



Piraterie en mer de Chine

Prétexte d'intervention des puissances mondiales et régionales ?

**Mémoire de géopolitique
du capitaine de corvette Xavier MAZAURIC
dans le cadre du séminaire « Asie Orientale »**

**Directrice : Madame Valérie Niquet,
Directrice de recherche Asie
à l'Institut de Recherche Internationale et Stratégique**

Avril 2005

**Piraterie en mer de Chine,
prétexte d'intervention des puissances mondiales et régionales ?**

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE LA PIRATERIE EN MER DE CHINE

Cartographie des faits de piraterie dans le monde

Répartition de la piraterie en Asie

Caractéristiques de la piraterie et des pirates en mer de Chine

**DEUXIÈME PARTIE CONSEQUENCES DE LA PIRATERIE SUR LE
COMMERCE MARITIME EN MER DE CHINE**

Le commerce maritime en mer de Chine

Les enjeux pour les armateurs et les affréteurs

Les enjeux pour les économies nationales

TROISIÈME PARTIE REACTIONS DES ACTEURS ETATIQUES

L'Union Européenne

L'ASEAN

Le Japon

La Chine

Les Etats-Unis

INTRODUCTION

La piraterie maritime a toujours existé, c'est un « crime ancien aux formes nouvelles »¹. Quasiment absente au début du XX siècle, elle est revenue sur le devant de la scène médiatique dans les années 1970. Un temps « africaine », elle est aujourd'hui essentiellement asiatique. Au fur et à mesure de son expansion, les états et les organisations internationales ont orienté leurs actions vers la compréhension, la protection et la lutte contre cette pandémie. En 1984, la piraterie est inscrite de manière permanente à l'ordre du jour de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En 1992, alors que les eaux asiatiques concentrent la majorité des actes de piraterie recensés depuis 1986, dix pays riverains de la mer de Chine entament une coopération pour lutter contre ce phénomène.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001 et l'attaque menée contre le pétrolier français Limburg en 2002, aux craintes de pertes économiques, s'est ajoutée la peur du terrorisme et d'une catastrophe écologique.

Carrefour stratégique du transport maritime mondial, la mer de Chine est aussi le théâtre des rivalités des nations riveraines. Les USA, comme la Chine et le Japon, ont proposé leur aide aux pays riverains, et ce sous différentes formes : aide économique, formation de personnel, échange de renseignements, mais aussi patrouilles communes voire même implantations de forces de police.

Dans ce contexte, les politiques de lutte contre la piraterie en mer de Chine des acteurs régionaux ou mondiaux peuvent-elles constituer un prétexte qui masque leur volonté d'accroître leur influence sur cette zone ?

Après avoir replacé les faits de piraterie en mer de Chine en ce début de vingt-et-unième siècle dans le contexte mondial, nous nous tenterons d'estimer les conséquences réelles ou potentielles de ce phénomène sur le commerce mondial, et sur l'environnement. Ensuite, une fois le décor planté, nous examinerons les réactions des pays riverains, mais aussi des USA et du Japon pour décrypter les ressorts de leurs motivations.

¹ Actes de la *Convention des Nations Unis sur le droit de la mer. Vingtième anniversaire 1982 - 2002*

1.1 Cartographie des faits de piraterie dans le monde

Plusieurs organisations compilent des données statistiques sur les événements de piraterie maritime. Nous avons retenu celles du Bureau Maritime International (BMI) et de l'OMI. Le BMI a été créé en 1979 par la Chambre Internationale de Commerce (ICC), il est financé par des compagnies maritimes et des sociétés d'assurance. Organisme non gouvernemental, il bénéficie cependant de la reconnaissance de l'ONU et du soutien de la Grande Bretagne où il est implanté. Il possède notamment une antenne à Kuala Lumpur chargée de centraliser les informations sur tous les actes de piraterie dans le monde.

Néanmoins, les chiffres présentés doivent être pris avec la prudence d'usage : la majorité des actes ne serait en effet pas déclarée par les armateurs pour ne pas voir leur navire immobilisé dans un port pour les besoins de l'enquête. La fourchette d'incertitude varie notablement selon les interlocuteurs : un tiers seulement de déclaration selon un responsable de l'OMI, dix pour cent pour la Nippon Fondation². Des disparités significatives sont aussi constatées selon l'organisme considéré. Par exemple, il semble que la nomenclature utilisée par l'OMI prenne intégralement en compte les tentatives avortées d'actes de piraterie. Ces statistiques peuvent ainsi différer d'une dizaine à une cinquantaine d'unités de celles du BMI qui, au contraire, utilise une définition plus large de la piraterie et qui, pour satisfaire les intérêts de ses bayeurs de fonds, peut être incité à « gonfler » ou non les chiffres.

Sur une longue échelle de temps, les données compilées par l'OMI (annexe 1) montrent un accroissement régulier du nombre de faits de piraterie depuis 1989 et une accélération de cette croissance à partir de 1994. Depuis cette date, l'Asie occupe un poids prépondérant dans les statistiques.

Selon cette fois le BMI (annexe 2), entre 1994 et 2003, le nombre de faits de piraterie a progressé de 240 %, soit en moyenne trois événements supplémentaires par mois et par an. En 2003, parmi les 452 faits, 193 ont été recensés en Asie, soit 40 % de l'ensemble. En 2004, seul 302 actes ont été recensés dont 169 en Asie, soit 55%. Ces deux proportions, même si elles sont parmi les plus faibles des dix dernières années où la moyenne était d'environ 80%, reflètent bien la concentration de la piraterie en Asie. Il est aussi intéressant de constater que, depuis quatre

² FRECON Eric, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est – Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris ; Edition l'Harmattan, 2002, page 35

ans, la piraterie en Océan Indien a supplanté l’Afrique et les Amériques. Il faut peut-être rechercher une explication dans la proximité des théâtres asiatiques et indiens. Ce constat sera repris quand nous nous interrogerons sur les liens entre piraterie et terrorisme (voir § 1.4.4).

Enfin, l’OMI note que la plupart des attaques ont eu lieu dans les eaux territoriales des états riverains alors que les bâtiments étaient au mouillage ou à quai³.

Les courbes d’évolution de la piraterie proposées en annexe 2 soulignent que la piraterie mondiale hors Asie évolue sensiblement dans le même sens qu’en Asie. Il est aussi remarquable qu’il n’y a pas eu d’effets « 11 septembre » sur les statistiques. Au contraire, loin d’une explosion des évènements, la hausse continue observée jusqu’alors semble marquer le pas.

1.2 Répartition de la piraterie en Asie

Le Journal de la Marine Marchande dans son édition du trois septembre 2004 écrivait que « selon les statistiques du BMI, si le nombre d’actes de piraterie maritime a chuté de 22% dans le monde au cours du premier semestre 2004, il a augmenté de 33% dans le détroit de Malacca. Sur les 182 attaques répertoriées au premier semestre 2004 dans le monde, 50 ont été commises dans les eaux indonésiennes, 20 dans le détroit de Malacca et 13 au large du Nigeria. ».

La carte des faits de piraterie recensés en 2004 (annexe 3) montre une concentration sur deux zones :

- la péninsule malaisienne avec principalement le détroit de Malacca ;
- le sud-est de la mer de Chine.

Depuis 2001, la répartition des faits de piraterie est relativement stable en Asie : le détroit de Malacca et ses approches concentrent en moyenne un tiers des évènements asiatiques. Entre 2003 et 2004, il faut toutefois noter que les évènements à la périphérie des Philippines ont été divisés par trois.

³ Organisation Maritime Internationale, *Report on acts of piracy and arms robbery against ship – Annual report 2003*. mars 2004.

1.3 Caractéristiques de la piraterie et des pirates de mer de Chine

Il n'est pas question ici de mener une étude complète des modalités d'intervention des pirates de mer de Chine et des raisons qui les poussent à mener cette activité très lucrative. Nous renvoyons le lecteur intéressé aux mémoires publiés ces dernières années par des stagiaires du CID et surtout au livre d'Eric Frécon précédemment cité. Ce dernier offre une étude exhaustive et pertinente de ces questions.

1.3.1 Localisation des attaques

La répartition des faits de piraterie en Asie n'est pas un hasard. Elle se superpose à la carte des grandes routes maritimes et des principaux ports de la région. Elle présente une certaine stabilité depuis plusieurs années (à titre de comparaison, voir en annexe 4 la cartographie de la piraterie en Asie en 2000). Notons que les côtes chinoises, tout comme plus au nord le Japon, la Corée, et plus au sud l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont aujourd'hui épargnés par ce fléau.

Plus précisément et comme le soulignait le rapport 2003 de l'OMI précédemment cité, la majeure partie des événements a lieu dans les eaux territoriales et pour au moins la moitié dans les zones portuaires (annexe 5).

La piraterie maritime en Asie n'offre donc pas ici de différence notable par rapport à la moyenne mondiale.

1.3.2 Conséquences humaines sur les équipages

La lettre de l'ICC du 7 février dernier déplorait le décès de trente membres d'équipages en 2004 du fait de la piraterie pour seulement vingt et un en 2003. Le « Piracy Reporting Centre » de Kuala Lumpur (créé en 1992 par l'ICC) précisait que « les détournements de remorqueurs, de barges et les kidnappings de membres de l'équipage étaient en hausse, en particulier dans les eaux indonésiennes, au nord du détroit de Malacca et au nord de Sumatra. Alors qu'auparavant ces attaques étaient attribuées aux rebelles d'Aceh, il y a désormais des signes que des associations criminelles utilisent des bateaux de pêche pour se livrer à ces attaques. »

Effectivement, comme le montrent les courbes présentées en annexe 5, les équipages sont de plus en plus confrontés à la violence dans les eaux asiatiques. Cette évolution, notamment dans le détroit de Malacca, est même caractéristique de la zone alors que la statistique mondiale semble plus stable.

1.3.3 Sociologie et motivations des pirates

Dans son livre, Eric Frécon reprend les propos d'Eric Ellen, directeur du BMI selon lequel « les pirates malais sont le plus souvent originaires de petits villages de pêcheurs, où la piraterie n'est pas seulement considérée comme une source de revenus, mais aussi comme une tradition. » Il est donc intéressant de s'attarder un instant sur les facteurs sociaux économiques de la piraterie pour ensuite mieux juger de la pertinence des actions engagés contre eux.

Deux facteurs sont propices à transformer l'habitant des côtes malaises, indonésiennes ou philippines en pirate : la pauvreté et l'hostilité politique de sa capitale, les deux causes pouvant bien sûr se conjuguer.

Depuis plusieurs décennies, l'Asie connaît un essor économique sans précédent ; symboles de cette évolution, les deux premiers ports mondiaux sont désormais Singapour (390 millions de tonnes) et Shanghai (380 millions de tonnes). Mais, si plus d'un quart du commerce mondial navigue devant leurs yeux des riverains du détroit de Malacca, ils voient par exemple passer 50 000 navires de haute mer par an⁴, beaucoup n'ont pas accès à cette manne. Les gratte-ciels côtoient souvent les bidonvilles et les régions pauvres celles développées. La disparité s'est encore accentuée avec la crise économique qui a touché les pays asiatiques à la fin de la dernière décennie. Ainsi, les difficultés économiques ont poussé les oubliés de la croissance et victimes de la crise, pêcheurs, habitants des bidonvilles et même fonctionnaires mal ou pas payés, à se livrer à une activité ancestrale et socialement acceptée. En Indonésie par exemple, alors qu'en 1991 le salaire d'un général de division était de 120 € par mois, entre Java et Sumatra un pirate pouvait gagner 30 000 € en quinze minutes.⁵ La motivation d'enrichissement peut aussi être accompagnée d'un dessein politique pour des populations en conflit avec les gouvernements. Les exemples sont nombreux : population musulmane de l'archipel philippin des Sulu, mouvement pour la libération d'Aceh au nord de Sumatra, conflit entre les chrétiens de Sabah en Malaisie et le pouvoir central musulman.

Ces mouvements contestataires ont aussi bénéficié des surplus de matériel de guerre, armes, embarcations et mêmes moyens de transmissions provenant des conflits d'Afghanistan et du Cambodge. Enfin, leurs activités illégales ont aussi été favorisées par le retrait de la zone des marines américaines et soviétiques à la fin de la guerre froide.

⁴ RICHARDSON Michael, "Terror at sea: The world's lifelines are at risk", in *The Strait Times*, 17 novembre 2003

⁵ Eric Frécon, op. cit, page 61

Ainsi et pour conclure, la piraterie est dans la région une profession banale, socialement admise et qui, depuis longtemps, est perçue comme un moyen honorable de gagner son existence. Cet état de fait conjugué à la coexistence, dans cette région, de la pauvreté et d'un torrent maritime de richesse explique la profusion de pirates que les Lloyds estimaient à 20 000 en 2000⁶. Ce constat fait dire à Eric Frécon qu'à l'image du narcotraffic dans le « Triangle d'or », il sera « extrêmement délicat d'éradiquer la piraterie, tout comme il est difficile d'imposer des cultures alternatives au pavot ».⁷

1.3.4 Piraterie et terrorisme

Nous avons déjà souligné précédemment la part de motivations « politiques » qui pouvait animer les pirates. De l'acte politique au terrorisme, il n'y a qu'un pas à franchir, et ce pas s'est considérablement raccourci depuis les attentats du 11 septembre 2001 pour une grande partie de l'opinion mondiale. Il n'est néanmoins pas toujours aisé de mesurer objectivement la menace. Le recel provenant d'un navire attaqué peut aussi bien servir à soutenir un mouvement terroriste qu'à faire vivre les pirates, cette dernière motivation contribue d'ailleurs aussi à la première. Comme le rapporte le BMI à propos des attaques attribuées aux rebelles d'Aceh, « leur principale motivation était de financer leur lutte séparatiste en échangeant otages contre rançons »⁸. La frontière entre piraterie et terrorisme est plus aisée à distinguer quand le navire est considéré comme une arme en soit. Un pétrolier, un gazier, un chimiquier ou même un porte-conteneurs dans lesquels serait cachée une bombe classique ou non, représentent une menace sérieuse pour l'environnement, les installations portuaires, les riverains, et la navigation. S'il est difficile de mesurer la réelle influence d'Al-Qaeda, il est assuré que « certains groupes terroristes locaux ont tissé des liens avec le terrorisme international, ce qui constitue une menace non seulement pour la stabilité et l'intégrité territoriale de certains pays de la région, mais aussi pour le monde dans son ensemble ».⁹ Et effectivement, même si aucun évènement comparable à l'attaque de l'USS Coole ou du pétrolier Limburg n'a eu lieu en mer de Chine, il n'en reste pas moins que des indices témoignent de la réalité de la menace. Le journal singapourien « Straits Times » relate qu'en mars 2003, le chimiquier Dewi Madrim a été détourné pendant une heure au large de Sumatra dans le but d'apprendre à gouverner un navire. En 2000, un instructeur de plongée a été kidnappé par le groupe Abu Sayyaf et obligé de transmettre ses connaissances dans

⁶ PERON-DOISE Marianne, « Le Japon et la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est », in *Défense Nationale*, Paris, juillet 2000, page 131-137

⁷ FRECON Eric, op. cit, page 51

⁸ Lettre électronique du Bureau Maritime Internationale, 31 octobre 2003

⁹ Commission européenne, *Un nouveau partenariat avec l'Asie du sud-est*, 2003, @ Europa.eu.int

ce domaine. Ces faits, mis en perspective avec le communiqué d'Al-Qaeda qui avait accompagné l'attaque du pétrolier français¹⁰, nourrissent facilement les hypothèses les plus pessimistes. Le même journal poursuivait ainsi : « le réseau Al-Qaeda aurait une flotte d'au moins 15 navires de haute mer Il pourrait également infiltrer les rangs des quelques 1,2 millions de marins, jusqu'à 80% des certificats [des marins] décernés par certains pays se sont avérés des faux. »¹¹ Plus près de nous, en décembre 2004, des experts britanniques du renseignement déclaraient que « le réseau Al-Qaeda pourrait lancer des attaques spectaculaires contre des navires marchands dans les douze prochains mois afin de perturber les voies maritimes commerciales internationales »¹². Le fait que l'Indonésie et les Philippines soient à la fois des pays qui connaissent des rebellions islamiques et aussi qui fournissent une de très nombreux marins rend plausible la collusion des deux populations.

Pourtant, malgré l'abondance de cibles que propose le trafic maritime dans la région, il faut constater qu'aucun acte de terrorisme maritime n'est à ce jour à déplorer. Nous proposons les explications suivantes :

- les liens entre les pirates asiatiques et Al Qaïda sont encore trop lâches pour modifier leur comportement et leurs motivations. Suite au Tsunami qui a dévasté la région, il n'y a plus eu d'attaque dans le détroit de Malacca pendant trois mois¹³, preuve que les « réseaux » existants n'étaient pas assez solides pour résister à cet évènement climatique voire pour profiter de l'attention détournée des forces régaliennes ;
- comme semble l'avoir montré l'exemple irakien, la mise au point d'un engin nucléaire, chimique ou biologique avec des performances réellement intéressantes ne semble pas être si facile que cela ;
- outre l'aspect économique, un attentat dans cette région ne menacerait pas physiquement les occidentaux mais essentiellement les populations musulmanes avoisinantes.

Nous reconnaissons toutefois que le dernier argument peut être retourné, le terrorisme musulman cible d'abord les musulmans eux-mêmes. De même que, dans sa « déclaration de guerre » en 1998, Ben Laden s'en prenait d'abord au régime d'Arabie Saoudite, les régimes des pays musulmans de la région pourraient être rapidement la cible des terroristes si leur politique

¹⁰ : « Si un bateau qui ne nous a pas coûté 1000\$ est parvenu à dévaster un pétrolier de cette taille, imaginez l'ampleur du danger qui menace l'artère commerciale de l'Occident que constitue le pétrole »

¹¹ RICHARDSON Michael, op. cit

¹² Dépêche AFP du 9 décembre 2004 repris par le site internet SURTYMAR

¹³ Après le Tsunami, les trois premières attaques de pirates ont eu lieu les 28 février, 12 et 14 mars 2005.

divergeait de « l'orthodoxie » prônée par ceux-ci. En cela, les répercussions potentielles des évènements en Irak et au Moyen-Orient sur les pays pratiquant un islamisme modéré de l'Asie du Sud-Est sont préoccupantes. Dernier argument pour renforcer la vigilance, l'abondance de cibles fournies par le trafic maritime dans cette zone rend quasi certain la probabilité de réalisation de la menace.

