



INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATEGIQUES

L'expertise stratégique en toute indépendance

association reconnue d'utilité publique



Questions maritimes en Asie du sud-est

Réalités de la menace terroriste

Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS)

Alexandre BESSON

Diplômé de la formation « Défense, Sécurité et Gestion de crise », promotion 2010

Paris, mai 2011

Sommaire

INTRODUCTION4

1. DE LA NECESSITE DE RE-CONTEXTUALISER LE TERRORISME SUD-EST ASIATIQUE..... 5

 1.1. *Le second front de la guerre contre le terrorisme* 5

 1.2. *De multiples menaces* 6

 1.3. *Un terrorisme malgré tout largement localisé*..... 7

2. LE TERRORISME MARITIME : QUELLE REALITE ? 10

 2.1. *Les précédents du terrorisme maritime* 10

 2.2. *Terrorisme maritime, entre fantasme et réalité : de la nécessité de repenser la menace* 12

3. L’ASIE DU SUD-EST, CIBLEE PRIVILEGIEE DU TERRORISME MARITIME ?..... 15

 3.1. *Une menace réelle, mais instrumentalisée* 15

 3.2. *Là où réside la vraie menace : les oubliés du terrorisme maritime*..... 16

CONCLUSION18

ABREVIATIONS & ACRONYMES20

BIBLIOGRAPHIE22

ANNEXES27

TABLE DES MATIERES31

Figure 1 - L'Asie du sud-est¹

¹ Ressources cartographiques:

Carte du haut : Wikimedia Commons <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Southeast-Asia-map.PNG>

Carte du bas : CIA, The World Factbook. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>

Introduction

Ces dernières années, l'Asie du sud-est a été une région particulièrement marquée par le développement du terrorisme sur terre. L'aspect potentiellement maritime de cette menace est aujourd'hui à prendre en considération, même si les réalités de la menace diffèrent sensiblement des fantasmes souvent développés en la matière.

« Singapore port terror attack could be worse than Lehman's collapse. »

Anthony DAVIS, Defence IQ

1. De la nécessité de re-contextualiser le terrorisme sud-est asiatique

1.1. Le second front de la guerre contre le terrorisme

Après les attentats de New York et de Washington du 11 septembre 2001, les enquêtes ont très vite mené en Asie du sud-est, et il a été démontré que plusieurs terroristes ayant participé aux attaques avaient séjourné dans la région, notamment pour y être entraînés. Des liens étroits ont été mis à jour entre *Al-Qaïda* et des mouvements terroristes locaux et régionaux tels qu'*Abu Sayyaf (ASG)*, opérant dans le sud des Philippines, ou encore la *Jemaah Islamiyah (JI)*², présente dans plusieurs pays, et notamment à Singapour, en Malaisie et en Indonésie.³

L'Asie du sud-est a ainsi été identifiée comme une base arrière du terrorisme international et déclarée *seconde ligne de front* de la guerre contre le terrorisme par l'administration BUSH. Cela a d'ailleurs conduit à un premier *réengagement* des Etats-Unis dans la région qui ont alors cherché des alliés de premier ordre pour combattre localement les différents réseaux. Singapour et Manille ont été les premiers à répondre à l'appel et ont entrepris des mesures sans même attendre que Washington en fasse la demande. Les Etats-Unis ont ainsi *repris pied* aux Philippines, après que leurs troupes aient quitté le territoire en 1992 suite à un vote négatif du Sénat (septembre 1991)⁴, et Singapour a pris à *bras-le-corps* le problème en faisant de la lutte contre le terrorisme un élément structurant de sa politique de sécurité intérieure⁵ tout en redoublant d'efforts dans la traque des réseaux financiers alimentant le terrorisme et en s'engageant aux côtés des Etats-Unis dans la guerre en Afghanistan.

D'ailleurs, à l'heure où Washington a annoncé un retrait de ses troupes et que ses alliés souhaitent, si ce n'est déjà fait, mettre un terme à leur engagement, Singapour ne faiblit pas dans sa participation à l'effort de guerre. Le gouvernement a d'ailleurs récemment décidé de renforcer son dispositif. Sa ligne est claire sur le sujet : la participation des forces armées singapouriennes à la guerre en Afghanistan contribue directement à la sécurité de la Cité-Etat. C'est ainsi que des preuves de la planification d'un attentat dans le métro de la République insulaire auraient été retrouvées à Kaboul en 2001.

Mais si la guerre contre le terrorisme entreprise par les Etats-Unis a su mobiliser ses plus fidèles alliés régionaux que sont Singapour et les Philippines, l'attitude américaine à ce sujet – et plus tard sa décision d'intervenir en Irak – a

² Mouvement terroriste fondé dans les années 1980 par Abdallah Sungkar et Abu Bakar Bashir. Le réseau militant couvrait à l'origine Singapour, la Malaisie, l'Indonésie et le sud des Philippines. Il s'est ensuite étendu à la Thaïlande ainsi qu'à la Birmanie.

Voir : RAUFER, Xavier (éd.). *Atlas de l'Islam radical*. Paris: CNRS éditions, 2007: p. 235-238.

³ La Malaisie, et probablement les Philippines et l'Indonésie auraient servies de plate-forme opérationnelle dans la préparation des attentats.

Voir : BOISSEAU DU ROCHER, Sophie. *L'Asie du sud-est prise au piège*. Paris : Perrin, 2009 : p. 368.

⁴ *Ibid.*, p. 367.

⁵ Encore aujourd'hui, cette politique structure très profondément la société.

Voir : BESSON, Alexandre. « Les bases contemporaines de la société singapourienne : la cohésion à tout prix ». *Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS)*, 2010 : p.7-13.

créé un certain malaise dans la région. L'ASEAN n'a pas été en mesure d'adopter une position commune sur le sujet et de dépasser la simple condamnation des attaques. Ainsi, chaque pays, soucieux de ménager ses populations musulmanes ou tout simplement agacé par l'amalgame fait par l'administration BUSH entre islam, islamisme et terrorisme, a adopté une position différente. La Thaïlande a préféré condamner tout en restant neutre, tandis que la Malaisie et l'Indonésie, si elles aussi ont condamné les attaques, ont été ouvertement très critiques concernant l'invasion de l'Afghanistan et plus tard de l'Irak. Plus spécifiquement, l'Indonésie ne se mobilisera contre la menace terroriste islamiste qu'après les attentats de Bali en 2002 quand Jakarta se rendra compte que cette problématique peut également affecter sa propre stabilité.⁶

1.2. De multiples menaces

L'Asie du sud-est présente la particularité d'être la plus grosse région musulmane du monde. Outre l'Indonésie, plus grand pays musulman du monde avec 188.615.000 de pratiquants⁷, les populations musulmanes sont nombreuses – quand elles ne sont pas majoritaires – dans l'ensemble des pays de la région : Malaisie, Singapour, Philippines, Thaïlande et même la Birmanie.

En plus d'avoir été un *bastion* pour les terroristes du 11 septembre, la région est également le théâtre de plusieurs guérillas islamistes très actives et affectant plusieurs pays : ainsi en est-il dans le sud de la Thaïlande⁸, dans le sud des Philippines (Mindanao), et en Indonésie (Moluques et Sulawesi)⁹, sans compter les troubles ayant affecté le Timor oriental ou Aceh (Indonésie).¹⁰

Par ailleurs, et ce jusqu'au démantèlement de la cellule en 2002, Singapour, fidèle alliée des Etats-Unis et vitrine de l'Occident en Asie du sud-est, a été particulièrement menacée par l'activisme de la *Jemaah Islamiyah*. Aussi, l'Indonésie a été victime d'attentats (Bali en 2002 et 2005, Jakarta en 2003 et 2004), tout comme la Thaïlande (Bangkok en 2006). Enfin, les relations interconfessionnelles (surtout entre chrétiens et musulmans) ne sont pas toujours

⁶ BOISSEAU DU ROCHER, *op. cit.* : p. 368.

⁷ RAUFER, *op.cit.*

⁸ A plusieurs reprises des accusations ont été formulées par Bangkok concernant la présence de bases-arrières dans le nord de la Malaisie, dans l'Etat de Kelantan notamment, ce qui a conduit à des arrestations de *leaders* de mouvements terroristes réfugiés de l'autre côté de la frontière, comme en 1998.

Voir : RABASA, Angel M. *Political Islam in Southeast Asia: Moderates, Radicals and Terrorists*. NYC: The International Institute for Strategic Studies, 2003: p. 47-57.

⁹ Trois groupes opèreraient dans la région : le *Laskhar Jihad*, le *Laskhar Moujahidin* et le *Laskhar Jundallah*.

Voir : RAUFER, *op.cit.*, p. 235-238.

