiatique qui contrarie fondamentalement les vues chinoises.

C'est ce qui explique l'établissement de nouvelles bases depuis l'été 2001 dans les îles de Nicobar et d'Andaman (site stratégique d'essai de missiles balistiques), toutes proches du détroit de Malacca. New Delhi joue un « grand jeu » stratégique digne de Kipling...

Nous y reviendrons ultérieurement dans la troisième partie.

## **2.3 L'impact environnemental et humain**

### **2.3.1 Les marées noires et les risques chimiques :**

Selon le BMI, 20% des attaques recensées concernent des pétroliers. Si l'on ajoute à ces chiffres tous les chimiquiers abordés, c'est presque un quart des navires à cargaisons dangereuses qui sont susceptibles de provoquer des catastrophes de grande ampleur. Lors des attaques, les pirates n'hésitent pas à utiliser des cocktails molotov ou attacher l'équipage pour provoquer l'échouage du navire désarmé. Cette détermination à provoquer le chaos sans aucun souci ni de l'environnement ni des hommes d'équipage, est extrêmement inquiétante. Le nombre de barils de pétrole transitant par le détroit malais est trois fois plus important que dans le canal de Suez et on notera que les trois quarts du commerce mondial de gaz naturel liquéfié passent par la mer de Chine. Un accident pétrolier est sans aucun doute prévisible à terme. L'impact sur l'environnement et les populations qui dépendent des ressources de la mer et des rizières lacustres serait dramatique ; cependant en dépit des malheureuses conséquences écologiques attendues, le choc médiatique international pourrait être salutaire pour qu'enfin les Etats se mobilisent et luttent ensemble contre cette engeance. Certains d'ailleurs en sont à le souhaiter ! Pourtant, quelle folie que d'appeler un démon pour en chasser un autre ! Les conséquences d'une pollution majeure se comptent en dizaine d'années.

Il existe également un enjeu écologique d'un autre ordre ; c'est celui du transport de matières radioactives (déchets et combustibles) entre l'Europe et le Japon. Le risque d'une pollution de produits actifs est faible, car les dispositifs et enveloppes de protection sont extrêmement performants. Cependant, on peut imaginer que des réseaux de terroristes-pirates puissent fomenter le détournement de matériaux fissiles ou radioactifs pour les redistribuer auprès des réseaux extrémistes qui inquiètent désormais le monde occidental (Al Quaida, Abou sayaf etc.) .

### **2.3.2 La mort au rendez vous**

Il faut absolument rappeler que la piraterie tue . Cette évidence qui paraissait naturelle au 17ème siècle a totalement disparu de l'inconscient populaire. Pourtant, selon des statistiques sous-évaluées par le BMI ( afin de répondre aux inquiétudes des armateurs qui ne trouvent pas

toujours des équipages pour traverser les détroits malais), la dernière décennie a officiellement recensé 259 assassinats et 1854 prises d'otages. L'usage de la violence et la brutalité systématique sont dues à plusieurs facteurs :

- tuer, c'est plus rapide, c'est moins risqué car il y a disparition des témoins
- les armes de guerre ont inondé les bandes armées et ces jeunes hommes pour prouver leur aptitude à se battre font usage de leurs armes systématiquement
- tuer un marin philippin ou occidental, c'est un peu participer au choc des civilisations musulmanes et chrétiennes, que certaines communautés religieuses locales préconisent.

Ce niveau de violence suffit à lui seul pour mobiliser la réaction internationale. Faudra-t-il attendre un prochain drame aussi médiatique que Jolo ou Baly, pour que l'émotion, l'intelligence et la dignité humaine fassent réagir ?

La piraterie est un fléau aussi dangereux que les mafias organisées qui sévissent dans les mégapoles occidentales ; mais ce fléau s'exerce en mer ; c'est ce qui le rend moins médiatisé donc plus diffus.

### **3 EME PARTIE : L'ATTITUDE DES ACTEURS INTERNATIONAUX**

Les armateurs et compagnies maritimes, qui se livrent une concurrence féroce sur les océans, n'appréhendent finalement la piraterie qu'en termes financiers et n'y accordent qu'une importance relative aux coûts et bénéfices attendus. Les stratégies commerciales pour contrer la menace pirate s'efforcent de réduire les durées de transit dans les zones à risque (en examinant le ratio annuel de jours sous menace), le nombre de membres d'équipage, les dépenses liées au choix des routes maritimes, les heures supplémentaires consacrées à la veille de nuit etc.

A part leur participation à l'OMI (organisation maritime internationale), le monde maritime commercial, que le souci de rentabilité éloigne d'une approche globale, ne participe guère à la réflexion pour lutter contre la piraterie.

Ce sont donc les organismes internationaux qui dynamisent les énergies et les volontés.

### **3.1 Le monde de l'information**

Le rôle du BMI :

Nous l'avons vu c'est le BMI (bureau maritime international) qui traite plus précisément de toutes les questions de piraterie maritime et dont les travaux font référence. Ce bureau qui dépend du CCS (Commercial crime services), affilié lui même de la Chambre de Commerce Internationale (ICC), a été créé en 1981 sous l'impulsion personnelle de l'ancien commissaire en chef du port de Londres. Cet organisme, fonctionnant avec les financements assurés par ses membres, a rapidement reçu le soutien de l'OMI et coopère aussi de plein droit avec Interpol ou le Lloyd's Register.