1.4 Conclusion partielle

La piraterie est un fléau qui dévaste depuis longtemps la mer de Chine. Elle y prend le même visage qu'ailleurs dans le monde, avec toutefois un penchant particulier pour l'usage de la violence. Les motivations sociaux-économiques des pirates rendent aléatoire l'éradication de cette menace par des actions uniquement policières. La lutte est d'autant plus difficile que les pirates utilisent les lacunes des conventions internationales pour se jouer des limites des juridictions nationales qui sont particulièrement enchevêtrées en mer de Chine.

Il n'y a pas encore eu d'acte de piraterie commis en Asie uniquement pour des motifs terroristes. La densité des trafics et le renforcement annuel de la part maritime des échanges mondiaux rendent néanmoins certain son occurrence. Sur les trois ingrédients nécessaires à un tel acte, on peut admettre facilement que le personnel et les savoir-faire sont déjà disponibles en la personne des mouvements rebelles musulmans déjà implantés, il ne manque que la motivation. Si on accepte le lien entre méthodologie terroriste et jusqu'au-boutisme des modes d'action, l'écart qui sépare de l'avènement d'un acte de terrorisme maritime peut être jaugé par le degré de violence mesuré lors des évènements. Et justement, comme le faisait remarquer l'OMI récemment, « l'aspect le plus déconcertant est de voir que le degré de violence relaté par les rapports sont sur une pente croissante. »¹⁴

¹⁴ Organisation Maritime Internationale, *Focus on maritime security*, 2004, @imo.org

DEUXIEME PARTIE CONSEQUENCES DE LA PIRATERIE SUR LE COMMERCE MARITIME EN MER DE CHINE

Suite à deux attaques près du Yémen, Michael Richardson écrivait le 1^{er} novembre 2003 dans le « Straits Times » que les « primes d'assurances ont explosé et les bateaux évitent la zone. » A l'opposé de ces propos alarmistes, un commandant de pétrolier français cité par Eric Frécon déclarait que « la piraterie n'est pas une chose dont on parle tous les jours. C'est presque anecdotique. Le problème numéro un des navigants, ce n'est pas la piraterie, mais l'emploi et les conditions de travail »¹⁵. Cet optimisme est repris par le CV Bernard Lepeu dans un article de la revue Défense: « malgré l'apparence des chiffres, la probabilité d'une attaque reste faible 0,01% »¹⁶.

Au-delà des fantasmes des journalistes, quel est donc l'impact réel de la piraterie sur le trafic maritime ? Est-il possible de jauger les risques à l'aune des critères économiques habituels ?

2.1 Le commerce maritime en mer de Chine

2.1.1 Les flux de marchandises

Après la crise du début des années 2000, on assiste à une reprise générale de l'économie qu'ont peu perturbée le conflit en Irak ou l'épidémie de SRAS. L'économie maritime en mer de Chine n'échappe pas à cette tendance et ce d'autant plus qu'elle baigne des puissances industrielles comme le Japon, Taiwan et Singapour et surtout le nouveau géant qu'est la Chine.

En 2003, les importations ont augmenté en volume de 2%¹⁷. Cette moyenne mondiale cache une tendance supérieure en Asie : les importations se sont ainsi accrues de 4% au Japon, et les importations de 50% en valeur en Chine.

La mer de Chine est ainsi devenue une des principales « autoroutes maritimes » du globe, voire même une « artère jugulaire » pour certaines marchandises. Pour le trafic de conteneurs, 11,1 millions d'EVP¹⁸ soit 37% du trafic mondial se sont offerts en 2003 en pâture à cette forme de criminalité¹⁹. Pour l'ensemble des types de marchandises, ce sont environ 50 000 navires qui passent chaque année en mer de Chine, soit « deux fois le trafic de Suez et trois fois celui de

¹⁵ FRECON Eric, op. cit, page 231

¹⁶ LEPEU CV Bernard, « Un regard politique sur la mer et la marine », *Défense* n°94, Paris, août 2001

¹⁷ Armateurs de France, *Rapport annuel 2004 sur l'activité 2003*, 30 mars 2004

¹⁸ EVP = équivalent en marchandise d'un conteneur de vingt pied

¹⁹ D'après Containerisation International

Panama »²⁰. Les flux se répartissent principalement sur trois routes maritimes qui passent par le détroit de Malacca, de Lombok ou de la Sonde (annexe 6). Le flux principal emprunte le détroit de Malacca soit, chaque jour, 275 navires dont 26 pétroliers.

2.1.2 L'activité portuaires

La plupart des attaques a lieu dans les zones portuaires, il est donc nécessaire de s'intéresser à l'activité de ces dernières. Dans son panorama 2003 de l'activité des ports mondiaux, l'Institut d'Economie Maritime (ISEMAR) écrivait que la croissance chinoise a modifié en quelques années l'ordre portuaire en Extrême-Orient. « Depuis 2002, les ports chinois sont entrés dans une phase d'hyper expansion (19 à 32% en 2003) en exportant les biens manufacturés vers l'ensemble de la planète. Ainsi, si les deux grands « hubs » d'Asie, Hong Kong et Singapour restent encore en tête, la croissance des ports chinois et la mise en place de services directs vers l'Europe et l'Amérique devraient réduire en partie leur rôle.

En Corée et à Taiwan, les grands ports nationaux sont au service des exportations (Busan et Kaohsiung), alors qu'au Japon quatre ports se partagent les flux. En Asie du Sud-Est, il faut distinguer les ports de commerce (Laem, Chabang, Manille, et Djakarta) et les ports de transbordement placés près du détroit de Malacca (Port Klang et Tanjung Pelepas). »²¹

Cette croissance s'est maintenue en 2004, le journal « Le Monde » titrait en janvier 2005 que les ports de Singapour (390 millions de tonnes) et de Shanghai (380 millions) avaient détrôné Rotterdam (354 millions)²². Derrière ce trio de tête, figuraient en 2003 d'autres grands ports de la région : Hong-Kong (207 millions de tonnes), Ningbo (185 Mt) en Chine, Kaoshiung (138 Mt) à Taiwan, Busan (161 Mt), Gwangyang (124 Mt) et Ulsan (117 Mt) en Corée du Sud, ou Nagoya (168 Mt) et Yokohama (125 Mt) au Japon.

Ainsi, non seulement près de la moitié du trafic mondial croise dans les eaux de la mer de Chine, mais celle-ci abrite quinze des vingt plus grands ports mondiaux (plus de 100 millions de tonnes), et ce poids relatif a tendance à croître. La sûreté du trafic devrait donc représenter un enjeu majeur tant pour les professionnels de la mer que pour les pays desservis par ces flux.

²⁰ LEPEU CV Bernard, op. cit

²¹ ISEMAR, *Panorama des ports mondiaux 2003*, janvier 2005, @isemar.fr

²² STROOBANTS Jean-Pierre, « Les ports de Singapour et de Shanghai détrônent Rotterdam », *Le Monde*, mardi 11 janvier 2005

2.2 Les enjeux pour les armateurs et les affréteurs

Avec 450 évènements recensés, l'année 2003 a été une « bonne année » pour les pirates et donc une moins bonne pour les armateurs, affréteurs et leurs assureurs. Pourtant, la comparaison de la répartition des évènements avec l'évolution du taux d'affrètement pour les vraquiers et pétroliers ne montre pas de corrélation particulière (annexe 7).

Il n'en a pas été toujours de même. « Après l'attentat perpétré par les Tigres Tamoul sur l'aéroport de Colombo le 24 juillet 2001, les assureurs maritimes ont imposé le versement de primes additionnelles d'assurance sur corps pour les navires relâchant à Colombo Les transporteurs de conteneurs se sont alors mis à appliquer des surtaxes de 350 dollars/EVP sur les marchandises importées et exportées et de 150 dollars sur les marchandises transbordées Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, ainsi que l'intervention militaire qui a suivi en Afghanistan, ont eu d'importantes répercussions sur les marchés mondiaux de l'assurance maritime. Début octobre, il ne faisait aucun doute pour les armateurs que les primes d'assurance sur corps étaient en train d'augmenter non seulement en Asie du Sud où était concentré l'essentiel de l'activité militaire ... Conférences, consortiums et ententes ont commencé à demander aux chargeurs des surtaxes exceptionnelles pour risques de guerre. Ces surtaxes allaient de 125 à 250 dollars/EVP Pour ce qui est des autres assurances principales à la charge des armateurs, plusieurs mutuelles de protection et d'indemnisation ont annoncé une forte majoration des primes, de 25 à 30 %, à compter de février 2002. Elles ont invoqué deux raisons justifiant cette mesure: l'incapacité dans laquelle elles étaient d'éponger les pertes à l'aide de profits financiers, du fait de la faiblesse des marchés financiers, et le renchérissement de la réassurance après les attentats terroristes du 11 septembre ».²³ Cette brusque escalade avait eu des précédents : « en mai 1998, alors que l'Indonésie avait sombré depuis deux mois dans un marasme qui allait coûter le pouvoir au général Suharto les primes [d'assurance] des navires croisant dans les eaux territoriales indonésiennes furent rehaussées de 10 à 20%. Ce qui contribua à la hausse des prix de certains produits de consommation, en Indonésie comme à travers toute la région. En 1997, les compagnies maritimes asiatiques ont dépensé entre 1,6 et 2,3 milliards d'euros en prime d'assurance, selon la Federation of Asean

²³ Shipownersclub, *Rapport annuel 2004*, @shipownersclub.com

Shipowners' Associations. La majorité de ces fonds sont transférés en Europe ou aux Etats-Unis, qui abritent les sièges des géants de l'assurance maritime ».²⁴

Ainsi, si on peut mesurer précisément l'impact des attaques terroristes et des faits de guerre sur le renchérissement du commerce maritime, rien de tel n'est possible pour la piraterie.

Cette manifestation du peu d'intérêt pour les conséquences économiques de la piraterie en tant que tel est d'ailleurs manifeste à la lecture du rapport annuel 2003 des Armateurs de France. Leur attention est focalisée sur les conséquences économiques des évolutions de la réglementation du travail et de l'application des conventions SOLAS (Safety of Life at Sea) et du code ISPS (International Ship and Port facility Security). Ce n'est donc qu'indirectement que les professionnels de la mer se préoccupent des surcoûts liés à la criminalité pour laquelle le code ISPS constitue une action préventive. Et c'est dans une logique de préservation de leur compétitivité que les Armateurs prônent un financement sur fonds publics de ces mesures qu'ils jugent régaliennes. Autre témoignage du faible poids du coût de la piraterie dans le commerce mondial, ni le Centre de recueil de renseignement sur la piraterie de Kuala Lumpur ni le centre français de recherche sur l'économie maritime ISEMAR ne possède de données statistiques sur cet aspect. Enfin, dans son rapport d'activité 2004, la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association, bien qu'elle se plaigne comme les années passées de la piraterie en mer de Chine, ne retient dans ses analyses que les risques liés aux guerres. C'est donc en fait le coût de la lutte contre le terrorisme, via le code ISPS et les mesures imposées par les USA pour le trafic de conteneurs, qui inquiète les professionnels et renchérit les assurances. « Une nouvelle vague de hausses des primes d'assurance, de l'ordre de 15 % à 25 %, était en cours d'application début 2003, un an après les majorations de février 2002 Les clubs « Protection and Insurance » ont également décidé de prélever 2,25 cents de dollar par tonne brute auprès de l'armateur et 0,75 cent par tonne brute auprès de l'affréteur, pour doubler le montant maximum qu'ils verseraient en cas de guerre ou d'incident terroriste de façon à le porter à 400 millions de dollars.²⁵

Le coût économique de la piraterie a néanmoins une réalité chiffrable de l'ordre de 200 millions de dollars US par an²⁶. Mais c'est encore peu par rapport aux 15 milliards d'euro que représente le marché de l'assurance maritime²⁷. Pourtant la probabilité d'une attaque de pirates, même

²⁴ KANE S., PASSICOUSSET L., «La piraterie, symptôme d'une Asie fragilisée », *Le Monde diplomatique*, Paris, juin 2000, page 6

²⁵ *Lloyd's Shipping Economist*, juillet 2002, p. 7 à 11, @ www.lloydslist.com

²⁶ FRECON Eric, op. cit, page 138

²⁷ M. DELCROIX, AXA Assurances, conférence prononcée au CID le 14 février 2005

faible 0,01%, reste supérieure à celle des autres fortunes de mer : deux pertes totales de navire sont à déplorer tous les trois jours soit un risque 0,001%.

Il peut être néanmoins intéressant d'envisager les conséquences d'une aggravation des faits de piraterie. Là encore, les différentes analyses trouvées contredisent les a priori que l'on pouvait avoir. « Selon l'OSRA (Overseas Shipowners' Representative Association), la fermeture du détroit de Malacca ne prolongerait que d'un à deux jours les temps de transit en passant par la Sonde. A ce titre une attaque contre le canal de Suez ou celui de Panama aurait des conséquences bien plus sérieuses²⁸. »

En conclusion, la piraterie maritime ne constitue pas aujourd'hui un enjeu économique majeur pour les armateurs et affréteurs sauf de manière épisodique et dans des zones géographiques très ciblées. Il n'en serait pas de même si elle devenait le mode d'expression prioritaire du terrorisme. La problématique serait alors autant sécuritaire, pour les autres navires, les ports et l'environnement, qu'économique. Eric Frécon va même plus loin dans son jugement de l'impact de la piraterie, il écrit en effet : « puisque piraterie rime avec contrebande, elle ne crée pas les pénuries et les hausses de prix, mais l'accompagne car ce sont les produits les plus chers du moment qui vont être le plus recherchés ». ²⁹

2.3 Les enjeux pour les économies nationales

Les navires qui transitent ou font escale en mer de Chine appartiennent à des armateurs dont l'activité enrichit leur pays d'origine. Les marchandises qu'ils transportent sont autant d'importation ou d'exportation nécessaires à la vie économique.

2.3.1 Le contrôle des flottes marchandes

Au premier janvier 2004, la répartition du tonnage de la marine marchande par pavillon montre (annexe 8) que près de la moitié de la flotte mondiale était sous pavillon de complaisance (48,1%). Aucun pavillon riverain de la mer de Chine n'apparaît dans les cinq premiers pavillons. Le pavillon singapourien n'est que sixième, la Chine se classe seulement treizième et huitième en comptant Hong-Kong, et le Japon, enfin, n'arrive qu'en treizième position.

²⁸ PATRIAT Lucas, « Des patrouilles plurinationales luttent contre la piraterie dans le détroit de Malacca », in *Journal de la Marine Marchande*, page 14 et 15, 3 septembre 2004

²⁹ FRECON Eric, op. cit, page 133

Ces chiffres sont toutefois trompeurs car les pavillons de complaisance cachent des pays qui ne le sont pas. A cet effet, le rapport 2003 de la CNUCED sur le commerce maritime propose une autre classification selon le pays réellement détenteur (annexe 9). Derrière la Grèce qui contrôle près de 20% du tonnage mondial, arrive le Japon puis les flottes de Chine et de Hong-Kong réunies. Les autres pays riverains de la mer de Chine sont des acteurs secondaires mais tout de même significatifs. La piraterie fait donc peser une menace directe sur les flottes des pays asiatiques. La même remarque peut être faite sur la flotte contrôlée par les Etats-Unis et l'Union Européenne. Cette dernière représente en effet 268 millions de tonnes tpl si toutes les flottes nationales sont réunies (donc hors Norvège).

2.3.2 Importations et exportations

Si on a coutume de dire que 95% du commerce mondial emprunte la voie maritime, la dépendance vis-à-vis de ce moyen de transport varie suivant les marchandises et les pays observés. Depuis 2002, le commerce maritime a repris sa progression en Asie à l'image de l'économie. Il s'est accru de 3,7% en 2003 contre 2,5% en 2002. Dopée par la croissance chinoise, l'Asie a vu ses échanges maritimes progresser de 14,8%³⁰.

En 2003, près de la moitié des exportations chinoises était destinée au trio Europe-Amérique du Nord- Japon, quand seulement un tiers des importations en provenait (annexe 10). Sur l'ensemble de l'année 2003, la Chine aura exporté davantage que le Japon³¹ et pour un volume en augmentation de 30% en volume et de 50% en valeur³². En 2000, 27% du commerce extérieur chinois passait par les voies maritimes d'Asie du Sud-Est.³³ La dépendance de l'économie chinoise vis-à-vis des voies maritimes est donc incontournable. Pour ce qui est des matières premières stratégiques, le poids de la Chine se fait surtout sentir aujourd'hui sur les importations de minerai de fer avec une hausse de 33% de sa demande³⁴. La Chine est importateur net de produits pétroliers depuis le milieu des années 90. A courte échéance, le pétrole brut ou raffiné constituera certainement son talon d'Achille. « La croissance rapide de l'économie chinoise dans la dernière décennie a propulsé la Chine au second rang des consommateurs de pétrole (5,5

³⁰ CNUCED, *Etudes sur les transports maritimes 2004*, 2004

³¹ Armateurs de France, op. cit

³² Armateurs de France, op. cit

³³ Asia-Pacific Center for Securities Studies cité par FRECON Eric, op. cit, page 133

³⁴ Armateurs de France, op. cit

millions de baril/jour), dépassant ainsi le Japon (5,3 millions de baril/jour). La part de la Chine dans la croissance mondiale de la consommation ces dernières années est ainsi de 40% ».³⁵

Le constat qualitatif est identique pour le marché des conteneurs. « L'influence de la croissance chinoise a dépassé le cadre des seuls échanges au départ ou à destination de l'Asie. Ainsi, les dix créations de services transpacifiques, mobilisant 50 navires pour faire face à la croissance des échanges asiatiques, ont permis d'utiliser les navires en surnombre qui auraient été autrement employés sur d'autres lignes comme celles desservant l'axe transatlantique »³⁶.