¹⁰ A Aceh, lutte du *Gerakan Aceh Merdeka (GAM)* pour l'indépendance jusqu'aux accords de paix de 2005, après trente ans de lutte armée et près de 15.000 morts (RAUFER, *ibid.*, p. 241).

NB : le *tsunami* de 2004 a été un événement qui, en plus d'avoir aidé à éradiquer la piraterie dans le détroit de Malacca, a grandement facilité cet accord de paix.

pacifiques dans certains pays de la région, comme par exemple aux Philippines, en Indonésie¹¹ ou encore en Malaisie. Ainsi à Kuala Lumpur, certains s'inquiètent de l'importance grandissante que revêt l'Islam en politique, notamment dans un contexte de tensions interreligieuses autour de l'utilisation du mot *Allah* par les communautés musulmanes et chrétiennes.¹²

1.3. Un terrorisme malgré tout largement localisé

Il est cependant indispensable de nuancer la lecture qui pourrait être faite de la situation sud-est asiatique et qui ferait de la région le bastion du terrorisme international antioccidental.

En effet, la plupart des foyers terroristes de la région sont étroitement liés à des guérillas séparatistes et à des stratégies de déstabilisation de l'Etat central, et les liens avec des mouvements terroristes internationalistes tels qu'*Al Qaeda* se sont souvent limités au financement, à la formation et à l'entraînement. Une *coopération* plus qu'une réelle *collaboration* en quelque sorte. Même les attentats qui ont pu cibler des intérêts occidentaux comme ceux de Bali (intérêts australiens) ont eu des motivations davantage liées à une volonté de déstabilisation du pouvoir en place qu'à celle de vouloir faire passer un message à un hypothétique *Occident infidèle*.¹³

Ainsi en est-il dans le sud de la Thaïlande¹⁴ où c'est l'identité culturelle même du pays qui est remise en cause par une insurrection armée menée par différents groupes opérant pour certains depuis la fin des années soixante (mouvement séparatiste Pattani et nationalisme malais-musulman principalement).¹⁵ Les cibles visées sont très principalement des symboles de l'Etat ou de la *domination Thai* comme des membres de l'administration, les écoles, ou des temples bouddhistes.¹⁶ L'Etat thaïlandais, tout en maintenant la lutte contre les rebelles, a mené des politiques visant à améliorer la situation économique et sociale de ses populations malaises du sud¹⁷, ce qui a largement contribué à atténuer la guérilla, même si des attentats sont régulièrement menés¹⁸, que l'on peut observer un exode croissant de

¹¹ GALE, Bruce. « Mata Jeli, a perspective on Indonesian affairs: Religious tensions in the suburbs. » *The Straits Times*, 09 July 2010: p. A20.

¹² Voir : YANG, Razali Kassim. « In the Name of God: Preserving the Sense of Security in Malaysia. » *RSIS Commentaries*, 29 January 2010: No. 11/2010 et MAZNAH Mohamad, « Islam's growing role in Malaysian politics. » *The Straits Times*, 18 October 2009.

¹³ MOSTAROM, Tuty. *Terrorism in Southeast Asia*. Entretien du 26 août 2010. RSIS, Singapour.

¹⁴ Provinces de Yala, Pattani, Narathiwat, et en partie seulement Songkhla (un peu plus de 2 millions d'âmes au total, dont 80% sont malaises-musulmanes).

¹⁵ [Pour plus de détails sur les différents groupes opérant dans le sud thaïlandais : voir annexe 'Groupes insurrectionnels opérant dans le sud de la Thaïlande.']

¹⁶ RABASA, *op. cit.*, p. 55-56.

¹⁷ Voir par exemple ces photos symboliques d'officiers thaïlandais offrant des dattes aux responsables religieux du sud en signe d'apaisement. (voir : GHOSH, Nirmal. « Stalemate in troubled Thai south », *The Straits Times*, 07 August 2010: p. C4).

¹⁸ Comme par exemple début juillet 2010 (ils avaient causés une dizaine de morts en deux jours, majoritairement des militaires thaïlandais), alors que les insurgés avaient déclaré une suspension des attaques pour un mois. Le gouvernement avait alors décidé de prolonger l'état d'urgence dans trois provinces du sud (Yala, Pattani et Narathiwat) jusqu'au mois d'octobre, alors que la partie

populations bouddhistes et que les séparatismes du sud ne constituent actuellement pas une priorité pour le pouvoir central, qui tente déjà de gérer tant bien que mal le soulèvement des *Chemises rouges*. La question séparatiste du sud et ces actes terroristes sont ainsi étroitement liés à la remise en question par une minorité qui se sent culturellement, économiquement, socialement et politiquement opprimée, du modèle uniforme de l'identité thaïlandaise promu par le pouvoir central à travers une politique d'*assimilation* (mouvements contre l'uniformisation de la société, promotion de la diversité ethnique – *populations thaï et malaises* – et religieuse – *populations bouddhistes et musulmanes* – et de l'*intégration*).¹⁹ Et s'il est vrai que des *ihadistes* (de la *Jl* notamment) ont pu opérer dans cette région et participer au conflit de manière sporadique (surtout sur la période 2003-2005), il est important de bien différencier le *radicalisme* religieux local du *ihadisme* importé par des combattants étrangers et qui ne reflète pas la nature profonde du conflit.²⁰

La situation est à peu près similaire dans le sud des Philippines (archipel de Sulu et Mindanao), où là aussi le terrorisme est l'outil d'une minorité musulmane dans des régions autrefois politiquement indépendantes et depuis intégrées dans un Etat non musulman et qui refusent de se soumettre à l'autorité de l'Etat central en menant une résistance séparatiste armée.²¹ Cette lutte a des racines historiques profondes et remonte à la résistance des *Moros* face aux pouvoirs coloniaux espagnol puis américain et à leur politique d'assimilation et de christianisation des ces provinces et de leurs populations. Autrefois majoritaires, les musulmans ne représentent aujourd'hui plus que 17% de la population de ces régions du sud.²² Seules les émergences du *Rajah Solaiman Movement (RSM)* d'Ahmad SANTOS²³ et d'*Abu Sayyaf*²⁴ au début des années 1990, mouvements opposés aux démarches de négociation des autres mouvements

nord du pays demeurait sous tension depuis la répression du soulèvement des *Chemises rouges* ayant déferlées sur Bangkok les semaines précédentes. En août, le Ministre des affaires étrangères du PULO s'est même déclaré prêt à engager le dialogue avec le pouvoir central, tout en précisant que l'indépendance n'était pas négociable. L'insurrection aurait fait déjà plus de 4.000 morts au total depuis janvier 2004.

Sources :

« Attacks in Thai south kill nine. » *The Straits Times*, 03 July 2010: p. C13 ;

« Insurgents suspend attacks in Thai South. » *The Straits Times*, 14 July 2010: p. A12 ; GHOSH, Nirmal ;

« Thai rebels ready for talks with govt. » *The Straits Times*, 10 August 2010: p. A16.

¹⁹ VASU, Norman. « Thailand's Restive South: Time to Acknowledge the Multiplicity of Thai-ness. » *IDSS Commentaries*, 22 June 2005: No. 35/2005.

Sur le rapport religion/ethnicité dans le sud thaïlandais, voir également :

HARISH, S.P. « Insurgency in Southern Thailand: Ethnic or Religious Conflict? » *IDSS Commentaries*, 14 April 2005: No. 17/2005.

²⁰ « Not a single Westerner has been harmed, or a Western interest targeted, in over 900 attacks in southern Thailand since 04 Januray 2004. » in: LIOW, Joseph Chinyong. « Over-reading the Islamist factor in Thailand's southern troubles. » *IDSS Commentaries*, 10 March 2005: No. 11/2005.

²¹ Le 06 août 2010, deux personnes ont été tuées et 24 autres blessées par l'explosion d'une bombe à l'aéroport de Zamboanga (sud des Philippines). Un des deux tués était apparemment le porteur de la bombe (qui se serait déclenchée alors qu'il la transportait dans son sac à dos). Il semblait vouloir viser le gouverneur de Sulu qui venait de débarquer d'un avion en provenance de Manille. (source : dépêche AFP du 06 août 2010.).

²² RABASA, *op. cit.*, p. 49.

²³ Voir : BANLAOI, Rommel C. « The Rise of the Rajah Solaiman Movement (RSM): Suicide Terrorism in the Philippines. » *IDSS Commentaries*, 09 October 2006: No. 109/2006.

