

## La sécurisation des infrastructures maritimes de l'énergie

« Si un bateau qui ne nous a pas coûté 1000 dollars 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 [...] Cette opération n'est pas seulement une attaque contre un pétrolier, mais également une attaque contre les lignes de transport internationales de pétrole et toutes ses différentes connotations ». Voilà ce qu'on pouvait lire dans un communiqué du bureau politique d'Al-Qaïda qui commentait l'attentat commis en 2003 contre le superpétrolier français Limburg, au large du Yémen, preuve s'il en est que le terrorisme maritime n'est plus une hypothèse de méthode mais bien un axe stratégique de l'hyper terrorisme. D'après les services de renseignement américains Al-Qaïda disposerait en propre d'une flotte de quinze navires de haute mer. Cette évolution amène à s'interroger sur la conjonction de la piraterie et du terrorisme et les conséquences qui peuvent en découler pour la sécurité d'approvisionnement énergétique.

### Typologie des menaces

**Les attaques-suicides par de petites embarcations**, de type Zodiac, **contre des navires pétroliers**, comme dans le cas du Limburg ou de l'USS Cole, offrent aux organisations terroristes un biais efficace pour fragiliser et mettre en échec le système de transport énergétique. Comme le souligne le communiqué très pragmatique d'Al-Qaïda le rapport de l'impact en termes de coût est un argument supplémentaire qui plaide en faveur de cette hypothèse. L'intervention de plongeurs pour déposer des bombes sous la coque d'un pétrolier est également une solution envisageable pour les terroristes (d'après Aegis, une société de conseil en sécurité britannique, le groupe islamiste philippin Abu Sayyaf aurait formé plus de quarante nageurs de combat).

On peut aussi craindre **le détournement d'un tanker transformé en bombe flottante** aux mains de terroristes. Butaniers et propaneiers se prêtent spécifiquement à ce genre d'attentats. Les dégâts, contre des infrastructures portuaires, industrielles, voire même des plates-formes pétrolières, pourraient s'avérer absolument considérables. Une hypothèse corrélée serait l'échouage volontaire d'un pétrolier au cœur d'un détroit ou à l'entrée d'un port, qui allierait dégâts économiques et écologiques.

Sachant que 2% seulement des conteneurs qui pénètrent sur le territoire américain sont contrôlés, **la possibilité la plus dangereuse reste que les terroristes dissimulent une bombe radiologique ou une arme de destruction massive**, munie d'un système de positionnement par satellite, **dans l'un des 230 millions de conteneurs qui transitent chaque année dans les ports du monde**. Une fois introduite dans le réseau de transport international, via des pavillons de complaisance par exemple, il serait aisé de l'actionner à distance au moment de son arrivée au cœur d'une zone habitée. Il suffirait pour conduire une telle opération de quelques agents infiltrés parmi les dockers, voire parmi les marins (80% des certificats décernés sont des faux), placés à des points stratégiques, et dotés d'une compréhension minimale du fonctionnement de la sécurité portuaire.

**Mesures prophylactiques** : Suite au 11 septembre et à l'attentat contre le Limburg, la mise en œuvre de mesures de sécurité renforcées a été quasi immédiate. **La principale difficulté de cette sécurisation consistait à pouvoir délocaliser les contrôles, c'est-à-dire à s'assurer, non pas à l'arrivée dans les ports occidentaux, mais bien plus en amont, au port d'embarquement même, que les marchandises ne présentent aucun risque**. Ce processus de sécurisation de la chaîne d'approvisionnement, initié par les Etats-Unis, s'est traduit par l'augmentation de l'annexe « Sûreté » de la Convention Solas pour le transport maritime, l'adoption de mesures unilatérales (*Container Security Initiative* ou CSI, *Custom Trade Partnership Against Terrorism* ou C-PAT) et multilatérales

tel le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) qui renforcent considérablement les mesures existantes, tant à bord des navires que dans les ports,

*La sécurisation des marchandises : Le CSI vise à permettre un contrôle de l'origine et des caractéristiques des marchandises ainsi que de l'identité des chargeurs et des réceptionnaires.* Ces mesures impliquent que le conteneur doit arriver au moins 24 heures à l'avance, que l'embarquement en dernière heure n'est plus possible, enfin que les armateurs doivent déclarer leur manifeste de sortie 24 heures avant l'appareillage. *Des mesures de scanning et de détection (Sycoscan) ont également été mises en place* pour faire face aux risques d'un conteneur piégé. Reste que ces mesures sont très relatives puisqu'elles ne concernent que les conteneurs exceptionnellement suspects ou signalés comme dangereux et ne suffisent pas à infirmer la tangibilité de cette menace (sécuriser toute la chaîne du fret maritime et scanner tous les conteneurs mettrait fin à la fluidité sur laquelle repose l'activité économique des ports).

*Le contrôle des personnels maritimes :* En ce qui concerne les zones d'accès restreint, la mise en place de mesures d'identification biométrique a été accélérée. *Pour ce qui est de la sûreté des équipages, il a été décidé la mise sur pied d'un système sécurisé d'identification.* Cette nouvelle pièce d'identité des marins est censée remplacer l'actuel livret professionnel maritime et permettra de vérifier l'identité et la qualité des marins, tout en facilitant leur déplacement en dehors du territoire national.

*la « stérilisation » des vecteurs de transport :* Pour les navires de transport, on peut citer l'adoption des mesures suivantes qui forment un dispositif de « stérilisation » efficace : *la création d'un système d'identification automatique (l'Automatic Identification System* qui oblige les navires à s'équiper de transpondeurs) et d'un système d'alerte, l'identification du navire par marquage sur la coque, l'établissement d'une fiche synoptique continue, *la désignation et la formation d'un agent de sûreté à bord*, l'établissement d'un plan de sûreté du navire, l'instauration d'une déclaration de sûreté, l'obtention d'un certificat de sûreté, et l'introduction de niveaux de sûreté dans les opérations maritimes.

*l'adéquation des infrastructures portuaires à la sûreté :* Pour les infrastructures portuaires, *les gouvernements* réunis au sein de l'Organisation Maritime Internationale *se sont engagés à ce que chaque terminal portuaire fasse l'objet : d'une évaluation des risques ; de l'élaboration d'un plan de sûreté* (gradué selon trois niveaux de menace) ; *de la désignation d'un responsable sûreté* (qui sera le correspondant de l'officier de sûreté que le code ISPS impose à bord de chaque navire) ; d'une formation appropriée et d'exercices périodiques.