Sa mission consiste à connaître et contenir les risques de la piraterie pour assister les agences réprimant celle-ci. Le catalogue de ses activités est donc très varié :

- identifier les cargaisons suspectes et les documents falsifiés
- rassembler toutes les informations en utilisant les sources diverses en mer et en infrastructures portuaires (compagnies maritimes, forces de police, marines d'Etats, autorités des ports ...) pour diffuser un bulletin bimensuel d'alerte relatif à la criminalité maritime
- permettre aux victimes d'obtenir des recours et des conseils juridiques, suivis de procédures d'indemnisation
- sensibiliser les institutionnels, notamment en animant des colloques internationaux
- contrôler les références des propriétaires de navires  
(à part : les récents avatars vécus en Europe dans le domaine de la pollution par hydrocarbures, nous incite à douter de la réelle efficacité des vérifications concernant les propriétaires des navires, qui profitent de la complexité des maillages transnationaux pour se soustraire aux justices nationales).
- promouvoir la mise en place du système SHIPLOC, qui permet de suivre n'importe quel bâtiment par satellite et déceler le moindre écart de route suspect. On peut s'étonner qu'au vu des enjeux financiers concernés par la piraterie, un système qui ne coûte que 300 dollars par mois ait autant de mal à s'implanter...

Dans le domaine informatif, une innovation de première importance s'est produite en 1992: l'OMI, le BMI et Inmarsat (International Maritime Satellite Organization) ont proposé conjointement la création d'un Centre Régional de la Piraterie pour l'Extrême-Orient (CRP) à Kuala Lumpur, qui désormais rassemble et partage ses informations avec les agences du

monde entier. Depuis le sommet de Tokyo, il facilite les échanges entre Etats concernés par la piraterie, ce qui à terme va renforcer son statut et son assise internationale.

Ses détectives des mers, « traînent » sur les quais et dans l'univers des triades, pour connaître les projets des différents syndicats du crime, mais aussi collecter les preuves. Ils peuvent ainsi fournir l'aide nécessaire aux équipes d'investigation et contribuer à retrouver navires, cargaisons et équipages.

Chaque jour, à minuit heure locale, cet organisme diffuse par satellite un bulletin « météo-pirate » gratuit, que tous les bâtiments de commerce écoutent avant de franchir les détroits malais.

Le rôle de l'OMI :

L'OMI bien évidemment participe de manière institutionnelle à l'information générale en matière de piraterie, par la diffusion de rapports disponibles sur internet pour tous navigateurs. Outre la diffusion d'informations, le Maritime Safety Committee (MSC), l'un des cinq comités constituant l'OMI, émet des analyses régulières pour traiter la menace pirate. Ces analyses géopolitiques perspicaces s'adressent davantage aux décideurs institutionnels (ONU, organisations d'Etats) plutôt qu'aux navigateurs, car elles s'appuient sur des données géopolitiques, qui mettent en évidence :

- l'interconnexion entre les bandes mafieuses et certaines branches d'appareil d'Etat
- le besoin de patrouilles conjointes internationales
- les lacunes du renseignement transnational
- la nécessité de mettre en œuvre des amendements juridiques permettant aux pays le droit de poursuite dans les eaux territoriales

Le travail de l'OMI est un chantier à grande échelle, qui a des objectifs propres à l'ONU, et donc diverge régulièrement des considérations commerciales des armateurs et compagnies maritimes.

Le Rôle des ONG :

Les ONG spécialisées tiennent elles aussi un rôle particulier. Deux organismes japonais ont retenus notre attention :

La Nippon Foundation qui s'implique dans la gestion du trafic dans le détroit de Malacca et finance plusieurs projets pour faciliter et sécuriser la navigation dans la région.

La Japan Association for Maritime Safety qui soutient financièrement le Malacca strait council.

Cela démontre une nouvelle fois la dépendance nipponne en matière d'approvisionnement et l'intérêt démontré par le Japon pour les détroit malais. Il y a d'ailleurs fort à parier que ces politiques des ONG ne soient pas vraiment indépendantes des options gouvernementales japonaises...

Ces organismes intensifient la collecte de données pour sensibiliser les médias. Cette politique a conduit à une grande série de colloques réunissant différents armateurs et sociétés de sécurité en mer qui ont abouti à un résultat extrêmement troublant :

Le nombre de cas réels serait dix fois supérieur aux statistiques officielles ! ce qui prouverait la mesure de la sous estimation générale du phénomène pirate ....

Malgré leur partialité vis à vis des intérêts japonais ces associations sont nécessaires, car elles dynamisent le débat et deviennent des forces de propositions qui ont tendance à se substituer aux Etats, bien moins dynamiques sur la question !

### **3.2 Le monde de la violence**

Malgré les efforts des organismes internationaux pour informer, responsabiliser les Etats et compagnies maritimes, certaines d'entre elles n'ont pas eu la patience d'attendre le retour du droit. On voit donc désormais apparaître à bord d'unité de marine marchande des « bandes de mercenaires armées », baptisées « compagnies privées de sécurité » qui offrent également leurs services en Afrique pour protéger des mines de diamants ou monter un mauvais coup de main au Sierra Leone ou en Côte d'Ivoire.

La lassitude des armateurs, autant que l'inquiétude des propriétaires de yachts, devant la résurgence de la piraterie proposent un nouveau marché à ces professionnels de la violence.

On trouve ainsi sur internet, des sociétés comme :

Overseas Service LTD, une force privée constituée d'ancien Gurkhas usant non pas d'armes mais d'art martiaux (de circonstance !). En 2000, 375 gurkhas opéraient sur 75 navires.

De même, Satellite Protection Service, qui est une société hollandaise dont les membres sont issus des unités antiterroristes néerlandaises et anglaises (Royal Netherlands Marine Corps, Special boat service, British Special Air Services), protège avec de hauts moyens techniques la flotte marchande.

