

La violence maritime

Hugues Eudeline

Expert en géostratégie maritime

La législation internationale maritime a beaucoup contribué sous l'égide de l'OMI à améliorer de façon systématique les standards de la sécurité alors que la sûreté maritime, c'est-à-dire les menaces intentionnelles d'origine humaine, faisaient l'objet d'une approche plus partielle notamment pour combattre la piraterie ou le narcotrafic ; le terrorisme maritime et surtout la conjonction de toutes les menaces d'origine criminelle et politique constituent un risque majeur pour la navigation et le commerce maritime que seules des marine militaires auront les moyens de combattre.

Mers et océans, reliés physiquement les uns aux autres par des détroits, des canaux et des passages internationaux, constituent un seul océan mondial connectant sans entrave, à moindres coûts et en sécurité tous les pays côtiers de la planète.

Aussi, pour bien saisir les enjeux liés à la violence en mer faut-il se placer dans le contexte mondial, le seul qui ait un sens en matière maritime en raison de la liberté de navigation qui y est la règle. C'est en effet cette liberté même qui en fait un espace idéal de développement des activités criminelles qui côtoient et se superposent aux conflits politiques, constituant un continuum de la violence en mer.

L'importance de chacune des composantes (piraterie, terrorisme, trafics de toute sorte...) varie en fonction de l'époque et des zones considérées, mais aucune ne disparaît jamais durablement.

À l'exception notable du golfe de Guinée, la violence maritime s'est principalement développée dans l'hémisphère Nord, le plus riche, et plus particulièrement autour de la grande route de circumnavigation.



Géopolitique

géopolitique

géopolitique

Longtemps restreinte à la zone côtière et aux approches des points de passage obligés (canaux, détroits, points focaux), la piraterie somalienne s'est rapidement déconcentrée à partir des années 2000 et étendue à la totalité de la mer d'Arabie ainsi qu'à une large portion de l'océan Indien. Pour cela elle a développé le concept de bateaux mères en utilisant des navires hauturiers chargés de plusieurs petites embarcations rapides mises en œuvre sur zone par les équipes de prise. Cette même technique sera reprise par les terroristes des Brigades Abdullah Azzam quand ils conduiront l'attaque du VLCC¹ japonais *M Star* le 28 juillet 2010 dans le détroit d'Ormuz.

D'autres types d'action à grande distance ont été menés. En novembre 2008, dix terroristes islamistes de la Brigade 313 partis de Karachi (Pakistan) gagnent Mumbai (Inde) où ils vont tuer 166 personnes et en blesser 300. Ils l'ont fait en toute discrétion, parcourant 500 milles nautiques en une douzaine de jours à bord d'un chalutier indien pris en mer et dont ils ont tué l'équipage, à l'exception du patron qui sera exécuté une fois l'objectif atteint.

En fonction des moyens financiers qu'elles génèrent, les différentes composantes de la violence maritime disposent de moyens nautiques de toutes sortes, qui vont du sous-marin des narcoterroristes colombiens (FARC) à l'embarcation suicide de type Idayan filant 45 nœuds des Black Sea-Tigers tamouls en passant par les yachts et les *go-fast* des Caraïbes. Il faut encore ajouter à cette liste les drones, qu'ils soient de surface comme celui mis en œuvre par les Houthis qui a attaqué la frégate saoudienne *Madinah* le 30 janvier 2017 en mer Rouge, ou encore semi-submersibles qui ont une distance franchissable de plusieurs milliers de milles nautiques.

Tous ces engins bénéficient du développement de la technologie grand public qui rend accessible la quasi-totalité des océans à des personnes sommairement formées grâce aux moyens de navigation par satellite (GPS), de télécommunications par satellite ou d'information comme l'AIS (*Automatic Identification System*) ; sans oublier Internet.

L'apport de la technologie serait cependant réduit sans la diffusion et le partage des savoir-faire entre ces différentes formes de violence qui en multiplient l'efficacité.