Encore plus que la Chine, le Japon est tributaire des voies maritimes et particulièrement de celles d'Asie du Sud-Est. En 2000, 39% du commerce extérieur japonais empruntait cette autoroute maritime³⁷. Le Japon est le plus gros importateur mondial de gaz naturel liquéfié. Il capte 28% des importations mondiales de charbon et un tiers des importations asiatiques de pétrole. En particulier, 80% de ces importations pétrolières passent par le détroit de Malacca³⁸.

En l'absence de ressources naturelles sur son sol et contraint par sa géographie, le transport maritime est le cordon ombilical de l'économie japonaise.

La situation est comparable pour les autres pays riverains de la mer de Chine en particulier pour ceux dont l'industrie est particulièrement développée. Pour la Corée comme pour Taiwan, 20% des échanges marchands s'effectuent avec le continent Nord-Américain et 15% avec l'Europe (annexe 10). En outre, ils sont aussi tributaires du Moyen-Orient pour leurs importations pétrolières, et donc du trafic maritime en mer de Chine.

Si les pays asiatiques sont tributaires de leur commerce maritime, il en est de même pour leurs partenaires commerciaux par réaction. Pour l'Europe des vingt-cinq, le commerce avec les quatre pays asiatiques Chine-Japon-Corée-Taiwan ne représentait en 2003 que 15% de l'ensemble de leurs échanges. La proportion est la même pour les pays de l'ASEAN³⁹ qui forment tout de même le troisième partenaire commercial de l'Union. La situation est radicalement différente avec les USA pour lesquels les relations commerciales avec ces quatre mêmes pays concentrent 69% du total⁴⁰. C'est ainsi que la part de marché de la Chine dans les importations américaines a atteint 12%. La Chine est devenue le deuxième fournisseur derrière

³⁵ RODRIGUE Jean-Paul, « Straits, Passages and Chokepoints : a maritime Geostategy of Petroleum Distribution », in *Les Cahiers de Géographie de Québec*, novembre 2004

³⁶ Armateurs de France, op. cit

³⁷ Asia-Pacific Center for Securities Studies, op. cit

³⁸ URQUHART Donald, "Malacca Strait users urged to help pays for safety pain", *The Shipping Times*, 14 octobre 2003 repris par la Nippon-Foundation

³⁹ ASEAN ou ANASE : Association des Nations de l'Asie du Sud-Est créée en 1967 qui se compose de 10 pays : Brunei, Myanmar, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande et Viêt Nam.

⁴⁰ Données établies à partir des statistiques de l'*Etude sur les Transports Maritimes 2003*, CNUCED

le Canada⁴¹. Il existe donc une dépendance des USA et, dans une moindre mesure, de l'Europe vis-à-vis du commerce avec l'Asie. Mais, autant la dépendance en matière première pouvait apparaître comme la plus critique pour les pays asiatiques, autant ce sont les produits manufacturés qui forment l'essentiel des importations occidentales. Cette forme de dépendance a-t-elle moins de conséquences ? Il n'est pas aisé de répondre brièvement, néanmoins, réfléchir aux conséquences des délocalisations dans les domaines touchant les intérêts stratégiques d'une nation, comme l'informatique, les télécommunications, l'électronique et la sidérurgie, apporterait un éclairage intéressant à cette question.

2.3.3 Une menace écologique

« En septembre 1992, au nord du détroit de Malacca, le super tanker « Nagasaki Spirit » est éperonné par un vaisseau pirate, il prend feu et déverse 13 000 tonnes de pétrole à la mer Peu de temps auparavant, un tanker à l'abandon a dérivé plus d'une heure entre Singapour et l'Indonésie suite à un abordage ».⁴² Le risque d'un désastre écologique et humain est réel. Une marée noire, l'explosion d'un gazier ou le déversement de tout produit chimique dangereux mettraient en péril l'écosystème d'une région surpeuplée où les ressources halieutiques sont l'élément essentiel de la chaîne alimentaire.

2.4 Conclusion partielle

Autour de la mer de Chine se concentre une part notable des richesses mondiales⁴³. Cette richesse s'exprime par une part conséquente prise par cette Asie dans le commerce mondial et son principal véhicule qu'est le trafic maritime (annexe 11). A l'image du détroit de Malacca qui voit passer un quart du trafic mondial et la moitié de son pétrole, la mer de Chine est le cœur économique de l'Asie. Elle pompe les matières premières et renvoie des produits manufacturés. Mais, tant que la piraterie ne sera pas massivement utilisée par des groupes terroristes, elle rimera avec contrebande. « Elle ne créera pas les pénuries et les hausses de prix mais l'accompagnera car ce sont les produits les plus chers du moment qui vont être le plus recherchés ».⁴⁴

⁴¹ Armateurs de France, op. cit

⁴² « La piraterie, péril grave pour l'écologie », in RAUFER X.(dir), *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, Paris, PUF, 1998, page 212

⁴³ et certes aussi une part tout aussi significative de la pauvreté.

⁴⁴ FRECON Eric, op. cit, page 134

La mer de Chine est un carrefour maritime utile voire indispensable à l'activité économique de la plupart des puissances mondiales. C'est aussi un espace géographique propre à nourrir les convoitises et les ambitions de puissance des pays riverains. Intéressons-nous maintenant à la manière dont la carte de la lutte contre la piraterie est utilisée au milieu des autres cartes dans le grand jeu des nations.

3.1 L'Union Européenne

Du fait de la volonté des grands pays maritimes européens d'agir plutôt par l'entremise de l'OMI⁴⁵ que de l'Europe, la politique communautaire en matière de commerce maritime ne se place pas d'un point de vue géopolitique mais social et sécuritaire⁴⁶. Par contre, par l'entremise de sa politique étrangère, l'Union Européenne essaye de favoriser la stabilité de la région sans pour autant s'y tailler une zone d'influence particulière.

3.1.1 Un nouveau partenariat avec l'Asie du Sud-Est

A côté des traditionnels domaines d'intervention de l'Union centrés autour de l'aide au développement économique et culturel, elle s'investit aussi sur des sujets qu'elle estime connexes : l'immigration et la lutte contre le terrorisme. C'est ainsi que, dans le cadre de la résolution 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies qui enjoint à tous les pays de s'entraider, en 2003 « un montant total de 21 millions d'euros a été affecté à la lutte contre le terrorisme dans la région, l'accent étant mis sur la gestion des frontières et le renforcement des capacités de l'appareil judiciaire ». Cette politique fait appel aux principes développés par les initiatives Europol et Eurojust.⁴⁷

L'Europe replace les problèmes de sécurité dans le contexte actuel des relations internationales :

- « malgré l'adoption récente et bienvenue d'un code de conduite entre les parties intéressées⁴⁸, les différends territoriaux dans la mer de Chine méridionale alimentent toujours les craintes » ;
- « les événements en Irak et au Moyen-Orient ont des répercussions sur les pays d'Asie du Sud-Est pratiquant un islamisme modéré » ;

⁴⁵ L'Union Européenne n'est pas membre à part entière de l'OMI mais seulement observateur.

⁴⁶ Propos recueillis auprès de Madame Carine CLAEYS, Conseil de l'Union Européenne, DG CIII Transports en octobre 2004 dans le cadre d'une conférence donnée au profit des stagiaires marines du CID.

⁴⁷ Commission européenne, op. cit, page 12 et 42

⁴⁸ Déclaration sur le code de conduite des parties au conflit de la mer de Chine méridionale, conclue lors du huitième sommet de l'ANASE à Phnom Penh, en novembre 2002 (réunion ANASE + Chine).

- « les attentats terroristes perpétrés à Bali et aux Philippines à l'automne 2002 ont clairement fait apparaître la menace que représente le terrorisme pour la région de l'Asie du Sud-Est». ⁴⁹

Pour matérialiser un forum de discussion, « tous les pays de l'Union et la Commission participent à l'ASEM, tout comme la Chine, le Japon, la Corée du Sud et les pays de l'ASEAN à l'exception de trois d'entre eux (Myanmar, Cambodge, Laos). Ce sont les pays de l'Asie du Sud-Est qui ont pris l'initiative d'organiser cette réunion au sommet Asie-Europe, tenant à marquer leur souhait d'équilibrer leurs relations avec les États-Unis et d'engager l'Asie du Sud-Est dans un véritable dialogue multilatéral. L'ASEM est également devenue une enceinte ouverte pour discuter de thèmes mondiaux, où le dialogue politique n'est pas, a priori, limité par l'application stricte du principe de non-ingérence dans les affaires internes d'autrui ».

Les actions concrètes suivantes peuvent être relevées :

- une déclaration conjointe concernant la coopération relative à la lutte contre le terrorisme adoptée lors de la quatorzième réunion UE-ANASE de janvier 2003 ;
- une déclaration et un plan d'action en matière de lutte contre le terrorisme adoptés lors du quatrième sommet de l'ASEM (Copenhague, septembre 2003).

Ces déclarations se traduisent dans les faits, par « une aide aux Philippines dans le cadre du mécanisme de réaction rapide de la CE dans les domaines de la gestion des frontières et du blanchiment d'argent et, à l'Indonésie dans le cadre du renforcement des capacités judiciaires et de la lutte contre le financement du terrorisme. Des mesures d'aide supplémentaires peuvent être fournies afin de soutenir des initiatives telles que le centre de lutte contre le terrorisme en Malaisie » ⁵⁰.

3.1.2 Politique maritime de prévention contre la piraterie

Lors de la conférence UE-ANASE sur la sécurité maritime de 2002 à Manille, l'Europe a proposé, au même titre que le Japon, une assistance technique en tant qu'utilisateur des voies maritimes. Cette aide consiste à « faire profiter de son expertise spécifique et de ses bonnes pratiques en la matière, tout en apportant son assistance à l'organisation de la formation et à l'évaluation des besoins des pays concernés ». Il n'en reste pas moins que l'Europe attend qu'un « engagement réel se manifeste sous la forme de la conclusion d'un accord régional ou, tout au moins, d'un accord entre un certain nombre de pays de la région », et prône « l'harmonisation des législations dans le but de faciliter les enquêtes et les poursuites à l'encontre des

⁴⁹ Commission européenne, op. cit, page 14

⁵⁰ Commission européenne, op. cit, page 16

délinquants ». ⁵¹ Elle souhaite « inciter les pays à signer les conventions de l'ONU sur le droit de la mer de 1982, celle de 88 sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime/plateforme et celle sur la lutte contre le crime transnational organisé. Il faut aussi encourager les Etats à promulguer et appliquer des lois nationales en accord avec ces conventions, à patrouiller dans leurs eaux »⁵².

Dans son corpus réglementaire, si l'Europe fait actuellement la part belle aux aspects sécuritaires dans le cadre des suites de l'accident du pétrolier « Prestige »⁵³, elle n'est pas moins déterminée à voir s'appliquer au plus tard au 1^{er} juillet 2004 les prescriptions du code ISPS, notamment un plan de sûreté, « à tous les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes, toutes les plates-formes fixes et flottantes, toutes les unités mobiles de forage au large et tous les navires à passagers »⁵⁴.

3.1.3 Analyse

Les pays de la mer de Chine représentent pour l'Europe des partenaires économiques indispensables mais pas stratégiques. Néanmoins, puisque les pays européens ont aussi participé à l'histoire de cette région et que le multilatéralisme est prôné par l'Europe, il est naturel qu'une politique de coopération spécifique avec le bassin de la mer de Chine soit développée. Cette politique peut paraître timorée car elle se contente de collaboration économique, technique, à la limite policière sans utiliser les outils traditionnels de la puissance. Même si elle pose de bonnes questions : harmonisation des législations et entente nécessaire des Etats riverains, elle ne semble être que l'embryon d'une action à la juste dimension de la puissance économique européenne. Peut-être que l'attention portée à son élargissement et la crainte d'apparaître comme un néo-colonialiste empêche l'Union Européenne de trouver un consensus sur une présence plus visible dans la région.

3.2 L'ASEAN

Les pays de l'ASEAN sont concernés à double titre par le problème de la piraterie : ce sont leurs eaux territoriales qui servent de havre aux pirates et de théâtre à leurs attaques. Bien que souvent

⁵¹ Commission européenne, op. cit, page 48

⁵² Déclaration de la Présidence de l'UE sur la lutte contre la piraterie en mer, 10 mai 2001, @europa-eu-un.org

⁵³ dont les mesures phares sont la création d'une agence européenne de sécurité maritime à Lisbonne, l'imposition de la double coque et l'identification de zone refuge pour les navires en difficultés.

⁵⁴ Armateurs de France, op. cit

en plein essor économique, ils restent fragilisés par leurs dissensions politiques internes⁵⁵. Il leur est donc difficile de dépasser leurs intérêts propres pour coopérer, et ce d'autant plus qu'ils sont soumis aux pressions de la Chine qui cherche à affirmer sa puissance tutélaire sur la mer de Chine, et des pays dont l'économie dépend de l'ouverture des voies de communication maritime.

3.2.1 Une coopération régionale lente à se mettre en place

Depuis la fin de la Guerre Froide, la piraterie est inscrite régulièrement à l'ordre du jour des sommets de l'ASEAN. Une ASEAN forte est d'ailleurs selon la Commission Européenne « le meilleur garant de la paix et de la stabilité dans le région »⁵⁶. Cette volonté de réagir se traduit par la création de nombreux comités « relativement improductifs »⁵⁷ comme l'Asean Ministerial Meeting, le Senior Officials Meeting on Transnational Crime, l'Asean Center for Combatting Transnational Crime, l'Asean Finances Minister Meeting, l'Asean Chiefs of National Police. Effectivement, comme dans le cadre des relations avec l'Europe, seules des actions de coopération en matière de formation et d'entraînement ont véritablement pris corps.

En avril 2000, une réunion a rassemblé à Tokyo les membres de l'AFR. Le Japon avait proposé une aide économique et des patrouilles conjointes qui ont été rejetées par les pays côtiers. Singapour avait alors proposé des patrouilles neutres sous pavillon de l'OMI, mais cette initiative n'a pas encore eu de suite.

Lors du dernier sommet en novembre 2004 à Ventiane, l'ASEAN a réaffirmé sa détermination à lutter contre la piraterie qu'elle englobe d'ailleurs dans le sujet plus large de la lutte contre le terrorisme. Aucune nouvelle action concrète n'a néanmoins été annoncée.

Cette impression de “sur-place” est aussi perceptible dans le cadre ASEAN+3⁵⁸, ceci malgré la volonté affichée de renforcer la coopération. Avec la Chine, l'ASEAN entend “promouvoir la coopération et le dialogue en matière de recherche scientifique marine, protection de l'environnement marin, sécurité de la navigation, communications en mer, et lutte contre les crimes transnationaux ». La Chine épaulé également les efforts de l'ASEAN pour instituer une “Southeast Asia Nuclear Weapon Free Zone (SEANWFZ)”, et réaffirme qu'elle est prête à signer le protocole « à la première opportunité », et qu'elle encourage à signer tous les Etats possédant l'arme nucléaire. Avec le Japon, l'ASEAN « réaffirme que les Nations Unies doivent jouer un rôle majeur dans la lutte contre le terrorisme ». Dans la continuité de la déclaration

⁵⁵ Indonésie : Aceh (depuis 1986), Kalimantan (depuis 1983), Irian Jaya (depuis 1963) - Timor oriental (1974-1999)
Philippines : insurrection Moro – Thaïlande : province de Narathiwat

⁵⁶ Commission européenne, op. cit, page 5

⁵⁷ FRECON Eric, op. cit, page 236

⁵⁸ ASEAN + Chine, Japon et Corée

commune pour un «Dynamic and Enduring ASEAN-Japan Partnership in the New Millennium » signée à Tokyo en décembre 2003, les deux pays « réaffirment le besoin de coopérer dans les domaines du terrorisme et de la sûreté maritime et des conteneurs ». En outre, ils décident de continuer à développer en coopération les projets du « Southeast Asia Regional Centre for Counter-Terrorism (SEARCCT) » en Malaisie, de l'« International Law Enforcement Academy (ILEA) » en Thaïlande, et du « Jakarta Center for Law Enforcement Cooperation (JCLEC) » en Indonésie.⁵⁹

3.2.2 Coopération multilatérale et initiatives individuelles

Si les progrès de la coopération régionale peuvent paraître timides, les ententes directes entre pays ont eu plus de succès et ont pu parfois dépasser le tabou des souverainetés nationales.

En juillet 2004 à Malsindo, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie se sont entendus sur des patrouilles communes le long du détroit de Malacca. « Il a fallu une petite phrase d'un amiral de la Marine américaine, qui appelait de ses vœux une coopération poussée pour sécuriser le détroit, évoquant notamment échanges de renseignements et présence de Marines sur le terrain. La Malaisie et l'Indonésie, irritées par cette volonté d'ingérence américaine, ont mis sur pied une initiative indépendante Chaque navire reste sous le commandement de son pays d'origine, mais peut désormais pénétrer dans les eaux territoriales du voisin. Des négociations sont en cours avec la Thaïlande, les Philippines et l'Inde ».⁶⁰

En 1992, Singapour avait déjà signé avec l'Indonésie un accord restreint (patrouille nationale avec droit de poursuite) sur la répression de la piraterie afin de pouvoir repousser une proposition d'aide britannique. Au même moment, un accord de simple échange d'informations entre l'Indonésie et la Malaisie avait été conclu. Dans les deux cas, les statistiques de la piraterie avait baissé dans les mois qui suivirent.⁶¹

En 1985, la Malaisie a créé le « Maritime Enforcement Coordination Center ». En 2001, en réaction à la prise d'otage de Palawan par le groupe Abu Sayyaf, elle a institué un centre de Commando à Mersing et, en 2002, a acheté des vedettes rapides.⁶² Elle poursuit actuellement sa politique de renforcement de ses moyens en se dotant d'une force sous-marine.

Signalons enfin le projet thaïlandais de percement d'un canal de 102 km dans l'isthme de Kra. Imaginé depuis 1677, cet ouvrage peut paraître farfelu mais serait une intéressante alternative au contournement des détroits.

