

ANNUAIRE FRANÇAIS  
DE  
RELATIONS  
INTERNATIONALES

2016

Volume XVII

**PUBLICATION COURONNÉE PAR  
L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES**

*(Prix de la Fondation Edouard Bonnefous, 2008)*



Université Panthéon-Assas  
Centre Thucydide

# EMBOUTEILLAGES INSTITUTIONNELS DANS LES SILLAGES DES PIRATES MALAIS

PAR

ERIC FRÉCON (\*)

Qu'il s'agisse de Phoenix ou lion, qui renaît de ses cendres pour les uns ou « *dort mais ne meurt pas* » (1) pour les autres, la piraterie accompagne le développement du commerce maritime : « *Qu'on lui ferme la porte au nez, Il reviendra par les fenêtres.* » (2) Il en va ainsi dans les détroits malais. Après son retour à la fin de la Guerre froide et les pics de 2000 puis 2003, les pays de la région ont su et dû prendre certaines mesures, parfois sous la pression de la communauté internationale. S'en est suivie une baisse trompeuse, les motifs réels (développement économique et décentralisation en Indonésie, vieillissement des premiers pirates) n'étant pas toujours ceux avancés, telle la mise en place de patrouilles hélas plus coordonnées que conjointes. Il n'empêche : les gouvernements de la région ont péroré, allant jusqu'à proposer leurs services aux Est-Africains. Cependant, depuis 2009, le risque augmente. Ces derniers mois, les craintes viennent du large de la province indonésienne des îles Riau. D'une part, le banditisme maritime vise essentiellement les biens de l'équipage et des pièces d'accastillage. Il est vivace dans le Philippe Channel, aux abords du port de Singapour. D'autre part, plus à l'est au sud de la mer de Chine méridionale ou plus à l'Ouest, dans le détroit de Malacca, les détournements de navires – non occidentaux – s'y multiplient, pour permettre à des hommes d'affaires véreux de siphonner et revendre du pétrole raffiné.

La tendance de 2014 (12 détournements en Asie du Sud-Est) a été confirmée au premier semestre 2015 (11 cas semblables, dans la même zone) (3). Reste la mer des Sulu, entre Sabah oriental (Malaisie) et sud des Philippines. Étonnamment, il s'agit de la seule zone maritime du Sud-Est asiatique encore classée (avec le port de Jakarta) comme présentant des

(\*) Enseignant-chercheur à l'École navale, coordinateur de l'Observatoire Asie du Sud-Est à Asia Centre, docteur en science politique à l'Institut d'études politiques (IEP) de Paris, membre du comité *European Union (EU) Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific (CSCAP)*.

(1) Proverbe camerounais.

(2) « La chatte métamorphosée en femme », in Jean de LA FONTAINE, *Fables*.

(3) ReCAAP-Information Sharing Centre, *Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II)*, ReCAAP, Singapour, janv. 2015, 30 p. ; ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against Ships – Report for the Period 1 January-31 December 2014*, ICC-CCS, Londres, janv. 2015, 33 p. ; ReCAAP-Information Sharing Centre, *Half Yearly Report – Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, ReCAAP, Singapour, 2014, 67 p.

risques de guerre (*war-risk zone*) par le Joint War Committee des Lloyd's à Londres. Pourtant, à croire les rapports officiels, aucune attaque n'y a été recensée, ce qui soulève la question des compilations de statistiques. Il faut souligner que beaucoup d'incidents régionaux demeurent inconnus du grand public ou des agences officielles. On parle par exemple d'attaques contre des villages, comme à Singkep, au large de Sumatra : les pirates venus de la province de Jambi bloquent les accès, les villageois se réfugient dans la montagne et les brigands cambriolent (4).

Certes, il en va de même dans d'autres zones du globe, surtout dans le bassin somalien, où on craint un retour du phénomène une fois que la mission européenne Atalanta touchera à sa fin, et dans le golfe de Guinée, où la prise de conscience est plus récente ; les attaques y sont moins nombreuses mais plus violentes. L'expérience préventive et répressive sud-est asiatique, relancée par le récent regain de violence, peut-il alors profiter aux pays africains ? Y a-t-il des leçons à tirer ? La première d'entre elles serait celle d'un embouteillage institutionnel, entre partenaires privés, gouvernementaux et multilatéraux. Car à la volonté de couvrir le spectre complet de la lutte contre la piraterie, de la sphère privée à celle gouvernementale, a succédé un chaos institutionnel ; les dispositions prises n'ont fait qu'ajouter du désordre au désordre : les acteurs (sous-)régionaux se sont à leur tour engagés dans une concurrence malvenue.