²⁴ 'Father of the Sword'.

séparatistes²⁵, ont fait émerger des liens directs et forts avec *Al-Qaïda*, souvent via la *Jl*. Sous l'impulsion de son *leader* ABDURAJAK, vétéran de l'Afghanistan, *Abu Sayyaf* a eu une vocation internationaliste, sous la forme de collecte de financements étrangers et de recrutement de combattants internationaux venus d'Arabie Saoudite, de Libye, du Pakistan ou encore de l'Égypte. Le beau-frère de feu Oussama BEN LADEN, KHALIFA, aurait personnellement participé à l'établissement de ce mouvement.²⁶ *Abu Sayyaf* a mené beaucoup d'opérations commandos dans la région avec de nombreuses prises d'otages et demandes de rançon et s'est peu à peu transformé en organisation criminelle plus qu'en une rébellion ayant un objectif politique. A la mort de son *leader* en 1998, le mouvement a finalement perdu de son aura et serait aujourd'hui quasiment inactif.

A côté de ces origines ethnico-religieuses, des facteurs économiques (crise économique de 1997-1998 durement ressentie) et politiques (chute du Président indonésien SUHARTO en 1998 et désordre politique qui s'en est suivi, certains voyant l'Islam comme un chemin alternatif pour la conquête du pouvoir politique) peuvent également expliquer la vigueur de certains mouvements terroristes à certains moments.²⁷

Seul le réseau *Jemaah Islamiyah*, opérant principalement en Malaisie et à Singapour et largement démantelé suite aux arrestations de 2001-2002, semble réellement avoir une vocation internationaliste avec la préparation d'attentats contre des intérêts américains. Des liens existant entre certains terroristes indonésiens, le MILF et la *Jl* auraient été identifiés suite aux démantèlements du début des années 2000²⁸, mais aujourd'hui la permanence et la force de ces liens demeurent sujettes à questionnements.

Ainsi, la menace terroriste en Asie du sud-est est avant tout une menace localisée et très étroitement liée à des problématiques locales à dimensions politique, ethnique et religieuse, ou bien à des cas d'auto-radicalisation par internet de jeunes individus isolés.

²⁵ Le *Moro National Liberation Front (MNLF)* et le *Moro Islamic Liberation Front (MILF)*. Le MILF serait le mouvement le plus important avec entre 8.000 et 15 .000 combattants.

Voir : RABASA, *op. cit.*, p. 51. ; HARISH, S.P. « The GRP-MILF Peace Process: The Quest for International and Domestic Legitimacy. » *IDSS Commentaries*, 19 January 2006: No. 5/2006.

²⁶ *Ibid.*, p. 53.

²⁷ *Ibid.*, p. 11-12.

²⁸ *Ibid.*, p. 59-66.

2. Le terrorisme maritime : quelle réalité ?

2.1. Les précédents du terrorisme maritime

Historiquement, le terrorisme maritime a été si l'on peut dire inventé – ou du moins rendu pleinement opérationnel – il y a près de vingt ans par les *Tigres Tamouls* du LTTE (*Liberation Tigers of Tamil Eelam*), au Sri Lanka. Ce sont eux qui ont pratiqué la première attaque d'un bâtiment de guerre par embarcation-suicide, dix ans avant celle perpétrée contre l'*USS Cole*.

La première tentative remonte ainsi au 10 juillet 1990, quand « trois embarcations des *Black Sea Tigers* (la branche chargée des opérations-suicide) effectuent le premier attentat-suicide réussi de l'histoire maritime : le *SNLS Edithara P715*, le plus gros bâtiment de la marine sri lankaise, est gravement endommagé devant *Valvettithurai* ». ²⁹ En mai 1991, c'est le *SLNS Abitha P174*, utilisé comme navire de commandement, qui sera lui coulé non loin des côtes. Ensuite, les attaques se succéderont et à l'été 1993 un premier bâtiment sera coulé au large, preuve que les attaques-suicide sont efficaces en mer. Les *Black Sea Tigers* développeront également une capacité de *nageurs de combat-suicide*, avec les premières attaques en 1995-1996, toujours contre des bâtiments militaires, en mer ou au port. La première attaque sera réalisée par une femme qui fera exploser une mine au contact de la coque. ³⁰

Preuve donc que le terrorisme maritime est possible et largement efficace. Et qu'il offre également un panel d'outils différemment adaptés au contexte : embarcations-suicide, plongeurs de combat-suicide, recours aux mines et même à des sous-marins artisanaux. ³¹

Mais preuve aussi que le terrorisme maritime peut également s'apparenter à un effort de guerre. Si les *Tigres Tamouls* ont été inscrits sur la liste des organisations terroristes par les Etats-Unis (1997) puis le Royaume-Uni (2000), il n'en demeure pas moins qu'il s'agissait d'une rébellion armée menant des attaques de guérilla. Dès lors, leurs attentats-suicide ressembleraient davantage aux attaques des *kamikazes* japonais de la Seconde Guerre mondiale qu'aux attentats de New-York, Washington, Londres ou Madrid. Et dans le contexte de leur lutte armée, la mer a été utilisée comme le théâtre de la poursuite d'un combat mené à terre : harcèlement des forces armées – *navales* – du gouvernement, guerre au commerce contre les navires trafiquant avec le Sri Lanka *via* des actions de piraterie, stockage et dissimulation d'armes sur des navires stationnant au large, attaques menées pour s'assurer le contrôle des mers et se prémunir de tout contournement de leurs positions à terre, géographiquement contraintes.

²⁹ EUDELIN, Hugues. « Un mouvement terroriste vaincu par la mer : LTTE (1973-mai 2009) ». *Défense nationale et sécurité collective*, Novembre 2009: n° 724, p. 42.

³⁰ *Ibid.*, p. 44-45.

³¹ « La prise de *Mullaitivu*, dernière place forte du LTTE, a permis aux forces sri lankaises de découvrir un site de construction navale qui contenait quatre engins sous-marins dont les photos ont été publiées. Le premier, d'une longueur de 10,5 mètres, est blindé et les trois autres seraient des engins-suicide mus par pédalier. » in EUDELIN, *ibid.*, p. 49.

Plus tard, d'autres tentatives avec des résultats aléatoires ont été perpétrées par des terroristes de la mouvance islamiste contre des intérêts occidentaux, ce qui amène à penser que si l'impact de ces attaques a jusque-là été limité, l'idée d'exploiter en mer le terrorisme a déjà séduit et pourrait séduire encore. Michael RICHARDSON³² rappelle ainsi que la liste des tentatives, manquées, partiellement manquées ou bien réussies, de perpétrer en mer ou contre des intérêts maritimes des attentats est significative et que la mer peut être utilisée comme vecteur de diffusion d'un combat mené à terre.³³

Ainsi, les attentats contre des ambassades américaines en Afrique en 1998 auraient été réalisés avec des explosifs amenés par la mer par des bateaux-cargo contrôlés par *Al-Qaïda*. D'ailleurs, les enquêteurs américains estimeraient que le réseau terroriste dispose d'une *stratégie navale* depuis 1994, avec l'achat de navires destinés à faire transiter armes, argent, explosifs et hommes de la manière la plus sûre et transparente possible.

Les deux seules attaques contre des navires revendiquées par *Al-Qaïda* remontent au début des années 2000. En octobre 2000, l'*USS Cole* est attaqué dans le port d'Aden par une embarcation-suicide, tuant 17 marins américains et en blessant 40 autres. Deux ans plus tard, c'est au tour du pétrolier français *Limburg* d'être lui aussi attaqué dans le Golfe d'Aden.³⁴ Une bombe explosa à bord et mis le feu au navire, provoquant la mort d'un membre d'équipage et en blessant 12 autres. L'équivalent de 90.000 barils de pétrole a été déversé dans la mer suite à l'explosion, créant une importante pollution.

D'autres attaques ont été menées en Irak contre des infrastructures pétrolières à partir d'embarcations chargées d'explosifs en 2004. Le cerveau des attentats en Afrique contre les ambassades américaines, de l'attaque contre l'*USS Cole* et de l'attentat contre le *Limburg* a été arrêté en 2002, suspecté de planifier un attentat majeur dans le détroit de Gibraltar.³⁵ Il aurait également prévu une attaque contre un bâtiment de guerre américain transitant dans le détroit d'Hormuz et qui était prévue elle aussi le 11 septembre 2001. L'idée était de mener des attaques-suicide simultanées contre le navire militaire avec des embarcations chargées d'explosifs, partant d'un bateau-mère. Mais le projet aurait été annulé, les coordinateurs se sachant sous surveillance.

³² Visiting Senior Research Fellow à l'*Institute of Southeast Asian Studies* de Singapour.

³³ « Yet the list of foiled, failed and successful attempts in maritime-related terrorism over the last decade is significant. (...) It is clear that terrorists can see the potential of using the maritime trading system, and its land links through the cargo container supply chain, to conceal weapons or agents for attack purposes or to provide funding or support to their operations. The terrorist network associated with Al-Qaeda understands the vital role of sea transport and has exploited it for years. »

in: RICHARDSON, Michael. « Maritime-related Terrorism: Al-Qaeda, Hezbollah, What Next from the International Jihadist Network? » Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, s.d.