⁵⁹ ASEAN, relevé de décision du sommet de novembre 2004 à Ventianne, @asean.or.id

⁶⁰ Journal de la Marine Marchande, op. cit

⁶¹ FRECON Eric, op. cit, page 214

⁶² FRECON Eric, op. cit, page 200

3.2.3 Analyse

La politique des pays de l'ASEAN cherche à équilibrer les relations avec ses partenaires. Trois écueils semblent les empêcher d'avoir une ligne de conduite plus tranchée : ils n'ont pas terminé leur développement économique et ont donc besoin d'avoir accès aux marchés d'exportation⁶³, beaucoup ont une partie de leur énergie paralysée par des rebellions internes et, enfin, entre eux tous les différends territoriaux⁶⁴ n'ont pas été résolus. D'où un foisonnement de différentes approches : bilatérales, coopérations régionales, via l'ONU ou l'ARF⁶⁵, qui rend flou le dessin d'ensemble. Il est en particulier notable que tout est fait pour ne pas indisposer la Chine. Mettre en avant la coopération avec la Chine sur le dossier de la dénucléarisation de la zone, alors qu'un parrainage avec des pays comme l'Australie ou la Nouvelle Zélande aurait été autant, voire plus crédible, est une manière de reconnaître à la Chine une place de « grand frère » dans le concert des nations du Sud-Est asiatique.

Au fur et à mesure de leur essor économique, les pays de l'ASEAN ne seront-ils pas tentés de raffermir leur position face aux puissances étrangères ? Les efforts d'armement de plusieurs pays sont peut-être les prémisses d'un changement de climat, ils risquent aussi d'accroître les tensions.

3.3 Le Japon

3.3.1 Protection des voies de communication maritimes et endiguement de la Chine

Toutes les initiatives japonaises contribuent à la protection des voies maritimes dont dépendent notamment les approvisionnement énergétique et au « containment » de la Chine.

Depuis 1969, la « Nippon Foundation » qui peut être considérée comme un organisme paragouvernemental soutient la « Japan Association for Maritime Safety » qui, elle-même, finance le « Malacca Strait Council ». Depuis trente-cinq ans, ce sont 230 millions de dollars qui ont ainsi été versés⁶⁶. En novembre 1999, le Japon avait proposé sans succès de mettre à la disposition des Etats riverains son corps de gardes-côtes⁶⁷ pour patrouiller dans le détroit de Malacca. En 2000, il est à l'initiative de la première conférence internationale sur la piraterie en haute mer qui s'est

⁶³ La Chine représente 7% des importations et 6% des exportations. Une zone de libre échange ASEAN-Chine est prévue en 2010.

⁶⁴ Par exemple, les archipels des Paracels et des Spratly sont revendiqués par plusieurs pays de l'ASEAN.

⁶⁵ ARF : ASEAN Regional Forum : forum créé en 1994 et qui regroupe l'ASEAN +3, les USA, l'EU, la Russie, l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Inde, la Mongolie et le Pakistan.

⁶⁶ URQUHART Donald, op. cit

⁶⁷ Forces qui dépendent de la Japan's Maritime Safety Agency et non par l'armée en accord avec la constitution.

tenue à Tokyo. Le Japon y a proposé une aide technique en moyens maritimes aux pays en difficultés. Cette fois, Singapour a répondu favorablement aux propositions de coopération militaire et a ouvert ses ports aux unités japonaises. Les critiques chinoises, qui n'ont pas manqué, ont été interprétées comme la crainte «de Pékin de voir un moyen de contrôle régional, regroupant l'ensemble des pays de l'ASEAN, susceptible de porter un regard critique et, à terme, de remettre éventuellement en cause sa politique d'expansion en mer de Chine méridionale, autour des îles Spratley»⁶⁸. Cette mise en parallèle de la question sécuritaire des détroits et de la place de la Chine n'est pas nouvelle. Déjà en 1996, l'Agence Japonaise de Défense écrivait que « d'ici 2015, il est presque certain que la Chine deviendra une grande puissance économique, militaire et politique. A tout moment, cela constituera une menace pour le commerce maritime japonais dans le détroit de Malacca ... La mer de Chine deviendra une mer chinoise ».⁶⁹

En 2003, des bâtiments de guerre japonais ont relâché aux Philippines et au Vietnam⁷⁰. En juillet 2004, les propositions de coopération japonaise ont trouvé leur aboutissement : des bâtiments japonais ont participé aux patrouilles conjointes Indonésie-Singapour-Malaisie.

La catastrophe de décembre 2004 du Tsunami a permis au Japon de se poser en leader asiatique de l'humanitaire dans la région. « Avec une assistance financière de 500 millions de dollars, soit le double de l'aide au développement cumulée qu'il accorde chaque année à l'Indonésie, la Thaïlande, le Sri Lanka et les Maldives, le Japon se place devant les Etats-Unis et derrière l'Allemagne et l'Australie dans la course à la générosité ». Il envoie également « 800 soldats en mission humanitaire [soit le] plus grand déploiement de troupes à l'étranger depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Une visibilité qui n'est pas exempte d'arrière-pensées politiques ; par cette diplomatie du tsunami, Tokyo entend rehausser son image en Asie et dans le monde Le Japon entend aussi réaffirmer son poids régional face à la Chine, puissance en expansion, à un moment où le projet d'une communauté de l'Asie orientale revient plus que jamais sur le devant de la scène ».⁷¹

3.3.2 Analyse

Pour le Japon, la lutte contre la piraterie est une nécessité pour la survie de son économie. Il semble qu'il ait choisi comme modes d'action autant l'envoi de moyens régaliens nationaux que

⁶⁸ PERON-DOISE Marianne, op. cit

⁶⁹ Déclaration de l'Institut de Défense de l'Agence Japonaise de Défense relatée par M SHELDON dans sa conférence « Le facteur naval et le théâtre asiatique 1945-2005 » prononcée au CID en février 2005

⁷⁰ *The Worrisome Situation of the South China Sea – China facing the Stepped-up Military Infiltration by the US, Japan and India*, Annual report 2004, @uscc.gov/southchinaseamilitary

⁷¹ PONS Philippe, « Le Japon se pose en leader asiatique de l'humanitaire dans la région », *Le Monde*, 11 janvier 2005, page 6

le soutien technique et financier aux pays riverains. Ce choix peut surprendre car il ouvre la porte aux réactions contre un éventuel retour d'un « impérialisme » japonais. Mais, puisque les réalités géopolitiques ne changent pas avec les régimes, peut-être que ces critiques ont un fondement. La recherche d'une influence marquée du Japon en mer de Chine est toutefois motivée et justifiée par le risque que représente une mainmise de la Chine sur cette aire géographique.

3.4 La Chine

Puissance en devenir, la Chine ne peut se tenir à l'écart des discussions sur la piraterie. Au fur et à mesure de son développement économique, elle devient de plus en plus dépendante des voies maritimes. Par ailleurs, elle revendique un espace de souveraineté en mer de Chine qui recouvre en partie les zones d'action des pirates.

3.4.1 Une position ambiguë, une volonté d'entretenir un dialogue privilégié avec l'ASEAN mais sans donner de moyens à sa coopération

Si un temps le comportement d'une fraction de ses forces armées désignait la Chine comme un pays soutenant la piraterie, il n'en est plus de même désormais qu'elle a fait le ménage dans ses rangs, et que les équipages chinois sont eux-mêmes victimes d'attaques. La Chine lutte désormais fermement⁷² contre les pirates, à part dans la région des Spratley où des « corsaires » sont sans doute utilisés pour contribuer à sa politique d'expansion⁷³.

Elle participe activement à tous les forums de discussion régionaux : Forum régional de l'ASEAN, Conférence sur l'interaction et la promotion de la confiance en Asie, Conseil de coopération sur la sécurité d'Asie-Pacifique, Conseil du Dialogue sur la coopération d'Asie du Nord-Est, et séminaire trilatéral Chine-Etats-Unis-Japon. Elle soutient également les différentes activités maritimes organisées par L'ONU⁷⁴. Lors des réunions de ces organisations, la Chine multiplie les annonces de coopération, et ce dans tous les domaines : économiques, culturels, humanitaires et sécuritaires⁷⁵. Mais, en même temps, elle s'oppose systématiquement à toutes propositions émanant d'un pays extérieur à l'ASEAN qu'elle interprète comme une ingérence. « La situation de l'Asie du Sud reste précaire. Le "grignotage" du droit de la souveraineté de la Chine se produit de temps en temps dans la région de la mer de Chine méridionale; certains pays au-delà de cette région tentent d'intervenir dans cette affaire »⁷⁶. Elle rejette donc les propositions

⁷² Journal de la Marine Marchande, op. cit

⁷³ FRECON Eric, op. cit, page 219

⁷⁴ *La coopération internationale dans les activités maritimes*, @www.china.com.cn

⁷⁵ Voir par exemple au chapitre 3.2 les déclarations faites au dernier sommet de l'ASEAN.

⁷⁶ *Livre blanc de la défense chinoise 2004*, State Council Information Office, décembre 2004, @china.org.cn

du Japon de participer aux patrouilles maritimes. Elle s'offusque des déclarations américaines proposant un déploiement de forces militaires. Elle agit comme si elle était le porte-parole de l'ASEAN auquel elle n'appartient pourtant pas. « L'ASEAN a transformé l'Asie du Sud-Est en région neutre, maintient toujours un équilibre entre la Chine, les Etats-Unis et le Japon depuis sa fondation. Si les forces armées états-uniennes stationnent dans le détroit de Malacca, elles détruiront la position neutraliste de cette région, menant au déséquilibre de la force régionale. Les pays de l'ASEAN ne veulent pas voir l'apparition de cette situation ».⁷⁷

Néanmoins, derrière ce discours volontariste, il semble que la Chine ne se donne pas les moyens de ses ambitions, et sa réaction après le tsunami de décembre 2004 l'illustre parfaitement. « Derrière les gestes humanitaires, une nouvelle carte stratégique [se dessine] grâce aux millions de dollars d'aide offerts, [et impose] l'image des puissances susceptibles de jouer un rôle dans la région. Or, depuis 2001, un nouvel équilibre semblait se dessiner en Asie du Sud-Est au profit de la Chine, géant économique incontournable, courtisé par l'ensemble des pays de la région, à la fois fortement attirés et inquiets pour leur avenir. Les suites de la catastrophe de Sumatra ont bouleversé ce jeu. Dans un premier temps, la Chine a en effet été le grand absent en n'offrant que 2,5 millions de dollars d'aide après s'être présentée comme l'acteur économique leader de la zone Mais derrière le discours de puissance, c'est la réalité du développement chinois, et ses contradictions, qui apparaissent ici, tout comme les limites de son engagement international ».⁷⁸

3.4.2 Une stratégie à long terme

Valérie Niquet, dans l'article précédemment cité, concluait que cette apparente désaffection pour les pays victimes du tsunami reflétait en fait « le caractère très national des préoccupations des autorités pour qui, quelles que soient les circonstances, la première des priorités demeure l'affirmation de souveraineté ». La Chine aime à cultiver le mythe d'une nation assiégée et spoliée désormais lancée dans la reconquête de ses droits. En 1949, Mao ne disait pas autre chose quand il proclamait : « nous ne permettrons plus à aucune nation impérialiste de fouler notre territoire nous ne devons pas seulement avoir une puissante armée, mais également une puissante marine et une puissante aviation »⁷⁹. Aujourd'hui encore, le Livre blanc de la défense chinois 2004 proclame : « en surmontant d'innombrables épreuves et en avançant par vagues successives, le peuple chinois a mené une lutte héroïque pour l'indépendance du pays, la libération nationale et la liberté démocratique ». La traduction pratique de ces ambitions est sans

⁷⁷ YUAN Luo, XIAIQUING Shi, *Le détroit de Malacca est noyé dans un nuage noir*, Département de recherche stratégique de l'Académie des sciences militaires de Chine, @www.bjinformation.com

⁷⁸ NIQUET Valérie, « Le désastre redistribue les cartes », in *Le Figaro*, 4 janvier 2004, page 10

⁷⁹ Cité par M SHELDON, op. cit

appel : le général Liu Huaqing, ancien commandant de la Marine (1982-87) et ancien vice-président de la commission militaire centrale (1987-1997), préconise le développement d'une marine océanique pour contrôler les eaux jusqu'à la première chaîne d'îles (Japon, Taiwan, Philippines, Malaisie) puis jusqu'à la seconde chaîne d'îles (Japon, Guam, Palau, Indonésie)⁸⁰. Cette ambition se traduit déjà par une politique des « petits pas »⁸¹ (annexe 12) dans les îles Paracels et Spratley où les revendications chinoises se heurtent à celles des autres Etats riverains (annexe 13).

3.4.3 Analyse

Il y a incompatibilité entre les objectifs stratégiques chinois : « résoudre le problème de Taiwan et réaliser la réunification complète de la Chine sont les intérêts fondamentaux de la nation chinoise » et « maintien de relations internationales pacifiques en mer de Chine ». Ses déclarations selon lesquelles « le développement et la prospérité de la Chine ne sont en aucun cas une menace pour quiconque; bien au contraire, ils ne peuvent que promouvoir la paix, la stabilité et le développement dans le monde. La Chine ne prétend aucunement à l'hégémonie; tel est l'engagement fait par le peuple chinois devant le monde »⁸², ne sont qu'un affichage qui ne convainc qu'elle-même. Néanmoins, entre les intentions et les actes, l'écart peut être grand. A part la prise de quelques récifs inhabités en mer, la vision du général Liu Huaqing peut ne rester qu'une intention, et la Chine un « tigre de papier » comme cela le fut à l'occasion des événements de décembre 2004. Il ne faut toutefois pas minimiser le sentiment nationaliste chinois et les frustrations accumulées depuis des siècles. Certes, les dirigeants chinois ne sont sans doute pas des aventuriers que le désespoir pousserait comme la Junte Argentine dans les années 1980 à envahir les îles Malouines. Au contraire, les armées chinoises, et en particulier la marine, se dotent peu à peu de matériel moderne. Le développement de la flotte sous-marine et amphibie sont caractéristiques d'un plan méthodique pour acquérir une capacité de projection et de contrôle de zone. Même si l'armement moderne n'équipe qu'une fraction des unités et que le savoir-faire tactique n'est pas encore à la hauteur de celui des pays occidentaux ou du Japon, il faut reconnaître à la Chine une capacité d'apprentissage qui aboutira inexorablement à la maîtrise de l'outil. Avec la raréfaction du pétrole et la persistance de menaces terroristes, il est difficilement envisageable à moyen et long terme que le Japon et son allié américain laissent les mains libres à la Chine. Une confrontation est inéluctable, reste à en prédire la forme.

⁸⁰ Cité par M SHELDON, op. cit

⁸¹ Et aussi dans son programme d'acquisition navale : lancements nouveau SSBN, SSK type Song, frégates anti-aérienne, doublement flotte amphibie, achat coque porte-avions ex-Varyag, négociations avec Russie pour achat bombardiers à long rayon d'action.

⁸² Livre blanc de la défense chinoise, op. cit

3.5 Les USA

S'il était besoin de rappeler au monde leur intérêt pour l'Asie méridionale, les USA ont déployé en juillet 2004 sept porte-avions au large de Taiwan. Cette démonstration de force destinée à la Chine⁸³ n'est pas unique dans cette région. Et c'est même un paradoxe du « 11 septembre » que d'assister à la multiplication d'accords militaro-sécuritaires entre les Américains et les pays musulmans asiatiques. Alors que les USA se sont lancés dans une opération majeure en Irak, la mer de Chine, passage obligé entre le Pacifique et le pétrole du Golfe Persique, reste l'objet de toutes leurs attentions.

3.5.1 Une diplomatie tous azimuts

Alors que la fin de la guerre froide avait vu les américains diminuer leur présence dans la zone, les contrecoups du 11 septembre les voient au contraire réoccuper le terrain abandonné et s'aventurer même là où ils n'avaient pas été. Il est frappant de constater qu'après avoir abandonné leurs bases aux Philippines, supprimé leurs aides militaires aux pays peu soucieux des droits de l'homme comme l'Indonésie en 1991⁸⁴, les informations disponibles sur les sites internet du gouvernement des Etats-Unis laissent à penser que tous les pays riverains de la mer de Chine sont leurs alliés indéfectibles et naturels. C'est ainsi que le sous-secrétaire d'Etat aux affaires asiatiques déclarait en novembre 2004 : « les Etats-Unis appuient les efforts qui contribuent à la transparence. Nous sommes, et resterons, une puissance centrale dans la région. Les liens avec nos cinq principaux alliés dans la région : Japon, Australie, Corée, Philippines et Thaïlande ont été renforcés depuis 2001 Le président Bush a désigné la Thaïlande comme un allié non-Otan majeur ». ⁸⁵ Lors de son audition devant le comité sénatorial des affaires étrangères en vue de sa confirmation, Christopher J. Lafleur, ambassadeur désigné pour la Malaisie, a déclaré en septembre 2004 que « les USA ont plusieurs intérêts capitaux en Malaisie ». Le 17 février 2005, l'agence Reuters rapportait que la secrétaire d'Etat Condoleezza Rice avait annoncé que les USA allaient rétablir leur coopération en matière de coopération militaire avec l'Indonésie.

Ces paroles se traduisent dans les faits par des coopérations économiques ou militaires. Les coopérations ont pour cadre la lutte contre le terrorisme, soit un des objectifs de la Stratégie Nationale de Défense, et plus généralement dans le cadre d'une politique sécuritaire : « améliorer

⁸³ Le Taiwan Relations Act de 1979 prévoit que les Etats-Unis pourront défendre Taiwan en cas d'agression chinoise

⁸⁴ Suppression des aides américaine après la répression de manifestations au Timor Oriental.