DU PRIVÉ A L'INTERGOUVERNEMENTAL :  
LA VOLONTÉ D'UNE COALITION SANS FAILLE CONTRE LA PIRATERIE

Chronologiquement, les acteurs privés ont commencé à sonner l'alarme. Les acteurs gouvernementaux ne sont intervenus que dans un second temps, sous pression des puissances extérieures, à commencer par les Etats-Unis.

***Les acteurs privés en première ligne***

Loin du marché est-africain, les mers d'Asie du Sud-Est n'ont jamais présenté un grand intérêt pour les sociétés militaires privées et leurs équipes de protection de navires, comme celles établies par la loi française de 2014 (5). Le problème de licences, valables dans des pays (par exemple Singapour) mais pas dans d'autres (comme en Malaisie), a toujours constitué un obstacle juridique de poids, surtout dans un détroit comme celui de Malacca, où le libre transit international requiert l'absence d'armes à bord des navires de commerce (6).

(4) Entretiens avec les chercheurs de l'Universitas Maritim Raja Ali Haji (*UMRAH*), Bintan (Indonésie), 24 sept. 2015.

(5) Malgré les recherches de Carolin Liss sur le sujet.

(6) Mark VALENCIA, « PSC operations in the Malacca Strait: legal and political issues and options », *The Indonesian Quarterly*, vol. XXXIII, n°4, 2005, p. 361.

De même, longtemps, les racines de la piraterie ont été localisées à terre. Pourtant, peu d'organisations non gouvernementales (ONG) se sont fait remarquer pour œuvrer au plus près des populations susceptibles de basculer dans la piraterie, que ce soit dans les banlieues et bidonvilles de Batam, en Indonésie, ou auprès des pêcheurs en prise avec la pollution marine. Qu'il s'agisse de logement, d'éducation ou d'environnement, rien n'est fait. Les rares ONG indonésiennes ne se justifient que par les opportunités de collecte de fonds qu'elles représentent pour ses responsables.

Ce sont finalement les ONG internationales qui ont alerté le monde maritime : associations de marins, d'armateurs et, surtout, le Bureau maritime international (BMI), créé au début des années 1980 et émanation du Service sur les crimes commerciaux (Commercial Crime Service) au sein de la Chambre de commerce international. C'est surtout avec la mise en place de l'antenne anti-piraterie à Kuala Lumpur, au début des années 1990, que son travail de veilleur d'alerte prend une dimension internationale.

Noel Choong, responsable de cette antenne, a su rendre ses rapports trimestriels et annuels indispensables, notamment grâce aux différences qu'il établit entre catégories d'incidents : tentés, effectifs, à quai, à l'ancre, en mer ; contre des pirates équipés d'armes à feu ou blanches, etc. Ils sont la référence pour l'ensemble de la presse. Avec le soutien de la maison mère, le BMI, basée à Londres, l'ensemble des travaux fournis ont su gagner un crédit solide. Il a bénéficié de son antériorité sur la scène de la lutte anti-piraterie (7), de ses connexions auprès des ONG professionnelles et surtout du service de communication INMARSAT, qui lui permet une très forte réactivité au regard des alertes émises par les navires. Aujourd'hui, une carte à échelle variable reprend en ligne l'ensemble des incidents selon une typologie précise, ce qui permet des états des lieux actualisés et circonscrits.

En revanche, son travail d'enquête s'avère de moins en moins évident au fil des années et les propos de Noel Choong qui se disait la cible de groupes mafieux ont longtemps semblé relever d'une mythomanie aux accents marketing. Surtout, ce n'est pas le BMI mais l'actualité internationale, à commencer par les pics de piraterie, le classement de la zone du détroit de Malacca comme zone de risque de guerre et la guerre contre le terrorisme qui ont surtout poussé les gouvernements à prendre le relais.