³⁴ Le *Limburg* aurait été une cible d'opportunité plus qu'une cible désignée. Les auteurs de l'attaque attendaient le passage d'un navire de guerre américain. Leurs renseignements s'étant avérés inexacts, ils auraient alors pris pour cible le pétrolier français. Voir : Compte-rendu : « Maritime Security in Southeast Asia. » IDSS-NUPI Public Seminar. Traders Hotel, Singapore: IDSS, 29 November 2005.

³⁵ Abd al-Rahim AL-NASHIRI, le chef des opérations d'*Al-Qaïda* pour la péninsule arabique. (*ibid.*)

Mais c'est en Asie du sud-est que la plus grave attaque terroriste maritime a été perpétrée : en 2004, une bombe coula un *ferry* de passagers dans la baie de Manille (Philippines), provoquant la mort de 116 personnes. Un an plus tard, une autre bombe placée dans un *ferry* en blessa 30. *Abu Sayyaf* a été tenu responsable de ces attaques. Plus tôt en décembre 2001, la *Jl* avait été suspectée de planifier un attentat contre un navire militaire américain à Singapour, simultanément avec des attaques contre la base navale de Changi et les ambassades des Etats-Unis et d'Israël. Des explosifs auraient déjà été en cours de production et le plan d'attaque du navire militaire finement préparé depuis plusieurs années.³⁶

2.2. Terrorisme maritime, entre fantasme et réalité : de la nécessité de repenser la menace

Ainsi, à la lumière de ces nombreux précédents historiques majeurs, le terrorisme maritime apparaît être une menace réelle qui certes n'a pas encore été exploitée à grande échelle.

Si l'exemple des *Black Sea Tigers* nous démontre que des attaques-suicide en mer peuvent être efficaces et utilisées de manière variée en fonction du contexte, il nous fait également entrevoir une des limites posées par ces attaques. Utilisées comme effort de guerre par des troupes rebelles contrôlant une partie du territoire et de ses ressources, elles ont pu être organisées dans une clandestinité limitée. Ainsi, planifier une attaque-suicide par la mer en toute clandestinité demande une discrétion difficile à mettre en œuvre.

De même, si le terrorisme maritime semble très efficace dans le contexte d'une lutte insurrectionnelle (il s'agirait alors ni plus ni moins de *guérilla maritime*), le serait-il dans l'ère du terrorisme de grande échelle que nous connaissons depuis les attentats du 11 septembre 2001 ? Un attentat contre un navire de guerre ou contre un pétrolier ou un porte-conteneurs ne semble plus coïncider avec la stratégie actuelle des groupes terroristes internationaux qui semblent avant tout rechercher un impact psychologique majeur sur les populations civiles plutôt qu'un acte symbolique de défiance comme peuvent le représenter l'attaque d'une ambassade ou de tout autre symbole étatique ou de puissance. On peut dès lors distinguer le terrorisme *symbolique* du terrorisme *de masse* destiné à, comme son nom l'indique, terroriser une population et créer une situation de panique. De ce point de vue, si le terrorisme naval peut être un outil efficace dans le cadre d'un effort de guerre ou une stratégie de défiance, il semble peut enclin à produire cette sensation de terreur escomptée.

A côté de ces terrorismes *de masse* et *symbolique*, il est également possible d'évoquer un terrorisme dit *stratégique* et qui consisterait à perturber les intérêts vitaux de pays cibles. Ainsi, Hugues EUDELIN fait remarquer que « le trafic maritime et les moyens chargés de le protéger (...) offrent à présent le plus d'occasions d'actions spectaculaires et coordonnées » et que « l'effet d'aggravation [ainsi créé] sur une économie mondiale en récession pourrait être

³⁶ RICHARDSON, *op. cit.*

déterminant ». ³⁷ Le capitaine de Vaisseau (R) Hugues EUDELIN le définit comme un terrorisme répondant à « une démarche plus structurée » et « qui choisit ses cibles, moins pour ce qu'elles représentent [l'effet symbolique recherché quand une ambassade ou un navire de guerre sont pris pour cibles, ou produisent, comme le sentiment de terreur et de paranoïa au sein des populations] que pour l'effet induit sur l'économie ». ³⁸ Le terrorisme stratégique serait donc :

« Les menaces ou actes de violence perpétrés en perturbant les infrastructures et les flux d'échanges interrégionaux ; en créant et en maintenant un état latent d'incertitude économique, en vue de déstabiliser durablement les populations de façon à atteindre des objectifs politiques. » ³⁹

L'idée est que la perturbation ou l'altération plus ou moins prolongées des flux, fondements même du système économique mondial, auraient un effet très négatif sur l'activité économique, industrielle et commerciale des pays directement ou indirectement visés. Cela aurait des répercussions notables sur la vie des populations et créerait une déstabilisation majeure des sociétés, préalable aux changements politiques escomptés. Anthony DAVIS évalue par exemple qu'une attaque du port de Singapour pourrait avoir des conséquences économiques encore plus graves que la chute de la banque *Lehman's Brothers*, chute à l'origine de la crise économique-financière actuelle. ⁴⁰

Ainsi l'attaque des flux de l'information (sabotage des réseaux, d'internet, perturbation des flux financiers...) ⁴¹, des flux de marchandises (le cœur de l'économie mondiale, avec 90% des échanges interrégionaux s'effectuant par la mer), des flux énergétiques (50% de la consommation mondiale de pétrole empruntent les voies maritimes, les détroits et les canaux, dont la sécurité est difficile à assurer) et des flux de personnes (comme les attentats du 11 septembre 2001 ou ceux de Madrid et de Londres) constituent autant de leviers du terrorisme *stratégique*.

Mais ce terrorisme *stratégique*, pouvant se manifester en mer, se heurte néanmoins à plusieurs obstacles qui le rendent pour l'heure encore peu crédible :

- (i) **Un obstacle technique** tout d'abord : organiser un attentat en mer semble moins évident que de déposer une bombe dans une rame de métro, parce qu'il requiert une certaine connaissance du monde maritime et un savoir-faire particulier (par exemple, naviguer de nuit à bord d'une embarcation, éventuellement en haute mer, sans se faire repérer) ;

³⁷ EUDELIN, Hugues. « *Terrorisme stratégique, une menace en mer* ». *Défense nationale et sécurité collective*, Mars 2009: p. 143.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*, p. 144.

⁴⁰ DAVIS, Anthony. « Singapore port attack could be worse than Lehman's collapse. » *Defence IQ*. 25 May 2010.

<http://www.defenceiq.com/> (accès le 25 juin 2010).

⁴¹ En juillet 2010 à Singapour, une erreur de maintenance a provoqué une panne du réseau de la banque DBS pendant près de sept heures, rendant indisponible son site internet et hors service plus d'un millier de distributeurs automatiques de billets sur l'île. Quelques semaines plus tard, le *Senior Minister* et Ministre des finances S. JAYAKUMAR mettait en garde contre la menace pesant sur la sécurité des réseaux et indiquait que cet incident pouvait préfigurer des « armes de perturbation massive » (*'weapons of mass disruption'*).

- (ii) **Un obstacle de moyens** ensuite : une explosion, même mineure, avec quelques clous rouillés, des boulons et une bouteille de gaz dans un métro ou un train suffisent à créer la panique de la population, surtout si l'attaque est répétée dans le temps de manière aléatoire (cf. psychose lors attentats en France dans les années 80 et 90). En revanche, faire exploser un *super-tanker* en pleine mer demande beaucoup plus de moyens sans forcément atteindre le même impact psychologique ;
- (iii) **Un obstacle d'échelle** : attaquer un pétrolier ou un porte-conteneurs, même dans le détroit de Singapour⁴², ne suffirait semble-t-il pas à paralyser durablement les voies le passage, sauf si cela venait à être accompagné d'une pollution majeure, risque que la généralisation des double-coques tend à limiter ;
- (iv) **Un obstacle de mise en pratique** enfin : comme les précédents cas évoqués plus haut tendent à le prouver, la préparation d'une telle attaque demande d'importants préparatifs et une grande coordination – et donc un grand risque d'être découverte par les services de renseignements des Etats – et son succès demeure aléatoire.