⁸⁵ KELLY James, novembre 2004, @state.gov

la sécurité maritime dans le détroit de Malacca [pour] dissuader ou même prévenir un large panel de criminalité maritime transnationale, dont la contrebande, les trafics et les actes de terrorisme »⁸⁶. Ces stratégies ont pour cibles les « Etats voyous », et les « organisations non étatiques comme les réseaux terroristes, les organisations criminelles internationales et les groupes armés illégaux ».⁸⁷ La lutte contre la piraterie est donc intégrée dans la croisade anti-terroriste. « Dans le cadre de la guerre totale contre la terreur, une opération jointe américano-philippine a chassé les terroristes du groupe Abu Sayyaf de ce qui était devenu leur bastion le plus inexpugnable sur l'île de Basilan »⁸⁸. Le centre régional d'entraînement au contre-terrorisme créé après le 11 septembre par la Malaisie a reçu une aide. Les Indonésiens ont également été soutenus dans leur chasse au terroriste après l'attentat de Bali. « En 2003, les américains ont conduit douze exercices militaires interarmes avec les pays de l'ASEAN et poursuivent l'envoi de grandes quantités de fournitures militaires à ces pays ».⁸⁹ Il faut aussi noter que les USA reçoivent en retour un soutien à leur politique de la part de ces pays. Les Philippines comme la Thaïlande ont déployé des troupes en Irak.

En parallèle des actions militaires, une coopération économique tout aussi stratégique pour les américains se développe. Les arguments économiques ne sont jamais éloignés des justifications de défense. L'ASEAN « achète 40% de nos exportations agricoles et soutient directement ou indirectement des millions d'emplois américains dans tous les secteurs de l'économie Nous avons engagé plus de 29 milliards de dollars pour financer les projets de coopération avec l'ASEAN »⁹⁰. En 2004, la totalité des aides financières accordées aux pays de l'ASEAN aura été de 2,9 milliards de dollars, et les américains essaient de multiplier les accords bilatéraux de libre-échange. Enfin, si aucun des pays de l'ASEAN ne l'a encore rejoint, beaucoup ont vocation à rejoindre le Millennium Challenge Account, gigantesque « plan Marshall » du XXI siècle imaginé par l'actuel gouvernement américain.

3.5.2 Une stratégie réfléchie

En ce début de deuxième mandat du président Georges W. Bush, la politique étrangère américaine semble être un équilibre entre l'école Wilsonienne (promotion de la démocratie) et l'école Jacksonienne (défense musclée des intérêts stratégiques américains)⁹¹. Elle identifie

⁸⁶ KELLY James, op. cit

⁸⁷ *National Military Strategy Of the Unites States of America 2004*

⁸⁸ KELLY James, op. cit

⁸⁹ Ussc.gov/southchinaseamilitary, op. cit

⁹⁰ KELLY James, op. cit

⁹¹ Minutes du colloque organisé par la Fondation pour la Recherche Stratégique le 22 novembre 2004 sur le thème « Les choix stratégiques de l'amérique après les élections du 2 novembre 2004 »

l'existence « d'un arc d'instabilité s'étendant dans l'hémisphère ouest de l'Afrique au Moyen Orient jusqu'en Asie »⁹² (annexe 14). Sont ainsi menacés les intérêts économiques, flux commerciaux, emplois nationaux induits, et géopolitiques : libre accès du pacifique vers le Golfe Persique, sécurité de Taïwan et du Japon. La politique menée s'inscrit aussi dans un mouvement plus large de *containment* de la Chine. Selon l'analyste américain Pillsbury, elle est d'ailleurs perçue comme tel par la Chine qui y voit « la volonté de l'Amérique de démembrer la Chine et lui interdire l'accès aux gaz et pétrole d'Asie centrale, [et qui a] peur de l'alliance USA-Japon-Taïwan et particulièrement la Défense de Missile de Théâtre (TMD).⁹³ » La politique actuelle américaine s'inscrit donc dans une logique pérenne qui lie les intérêts stratégiques majeurs de la nation. Déjà en 1996, la Rand corporation recommandait au gouvernement américain de « renforcer les alliances avec le Japon et la Corée du Sud, améliorer la coopération avec l'ASEAN, et soutenir la défense de Taïwan comme de l'ASEAN pour contenir la Chine ».⁹⁴

3.5.3 Analyse

La politique américaine offre des aspects différents selon l'angle sous laquelle on l'observe. Un coup d'œil rapide montre une politique réaliste manichéenne cherchant avant tout la satisfaction des intérêts premiers de la nation. « Nous sommes présents dans la région Asie-Pacifique, non comme une faveur pour l'Asie, mais parce que c'est notre intérêt »⁹⁵. Dans le détail, une politique plus élaborée, basée sur le principe de « balance of power » peut être perçue. « Si les USA veulent une Asie libre de tout contrôle par une unique puissance centrale, elle doit maintenir une balance stratégique entre la Chine et le Japon ».⁹⁶ La politique menée vis-à-vis de la Chine est donc plus dans la continuité de celle menée pendant la Guerre Froide qu'il n'y paraît au premier abord.⁹⁷ « Ce n'est pas juste [le problème] de l'ampleur de la puissance de la Chine. C'est la nature de leur puissance. Ainsi je pense que la position des Etats-Unis est très claire: nous avons intérêt à avoir une Chine prospère, stable, forte et sûre. Nous faisons donc un bon accueil à l'émergence d'une Chine dans l'arène internationale en tant que puissance majeure voire même grande puissance »⁹⁸.

⁹² National Military Strategy, op. cit

⁹³ PILLSBURY, China debates its future security environment, 2000, page 134

⁹⁴ KHALIZAD Zalmay, "U.S. Grand Strategy: Implications for the United States and the World", *Strategic Appraisal 1996*, Rand, 1996, p. 23-34

⁹⁵ CAMPBELL Kurt, Deputy Assistant Secretary of Defense for Asian and Pacific Affairs, "Ensuring Security in the Asia-Pacific Region", in *The United States and Asia-Pacific Security*, janvier 1998

⁹⁶ KISSINGER, in *The Los Angeles Times*, 26 février 1994

⁹⁷ C'est-à-dire le jeu d'équilibre entre la Chine et l'URSS utilisée par les Américains pendant la guerre froide.

⁹⁸ CAMPBELL Kurt, op. cit

CONCLUSION

La piraterie a toujours existé mais sa vigueur a varié selon les conditions économiques et politiques. Depuis de nombreuses années, la mer de Chine est le foyer le plus actif de ce fléau. Elle est un risque avéré pour le commerce maritime qui se traduit chaque année par des pertes humaines et financières quantifiables. Néanmoins, les conséquences de ce risque ne sont, ni à la dimension des enjeux économiques des professionnels de la mer, ni des intérêts des Etats. La piraterie n'est donc pas un enjeu stratégique pour les acteurs étatiques. Des terroristes ont utilisé la piraterie en Océan Indien ou se sont livrés à des répétitions de ce mode d'action en mer de Chine. Il n'y a pas encore eu néanmoins d'association réelle en mer de Chine de ces deux formes de criminalité. Pourtant, les risques d'une attaque terroriste sur un navire de commerce sont à la dimension des superpétroliers, gaziers ou chimiquiers qui transitent dans ces eaux. Les conséquences potentielles ne peuvent être ignorées et doivent être intégrées dans les politiques des Etats.

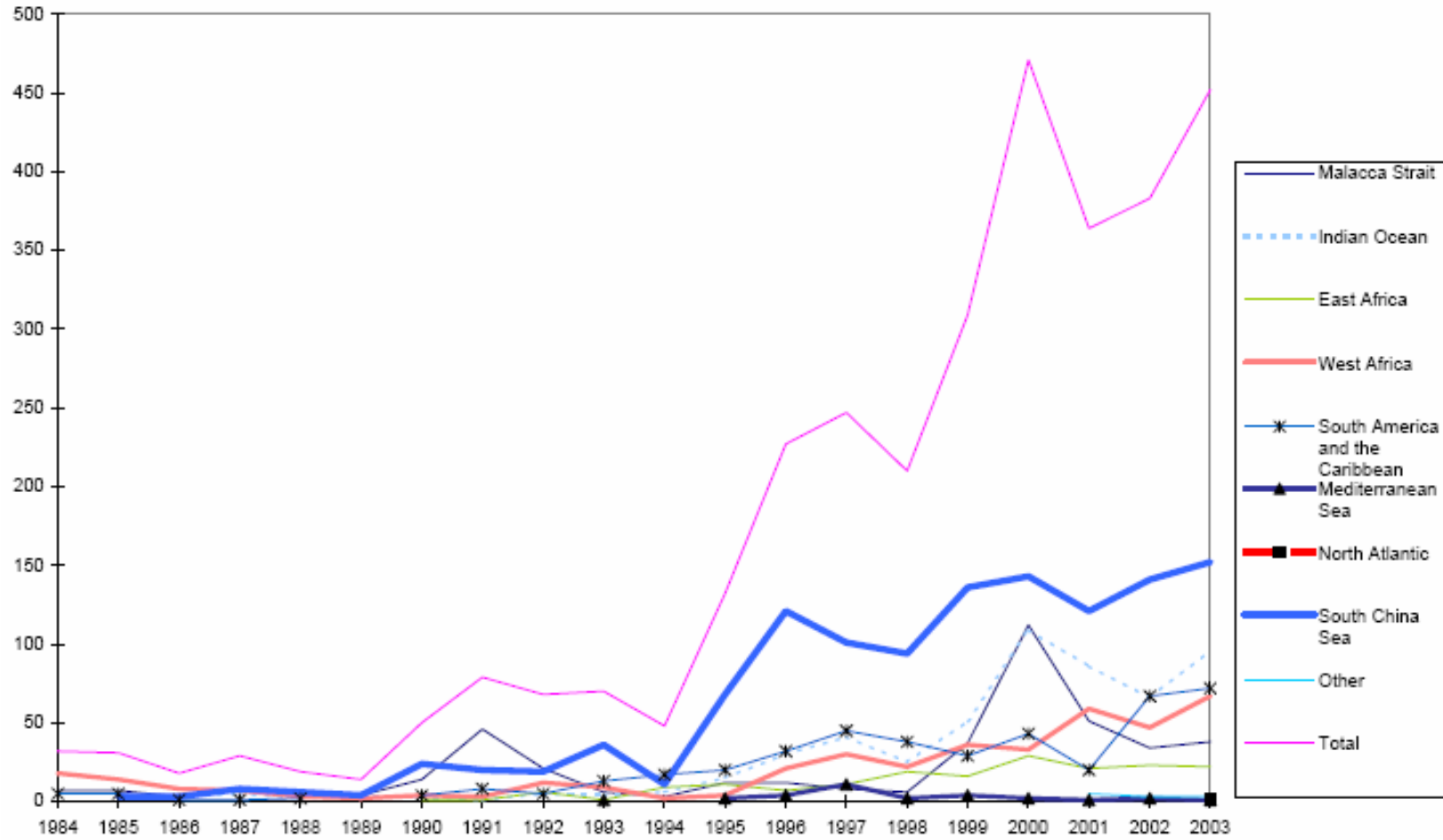
Depuis les attentats du 11 septembre, les Etats-Unis se sont lancés dans une croisade contre le terrorisme qui a trouvé un écho favorable auprès de la plupart des pays bordant la mer de Chine car elle leur permettait par amalgame de légitimer la répression des mouvements contestataires internes, et de bénéficier d'aides américaines. En cela la lutte contre la piraterie est un argument d'intervention des Etats utilisé par toutes les puissances.

Plusieurs facteurs pourraient faire évoluer rapidement et profondément ce schéma. Une attaque terroriste utilisant des moyens maritimes renforcerait significativement l'implication des grandes puissances industrielles et la militarisation des voies maritimes asiatiques. De la même façon, un accroissement des tensions sur les marchés des matières premières et énergétiques accroîtrait les risques et inciterait les pays importateurs à sécuriser leurs approvisionnements. Dernière famille d'évènements venant remettre en cause le panorama actuel, une politique agressive dans la région de la Chine, des USA, ou du Japon, mais aussi de l'Inde qui provoquerait une crispation des autres acteurs.

Le renforcement du poids économique des pays riverains de la mer de Chine et les tensions prévisibles sur les marchés pétroliers, associés aux ambitions de puissance chinoises ne peuvent qu'y durcir les relations internationales. Il serait néanmoins hasardeux de se lancer dans un pronostic de politique fiction. Le visage des crises à venir dépendra du contexte international du moment et de la psychologie des acteurs impliqués.

Annexe 1 – Répartitions des faits de piraterie de 1984 à 2003

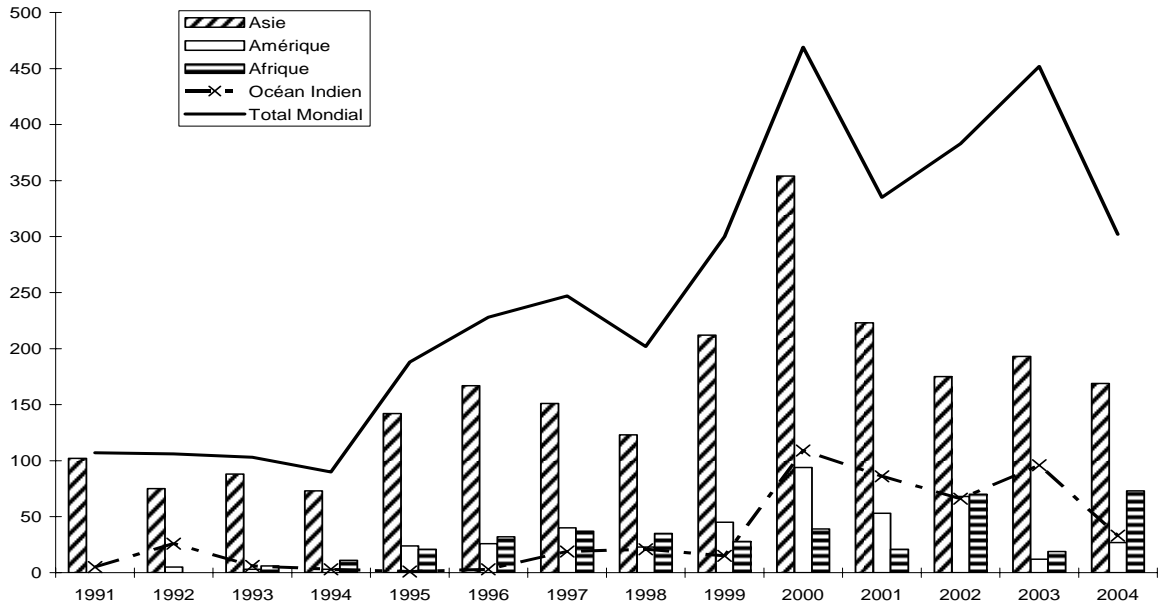
(source “Report on acts of piracy and arms robbery against ship – Annual report 2003” OMI)



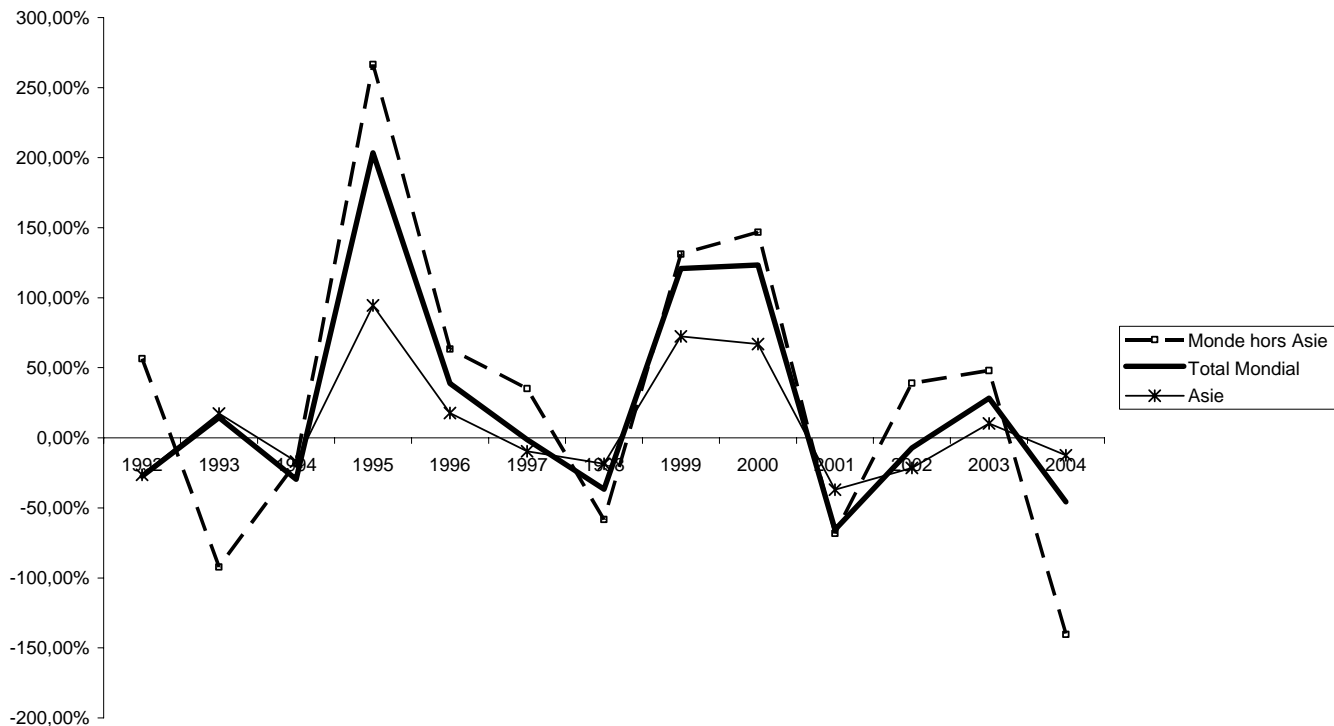
Annexe 2 – Evolutions de la répartition des faits de piraterie dans le monde

(source BMI)