La compagnie Sandline International, créée par un mercenaire britannique, le colonel « Tim Spicer », propose des méthodes musclées, basées sur l'entraînement des équipages, l'immersion dans les milieux mafieux, le sabotage et autres scénarios dignes des films d'aventures modernes.

Enfin, la très célèbre Marine Risk Management qui reste la plus active et qui fustige régulièrement l'attitude molle des institutionnels. Le capitaine John Dalby propose, non seulement le suivi des bâtiments attaqués et déroutés par un système satellite nommé Ship Track, mais aussi l'intervention d'assaut immédiate avec des équipes de réaction rapide. Bref, des missions de commandos civils, dans les eaux territoriales des Etats ayant perdu leur souveraineté !

Le défi posé à ces Etats fragiles est bien réel, car en acceptant cette solution de facilité, c'est se replacer dans les mêmes conditions que la compagnie des Indes, protégée par sa propre marine de guerre, qui devenait un Etat sans frontière, attiré par le gain. Or la résolution de ce problème passera par des options politiques motivées d'abord par une approche humaine et désintéressée.

En outre, l'usage de compagnie de sécurité paraît très dangereux politiquement, mais aussi techniquement, car les navires de commerce ne sont ni statutairement ni structurellement conçus pour supporter l'épreuve du feu.

### **3.3 La prise de conscience solitaire des Etats :**

On a constaté pendant de nombreuses années une forme d'inertie et de viscosité internationale dans la conduite de l'action pour lutter contre la piraterie. On peut l'expliquer essentiellement par le manque de moyens et par le contexte géographique comme nous l'avons vu précédemment. L'Indonésie a le plus grand mal à effectuer des patrouilles efficaces parmi ses 17 000 îles.. Singapour de taille microscopique s'est longtemps retenue pour s'offrir une marine océanique. Enfin la réduction un peu partout dans le monde des budgets militaires explique ces carences.

Il y a également sur le plan juridique de grandes incohérences, dans l'établissement des registres maritimes, les inscriptions sous pavillon de complaisance, la multiplication des ports francs, le transbordement informatique de marchandises virtuelles, le secret bancaire qui favorisent le blanchiment d'argent mafieux , etc.

De plus les initiatives conjointes de coopération sont souvent entravées par des susceptibilités diplomatiques. Beaucoup de ces petits Etats Est-asiatiques préservent jalousement leurs eaux territoriales, pour ne pas connaître les intrusions des anciennes puissances coloniales (Grande-Bretagne, USA, France, Japon etc.).

Malgré tout, la prise de conscience des Etats suit son chemin, et la plupart n'admettent pas que la piraterie porte atteinte à leur souveraineté. On assiste alors depuis peu à un investissement unilatéral important de matériels militaires qui gênent certes les pirates mais effraient aussi les pays voisins !

La Malaysia, compte tenu de l'instabilité politique de l'Indonésie, mais aussi des limites territoriales réduites de Singapour et le contexte islamique aux Philippines, devient le pays le mieux armé pour lutter. D'ailleurs elle intensifie les patrouilles aériennes et navales et se dote de matériels très performants ( faisceaux satellites, jumelles à vision nocturne). En outre elle a acheté deux vedettes suédoises et compte affecter quinze nouveaux bâtiments aux forces de police.

Ce renforcement du contrôle en mer répond en fait à un double cahier des charges : la lutte contre la piraterie et la crainte d'une poussée d'immigration clandestine depuis Sumatra. C'est certainement cette dernière menace qui a motivé la réaction des autorités, sensibilisées par la prise d'otage de Jolo qui a opportunément justifié une action très médiatisée mais peu efficace. Les côtes de Bornéo sont aujourd'hui au centre de gravité du cadre opérationnel de la marine malaysienne qui envisage de développer le nombre de ses unités pour lutter contre un fléau double : la piraterie et l'islamisme.

L'Indonésie est depuis de longues années au cœur d'une crise grave qui l'a toujours empêchée de réagir à la menace en mer. En 1999, lors de l'arrivée au pouvoir d'Abdurrahman Wahid, la marine fut soudain portée sous les feux de la rampe. Le nouveau président soucieux de réaffirmer l'identité maritime du pays et pour contrebalancer l'influence de l'armée de terre de Suharto, a décidé de mettre en place une force spéciale équipée de quinze bateaux.

Ces efforts ont été manifestement insuffisants. Depuis l'investiture de Megawati Sukarno putri en 2001, les autorités civiles et militaires se sont essentiellement concentrées sur les tensions interethniques et interconfessionnelles (Aceh et Irian-jaya) qui déchirent le pays et menacent d'explosion tout l'archipel.

Dans ce contexte il est impossible d'établir la moindre priorité à la lutte contre la piraterie, et l'Indonésie doit se retourner vers l'aide internationale, perdant encore davantage de sa stature régaliennne. Le Japon, les Etats-Unis et les Pays bas ont d'ores et déjà proposé « une aide technique »...La « politique » a elle aussi horreur du vide.