Si le terrorisme symbolique n'a réellement aucun impératif d'échelle (puisque seul le symbole compte), les terrorismes de masse et stratégique se doivent eux d'atteindre des standards élevés. Le premier pour créer l'impact psychologique le plus fort et le plus durable possible, le second par nécessité de suffisance. Une attaque terroriste maritime se doit donc d'être massive et comme toute menace être évaluée selon une *matrice* conjuguant intention, opportunité et capacité.⁴³ Et comme le rappelle le capitaine de Vaisseau EUDELIN, « *l'absence d'action réussie contre des navires depuis 2002 n'est pas en soi un gage de moindre danger* ». D'ailleurs, il rappelle que « *la réussite des attaques du 11 septembre a été le fruit d'une longue maturation de plus de neuf années* ».⁴⁴ Les attentats contre l'*USS Cole* et le *Limburg* pourraient dès lors être vus comme de simples essais comme l'ont été les attentats du *World Trade Center* de 1993 et la première tentative d'attentats coordonnées avec des avions en 1995.⁴⁵ Dès lors, quel est l'état de la menace en Asie du sud-est ?

⁴² Plus de 70.000 navires par an et 15 millions de barils de pétrole par jour transitent par le détroit de Malacca. Le port de Singapour brasse quant à lui 1/5^{ème} du trafic mondial de conteneurs. (DAVIS, *op. cit.*).

⁴³ EUDELIN, Hugues. « *Terrorisme stratégique* », *op. cit.*, p.150.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Appelée "Bojinka", elle a été organisée par Ramzi YOUSEF. Elle consistait à faire exploser en vol quasiment simultanément onze *Jumbo Jets* à destination des Etats-Unis. (*ibid.*)

3. L'Asie du sud-est, ciblée privilégiée du terrorisme maritime ?

3.1. Une menace réelle, mais instrumentalisée

L'Asie du sud-est, par la multitude de ses routes maritimes d'importance vitale pour les plus grandes économies mondiales (Chine, Japon, UE, Etats-Unis...) et la présence d'intérêts économiques et financiers majeurs des grandes puissances occidentales, concentrés notamment à Singapour⁴⁶, est une cible privilégiée et identifiée comme telle à la fois par les autorités locales et les groupes terroristes. De plus, la présence militaire des Etats-Unis sur l'île et les liens étroits entretenus entre la Cité-Etat et Washington en matière de défense ne fait que renforcer ce statut de cible symbolique majeure.

Cela est vrai pour un terrorisme classique qui viserait ambassades, aéroport, navires de guerre et métro, mais également pour un terrorisme maritime encore inconnu à grande échelle. On peut même imaginer que Singapour figure dans la liste des cibles privilégiées pour une attaque terroriste maritime puisque tous les ingrédients y sont réunis : vulnérabilité, importance stratégique tant au niveau économique-financier que commercial, concentration d'intérêts occidentaux, forte présence américaine (civils et militaires)...

Cependant, même si cette menace est réelle, elle n'en demeure pas moins instrumentalisée.

Ainsi en a-t-il été au début des années 2000 quand les Etats-Unis ont tenté un amalgame malheureux entre la situation à Aceh, *Al-Qaïda*, le terrorisme maritime et... La piraterie. Les scénarii les plus fous ont été imaginés, et cela a en partie contribué à la classification du détroit de Malacca en 'zone de guerre' par le rapport *Lloyd*. Or, une étude de terrain plus poussée révèle que l'intérêt des pirates sud-est asiatiques, certes peut-être pour certains musulmans, n'est pas de côtoyer d'éventuels terroristes. La piraterie est avant tout une source de revenus pour les pirates eux-mêmes, souvent de manière opportuniste. Et leur interprétation du Coran serait sans doute fort trop différente pour que pirates et terroristes puissent imaginer s'allier. En revanche, que les terroristes se fassent pirates pour financer leur *cause* ou perturber le trafic et donc les intérêts de leurs cibles, cela n'est pas impossible. Mais encore une fois, les études de terrain n'ont jamais permis de le démontrer.⁴⁷

Un autre exemple serait celui de Singapour qui, en mars 2010, a rendu publique une alerte de menace d'attentat terroriste contre un pétrolier dans le détroit de Malacca. Une alerte qui a fait grand bruit et permis de renouer une

⁴⁶ BESSON, Alexandre. « Les bases contemporaines de la société singapourienne ». *Op. cit.*

⁴⁷ FRECON, Eric. *Etat des lieux de la piraterie en Asie du sud-est*. Entretien du 21 août 2010. RSIS, Singapour.

collaboration avec le voisin malaisien qui depuis quelque temps s'était effritée. Mais il suffit de lire les dépêches ayant suivi le communiqué de la Marine singapourienne pour se rendre compte que les termes utilisés sont demeurés très généraux.⁴⁸ Il semblerait que l'alerte concernait une compagnie maritime en particulier et n'avait rien d'exceptionnel. En revanche, sa publication par les autorités singapouriennes, elle, a été exceptionnelle. Et semblait l'avoir été dans le cadre de la poursuite d'un agenda politique bien particulier.

3.2. Là où réside la vraie menace : les oubliés du terrorisme maritime

A partir de toutes ces considérations concernant le contexte général de la menace terroriste en Asie du sud-est, les précédents historiques du terrorisme maritime dans le monde et dans la région, et l'état de la menace en Asie du sud-est qui réunit à la fois cibles et opportunités de frappe, plusieurs scénarii sont envisageables (*sans soucis de hiérarchisation*) :

(i) Scénario 1 : la poursuite d'un effort de guerre en mer :

Il s'agirait pour un mouvement terroriste à visée séparatiste d'utiliser le terrorisme maritime comme moyen nouveau de poursuivre en mer une guérilla menée initialement sur terre en vue de sanctuariser un territoire, à la manière du *LTTE* sri lankais. Le minage d'un détroit est envisageable.

(ii) Scénario 2 : l'attaque de navires de guerre :

Hautement symbolique puisqu'affectant un symbole de puissance étatique, ce type d'attaque n'est pas nouveau et pourrait encore se manifester.

(iii) Scénario 3 : l'organisation d'attentats affectant les flux de personnes :

Comment cela s'est déjà produit aux Philippines, il s'agirait d'organiser des attentats contre des *ferries* de passagers, de la même manière que des attentats ont jusqu'à présent pu viser des trains, des lignes de métro ou des avions. Le milieu maritime offre, comme le milieu aérien, la garantie de maximiser les pertes (explosion, incendie, noyade...). A noter que, comme pour les trains et les métros, les réseaux de ferries de passagers ne sont que très peu sécurisés, à la différence du réseau aérien où de nombreuses mesures de sécurité ont été progressivement adoptées afin de réduire la menace d'attentat. Une nouvelle cible jusqu'alors épargnée pourrait attirer l'attention sur l'état de la menace potentielle : les paquebots de croisière. Transportant de quelques centaines à plusieurs milliers de passagers, ils constituent une cible

⁴⁸ Voir par exemple : « Singapore says terror attacks planned on oil tankers .» *The Bangkok Post*, 04 March 2010.

symbolique de choix pour porter atteinte aux intérêts occidentaux. Là aussi, les mesures de sécurité sont beaucoup moins drastiques que dans le transport aérien.⁴⁹

(iv) Scénario 4 : l'organisation d'attentats affectant les flux de marchandises

Une attaque massive destinée à paralyser un goulot d'étranglement comme le détroit de Malacca ou un port d'importance stratégique comme Singapour pourrait gravement porter atteinte aux économies régionales et extrarégionales, surtout en période de crise économique mondiale. Plus difficile à réaliser compte-tenu du caractère nécessairement massif de l'attaque, elle n'en demeure pas moins possible. Des attaques simultanées destinés à créer la confusion et à paralyser les moyens – *non pas de secours, puisque les victimes seraient ici peu nombreuses* – de désengorgement seraient d'autant plus néfastes en attendant que le trafic maritime se réorganise temporairement autour de voies alternatives. A noter que l'impact financier serait quant à lui immédiat et sensible pour les sociétés maritimes et opérateurs mais également pour les Etats ou encore les affréteurs (surcoûts liés notamment à la nécessité de contournement et de réorganisation des flux, hausse des frais d'assurance, baisse des revenus liés aux activités portuaires...).

(v) Scénario 5 : l'organisation d'attentats affectant les flux énergétiques

Une attaque visant des pétroliers aurait une incidence directe sur les prix du pétrole et autres ressources énergétiques transitant par voie maritime. Un attentat produisant une pollution majeure nécessiterait la mobilisation de moyens civils et militaires de dépollution considérables et affecterait directement les populations environnantes de manière durable (à travers les activités de pêche par exemple). A noter que l'explosion récente d'une plateforme pétrolière dans le Golfe du Mexique permet de mesurer les conséquences environnementales – et politiques – qu'un attentat sur une telle infrastructure pourrait produire. D'autant plus que cet accident a soulevé des carences graves en matière de sécurité sur ce type d'installations *offshore*, nombreuses dans la région.

En parallèle, il n'est pas impossible que de telles attaques visant notamment les flux de marchandises et les flux énergétiques puissent être entreprises dans le seul but de mobiliser attention et moyens et de créer ainsi une diversion pour une série d'attaques majeures plus *traditionnelles* sur terre.