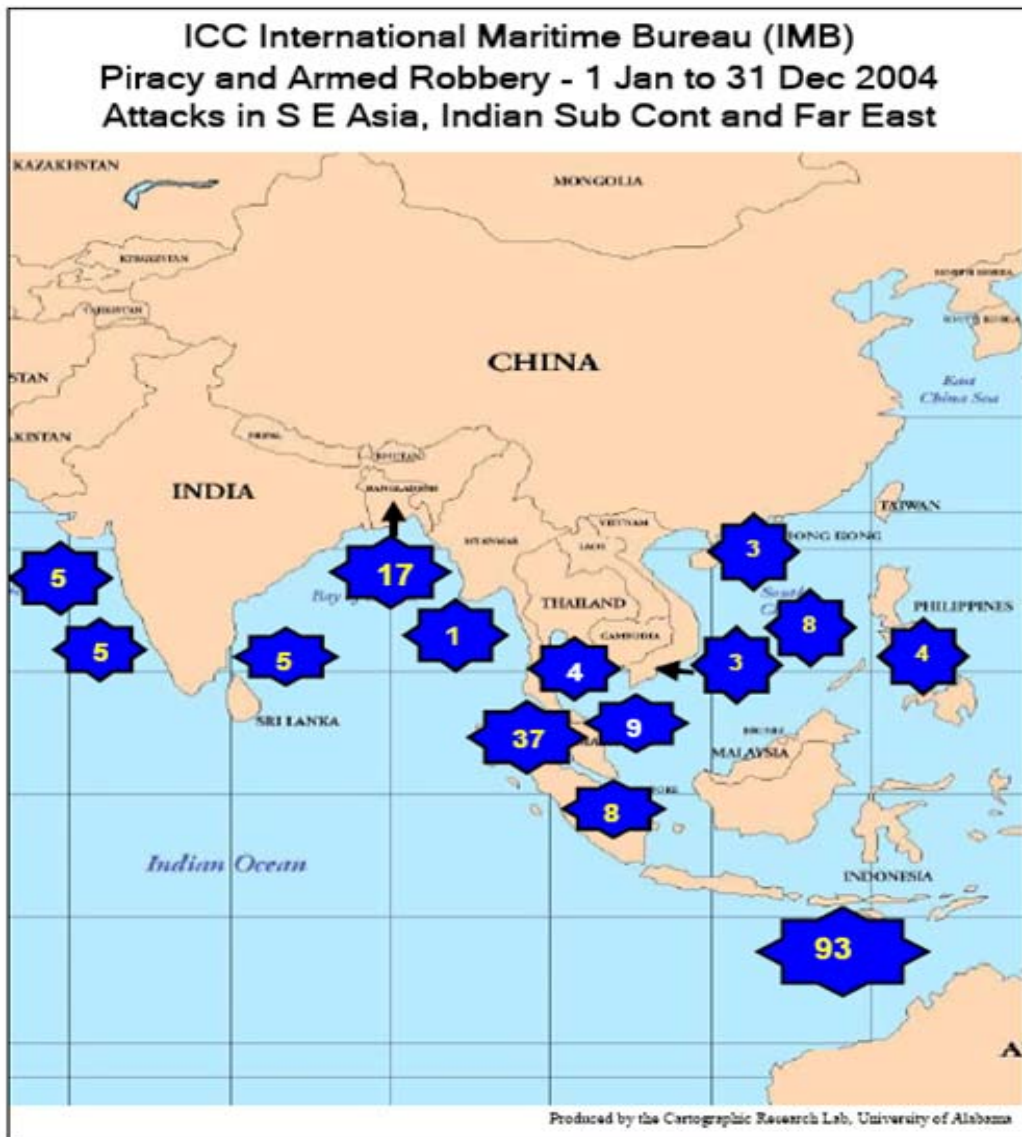
Recensement des faits de piraterie maritime entre 1991 et 2004 (source BMI)



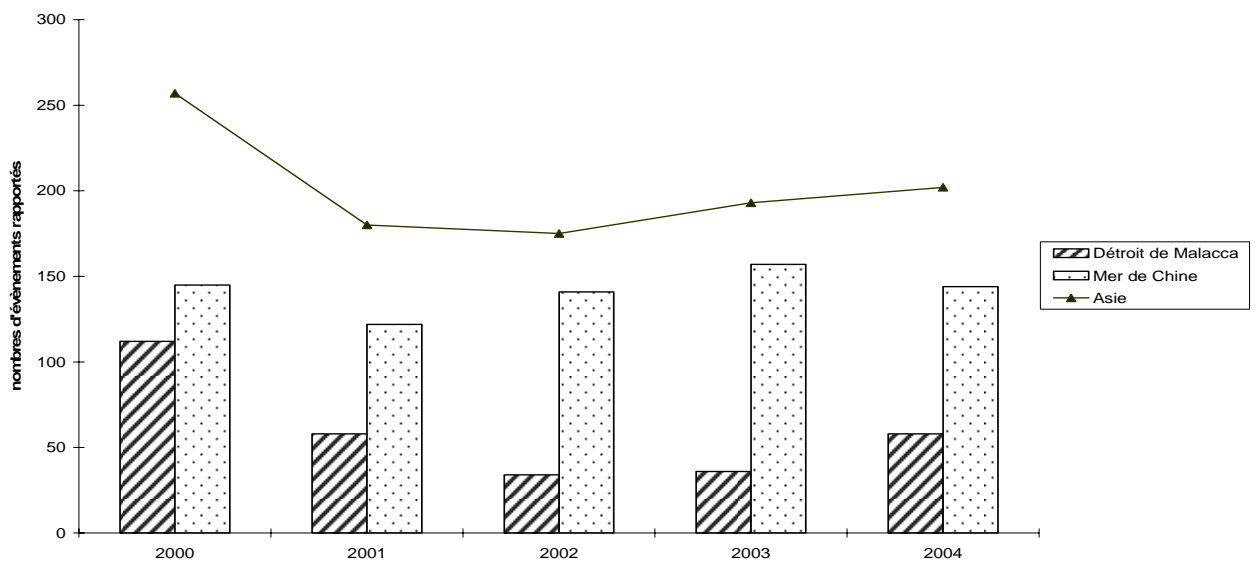
Evolution annuelle du nombre de faits de piraterie entre 1992 et 2004 (source BMI)



Annexe 3 – Recensement des faits de piraterie en 2004 (source BMI)

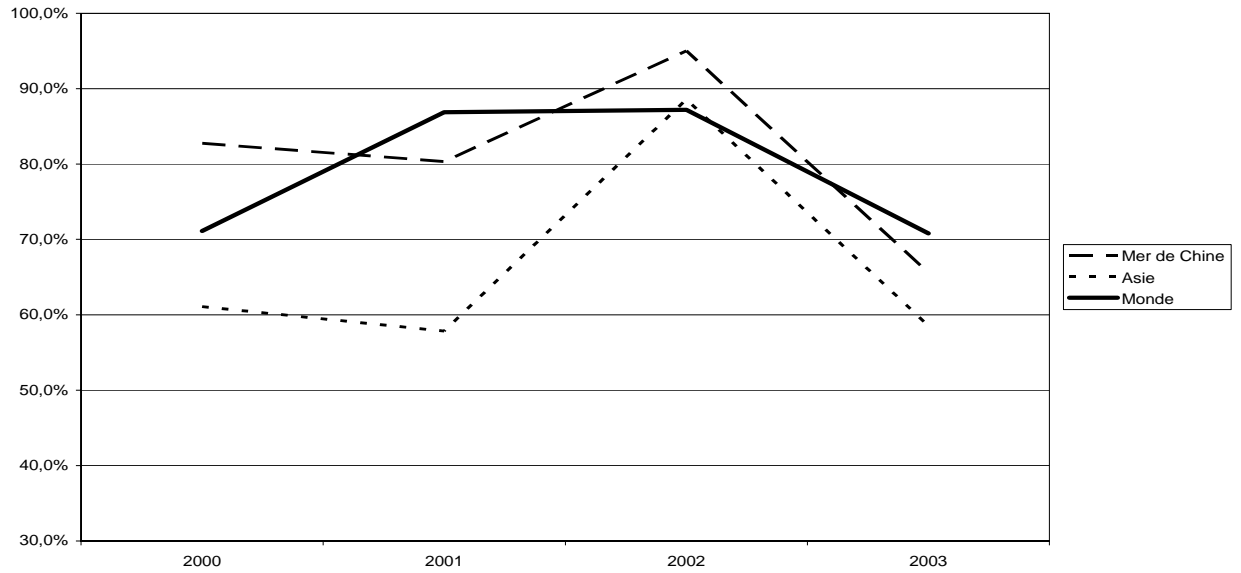


Recensement de la piraterie en Asie méridionale (source OMI)

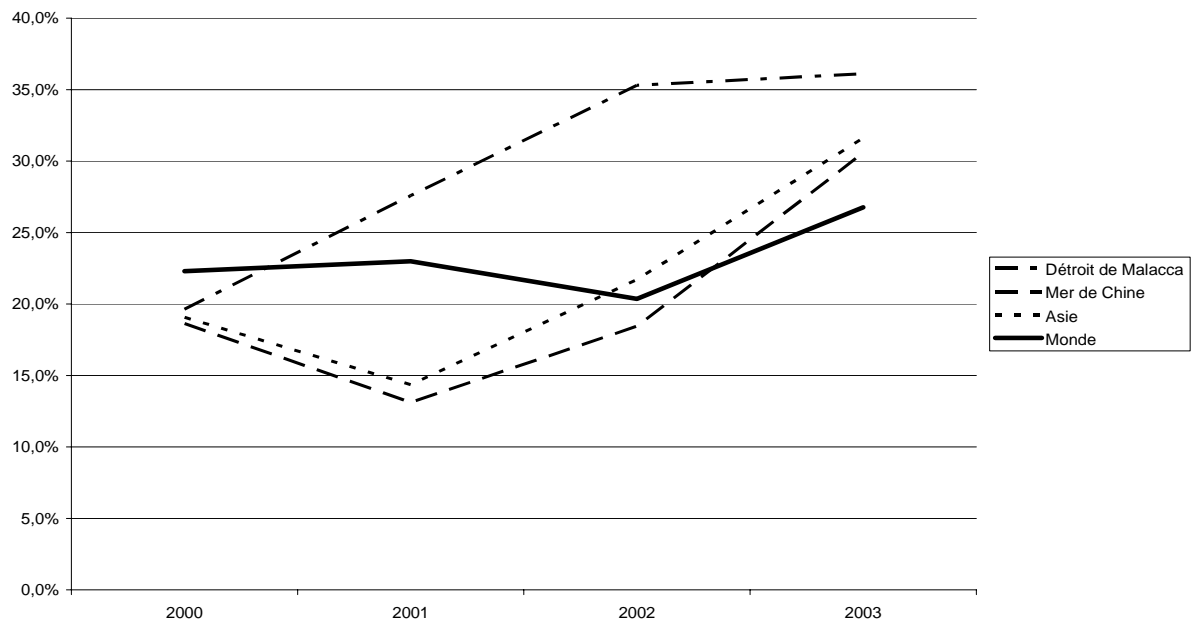


Annexe 5 – Caractérisation de la piraterie en mer de Chine

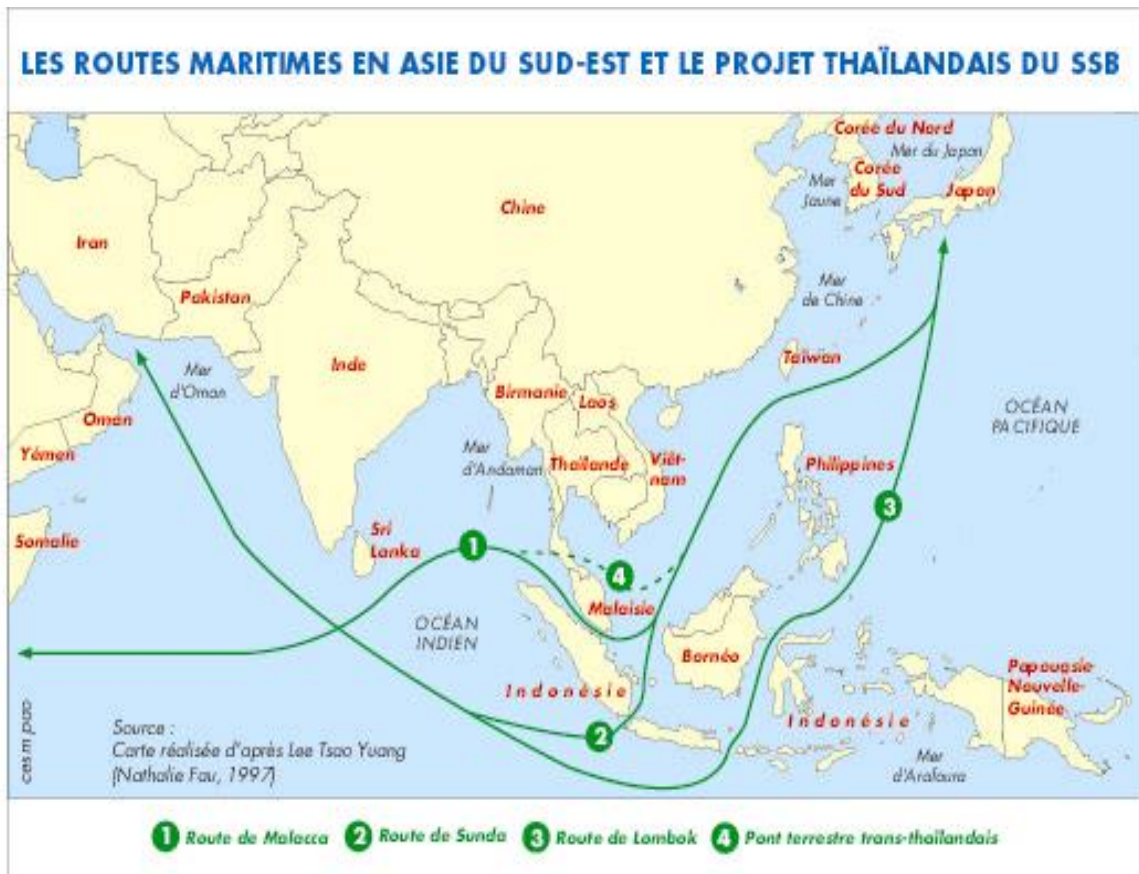
Part des événements dans les eaux territoriales (source OMI)



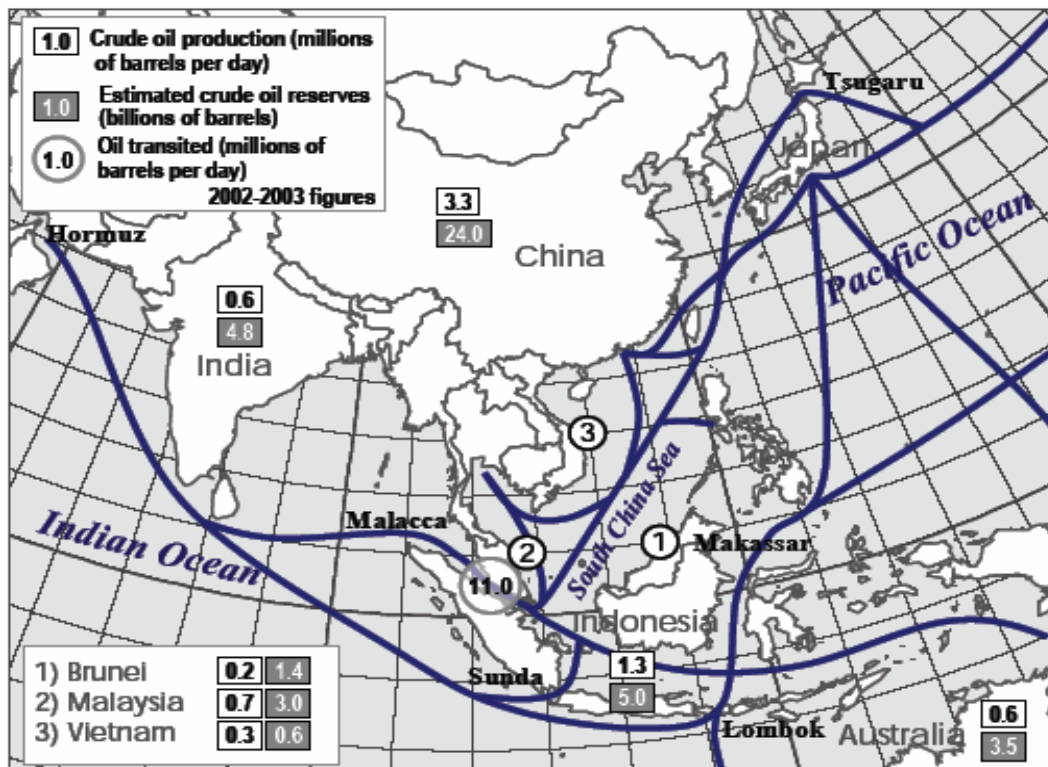
Actes de violence contre équipage (source OMI)