Les Philippines connaissent des difficultés de deux ordres : le premier est dû à l'instabilité politique chronique au sud, qui autorise le développement de trafics en tout genre et le deuxième lié à la configuration géographique du territoire qui compte plus de 7000 îles où le poids de la tradition pirate est très important, comme nous l'avons vu dans la première partie. En outre la législation nationale fait appel à des forces policières différentes (gardes-côtes, police, autorités portuaires) dont les prérogatives se superposent et se nuisent mutuellement. Pour faire face aux mouvements sécessionnistes musulmans (Moro National Liberation Front, Moro Islamic Liberation Front, Abu Sayaf), Manille aligne des forces de plus en plus importantes. Trente patrouilleurs ont été récemment acquis et trente autres avec des avions de surveillance ont été commandés en octobre 2000. L'intérêt que les Philippines accordent à la lutte contre la piraterie n'est pas dénué d'arrière-pensée. En amalgamant la menace pirate et le séparatisme islamique, il s'agit d'instrumentaliser la violence et de diaboliser les minorités du Sud. Cette politique a pris bien sûr un écho particulier auprès des Etats-Unis qui considèrent cette région du monde avec défiance, car ils la jugent comme le nid de frelons terroristes de l'Asie du Sud-Est.

A Singapour, la réaction est significative compte tenu de sa taille géographique. Deux organisations efficaces traquent désormais la piraterie : la Police Coast Guard forte de 1000 hommes et 106 patrouilleurs d'une part et la Marine d'autre part. L'efficacité en matière de lutte contre la piraterie a été démontrée par Singapour et c'est la raison pour laquelle son gouvernement a appelé à plus de coopération régionale, tout en se reconnaissant la nécessité d'acquérir une flotte plus forte, plus rapide et performante..

La Thaïlande a mis en place en 1990 une force spéciale qui à l'époque était chargée de lutter contre les bandes pirates qui sévissaient sur le fleuve Chao Phraya. Le projet est devenu aujourd'hui plus ambitieux et prometteur.

Il faut noter que la position de cet Etat se trouverait très avantageuse, si le vieux projet d'un canal de 102 kilomètres dans l'isthme de Kra ou un pont routier revenaient dans les cartons d'études stratégiques du monde maritime. Un tel canal offrirait une parade palliative à la menace pirate en Asie du Sud-Est.

Le Vietnam, premier moteur démographique en Asie du Sud-Est fait état de ses ambitions maritimes. En 1999, un grand projet de modernisation portuaire et d'acquisition d'une vingtaine de bâtiments militaires illustraient cette inflexion vietnamienne. Pour l'instant,

seules une trentaine de vedettes ex-soviétiques hors d'âges tentent de braver le terrorisme en mer. Néanmoins la participation du Vietnam aux colloques régionaux est active.

### **3.4 La coopération bi-nationale**

On évoque systématiquement la collaboration entre Etats asiatiques lors des séminaires et forums dédiés à ce fléau. Mais cette coopération internationale peine à trouver des expressions tangibles généralisées. On dénombre cependant quelques participations conjointes bilatérales qui sont encourageantes pour aborder la question pirate.

En 1992, un accord établi entre Singapour et l'Indonésie, qui elle même avait aussi signé un accord de coopération avec la Malaysia, avait eu pour effet de déplacer le centre de gravité de la criminalité vers la mer de Chine du sud. Cette coopération avait abouti à 38 arrestations . Mais le système s'est relâché et la remise en œuvre en 1999 de patrouilles conjointes s'est avérée insuffisante. L'augmentation des attaques dans le détroit de Malacca, liée à l'attitude répressive de la Chine, ne peut être jugulée par les coopérations binationales

Pourtant, soucieux de préserver leur souveraineté, la plupart des Etats rechigne à laisser la liberté de poursuite dans leurs eaux territoriales. Dans ce contexte, la collaboration s'est le plus souvent bornée à de simple contact radios et à d'épisodiques opérations très médiatisées. Cependant, en mai 2002 , après les attentats du 11 septembre, un accord trilatéral de lutte contre le terrorisme, le trafic de drogue et la piraterie unissait la Malaysia, les Philippines et la Malaysia. Pour sa part, Singapour s'est toujours trouvée fort coopérative pour accueillir toutes formes de combinaisons internationales, jusqu'à même ouvrir ses bases et offrir son soutien logistique à des nations étrangères.

La France elle aussi revient sur le théâtre. La décolonisation et la guerre froide ont longtemps réglé les paramètres de l'équation asiatique. Aujourd'hui ce sont davantage les ingérences économiques, les opérations de maintien de la paix et le bon droit humanitaire qui propulsent les Etats occidentaux et surtout les ONG sur le devant de la scène internationale.

C'est pourquoi la France a recentré ses missions traditionnelles pour faire acte de présence de la mer de Chine au golfe du Bengale. Pourtant, même si seulement trois bâtiments civils français ont été l'objet d'abordage (sans doute parce que la flotte marchande française ne se place qu'au vingt-septième rang mondial ), l'opinion publique et les prises de positions géostratégiques poussent notre nation à montrer le pavillon tricolore dans les détroit malais. Malgré tout en pratique, le droit international contrarie le lutte contre la piraterie et la France

peine à s'engager dans des actions d'envergure sur le terrain. L'avis français « Le Henaff » à l'occasion d'une mission de présence en janvier 2001, a pu s'initier aux principes et techniques de ce type de mission nouvelle. Il s'agit surtout de lier des contacts diplomatiques dont les effets dépassent le cadre strictement maritime.

Il faut souligner que les efforts de la diplomatie navale française n'ont aucune commune mesure avec les démonstrations de force américaines qui ont suivi les attentats du 11 septembre 2001.

### **3.5 La coopération internationale**

#### **3.5.1 Le jeu de l'ASEAN :**

L'Asean, fondé en 1967 et rassemblant l'Indonésie, le Cambodge, le Brunei, le Laos, la Malaysia, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, et le Vietnam, visait par la déclaration de Bangkok à rassembler les Etats capitalistes pour contrer l'expansion du bloc socialiste indochinois. Mais cette structure ne s'est pas assise sur un cadre juridique suffisamment rigide, pour pouvoir représenter un groupe cohérent qui jouerait une partition politique commune. Aujourd'hui, à la fin de la guerre froide ce « club » est désormais disposé à s'ouvrir au multilatéralisme. En saisissant l'opportunité de lutte contre la piraterie, il trouve une voie efficace pour s'affirmer sur le plan de la sécurité internationale et pour fédérer les Etats membres.