⁴⁹ Echanges avec Eva PEJSOVA (sept. 2010), doctorante au sein de la *Rajaratnam School of International Relations* de Singapour (RSIS).

Conclusion

Pour une refonte de la réflexion

Une meilleure appréhension de la réalité de la menace terroriste maritime nécessiterait aujourd'hui une refonte de la réflexion à ce sujet :

(i) Sur le *modus operandi* :

Le risque d'attaque par embarcations-suicide est pris en compte par les marines militaires qui adoptent des procédures spécifiques de veille lors de la phase d'approche d'un port, surtout s'il est considéré comme sensible, de quoi laisser une marge de manœuvre pour intercepter ou éviter la collision avec une telle embarcation. Bien entendu, cela est plus sensible lorsque le bâtiment manœuvre de nuit. En revanche, il n'est pas certain que les marines commerciales et civiles et leurs équipages soient suffisamment préparés et formés à telle éventualité. Le recours aux mines sous-marines – déposées contre la coque d'un bateau comme on a pu l'observer au Sri Lanka, ou bien positionnées en amont du passage du navire comme un attentat à la bombe *classique* – reste un *modus operandi* peut-être encore sous-estimé. Il en est de même concernant le recours aux plongeurs de combat-suicide pour lequel le travail de renseignement préalable sur terre au sein des clubs de plongée ne semble pas encore faire l'objet d'une attention particulière.⁵⁰ La menace est réelle puisque le procédé, même s'il requiert une formation pointue (les pirates de l'air à l'origine des attentats du 11 septembre n'ont-ils pas au préalable été formés au pilotage des avions dans des clubs privés ?), est particulièrement efficace. Rappelons également qu'un manuel de formation d'une équipe de plongeurs professionnels dans le golfe Persique avait été retrouvé dans les affaires de Mohammed ATEF, chef des opérations militaires d'*Al-Qaïda* tué en Afghanistan en 2001.⁵¹

(ii) Sur l'approche même du terrorisme maritime :

Comme pour la piraterie, le terrorisme maritime nécessiterait une approche globale qui amènerait à ne plus différencier autrement que par les méthodes d'action le terrorisme rencontré sur terre, dans les airs et sur mer. Les motivations et effets recherchés sont globalement les mêmes et il existe une interaction évidente et incontournable entre les activités planifiées sur terre et destinées à être menées en mer comme une voie alternative à l'action menée sur terre. L'exemple de la plongée sous-marine à visée terroriste en est le parfait exemple : l'interception de la menace dans le milieu maritime est quasiment impossible alors que

⁵⁰ Entretiens avec le capitaine de Corvette KERGOAT, officier de liaison français (*International Liaison Officer, ILO*) au sein de l'*Information Fusion Center (IFC)*, structure internationale de partage d'information d'intérêt maritime basée à Singapour.

⁵¹ EUDELIN, Hugues. « *Terrorisme stratégique* », *op. cit.*, p.151.

toute la phase de préparation et de formation à terre peut *aisément* être découverte à l'aide des moyens traditionnels d'interception propres aux services de renseignement. Enfin, est-il vraiment judicieux de marquer une différence dans l'analyse d'une attaque terroriste à la roquette visant par exemple un bâtiment de guerre en mer, en approche ou à quai, selon si elle perpétrée depuis la terre, une embarcation à quai ou une embarcation en mer ?⁵²

* *
*

⁵² En août 2005, trois roquettes avaient été tirées et avait manqué de peu deux navires américains (*l'USS Kearsarge* et *l'USS Ashland*) accostés au port d'Aqaba (Mer Rouge, Jordanie). L'attaque manquée avait été revendiquée à l'époque par le groupe d'AL ZARQAWI. Voir : RICHARDSON, Michael. « Maritime-related Terrorism: Al-Qaeda, Hezbollah, What Next from the International Jihadist Network? » Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, s.d.

ABBREVIATIONS & ACRONYMES

<i>ASEAN</i>	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
<i>ASG</i>	<i>Abu Sayyaf Group</i>
<i>BERSATU</i>	<i>United Front for the Independence of Patani</i>
<i>BNPP</i>	<i>Barisan Nasional Pembebasan (National Liberation Front of Patani)</i>
<i>BRN-Coordinate</i>	<i>Barisan Revolusi Nasional Melayu Patani (Patani Malay National Revolutionary Front-Coordinate)</i>
<i>CIA</i>	<i>Central Intelligence Agency</i>
<i>GAM</i>	<i>Gerakan Aceh Merdeka</i>
<i>GMIP</i>	<i>Gerakan Mujahideen Islam Pattani (Islamic Mujahidin Movement of Patani)</i>
<i>GRP</i>	<i>Government of Republic of Philippines</i>
<i>IDSS</i>	<i>Institute of Defense and Security Studies (NTU)</i>
<i>IFC</i>	<i>Information Fusion Centre</i>
<i>ILO</i>	<i>International Liaison Officer</i>
<i>IRIS</i>	<i>Institut de Relations Internationales et Stratégiques</i>
<i>ISEAS</i>	<i>Institute of Southeast Asian Studies</i>
<i>JAT</i>	<i>Jama'ah Ansharut Tauhid</i>
<i>JI</i>	<i>Jemaah Islamiyah</i>
<i>KMM</i>	<i>Kumpulan Mujahidin Malaysia (Malaysian Mujahidin Group)</i>
<i>LTTE</i>	<i>Liberation Tigers of Tamil Eelam</i>
<i>MILF</i>	<i>Moro Islamic Liberation Front</i>
<i>MNLF</i>	<i>Moro National Liberation Front</i>
<i>PKP</i>	<i>Pejuang Kemerdekaan Patani (Patani Freedom Fighters)</i>

<i>PULO</i>	<i>Patani United Liberation Organization</i>
<i>RKK</i>	<i>Runda Kumpulan Kecil (Council of the Muslim People of Patani)</i>
<i>RSIS</i>	<i>Rajaratnam School of International Studies (NTU)</i>
<i>RSM</i>	<i>Rajah Solaiman Movement</i>
<i>SIPRI</i>	<i>Stockholm International Peace Research Institute</i>
<i>USCC</i>	<i>United States-China Economic and Security Review Commission</i>

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

BAKER, Jim. *The Eagle in the Lion City: America, Americans and Singapore*. Landmark Books, 2005, 336 p.

BOISSEAU DU ROCHER, Sophie. *L'Asie du sud-est prise au piège*. Paris: Perrin, 2009, 452 p.

CHIN, Kin Wah (ed.) & Leo SURYADINATA (ed.). *Michael Leifer: Selected Works on Southeast Asia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2005, 748 p.

FRECON, Eric. «Menace pirate sur les Etats d'Asie du sud-est (1991-2004).» Dans *L'Asie-Pacifique des crises et des violences*, de Christian HUETZ DE LEMPS & Olivier SEVIN. Paris: Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2008.

HOADLEY, Stephen (ed.) & Jürgen RULAND (ed.). *Asian Security Reassessed*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2006, 381 p.

HUETZ DE LEMPS, Christian & Olivier SEVIN (dir.). *L'Asie-Pacifique des crises et des violences*. Paris: Presses Universitaires Paris-Sorbonne, 2008, 412 p.

LEE, Kuan Yew. *From Third World To First: The Singapore Story (1965-2000)*. Singapore: Marshall Cavendish Editions, The Straits Times Press, 2000, 778 p.

LEIFER, Michael. *Dictionary of the Modern Politics of South-East Asia*. NYC, London: Routledge, 1996, 289 p.

ONG, Graham Gerard & alii. *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Singapore, Leiden: Institute of Southeast Asian Studies, The International Institute for Asian Studies, 2006.

RABASA, Angel M. *Political Islam in Southeast Asia: Moderates, Radicals and Terrorists*. NYC: The International Institute for Strategic Studies, 2003, 82 p.

RAUFER, Xavier (éd.). *Atlas de l'islam radical*. Paris: CNRS éditions, 2007, 399 p.

TAN, Andrew (ed.) & J.D. Kenneth BOUTIN (ed.). *Non-Traditional Security Issues in Southeast Asia*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2001, 581 p.

ARTICLES ACADEMIQUES ET ARTICLES DE *THINK-TANKS*

BANLAOI, Rommel C. «The Rise of the Rajah Solaiman Movement (RSM): Suicide Terrorism in the Philippines.» *IDSS Commentaries*, 09 October 2006: No. 109/2006.

BESSON, Alexandre. «Les bases contemporaines de la société singapourienne : la cohésion à tout prix.» *Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS)*, 2010.

BOISSEAU DU ROCHER, Sophie. «La sécurité maritime en Asie du sud-est.» *Les Etudes de la Documentation française*, Novembre 2005: N° 5223-24, p. 113-134.