Cela se fait d'abord par simple imitation de modes d'action dont l'efficacité est connue grâce à la large publicité faite par les médias aux abordages de navires en route libre par les pirates somaliens par exemple. Ainsi popularisés, ils ont ensuite été reproduits, comme par le terroriste suicide qui a mené l'attaque du VLCC *M Star* déjà citée plus haut.

Cela peut aussi passer par des collusions apparemment contre nature. C'est le cas des échanges de savoir-faire et de moyens techniques entre des groupes terroristes, indépendamment de leur idéologie respective. Ce fut le cas de livraisons d'armes effectuées par le LTTE [*Liberation tigers of Tamil Eelam*²] au profit

1. VLCC : *Very Large Crude Carrier* : très grand navire pétrolier transporteur de brut – port en lourd compris entre 150 000 et 320 000 tonnes

2. Nom donné par les Tamouls au territoire qu'ils revendiquent au Sri Lanka.

de membres de la Jamaa Islamiya et du groupe Abou Sayyaf dans les camps d'entraînement situés dans l'archipel des Philippines alors même que ses membres massacraient des populations musulmanes au Sri Lanka. Ces mêmes Tigres tamouls ont acquis la technologie des semi-submersibles auprès de narcotrafiquants ; cela a été avéré le 20 novembre 2006 quand l'un d'eux a été trouvé à bord d'une embarcation de ce type interceptée au large du Costa Rica dans le Pacifique.

Plus largement, ces rapprochements des acteurs de toutes les formes de violence non étatiques sont rendus inévitables par le partage d'impératifs :

- Le besoin de financement par le biais de la criminalité pour tout ou partie de leurs activités (la quasi-totalité des mouvements terroristes ont commencé par attaquer des banques).
- la clandestinité où ils s'approvisionnent en matériel de base et en personnel ;
- le partage d'un sanctuaire en raison de leur complémentarité. L'exemple le plus parlant est celui des terroristes Shebab qui protégeaient les pirates opérants à partir du port de Harardere après qu'ils en aient pris le contrôle en mai 2010. Ils recevaient en contrepartie 30 % des rançons obtenues en mer.

Les moyens militaires de haute mer sont bien adaptés pour contrer des formes de violence très diversifiées et susceptibles d'être rencontrées loin des côtes. À titre d'exemple, ce sont des frégates, des avions de patrouille maritime et des sous-marins nucléaires d'attaque américains qui ont été engagés dans le Pacifique et dans les Caraïbes par l'US Navy pour intensifier la « *war on drug* » à partir des années 1980. Leurs capteurs, longtemps réservés à la seule guerre navale, permettent de détecter les submersibles des trafiquants de drogue. Ce sont aussi les moyens de guerre électronique et les missiles anti aériens des frégates USS *Mason* et *Nietze* qui ont permis aux de détruire les missiles mer-mer tirés vers eux par les Houthistes en mer Rouge en octobre 2016. Et ce sont également des bâtiments porte-hélicoptères qui ont fortement contribué à la baisse de la piraterie en océan Indien. Ils sont les seuls à pouvoir hélicopter rapidement des groupes de commandos en soutien des équipages réfugiés dans la citadelle des navires après que des pirates soient montés à bord.

La violence maritime est appelée à augmenter en nombre, à se diversifier – par exemple par des attaques terroristes probables contre les navires de croisière, une industrie en forte croissance – et à devenir plus meurtrières avec la diffusion progressive des moyens techniques, logistiques et tactiques mis au point en particulier par les Tigres tamouls ou les narcoterroristes.

Piraterie et terrorisme accompagneront très probablement l'exploitation minière vers la haute mer quand elle s'y développera, loin des protections côtières.

La France est confrontée à l'ensemble de ces menaces du fait de la taille de son domaine maritime et de sa répartition sur quatre des cinq océans. Elle l'est aussi en raison de la diversité des routes maritimes empruntées par les navires qui irriguent son économie.