Ainsi a été réactivé le Forum Régional de l'ASEAN (ARF), imposant la nécessité d'une concertation plus marquée sur des réflexions stratégiques régionales plutôt que sur des préoccupations économiques traditionnelles.

La réactivation de cette cellule est dans les faits une excellente initiative pour lancer des échanges diplomatiques et favoriser l'approche multilatérale. Cependant, l'insécurité croissante dans les détroits malais pourrait faire naître une surenchère militariste dans toute la région. Depuis les années 1990, on constate une course aux armements tant quantitative (relative à la part de PNB) que qualitative (car l'effort est mis sur des moyens navals de projection).

Singapour, dont le budget militaire est de 4,5 milliards de dollars, a acheté deux sous-marins en 2000 et 2001.

La Thaïlande, qui consacre deux milliards de dollars à l'effort de défense, possède un porte-aéronefs et va acquérir un sous marin.

Enfin l'Indonésie, malgré ses difficultés économiques et déjà forte d'éléments de l'ancienne marine est-allemande, compte augmenter ses effectifs militaires.

Ces efforts budgétaires sont à l'évidence fort disproportionnés pour lutter contre la piraterie. De telles évolutions risquent d'augmenter le niveau de tension régionale entre tous ces pays qui se disputent la richesse sous-marine et halieutique locale. On peut redouter que sous couvert de lutte contre la piraterie, des questions transnationales anciennes risquent d'attiser les rivalités.

Pourtant, en juillet 2000, le 7<sup>ème</sup> forum régional de l'ASEAN organisé à Bangkok, a confirmé la priorité de la lutte contre l'insécurité en mer. Fort heureusement une initiative rassurante s'est fait jour. En mars 2002, l'ASEAN a décidé, la constitution d'une force spéciale régionale pour lier entre elles les marines d'Asie du Sud-Est. Le centre de coordination serait établi à Jakarta et les bâtiments de guerre navigueraient sous un pavillon fédérateur, pour patrouiller ensemble. L'Union Européenne, qui connaît déjà ce genre de protocoles (EUROMARFOR, OTAN, UEO, EUROCORPS), a proposé son assistance pour partager son expérience. Ce type de coopérations transocéaniques et internationales doivent être vivement encouragées pour abaisser le niveau de violence mafieux et neutraliser les tensions stratégiques potentielles.

L'ASEAN a également une carte importante à jouer en formant un cadre ASEAN+3 qui engloberait une participation conjointe de la Chine du Japon et de la Corée du Sud. Malgré les velléités hégémoniques de chacun, la convergence vers un objectif commun facilite le dialogue politique et à notre sens, sera le gage d'efficacité nécessaire pour aborder la question pirate dans l'avenir.

### **3.5.2 Les desseins stratégiques des acteurs émergents : Japon, Inde, Chine, Etats-Unis**

Le Japon :

Nous avons vu que le Japon dépendait fondamentalement de « l'artère jugulaire » asiatique. C'est pourquoi, lors de l'augmentation des attaques pirates entre 1998 et 2000 grevant l'activité de la flotte nipponne, le gouvernement japonais a envisagé d'emprunter une route Nord par l'arctique (dégagée des glaces seulement cinq mois par an) ce qui a provoqué l'inquiétude de la plupart des ports asiatiques. Cette option peu rentable et dépendante des brise-glaces russes n'a finalement pas séduit les institutionnels. L'économie japonaise est donc durablement contrainte de faire transiter ses flux d'hydrocarbures et de marchandises par les détroits malais. Nous retrouvons donc, l'un des paramètres qui a conduit le Japon vers la

guerre en décembre 1941. Il n'est bien sûr pas question d'imaginer des scénarii de politiques fiction, mais la prégnance historique des indicateurs économiques ne doit jamais être oubliée. Cette dépendance stratégique peut se traduire à terme par la nécessité de contrôler les artères maritimes en Asie. La seule carte à jouer pour l'instant par le Japon, est celle de la coopération régionale pour éviter de démontrer un militarisme trop patent. Tant que la menace pirate reste le seul instrument de déstabilisation régionale, le Japon peut se contenter de cette stratégie douce, qui ménage les autres acteurs, petits ou grands. On a donc vu le Premier ministre de l'époque Keizo Obuchi en novembre 1999, jeter les bases d'une coopération intéressée à l'échelle asiatique. Il s'agissait d'établir des points de contact institutionnels entre les membres de l'ASEAN, le Japon, l'Inde, la Chine et la Corée du Sud, pour mettre sur pied les procédures de patrouilles, d'interception et l'élaboration d'outils juridiques. Cependant, à l'occasion d'un forum en mars 2000 réunissant à Singapour les représentants des garde-côtes d'une quinzaine de nationalités locales, la proposition japonaise de projeter ses patrouilleurs a été accueillie froidement. Puis répondant au manque de moyens dont se plaignaient des pays comme l'Indonésie, Tokyo a proposé un programme de formation au Japon pour les différentes marines. Mais ces projets ont une nouvelle fois provoqué la réticence. La plupart des participants répugnent à patrouiller conjointement avec les forces japonaises pour préserver leur souveraineté.