BRADFORD, John F. «The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia.» *Naval War College Review*, Summer 2005: Vol. 58, No. 3.

BRAILEY, Malcolm. «Responding to Non-Traditional Security Challenges in Asia.» *RSIS Commentaries*, 16 June 2009: No. 58/2009.

DE CASTRO, Renato C. & Walter LOHMAN. *Empowering a New Era in the United States-Philippines Security Alliance*. Backgrounder, No. 2431, Washington: The Heritage Foundation, 28 June 2010.

HARISH, S.P. «Insurgency in Southern Thailand: Ethnic or Religious Conflict?» *IDSS Commentaries*, 14 April 2005: No. 17/2005.

—. «The GRP-MILF Peace Process: The Quest for International and Domestic Legitimacy.» *IDSS Commentaries*, 19 January 2006: 5/2006.

HASSAN, Muhammad Haniff. «Robbery in the Name of Jihad.» *IDSS Commentaries*, 30 May 2005: No. 27/2005.

NTS Alert. Singapore: Rajaratnam School of International Studies, Issue 1, July 2010.

RICHARDSON, Michal. «Maritime-related Terrorism: Al-Qaeda, Hezbollah, What Next from the International Jihadist Network?» Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, s.d.

SIMON, Sheldon. «Security Cooperation between the U.S. and its Southeast Asian Partners.» *IDSS Commentaries*, 24 September 2004: No. 47/2004.

TEO, Michelle. «Jakarta Bombing 2004: Why Target Australia?» *IDSS Commentaries*, 22 September 2004: No. 45/2004.

VASU, Norman. «Thailand's Restive South: Time to Acknowledge the Multiplicity of Thai-ness.» *IDSS Commentaries*, 22 June 2005: No. 35/2005.

ARTICLES DE REVUES ET DE SITES INTERNET SPECIALISEES

BACCONNET, Alexis. «Les limites du terrorisme islamiste.» *Défense nationale et sécurité collective*, Novembre 2009 : n°724.

DAVIS, Anthony. «Singapore port terror attack could be worse than Lehman's collapse.» *Defence IQ*. 25 May 2010. <http://www.defenceiq.com/> (accès le June 25, 2010).

EUDELIN, Hugues. «Terrorisme stratégique, une menace en mer.» *Défense nationale et sécurité collective*, Mars 2009.

—. «Un mouvement terroriste vaincu par la mer : LTTE (1973-mai 2009).» *Défense nationale et sécurité collective*, Novembre 2009: n°724.

«Illicit Arms in Indonesia.» *Crisis Group*. 06 September 2010. <http://www.crisisgroup.org/>.

Indonesia: The Dark Side of Jema'ah Ansharut Tauhid (JAT). Asia Briefing No. 107, Jakarta/Brussels: International Crisis Group, 06 July 2010.

LIOW, Joseph Chinyong. «Over-reading the Islamist factor in Thailand's southern troubles.» *IDSS Commentaries*, 10 March 2005: No. 11/2005.

RAPPORT OFFICIEL

1826 Days, A Diary of Resolve: Securing Singapore since 9/11. Singapore: National Security Coordination Secretariat, 2006, 96 p.

ARTICLES ET COMMUNIQUES DE PRESSE

AFP. «Dépêche.» 06 août 2010.

«Attacks in Thai south kill nine.» *The Straits Times*, 03 July 2010: p. C13.

«Civil war guns may be in militant hands.» *The Straits Times*, 27 August 2010: World section, B1.

GALE, Bruce. «Mata Jeli, a perspective on Indonesian affairs: Religious tensions in the suburbs.» *The Straits Times*, 09 July 2010: p. A20.

GOSH, Nirmal. «Stalemate in troubled Thai south .» *The Straits Times*, 07 August 2010: p. C4.

—. «Thai rebels ready for talks with govt.» *The Straits Times*, 10 August 2010: p. A16.

«Insurgents suspend attack in Thai south.» *The Straits Times*, 14 July 2010: p. A12.

MAZNAH, Mohamad. «Islam's growing role in Malaysian politics.» *The Straits Times*, 18 October 2009.

RICHARDSON, Michael. «Terror at sea: The world's lifelines are at risk.» *The Straits Times*, 17 November 2003.

«Singapore says terror attacks planned on oil tankers.» *The Bangkok Post*, 04 March 2010.

CONFERENCES (COMPTE-RENDUS)

HO, Joshua (ed.). «Realising Safe and Secure Seas for All.» *International Maritime Security Conference 2009*. Singapore: Republic of Singapore Navy, S. Rajaratnam School of International Studies, Select Publishing, 2009, 246 p.

JAYAWARDANE, Amal. «Terrorism at Sea: Maritime Security Challenges in South Asia.» *3rd Annual Convention of the Consortium of Non-Traditional Security Studies in Asia (NTS-ASIA)*. Singapore: RSIS Centre for Non-Traditional Security Studies, 03-04 November 2009.

«Maritime Security in Southeast Asia.» *IDSS-NUPI Public Seminar*. Traders Hotel, Singapore: IDSS, 29 November 2005.

ENTRETIENS & CORRESPONDANCES PERSONNELLES

FRECON, Eric, interviewé par Alexandre BESSON. *Etat des lieux de la piraterie en Asie du sud-est*. RSIS, Singapour, (21 Août 2010).

KERGOAT, Jean-Michel, interviewé par Alexandre BESSON. *Sécurité maritime en Asie du sud-est*. Ambassade de France, Singapour, (25 Juin 2010).

MOSTAROM, Tuty, interviewée par Alexandre BESSON. *Terrorism in Southeast Asia*. RSIS, Singapore, (26 August 2010).

PEJSOVA, Eva, interviewée par Alexandre BESSON. *La sécurité maritime en Asie du sud-est* (September 2010).

SITES INTERNETS

(CIA), Central Intelligence Agency. «The World Factbook.» <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (accès le 16 septembre 2010).

Defense IQ. <http://www.defenceiq.com/> (accès le 26 juin 2010).

IFC. <https://www.infusioncentre.gov.sg/> (accès le 30 août 2010).

Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). <http://www.iris-france.org/> (accès le 20 septembre 2010).

La Documentation française (chronologies). <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/monde/chronologies/> (accès le 15 septembre 2010).

Republic Singapore Navy, Ministry of Defence. <http://www.mindef.gov.sg/> (accès le 15 septembre 2010).

DOCUMENTS AUDIOVISUELS

FRECON, Eric. *Piracy and Armed Robbery at Sea in Southeast Asia*. Defence IQ 'webinar'. 23 September 2009.