### *Acteurs gouvernementaux*

Même lorsqu'il ne s'agit pas d'acteurs privés, l'impulsion principale pour mobiliser les acteurs gouvernementaux n'est pas venue de la région. Il ne fallait certes pas s'attendre à des initiatives nationales, qui auraient validé l'idée de pays malmenés par des acteurs transnationaux. L'habitude était

(7) Cf. par exemple Maritime Safety Committee, *Rapport du groupe d'étude sur le détroit de Malacca*, IMO (International Maritime Organization), Kuala Lumpur/Singapour/Jakarta, 26 fév.-10 mars 1993, 120 p.

davantage au déni de risque, en s'appuyant sur la Convention de Montego Bay, dont l'article 101 ne reconnaît la piraterie qu'en haute mer : leur réputation et l'activité portuaire étaient à ce prix. L'Association of Southeast Asian Nations ou Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) aurait alors pu prendre ses responsabilités puisqu'il s'agit en l'espèce d'un crime transnational. L'organisation avait les structures adaptées pour déclencher des initiatives, avec notamment de l'ASEANPol et des réunions annuelles des chefs de police. De même, un plan puis un comité contre le crime transnational ont été mis en place dans les années 1990. Enfin, la communauté politico-sécuritaire de l'ASEAN est en cours de constitution depuis plusieurs années, pour une concrétisation attendue début 2016, mais rien n'y fait : l'ASEAN s'est montrée particulièrement silencieuse au sujet de la piraterie. Si le mot apparaît au fil des communiqués officiels, sommets après sommets, aucune avancée concrète n'émerge.

Finalement, ce sont des acteurs extérieurs qui sont à l'origine des réactions régionales. De fait, les démarches répondent à des intérêts précis des Etats à la manœuvre. Chronologiquement, signalons tout d'abord le Japon. Philippe Delmas avait qualifié le détroit de Malacca d'artère jugulaire de son économie. Si ce détroit n'a pas été à l'origine de la « *guerre de nécessité* » un temps crainte (8), il a fait l'objet de toutes les attentions de la part de Tokyo. Ce fut tout d'abord pour des questions essentiellement de sécurité et par le biais de la Nippon Foundation. Puis, après quelques cas de bateaux-fantômes japonais au tournant du millénaire, à savoir des navires marchands abordés, maquillés, repeints, rebaptisés et détournés, les autorités ont décidé de réagir, sous l'impulsion notamment du premier ministre Koizumi. C'est à cette époque qu'ont été publiées des études d'impact sur l'économie japonaise (9). Des conférences se sont succédé jusqu'à la signature du *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, le ReCAAP, et de la mise en place de son Information Sharing Centre (ISC). Le soutien de Singapour, aussi bien diplomatique que matériel et financier, s'est révélé décisif. En 2006, l'ISC a pu ouvrir ses portes. Depuis, ce sont des diplomates japonais qui se sont succédé au poste de directeur. Un ancien officier de la marine singapourienne fait office de cheville ouvrière et assure le suivi dans les travaux de la petite équipe de chercheurs diligentée par les pays membres. Ces derniers sont au nombre de 19 aujourd'hui. A l'équipe exclusivement asiatique (d'Inde à la Chine, en passant par le Laos), se sont ajoutées des équipes occidentales venues de Norvège, du Danemark, puis du Royaume-

(8) Philippe DELMAS, *Le Bel Avenir de la guerre*, Gallimard, Paris, 1995, 280 p.

(9) Cf. par exemple Kwek Siew Jin (amiral à la retraite), *Sea Robberies in the Singapore Straits - The RSN Experience*, International Seapower Symposium, Newport, nov. 1995 ; Peter J. RIMMER, « Les détroits de Malacca et de Singapour - Etats côtiers et utilisateurs », *Etudes internationales*, vol. XXXIV, n°2, juin 2003, pp. 189-262 ; Akimoto KAZUMINE (amiral), *How the Japanese and Global Economy Would Be Impacted by Potential Disruption of Oil Tankers Transport in the Malacca Strait*, Mississippi State University, Starkville, 8 mars 2006 ; John F. BRADFORD, « Japanese anti-piracy in Southeast Asia », *Contemporary Southeast Asia*, n°3, 2004.