En mars 2001, malgré une nouvelle réunion à Tokyo des experts de quinze pays, l'impatience nipponne, comme beaucoup d'autres, fut manifeste. Tous s'accordent aujourd'hui à regretter la multiplication des forums au détriment de projets plus concrets.

A notre avis, le Japon, doté maintenant d'une marine de premier ordre se trouve devant quatre choix stratégiques possibles :

- la recherche de la coopération internationale, sous mandat et sous le pavillon de l'ONU, avec les outils et accords juridiques adéquats
- la coopération bilatérale franche avec Singapour, disposant lui aussi d'un outil naval assez puissant et étant le seul Etat ayant démontré des dispositions positives à l'égard des propositions japonaises
- le développement de la coopération maritime (pour l'instant embryonnaire) avec l'Inde, ce qui élèverait immédiatement le niveau de tension avec la Chine
- l'unilatéralisme, soutenu par les Etats-Unis, par une présence navale quasi-permanente dans les détroits

A l'évidence, de ces quatre options graduées, la première est politiquement la plus convenable. Cependant, en cas d'implication américaine en Asie du Sud-Est le scénario serait

autrement plus « musclé » et résoudrait de fait les problèmes vitaux du Japon. On peut donc s'attendre à un soutien inconditionnel du Japon à l'égard de la politique américaine pour les mois à venir.

L'Inde :

L'Inde est en position inconfortable vis à vis des menaces qui pèsent sur sa sécurité intérieure minée par des mouvements terroristes de différentes confessions. A ce titre New Delhi s'intéresse à la menace pirate qui pourrait masquer des activités terroristes et du trafic d'armes. Elle s'appuie donc sur l'insécurité maritime pour développer une stratégie globale de sécurisation de ses approches de la mer d'Arabie jusqu'à la mer de Chine.

Ainsi, c'est le théâtre instable du golfe du Bengale qui accueille tous les ans des exercices navals conjoints avec les marines du Sud-Est asiatique, aux abords des îles Andaman. Cette partie de l'Océan Indien, est le véritable verrou des voies de communications maritimes asiatiques et a trouvé un regain d'intérêt auprès des autorités indiennes qui y développent des centres de commandement et une base navale. En novembre 1999, l'attitude rigoureuse des garde-côtes indiens, qui ont mérité l'éloge du BMI à l'occasion d'une spectaculaire opération anti-pirates (l'Alondra Rainbow), a placé l'Inde comme un nouveau gendarme régional.

L'Inde use de tous les moyens pour concurrencer sur la scène est-asiatique la république de Chine.

L'Inde a tout d'abord initialisé un rapprochement avec le Vietnam (gros fournisseur d'armes clandestines) en établissant une collaboration dans la lutte contre la piraterie. Le gouvernement Indien entretient également des rapports réguliers avec son homologue japonais, pour participer à des exercices navals conjoints et partager leurs visions stratégiques sur la sécurité en mer.

Enfin, soucieuse d'entretenir un dialogue actif avec l'ASEAN, l'Inde a établi depuis 1997 des liens avec la Thaïlande pour conduire des patrouilles conjointes. Ces démarches sont certes prometteuses pour lutter contre la piraterie, mais cet opportun regain de violence permet à l'Inde de sillonner les eaux d'Asie orientale et perturbe l'équilibre stratégique fragile depuis la chute du mur de Berlin. La Chine, par réaction a quasiment immédiatement renforcé sa présence dans le golfe de Bengale à partir de la Birmanie. Pour l'instant limitée, la marine de la république populaire de Chine n'aura de cesse de jouer le contre-poids à toutes actions navales pénétrant en Asie du Sud-Est (indienne, américaine ou japonaise).

La Chine :

Pékin est un acteur fondamental dans le cadre de la lutte contre la piraterie, non seulement parce que ses eaux internationales en ont été le théâtre, mais aussi parce que beaucoup de bateaux détournés l'ont été dans ses ports. L'attitude chinoise a été à ce titre très sévèrement critiquée. Cependant, le net changement de comportement, qui s'est traduit par un nombre d'arrestations spectaculaires suivies d'exécutions capitales, a fini par rassurer le monde maritime.

A part, le problème stratégique des Spratley, où sciemment l'activité pirate n'a pas été jugulée, la Chine s'est orientée sur la voie de la répression. En 1999 une réunion nationale sur le crime maritime a été organisée pour officialiser auprès des forces de polices et maritimes, la nouvelle position chinoise. Ce qui démontre bien le lien politique entre l'insécurité en mer de Chine méridionale et les options stratégiques de Pékin.

Parmi les réformes conduites par Pékin, on peut évoquer la standardisation de toutes les forces dédiées à cette mission (représentant 30 000 hommes et 1000 bateaux) qui désormais s'appuient sur les mêmes documents de doctrine et un système d'informations partagées. Les patrouilles côtières, l'investigation et l'enquête en milieu portuaire, la centralisation des communications sont placées sous l'autorité unique d'une administration de sécurité maritime chinoise. Après quelques coups d'éclat récents où deux navires détournés ont été rendus à leurs propriétaires, le gouvernement chinois affiche désormais une satisfaction triomphaliste. Si la situation s'est assainie, on ne peut occulter le rôle important de Hongkong devenue entre temps « région administrative spéciale ». Même si la police de cette région particulière travaille de manière autonome, la coopération avec Guangdong, Pékin et l'OMI est entière. Hongkong, comme Macao ont saisi avant l'heure le sens de leur mission et l'importance de l'efficacité de la coopération internationale.