LEVENE. (Lord), directeur de *Lloyd's London*

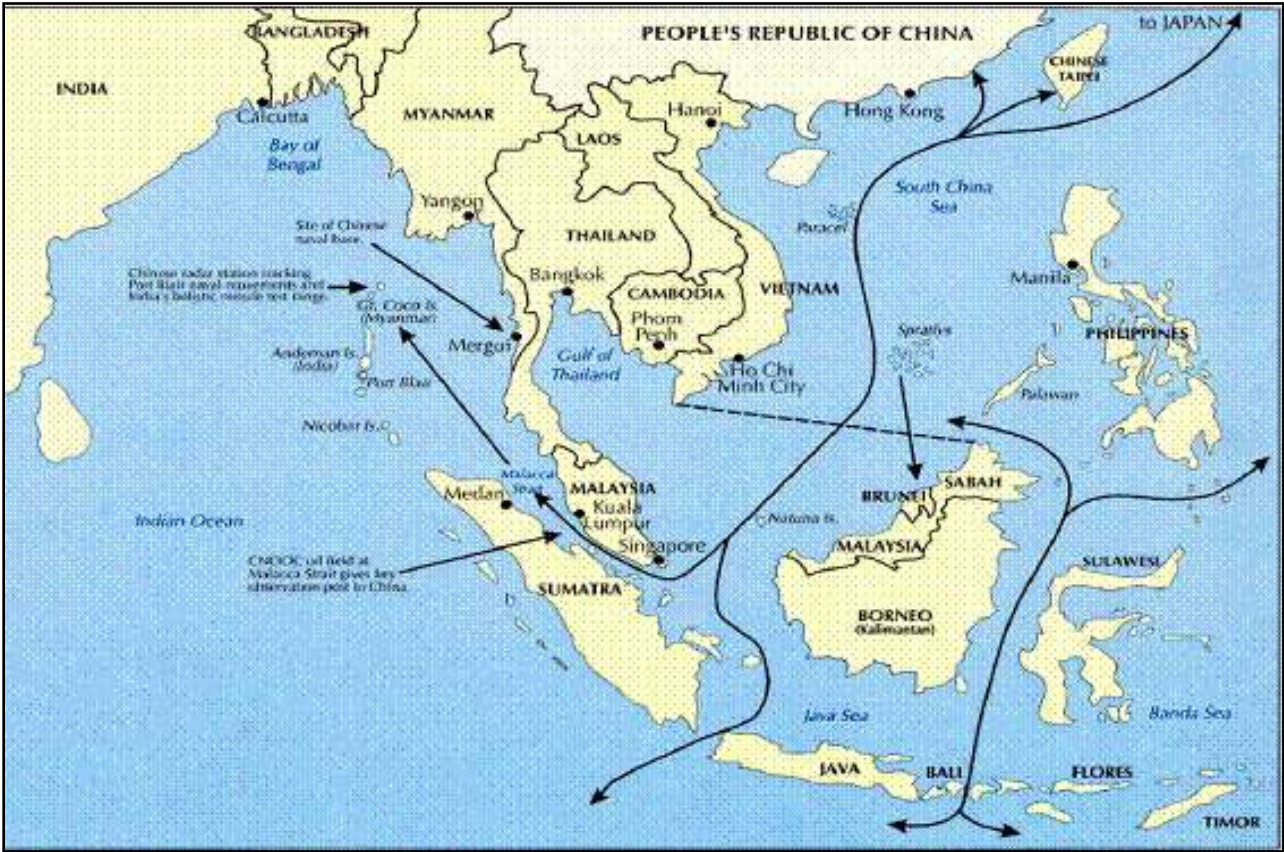
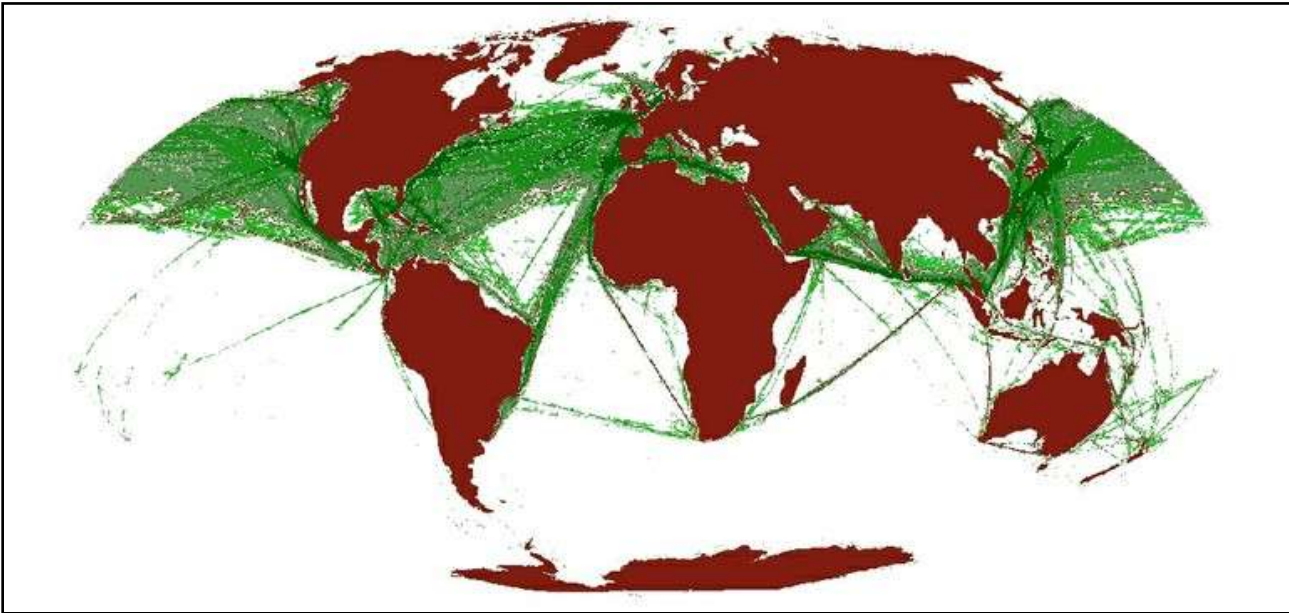
Interview. «La sécurité maritime: couler ou nager.» *La Revue de l'OTAN*.

http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/Vid1/FR/index.htm (accès le 29 septembre 2010).

ANNEXES

LES VOIES DE COMMUNICATION MARITIMES DANS LE MONDE ET EN ASIE DU SUD-EST	28
GROUPES INSURRECTIONNELS OPERANT DANS LE SUD DE LA THAÏLANDE	29
MENACES TERRORISTES ET REBELLIONS EN ASIE DU SUD-EST	30

Les voies de communication maritimes dans le monde et en Asie du sud-est⁵³



⁵³ Resources cartographiques :

Carte du haut : Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) <http://www.sipri.org/>

Carte du bas : United States-China Economic and Security Review Commission (USCC) <http://www.uscc.gov/>

Groupes insurrectionnels opérant dans le sud de la Thaïlande⁵⁴

1. Le ***Barisan Revolusi Nasional Melayu Patani (BRN-Coordinate)***
(*Patani Malay National Revolutionary Front-Coordinate*),

dont dépendent deux branches militantes :

- le *Runda Kumpulan Kecil (RKK, ou Council of the Muslim People of Patani)*,
- et le *Pejuang Kemerdekaan Patani (PKP, ou Patani Freedom Fighters)*.

2. Le ***Barisan Nasional Pembebasan (BNPP)***
(*National Liberation Front of Patani*).

3. Le ***Patani United Liberation Organization (PULO)***.

4. Le ***Gerakan Mujahideen Islam Pattani (GMIP)***
(*Islamic Mujahidin Movement of Patani*).

Il s'agit du seul groupe ayant une véritable vocation internationaliste. Il a notamment été lié au groupe malaisien *Kumpulan Mujahidin Malaysia (KMM, ou Malaysia Mujahidin Group)*, lui-même lié à la *Jemaah Islamiyah*. Après que les autorités malaisiennes aient démantelé le KMM en 2001, le GMIP a été relativement peu actif.

5. Le ***United Front for the Independence of Patani (BERSATU)***,
une coordination de l'ensemble des groupes sus-mentionnés (*'bersatu'* signifiant 'uni' en malais).

NB : Les noms de ces différents groupes suggèrent par eux-mêmes le caractère localisé des mouvements insurrectionnels de cette région.

⁵⁴ MOSTAROM, Tuty. *Terrorism in Southeast Asia*. Entretien du 26 août 2010. RSIS, Singapour.

Menaces terroristes et rébellions en Asie du sud-est⁵⁵



⁵⁵ Carte réalisée par l'auteur.

Ressource cartographique : CIA, *The World Factbook*. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	II
INTRODUCTION	4
1. DE LA NECESSITE DE RE-CONTEXTUALISER LE TERRORISME SUD-EST ASIATIQUE.....	5
1.1. <i>Le second front de la guerre contre le terrorisme</i>	5
1.2. <i>De multiples menaces</i>	6
1.3. <i>Un terrorisme malgré tout largement localisé</i>	7
2. LE TERRORISME MARITIME : QUELLE REALITE ?	10
2.1. <i>Les précédents du terrorisme maritime</i>	10
2.2. <i>Terrorisme maritime, entre fantasme et réalité : de la nécessité de repenser la menace</i>	12
3. L'ASIE DU SUD-EST, CIBLEE PRIVILEGIEE DU TERRORISME MARITIME ?.....	15
3.1. <i>Une menace réelle, mais instrumentalisée</i>	15
3.2. <i>Là où réside la vraie menace : les oubliés du terrorisme maritime</i>	16
CONCLUSION	18
<i>POUR UNE REFORME DE LA REFLEXION</i>	18
ABREVIATIONS & ACRONYMES	20
BIBLIOGRAPHIE	22
<i>OUVRAGES</i>	22
<i>ARTICLES ACADEMIQUES ET ARTICLES DE THINK-TANKS</i>	23
<i>ARTICLES DE REVUES ET DE SITES INTERNET SPECIALISEES</i>	24
<i>RAPPORT OFFICIEL</i>	24
<i>ARTICLES ET COMMUNIQUEES DE PRESSE</i>	24
<i>CONFERENCES (COMPTES-RENDUS)</i>	25
<i>ENTRETIENS & CORRESPONDANCES PERSONNELLES</i>	25
<i>SITES INTERNETS</i>	25
<i>DOCUMENTS AUDIOVISUELS</i>	26
ANNEXES	27
LES VOIES DE COMMUNICATION MARITIMES DANS LE MONDE ET EN ASIE DU SUD-EST	28
GROUPES INSURRECTIONNELS OPERANT DANS LE SUD DE LA THAÏLANDE	29
MENACES TERRORISTES ET REBELLIONS EN ASIE DU SUD-EST	30
TABLE DES MATIERES	31