Uni, d'Australie et même des Etats-Unis, à la suite d'une visite de Barack Obama. La France a tenté d'intégrer ce club, sous l'impulsion de l'état-major des armées et de l'ancienne Délégation aux affaires stratégiques (DAS) au sein du ministère de la Défense, mais l'absence de traduction des statuts a constitué aux yeux des services juridiques du Quai d'Orsay un obstacle insurmontable. Aujourd'hui, les Etats membres profitent essentiellement d'une mise en réseau des forces de police et de garde-côtes, capitale pour retrouver notamment des barges ou navires détournés. Au surplus, l'ISC publie des rapports très détaillés, diffuse des alertes, sensibilise la communauté maritime au fil de conférences et facilite l'interaction entre les agences nationales.

De la même manière que l'intervention de Tokyo a été décisive, celle de Washington en 2004 a été essentielle pour redynamiser la coopération régionale en mer. A ce stade, il convient de mettre en lumière la chronologie des événements. En 2003, le président chinois Hu Jintao évoque le « *dilemme de Malacca* », insistant sur la dépendance de la Chine vis-à-vis de cette artère maritime. Les Américains le comprennent rapidement et, dès 2004, espèrent pouvoir contrôler le détroit. On les sait déjà très présents à Singapour par le biais de la base logistique de la VII<sup>e</sup> flotte et de la base aérienne de Paya Lebar ; même la base navale de Changi est réaménagée pour pouvoir accueillir des porte-avions de l'US Navy ; des Littoral Combat Ships (LCS) ou bateaux de combat côtiers s'y trouvent positionnés en permanence à partir de 2014 et, fin 2015, la nouvelle génération de patrouilleurs aériens P8-Orion y a été déployée à l'occasion d'une visite du secrétaire à la Défense Carter. Dans les *think tanks* aussi, leur force de frappe n'est pas négligeable. Dans les années 2000, on y trouve des chercheurs vers lesquels renvoie l'ambassade des Etats-Unis en cas de demande d'entretiens. Ces personnes propagent l'idée – erronée – d'une possible collusion entre pirates et terroristes, comme en témoigne l'opuscule de Michael Richardson publié en 2004. La menace se diffuse. Aussitôt elle trouve un écho devant le Congrès américain où, la même année, le commandant de la VII<sup>e</sup> flotte demande à envoyer des *marines* patrouiller entre Sumatra et la péninsule malaise pour y mener le volet maritime de la guerre contre le terrorisme. Car à cette même époque, l'Asie du Sud-Est est qualifiée de « *second front* » – même si les violences interreligieuses, à Sulawesi par exemple, ont bien d'autres racines.

Toutes les pièces du puzzle diplomatico-sécuritaire commencent à s'imbriquer et, finalement, les pays riverains, en partie musulmans en Indonésie et en Malaisie, décident de réagir pour s'épargner toute ingérence américaine. La qualification du détroit comme « *zone de risque de guerre* » par le Joint War Committee des Lloyds, à cause du pic d'attaque répertorié, n'a pas, non plus, été étranger à cette soudaine réaction. Cette dernière se décline en trois axes. Dès 2004, des patrouilles maritimes sont mises en place par Jakarta, Kuala Lumpur et Singapour, à grand renfort de campagne de presse. Un an plus tard, l'opération « *Eyes in the Sky* »

complète le dispositif avec des patrouilles aériennes. Puis, en 2006, un système d'échanges de renseignements est mis en place. Dès 2008, la Thaïlande rejoint cette coopération *ad hoc* et sous-régionale, plus adaptée que les structures lourdes et brouillonnes de l'ASEAN.

Pour encadrer ces initiatives, Singapour embraye à nouveau suite au coup d'accélérateur américain. La cité-Etat joue la carte de la sûreté et de la compétence intérieures pour accueillir des officiers de liaison dès 2009 au sein de l'Information Fusion Centre (IFC), le Centre de synthèse de l'information, et au Command and Control Center (C2C), Centre de contrôle et de commandement, de la base navale de Changi. Leur nombre varie mais dépasse aujourd'hui la quinzaine, en incluant puissances périphériques (Etats-Unis, Inde, Chine), pays riverains (Indonésie, Malaisie, Singapour et Thaïlande), ainsi que la France ou encore l'Australie. Un Britannique a également rejoint cette entité qui relève de la Défense et de la Marine.