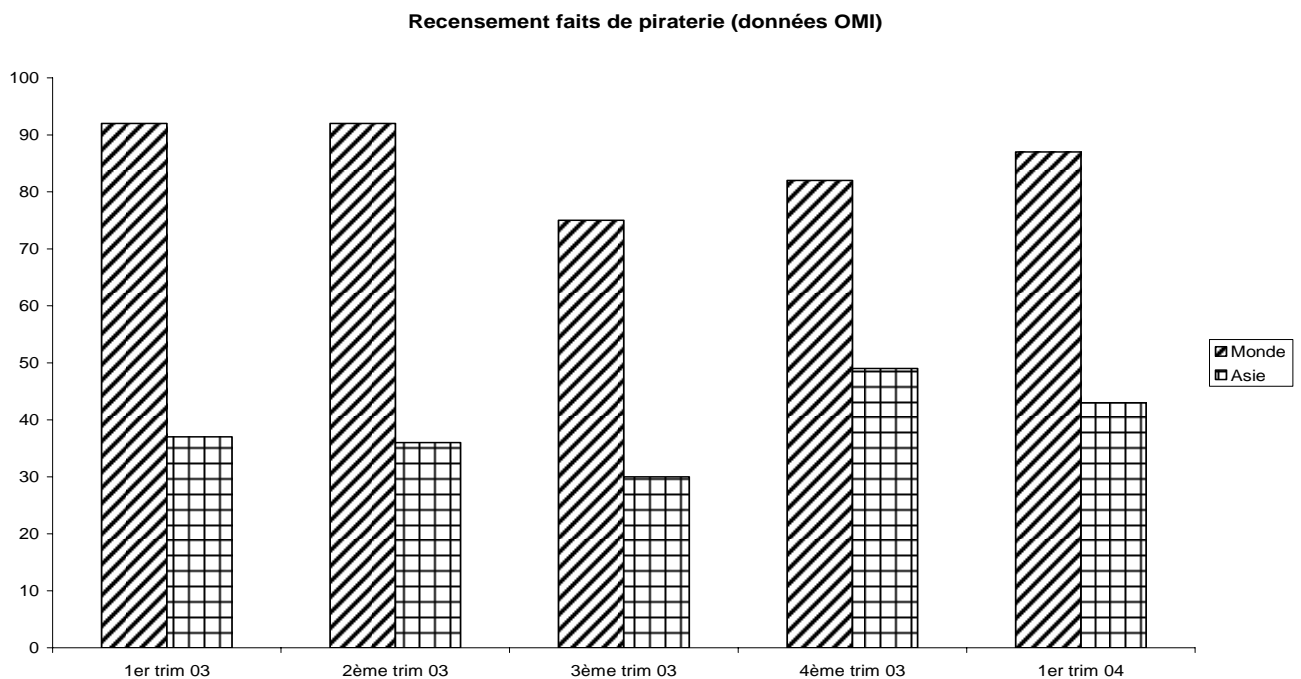
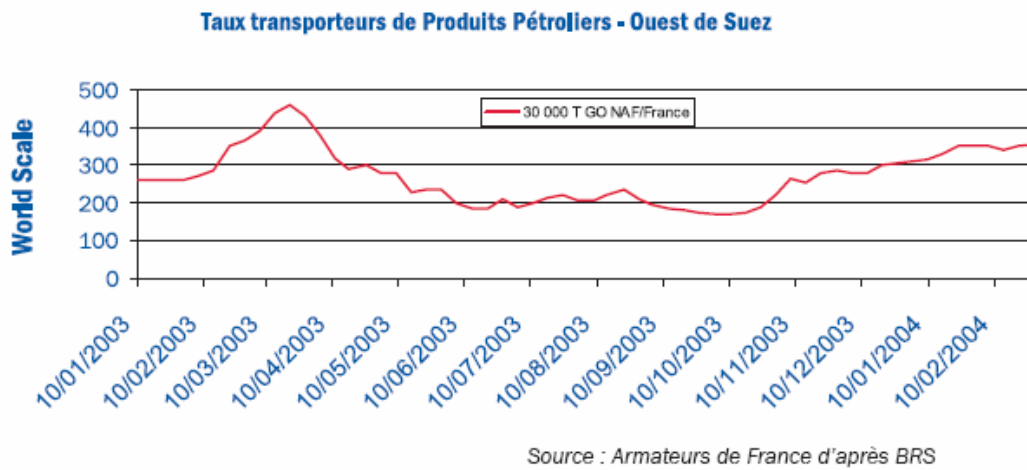
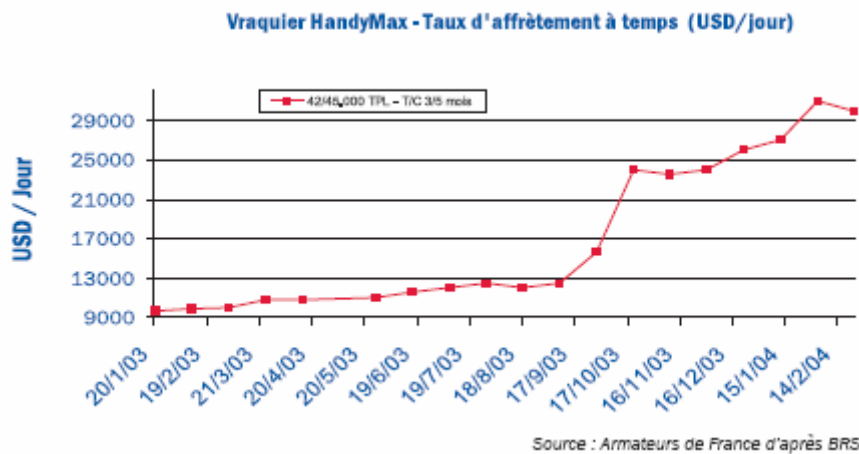
Annexe 6 – Les routes maritimes de mer de Chine



Trafic pétrolier en mer de Chine (source RODRIGUE Jean-Paul)

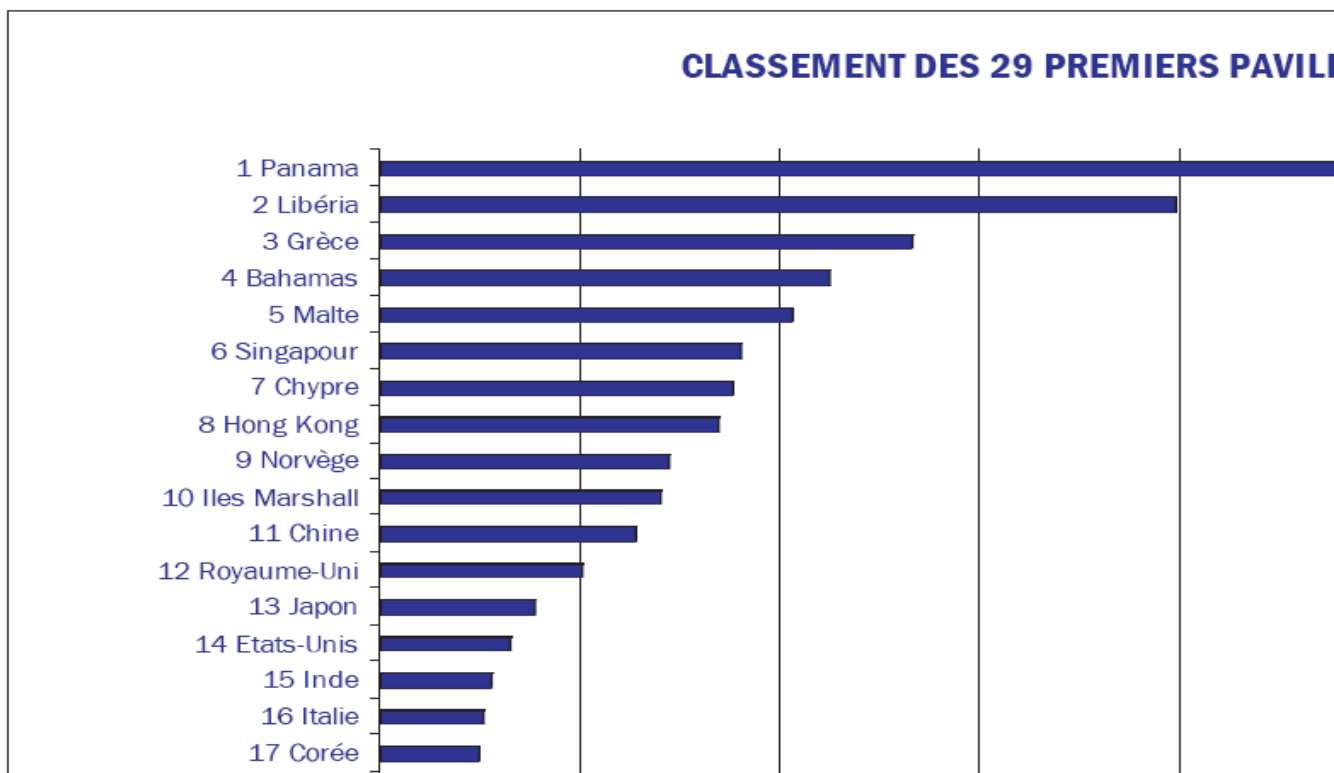


Annexe 7 – Comparaison dans le temps des taux d'affrètement et des événements de piraterie



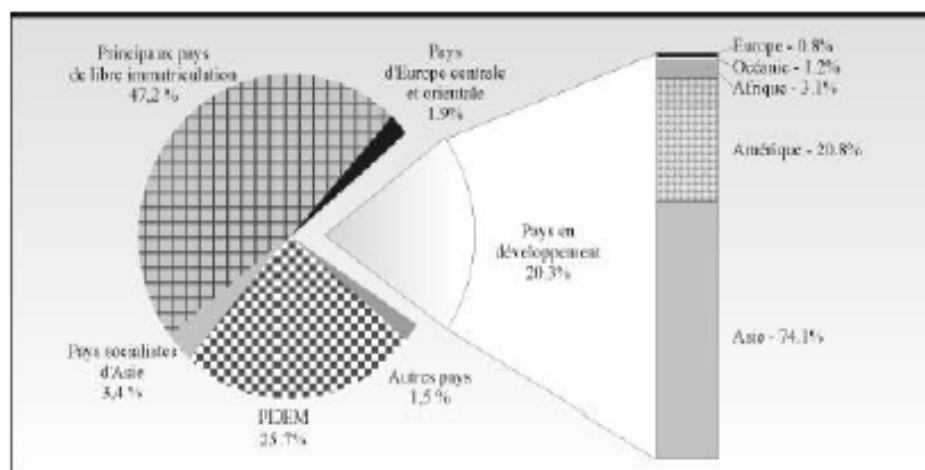
Annexe 8 – Répartition de la flotte de commerce mondiale suivant les pavillons

CLASSEMENT DES 29 PREMIERS PAVILLONS PAR TPL au 1^{er} janvier 2004



Source : Armateurs de France d'après...

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2003
(parts en pourcentage du port en lourd)



Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

Annexe 9 – Répartition nationale des flottes de commerce

(Source CNUCED Rapport sur le trafic maritime mondial 2003)

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1^{er} janvier 2003^e

Pays de domicile ^a	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd			% sous pavillon étranger	% du total mondial
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national	Pavillon étranger	Total		
Grèce	758	2 345	3 103	44 849 923	105 010 880	149 860 803	70,07	19,52
Japon	747	2 163	2 910	13 472 332	90 924 107	104 396 439	87,10	13,60
Norvège	872	819	1 691	27 138 155	30 959 452	58 097 607	53,29	7,57
Chine	1 617	704	2 321	22 680 169	21 623 434	44 303 603	48,81	5,77
États-Unis	583	870	1 453	11 001 954	31 536 497	42 538 451	74,14	5,54
Allemagne	377	1 925	2 302	7 231 590	33 517 881	40 749 471	82,25	5,31
Hong Kong (Chine)	235	334	569	13 206 714	24 527 094	37 733 808	65,00	4,92
République de Corée	491	364	855	9 135 854	16 633 763	25 769 617	64,55	3,36
Province chinoise de Taiwan	133	395	528	6 313 645	16 014 886	22 328 531	71,72	2,91
Singapour	457	257	714	12 627 368	6 764 542	19 391 910	34,88	2,53
Royaume-Uni	396	383	779	7 867 951	10 225 805	18 093 756	56,52	2,36
Danemark	349	333	682	8 540 665	7 971 422	16 512 087	48,28	2,15
Fédération de Russie	2 176	380	2 556	8 429 692	7 816 315	16 246 007	48,11	2,12
Italie	519	119	638	8 315 551	3 886 635	12 202 186	31,85	1,59
Arabie saoudite	52	69	121	923 734	10 086 880	11 010 614	91,61	1,43
Inde	344	41	385	9 376 986	1 133 341	10 510 327	10,78	1,37
Turquie	436	137	573	7 252 197	1 684 970	8 937 167	18,85	1,16
Pays-Bas	576	208	784	4 045 450	3 156 450	7 201 900	43,83	0,94
République islamique d'Iran	149	4	153	6 864 112	229 978	7 094 090	3,24	0,92
Suisse	12	225	237	691 366	6 309 602	7 000 968	90,12	0,91
Suède	162	162	324	1 429 038	5 468 352	6 897 390	79,28	0,90
Malaisie	254	52	306	5 790 177	798 897	6 589 074	12,12	0,86
Bésil	142	22	164	4 454 047	2 038 788	6 492 835	31,40	0,85
Belgique	25	128	153	168 703	6 008 133	6 176 836	97,27	0,80
France	168	101	269	2 963 993	3 038 662	6 002 655	50,62	0,78
Canada	217	110	327	2 632 406	3 354 729	5 987 135	56,03	0,78
Philippines	305	31	336	4 095 428	751 145	4 846 573	15,50	0,63
Indonésie	519	91	610	3 225 973	1 088 783	4 314 756	25,23	0,56
Espagne	67	263	330	145 830	4 147 174	4 293 004	96,60	0,56
Koweït	32	0	32	3 341 564	0	3 341 564	0,00	0,44
Monaco	0	103	103	0	3 133 767	3 133 767	100,00	0,41
Australie	47	40	87	1 428 901	1 409 743	2 838 644	49,66	0,37
Chypres	30	38	68	823 590	1 969 719	2 793 309	70,52	0,36
Croatie	64	39	103	1 029 912	1 216 635	2 246 547	54,16	0,29
Chili	56	34	90	862 266	1 364 987	2 227 253	61,29	0,29
Total (35 pays)	13 367	13 289	26 656	262 357 236	465 803 448	728 160 684	63,97	94,90
Total mondial	15 649	14 579	30 228	281 241 565	486 350 815	767 592 380	63,36	100,00

Annexe 10 – Ventilation des flux maritimes par pays et types

Echanges commerciaux hors services en 2003 (source CNUCED)

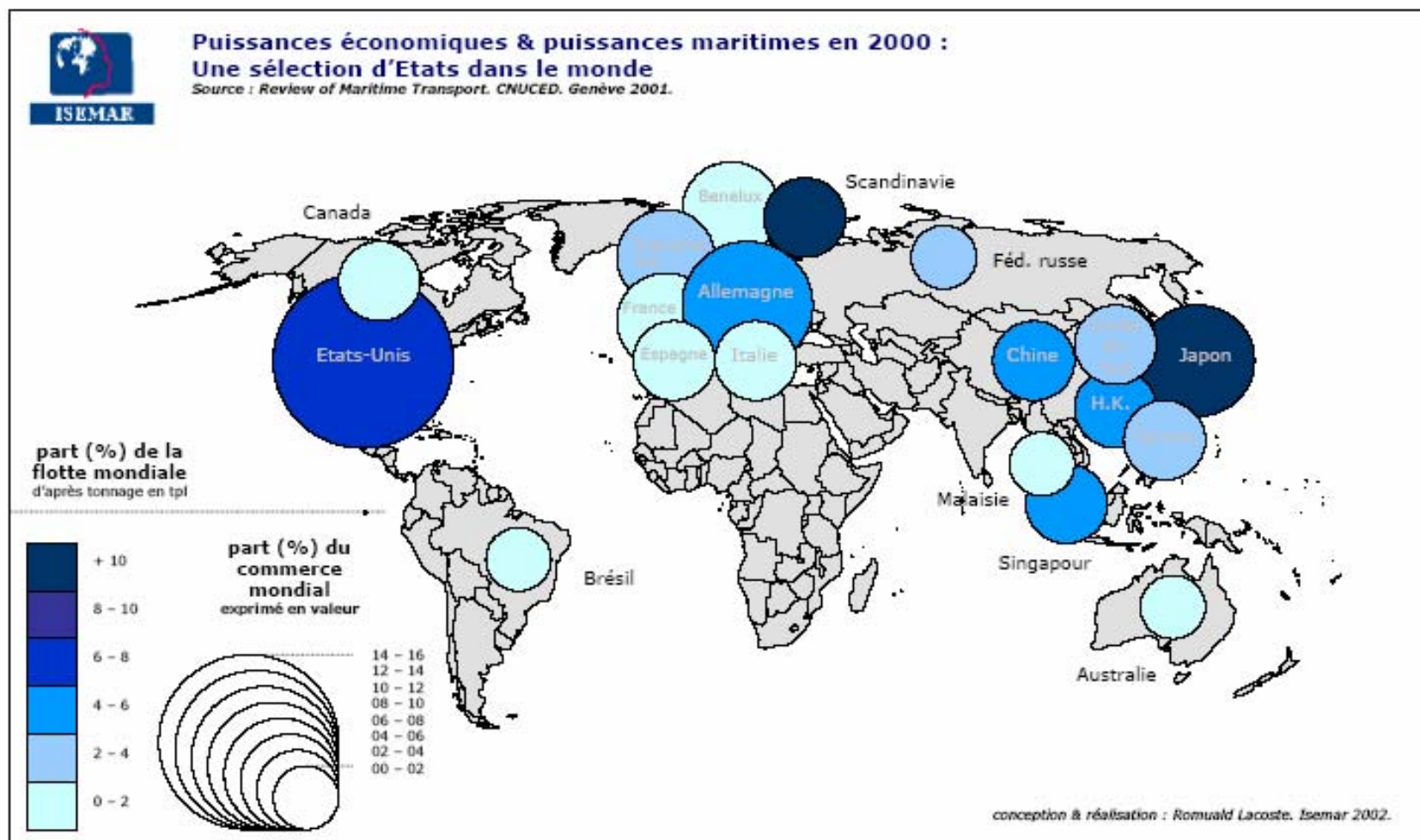
	Exportation				Importation			
	Volume (million \$)	Europe (%)	Amérique du Nord (%)	Japon (%)	Volume (million \$)	Europe (%)	Amérique du Nord (%)	Japon (%)
Chine & Kong- Kong	662 124	17	21,6	10,8	645 381	11,9	6,9	13,2
Taiwan	168 198	13,9	19,4	7,7	138 829	10,8	14,5	24,8
Japon	473 911	16,5	26,3	/	282 000	14,4	17,6	/
Corée du Sud	194 862	14,5	19,8	8,4	186 782	12,1	15	20,5

Trafic maritime 2002 en million de tonnes (source CNUCED)

	Marchandises chargées			Marchandises déchargées		
	Pétrole brut	Produits pétroliers	Marchandise solide	Pétrole brut	Produits pétroliers	Marchandise solide
Japon	0	4,3	127,3	213	47,9	520,8
Pays socialistes d'Asie	17,6	5,8	279,3	63,5	27,7	329,1
Asie du SE	60,3	102,5	569,9	308,5	150	760,3
Total Mondial	1 634	497	3 748	1 683	547	3 907

Nota : Dans la nomenclature utilisée par la CNUCED, les « Pays socialistes d'Asie » sont la Chine et Corée du Nord, l'Asie du Sud-Est comprend Hong-Kong et Macao.