Ces dernières années, la Chine populaire a développé des contacts avec le Japon, la Corée du Sud et la Russie. Cette ouverture vers le monde extérieur pour lutter contre la piraterie, qui se traduit par une grande assiduité aux forums régionaux, est à l'image d'un profond changement de la politique chinoise sortant de son repli séculaire sur elle-même, pour goûter aux vertus du libre échange. La protection des voies de communication maritimes, qui assure notamment le flux vital d'hydrocarbures est désormais prioritaire et deviendra le facteur déterminant des options stratégiques chinoises.

La Chine veut s'imposer comme leader régional sur tous les plans, notamment en mer.

Les Etats-Unis :

Au début des années 1990, sous la présidence de M. CLINTON, les Etats-Unis avaient appelé de leurs vœux « une nouvelle communauté pacifique » internationale et avaient démontré un rôle leader dans cette édification. Même si la donne stratégique a singulièrement changé, le désir de stabilisation, voire de contrôle, des zones sensibles demeure. Washington, stimulé depuis le 11 septembre 2001 s'implique davantage dans le jeu stratégique régional, notamment en ouvrant une base militaire à Mindanao. Le gouvernement philippin y voit d'ailleurs sous couvert d'exercices militaires, une garantie de stabilité intérieure et espère une participation américaine pour pacifier ses provinces sud.

Actuellement, près de 100 000 militaires américains, sont déployés et participent à différents exercices dans toute la région.

Outre la nécessité de stabiliser des zones de tensions terroristes, l'importance des détroits et la libre circulation est fondamentale pour les Etats-Unis, non seulement pour les bâtiments de la flotte du Pacifique, mais aussi pour les sous-marins nucléaires. Les règles internationales de passage dans les eaux archipélagiques sont déjà suffisamment contraignantes, pour ne pas se laisser prendre en otage par de petites bandes armées.

La lutte contre la délinquance en mer est donc également un des nombreux objectifs stratégiques des Etats-Unis. C'est pourquoi la diplomatie américaine souhaite plus de coopération (quitte à exercer des pressions économiques persuasives) pour lutter contre la menace terroriste. Les USA pour faciliter la dialectique ne font d'ailleurs plus aucune nuance entre brigandage et terrorisme (en simplifiant la menace, on dynamise la réaction et on réduit l'éventail et la complexité des modes d'action envisagés). Ainsi en 2000, les USA ont organisé des exercices navals avec la Corée du Sud, le Japon et Singapour. De même, l'exercice Cobra Gold, traditionnel « War Game » avec la Thaïlande, a été reconduit à Singapour avec la Chine, la Malaisie et l'Australie. Il faut noter que l'Indonésie a été écartée de ce type d'exercice, car ses forces de polices ont été considérées comme « peu fiables » par les services américains. Cette attitude américaine est surprenante, dans la mesure où, après l'affaire du Timor ( où les forces indonésiennes avaient soutenu de véritables massacres), Washington avait décidé de reprendre rapidement en main la coopération militaire pour « réorienter » Jakarta vers des vues moins autoritaires. Les bouleversements que connaît l'Indonésie autorisent l'ingérence politique des Etats-Unis pour régler les problèmes de

sécurité intérieure qui apportent normalement des outils démocratiques et humanitaires indispensables pour cette région.

Au total, chaque année, les Etats-Unis conduisent près de 300 exercices internationaux.

Malgré tout, les flottes marchandes et militaires américaines, n'ont pas vraiment à craindre la menace pirate. Cependant les Etats-Unis sont tout à fait déterminés pour soutenir toutes les mesures prises pour la combattre et souhaitent participer aux forums locaux.

Pour anecdote, en juin 2001, l'amiral James Loy, commandant des garde-côtes américains, proposait son aide. On est donc bien loin de champ d'action traditionnel des US COAST GUARDS

Cette énergie américaine pour lutter contre la piraterie en Asie du Sud-Est est-elle un objectif en soi, ou s'agit-il d'un outil de politique étrangère ?

Les nouvelles directives baptisées « Presence Plus », s'articulant sur le principe de *Forward presence* (présence sur l'avant), démontrent en fait que les Etats-Unis cherchent à neutraliser les forums existants et à affaiblir la position chinoise en pesant sur ses flux d'approvisionnement.

Au printemps 2002, l'Inde et les Etats-Unis ont mené des exercices navals communs. Ces opérations ont permis notamment d'escorter sous mandat d'*Enduring Freedom*, les lignes de communication entre Malacca et la mer d'Arabie.

Seulement quatorze ans après la chute du mur de Berlin, le vide stratégique se comble à nouveau en Asie du Sud-Est, qui restera pourtant une zone de tension immuable à moins que deux conditions fondamentales soient réunies :

- que les Etats retrouvent leurs légitimités régaliennes
- que des tracés des frontières clairs et acceptés, réduisent les revendications territoriales de la région.

C'est ce qui milite pour une intervention volontaire des Nations Unies pour régler, une immense crise géopolitique larvée en Asie du Sud-Est, plutôt que de tolérer le règlement préventif des tensions par les « géants » émergents.

## CONCLUSION

Les pirates d'Asie du Sud-Est opèrent sous bien des aspects, avec la même vigueur que celles de leurs ancêtres des Caraïbes ou de l'océan Indien. Tous les ingrédients de la piraterie moderne se retrouvent pour commettre dans les détroits malais d'atroces exactions pérennes à travers les siècles.

Mister Wong ou le terrible Liem Sioe Liung dirigent d'impressionnantes mafias criminelles et reproduisent les crimes odieux de trafic d'humains et de pillage, sous la protection d'autorités corrompues.

Mais la piraterie maritime en Asie du Sud-Est a des effets beaucoup plus vastes.