La démarche pragmatique et sous-régionale demeure privilégiée. A la suite du regain de détournement et de cargaisons siphonnées, Indonésie et Malaisie ont créé des équipes bilatérales pour répondre au plus vite à chaque attaque. De même, il a été envisagé une extension des Malacca Straits Patrols (Patrouilles du détroit de Malacca) jusqu'en mer de Chine méridionale (10). Toutefois, ces initiatives très larges, du privé au public, semblent souvent prisonnières de leurs instigateurs ; surtout, l'inflation institutionnelle – chacun cherchant à mettre en place sa structure – fait craindre le risque d'embouteillage antipirate.

#### DES LACUNES BÉANTES DANS LA COUVERTURE DU RISQUE

Ce vaste dispositif aurait pu permettre de répondre aux multiples formes que revêt la piraterie maritime, mais il n'en est rien. Au contraire, des lacunes ou faiblesses apparaissent, qu'elles soient extrinsèques ou intrinsèques aux structures mises en place.

#### *Des limites extrinsèques aux organisations*

Pour considérer ces organisations par ordre d'apparition sur la scène maritime, le BMI souffre d'un manque croissant de considération. Des officiers singapouriens indiquaient au cours de l'été 2015 que les contacts de l'antenne à Kuala Lumpur apparaissaient de moins en moins sur les documents officiels des agences ou forces de l'ordre étrangères ou sur les fiches à bord des navires de commerce. A croire que le BMI est de moins en moins en mesure de rivaliser avec les moyens publics déployés par l'IFC ou le ReCAAP-ISC pour s'imposer comme le point de contact.

Toutefois, le ReCAAP-ISC connaît aussi des limites extérieures à son mode de fonctionnement. Outre l'absence de la France, il convient de surtout signaler l'absence de Kuala Lumpur et Jakarta, pourtant pourvoyeurs et

(10) IFC, *Shared Awareness Meeting*, Singapour, 29 sept. 2015.

victimes de pirates. Du détroit de Malacca à la mer de Chine méridionale et jusqu'aux Philippines, la Malaisie et l'Indonésie bordent l'ensemble des zones à risques, notamment celles présentant encore des risques de guerre, comme au large du Sabah oriental ou dans le port de Jakarta. Il convient néanmoins d'affiner l'analyse puisque des dissensions apparaissent au sein des institutions jakartaises, notamment entre celles disposées à œuvrer avec ReCAAP, telle l'association des armateurs indonésiens (l'Indonesian National Shipowners' Association ou INS), qui le fait déjà, ou le ministère des Affaires étrangères qui y verrait son intérêt (11). La question devient donc doublement complexe, avec des exceptions non seulement régionales, parmi les pays membres, mais aussi nationales, avec des organismes rebelles aux injonctions gouvernementales.

De même, l'IFC dépend de sa réputation auprès des organisations maritimo-navales de ses pays partenaires. Or, que ce soit l'union des marins indonésiens (le Kesatuan Pelaut Indonesia ou KPI) ou des armateurs des îles Riau, aucun n'avait encore entendu parler de l'IFC en août 2015 (12). Il s'agit pourtant de la structure la mieux équipée pour faire face aux défis transnationaux. Toutefois, les compétences des marins en termes de communication ne semblent pas équivaloir celles des policiers du ReCAAP-ISC, il est vrai soutenus par une dynamique diplomatique nippo-singapourienne. De plus, l'IFC pâtit des organisations diverses ou en réaménagement au sein de ses pays partenaires, en particulier parmi les deux les plus concernés. En Indonésie, d'une part, le Badan Keamanan Laut (Bakamla), Comité de sûreté/sécurité maritime, est en train de prendre le relais du Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakormamla), Comité de coordination pour la sûreté/sécurité maritime, déjà réveillé de sa torpeur par le précédent président Susilo Bambang Yudhoyono (13). Cette initiative de l'administration de Jokowi, élu président en 2014, est à prendre au sérieux : elle s'intègre dans un programme gouvernemental plus vaste qui sous-tend la politique du territoire, des transports et des affaires extérieures de Jakarta. Enoncé fin 2014, le Poros Maritim Dunia (Pivot maritime mondial) a pour vocation de raviver l'identité maritime de l'archipel indonésien. Si son changement de nom semble indiquer une autonomisation, avec ses propres moyens – pour l'heure très réduits –, ses propres uniformes et son propre commandant du grade de vice-amiral (trois étoiles), sa tâche première semble demeurer la coordination de moyens, à partir de représentants du grade de contre-amiral (deux étoiles) dans les îles de l'archipel, comme à Batam. D'autres l'imaginent œuvrer plus spécifiquement entre les eaux territoriales – dédiées aux