Annexe 11 – Puissance économique et puissance maritime



Annexe 12 – Le grignotage territoriale en mer de Chine

(source : <http://www.american.edu/projects/mandala/TED/ice/spratly.htm> reprise par le commandant GASANCON Christophe in *Le niveau de conflit en mer de chine méridionale peut il entraver la libre circulation maritime ?*, CID, mars 2005, non publié)

- **les années 30**

La France occupe en premier l'archipel des Spratly et des Paracel.

- **1934-1944**

En 1939, le gouvernement militaire japonais annonça sa décision de prendre possession des Spratly. La France protesta le 4 Avril 1939, quand le Japon annonça qu'il avait placé les Spratly « sous sa juridiction ». Durant la guerre, la France défendit les Spratly contre les forces japonaises. En 1949, le Vietnam hérita de la France tous les anciens droits français sur les îles Spratly et Paracel. Le Vietnam insiste sur « l'exercice réel de souveraineté en vertu d'une simple contiguïté géographique » comme un principe de base de ses revendications. Dans le traité de paix de San Francisco, le Japon abandonna tous titres et revendications sur les îles Paracel et Spratly. Cependant elles ne furent pas officiellement rattachées à un état.

- **1946**

La chine prend possession de l'île d'Itu aba -- la plus grande île des Spratly - et de l'île de Phu Lan (dans les Paracel). L'île d'Itu Aba est occupée par Taiwan.

- **1974**

La Chine ne reconnaît pas les revendications territoriales du sud Vietnam, et occupe les îles Paracel situées au nord des îles des Spratly.

- **1978**

La Chine enlève 6 atolls des Spratly au Vietnam.

- **1988**

La Chine et le Vietnam s'opposent militairement au sujet du récif de Johnson. La Chine occupe le récif. En avril, le Vietnam intensifie ses revendications pour inclure 15 récifs additionnels. La Chine occupe 6 îles en contrepartie.

- **1992**

25 février 1992, la Chine vota la loi sur "les eaux territoriales et les zones contiguës", étendant sa revendication à toutes les îles des Spratly, aussi bien que plusieurs autres archipels.

En mai, la Compagnie Nationale Pétrolière Offshore Chinoise (CNOOC) a signé un contrat d'exploration commune avec Crestone Energy Corp. pour le bloc Wan'an Bei-21 dans l'archipel des Spratly. L'exploration commence en 1994. Le Vietnam s'oppose énergiquement à ce contrat.

En juillet, la Chine a occupé le récif de Da Lac, représentant sa première présence militaire depuis le clash de 1988 avec le Vietnam.

En septembre, la Chine fore du côté vietnamien du Golfe de Tonkin, violant l'accord de 1972 qui interdisait tout forage dans ses eaux.

- **1995**

En février, la Chine occupe le récif de Mischief revendiqué lui aussi par les Philippines. La Chine y construit quelques installations sur quelques îles. Pékin affirme qu'elles servent aux pêcheurs chinois. Manille décrit ces constructions comme des structures de type militaire. Selon des photos de reconnaissance de l'Armée de l'Air philippine, ces structures ne ressemblent pas à un sanctuaire pour pêcheur, mais à des installations radar.

En mars, les forces philippines s'emparent de bateaux de pêche chinois et détruisent les balises chinoises sur le récif de Mischief.

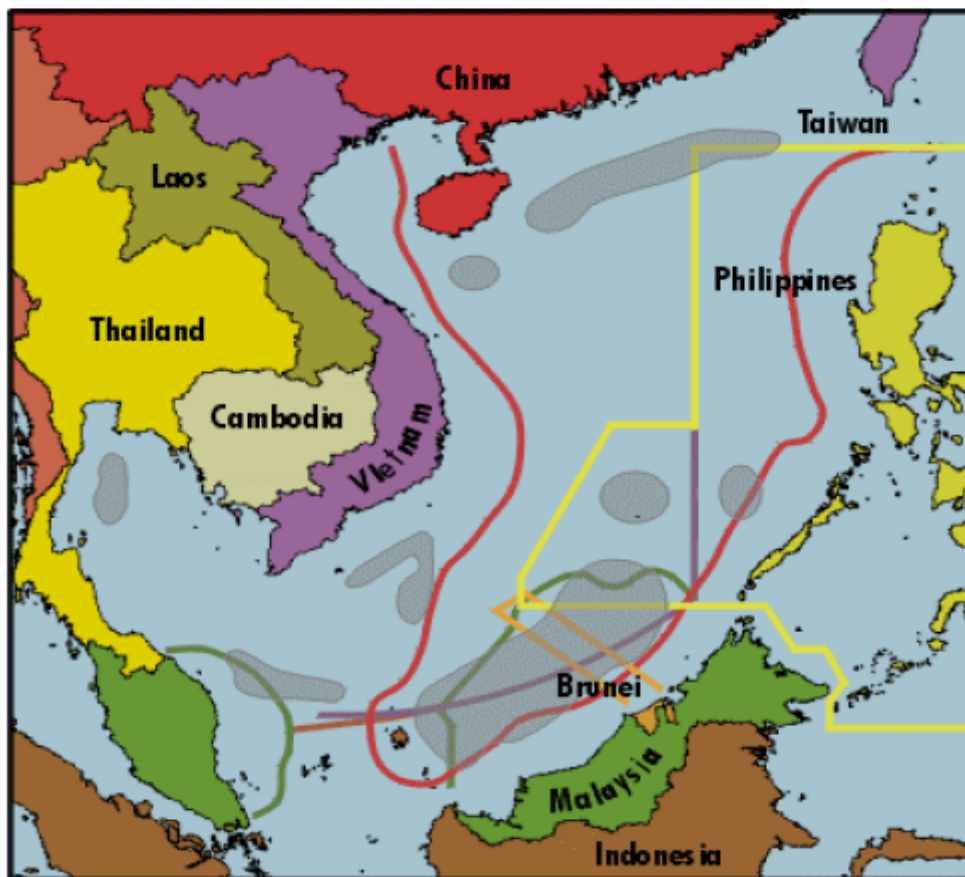
- **1997**

En mars, la Chine a prétendument commencé à activer la plate-forme pétrolière de Kan Tan III dans le secteur nord de l'archipel des Spratly, mais dans la ZEE du Vietnam.

Les pommes de discorde

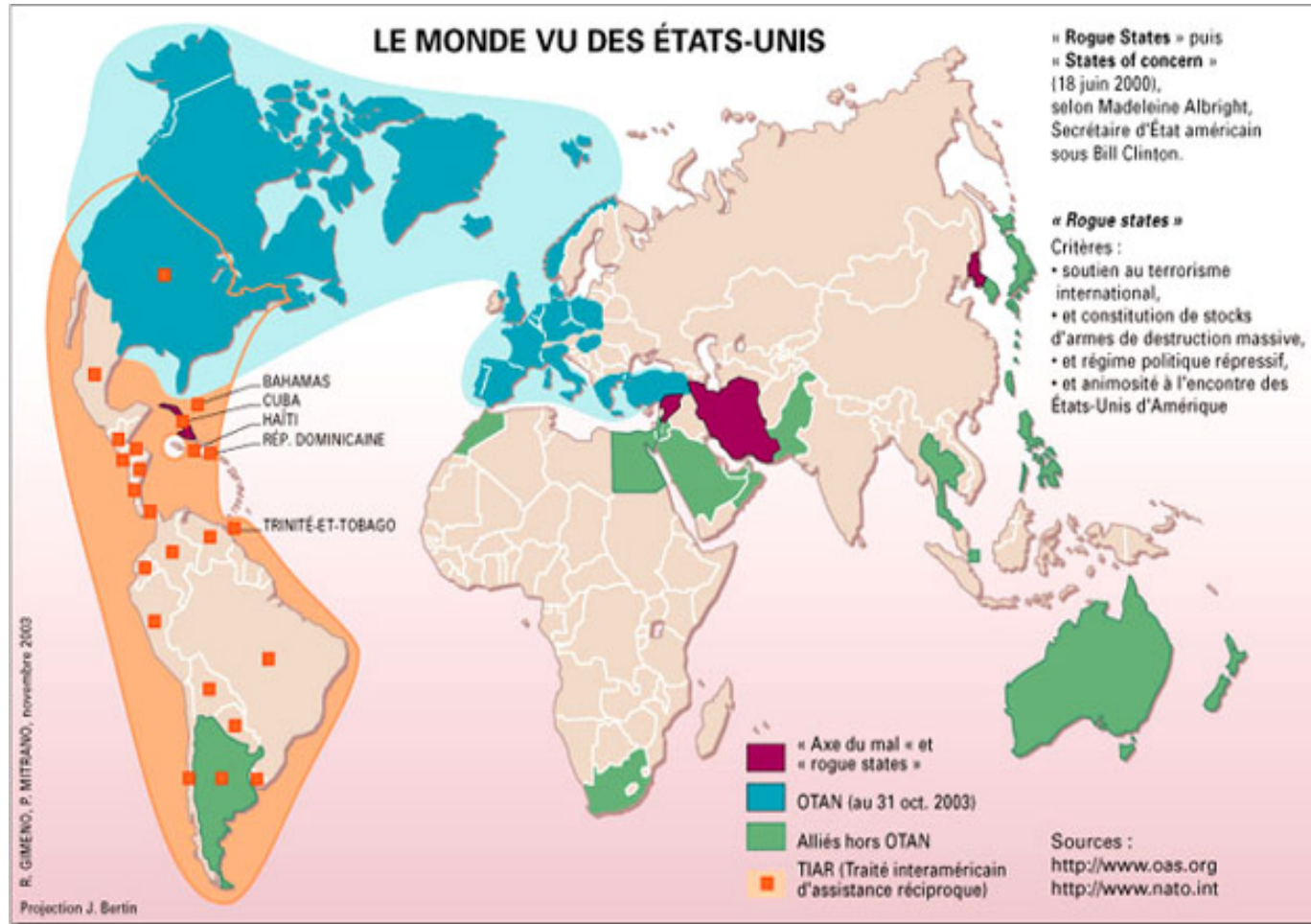


Limites des revendication territoriales



(source : KNURT Snildal, Petroleum in the south China Sea – a Chinese National Interest ?, Université d'Oslo, juin 2000)

Annexe 14 – Le monde vu par les États-Unis



BIBLIOGRAPHIE

Textes réglementaires

Organisation des Nations Unies, *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Montego Bay, 1982.

Organisation Maritime Mondiale, *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, Rome, 10 mars 1988.

Publications institutionnelles

Organisation des Nations Unies, *Actes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Vingtième anniversaire 1982, 2002*

Organisation Maritime Mondiale, *Focus on maritime security*, 2004.

CNUCED, *Etudes sur les transports maritimes 2004*.

Commission européenne, *Un nouveau partenariat avec l'Asie du sud-est*, 2003.

Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique

The Worrisome Situation of the South China Sea – China facing the Stepped-up Military Infiltration by the US, Japan and India, Annual report 2004

National Military Strategy Of the Unites States of America 2004

Gouvernement Chinois

Livre blanc de la défense chinoise 2004, State Council Information Office, décembre 2004.

Conférences, ouvrages ou collectifs ou individuels

Armateurs de France, *Rapport d'activité 2004 sur l'activité 2003*.

CAMPBELL Kurt, Deputy Assistant Secretary of Defense for Asian and Pacific Affairs, "Ensuring Security in the Asia-Pacific Region", in *The United States and Asia-Pacific Security*, janvier 1998.

Fondation pour la Recherche Stratégique, colloque *Les choix stratégiques de l'Amérique après les élections du 2 novembre 2004*, 22 novembre 2004.

FRECON Eric, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est – Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris ; Edition l'Harmattan, 2002.

Institut d'Economie Maritime, *Panorama des ports mondiaux 2003*, janvier 2005.

KHALIZAD Zalmay, "U.S. Grand Strategy: Implications for the United States and the World", *Strategic Appraisal 1996*, Rand, 1996.

KNURT Snildal, *Petroleum in the south China Sea – a Chinese National Interest ?*, Université d'Oslo, juin 2000.

PILLSBURY, *China debates its future security environment*, 2000.

« La piraterie, péril grave pour l'écologie », in RAUFER X.(dir), *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, Paris, PUF, 1998.

M SHELDON, *Le facteur naval et le théâtre asiatique 1945-2005 (conférence)*, CID, février 2005.

Shipownersclub, *Rapport annuel 2004*.

YUAN Luo, XIAIQUING Shi, *Le détroit de Malacca est noyé dans un nuage noir*, Département de recherche stratégique de l'Académie des sciences militaires de Chine.

Article de journal ou de revue

KANE S., PASSICOUSSET L., « La piraterie, symptôme d'une Asie fragilisée », in *Le Monde diplomatique*, Paris, juin 2000.

KISSINGER, in *The Los Angeles Times*, 26 février 1994.

LEPEU CV Bernard, « Un regard politique sur la mer et la marine », in *Défense* n°94, Paris, août 2001.

NIQUET Valérie, « Le désastre redistribue les cartes », in *Le Figaro*, 4 janvier 2004.

PATRIAT Lucas, « Des patrouilles multinationales patrouillent dans le détroit de Malacca », in *Journal de la Marine Marchande*, 3 septembre 2004.

PERON-DOISE Marianne, « Le Japon et la lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est », in *Défense Nationale*, Paris, juillet 2000. page 131-137

PONS Philippe, « Le Japon se pose en leader asiatique de l'humanitaire dans la région », in *Le Monde*, Paris, 11 janvier 2005.

RICHARDSON Michael, « Terror at sea: The world's lifelines are at risk », in *The Strait Times*, Singapour, 17 novembre 2003.

RODRIGUE Jean-Paul, « Straits, Passages and Chokepoints : a maritime Geostrategy of Petroleum Distribution », in *Les Cahiers de Géographie de Québec*, novembre 2004.

STROOBANTS Jean-Pierre, « Les ports de Singapour et de Shanghai détrônent Rotterdam », in *Le Monde*, 11 janvier 2005.

URQUHART Donald, « Malacca Strait users urged to help pay for safety pain », in *The Shipping Times*, Singapour, 14 octobre 2003.

Sites Internet

asean.or.id – Site du secrétariat de l'ASEAN

bjinformation.com

china.com.cn

china.org.cn

europa-eu-un.org – Site de l'Union Européenne

iccwbo.org – Site du Bureau Maritime International

imo.org – Site de l'Organisation Maritime Mondiale

isemar.fr – Site de l'Institut d'Economie Maritime

shipownersclub.com – Site de l'association shipownersclub

surtymar.net – Sécurité Navale, Maritime et Portuaire

lloydslist.com – Site de la société Lloyd

uscc.gov – Site du gouvernement américain

state.gov

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE LA PIRATERIE EN MER DE CHINE	
1.1 Cartographie des faits de piraterie dans le monde	2
1.2 Répartition de la piraterie en Asie	3
1.3 Caractéristiques de la piraterie et des pirates de mer de Chine	4
1.3.1 Localisation des attaques	4
1.3.2 Conséquences humaines sur les équipages	4
1.3.3 Sociologie et motivations des pirates	5
1.3.4 Piraterie et terrorisme	6
1.4 Conclusion partielle	8
DEUXIEME PARTIE CONSEQUENCES DE LA PIRATERIE SUR LE COMMERCE MARITIME EN MER DE CHINE	
2.1 Le commerce maritime en mer de Chine	9
2.1.1 Les flux de marchandises	9
2.1.2 L'activité portuaires	10
2.2 Les enjeux pour les armateurs et les affréteurs	11
2.3 Les enjeux pour les économies nationales	13
2.3.1 Le contrôle des flottes marchandes	13
2.3.2 Importations et exportations	14
2.3.3 Une menace écologique	16
2.4 Conclusion partielle	16
TROISIEME PARTIE REACTIONS DES ACTEURS ETATIQUES	
3.1 L'Union Européenne	17
3.1.1 Un nouveau partenariat avec l'Asie du Sud-Est	17
3.1.2 Politique maritime de prévention contre la piraterie	18
3.1.3 Analyse	19
3.2 L'ASEAN	19
3.2.1 Une coopération régionale lente à se mettre en place	20
3.2.2 Coopération multilatérale et initiatives individuelles	21
3.2.3 Analyse	22
3.3 Le Japon	22
3.3.1 Protection des voies de communication maritimes et endiguement de la Chine	22
3.3.2 Analyse	23
3.4 La Chine	24
3.4.1 Une position ambiguë, une volonté d'entretenir un dialogue privilégié avec l'ASEAN mais sans donner de moyens à sa coopération	24
3.4.2 Une stratégie à long terme	25
3.4.3 Analyse	26
3.5 Les USA	27
3.5.1 Une diplomatie tous azimuts	27
3.5.2 Une stratégie réfléchie	28
3.5.3 Analyse	29
CONCLUSION	30

ANNEXE	
Annexe 1 – Répartitions des faits de piraterie de 1984 à 2003	31
Annexe 2 – Evolutions de la répartition des faits de piraterie dans le monde	32
Annexe 3 – Recensement des faits de piraterie en 2004	33
Annexe 4 - Recensement des faits de piraterie en 2000	34
Annexe 5 – Caractérisation de la piraterie en mer de Chine	35
Annexe 6 – Les routes maritimes de mer de Chine	36
Annexe 7 – Comparaison dans le temps des taux d’affrètement et des évènements de piraterie	37
Annexe 8 – Répartition de la flotte de commerce mondiale suivant les pavillons	37
Annexe 9 – Répartition nationale des flottes de commerce	38
Annexe 10 – Ventilation des flux maritimes par pays et types	40
Annexe 11 – Puissance économique et puissance maritime	41
Annexe 12 – Le grignotage territoriale en mer de Chine	42
Annexe 13 – Revendications territoriales en mer de Chine méridionale	44
Annexe 14 – Le monde vu par les Etats-Unis	45
BIBLIOGRAPHIE	46