En élargissant le champ de l'analyse, les dégâts causés par la piraterie portent sur des enjeux planétaires qui concernent l'économie mondiale et l'équilibre écologique de régions déjà bien fragilisées.

Les Etats bafoués par la piraterie qui se retranchent derrière la souveraineté des eaux territoriales, freinent fondamentalement la progression du droit international.

A cela s'ajoute l'équilibre instable du jeu politique régional qui ravive des fractures anciennes et met en évidence des stigmates récents, conséquence de la fin du bipolarisme.

Le problème est loin d'être réglé et les sujets d'inquiétudes perdurent.

L'histoire en mer s'est bâtie par une longue suite de guerre et de paix imposées par les armes, comme l'a efficacement démontré La *Pax Romana* en méditerranée.

Peut-on dire pour autant que les crises en mer ne se règlent que par la force ? Doit-on espérer une politique de vive force pour stabiliser la région ?

Les méthodes américaines d'aujourd'hui ne nous incitent pas à appeler de nos vœux une intervention transatlantique pour aborder tous les aspects de la crise asiatique.

En effet la nouvelle attitude de la Corée du Nord, qui souhaite perturber en profondeur le théâtre régional, est déjà l'objet de tractations et spéculations stratégiques américaines. Or la politique américaine d'engagement musclé au proche Orient nous engage à la plus grande prudence.

La Corée du Nord, comptant désormais dans son arsenal des armes nucléaires est un adversaire beaucoup plus dangereux politiquement que militairement. Si les Etats-Unis

persistent sur la voie de l'usage des armes au titre de la prévention et de l'établissement d'une *Pax Americana*, on ne peut s'interdire d'imaginer une escalade de la violence qui autoriserait l'emploi de l'arme nucléaire, ce qui signifierait la fin du dogme sur lequel s'appuient les dissuasions occidentales.

Souhaitons que les options retenues par les Etats-Unis pour l'Asie ne soient qu'une série de gesticulations politiques qui privilégieront le dialogue à tout prix et la recherche du compromis.

Ce compromis finalement satisferait l'ensemble, car il éviterait l'effondrement d'un équilibre chaotique :

La Chine trouve avec la Corée du Nord un idéal bouc émissaire local, le Japon et la Corée du Sud en cas d'escalade ne veulent pas être des cibles nord coréennes, évitant ainsi le débat de leur nucléarisation ; et enfin les Etats locaux considèrent que le statu quo est moins déstabilisant qu'une redistribution des cartes dans la région.

Pour reprendre un proverbe britannique : « better the Devil you know than the Devil you don't ! »

La solution est sans doute dans une « *Pax Onusia* » ou plus prosaïquement une « *Pax Asiatica* ».

A l'analyse des paramètres stratégiques, on sent bien que l'Asie du Sud-Est se trouve au centre d'une question qui relève d'enjeux mondiaux. L'épicentre économique mondial est désormais focalisé sur cette région et non pas sur la Méditerranée ou l'Atlantique.

La mer une nouvelle fois reste la clé des questions du monde. Un monde globalisé, rapide, ultra médiatisé, et peut être déjà incontrôlé ...

## LES ROUTES MARITIMES EN ASIE DU SUD-EST ET LE PROJET THAÏLANDAIS



- ① Route de Malacca ② Route de Sunda ③ Route de Lombok ④ Pont terrestre trans-thaïlandais

## BIBLIOGRAPHIE

- HUBERSON Gilles- *Faits et méfaits de la piraterie dans le monde 1990-2002*-Article 407 de la revue de l'IHEDN - Paris 2002
- CHALIAND Gérard – *Vers une privatisation des conflits ? Terrorisme, piraterie, mercenariats* – Fondation pour la recherche stratégique – Paris 2001
- DE GEMELINE Vladimir – *Asie, les pirates sont de retour* – Valeurs actuelles – Paris 2001
- K. SENGUPTA Prasum – *Japan conducts first bilateral anti-piracy exercises in East Asia* – Asian Defence – Kuala Lumpur 2000
- FRECON Eric – *Pavillon noir sur l'Asie du Sud Est* – l'Harmattan – Paris 2002
- SCRIBA Joel – *La piraterie maritime* – Défense Nationale – Paris 2002
- PERON-DOISE Marianne – *Le Japon et la lutte contre la piraterie maritime en Asie du Sud Est* – Défense Nationale – Paris 2000
- MAZZEGA Marion - *La piraterie maritime au vingtième siècle* –DESS droit maritime- Université d'Aix –Marseille 3- 1996
- KANE Solomon, PASSICOUSSET Laurent – *La piraterie, symptôme d'une Asie fragilisée* – Le Monde diplomatique- Paris 2000
- Piracy reporting center – ICC- International Maritime Bureau – Kuala Lumpur – Weekly reports
- XAVIER Nathaniel – *IMB seeks assistance to prosecute captured pirates – Interpol help sought* – Lumut Maritime –Singapour 2001
- *Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer* – Montego Bay – 1982
- POMONTI Jean-Claude – *Colin Powell veut renforcer la lutte contre le terrorisme en Asie du Sud Est* – Le Monde – Bangkok 2002
- The ministry of foreign affairs of Japan – *Japan's efforts to combat piracy and armed robbery against ships* – Tokyo 2001
- SANDROCK Virginie et MILETITCH Alexandre – *A l'abordage* – Armées d'aujourd'hui – Paris 2002
- The IMB piracy reporting center – *Piracy reports* – Monthly reports
- CHAUPRADE Aymeric – *Géopolitique, constantes et changements dans l'histoire* – Ellipses – Paris 2002