(11) Entretien avec le secrétaire général de l'INSA (Jakarta, 19 août 2015) et de son représentant à Batam, sept. 2015.

(12) Entretien avec le secrétaire général de la KPI (Jakarta, 19 août 2015) et de son représentant à Batam, sept. 2015.

(13) Entretien avec le commandant adjoint du BAKAMLA, en charge de la communication, des affaires juridiques et de la coopération, Jakarta, 18 août 2015.



Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) ou Unités de surveillance de la mer et des côtes, sorte de garde-côtes – et la haute mer – terrain de la Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut (TNI-AL) ou Forces armées indonésiennes – Marine. Les décrets présidentiels étaient encore en attente durant l'été 2015, tout comme le budget, qui sera un élément décisif. Plutôt qu'un représentant de la marine, peut-être l'IFC gagnerait-il à inviter en son sein un membre du Bakamla, certainement mieux disposé à relayer les informations en provenance ou en direction des approches maritimes indonésiennes.

En outre, l'Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) ou Agence des forces de l'ordre maritimes malaisiennes vient concurrencer la marine sur le terrain de la lutte antipiraterie (14). Mise en place en 2006 sous l'égide du Premier ministre, elle ne vise pas à simplement coordonner. Au fil des affaires, elle a acquis une réelle autonomie et des compétences. En parallèle, plus que de la concurrence, une profonde rivalité s'est développée avec la marine malaisienne, parfois au détriment de la sûreté des navires de passage ou en prise avec les pirates. Il est alors légitime de se demander si l'IFC n'aurait pas été mieux inspiré de collaborer avec l'APMM. En d'autres termes, la marine malaisienne est-elle la mieux armée et informée pour travailler avec les officiers de liaison de l'IFC ?

A ces lacunes souvent extérieures aux organismes en place et indépendantes de ces structures, s'ajoutent des obstacles internes. A l'inverse du *gamelan* – orchestre de percussions malais dont se détache une harmonie malgré des initiatives de musiciens *a priori* autonomes, sans chef d'orchestre – et loin d'une action menée de concert, la cacophonie institutionnelle semble de mise.

### ***Des limites intrinsèques aux organisations***

En premier lieu, le BMI souffre d'une définition beaucoup trop large, qui englobe toutes les violences en mer, jusque sur les quais. Sans exagérer, on aurait ainsi pu retrouver comme incident-pirate ce cambriolage d'un restaurant brestois abrité sur un vieux bateau immobilisé sur la plage du Moulin-Blanc : comme selon un avocat local, les malfrats s'étaient infiltrés par la mer à marée haute, aux yeux du BMI ce méfait aurait très bien pu faire l'objet d'un rapport. C'est là un autre des travers de l'institution : mettre au même niveau, dans ses tableaux de synthèse, tentatives et attaques effectives, petit banditisme et détournement de navire de commerce. Surtout, les recensements semblent trop dépendants des priorités de l'agence. Peu avant la prise d'otages de Jolo, en 2000, la zone ne faisait par exemple l'objet d'aucune inquiétude particulière et les chiffres y étaient très bas ; mais l'attaque du groupe Abu Sayyaf a ensuite poussé le BMI à se concentrer sur cette région, notamment pour paraître

(14) Entretien avec le commandant adjoint de l'APMM en charge des opérations (Dato Zulkifili bin Abu Bakar), Petaling Jaya, 23 oct. 2015.

en phase avec l'actualité et ne pas perdre en crédibilité. Aussitôt, raconte le chercheur malaisien Mak Joon Num, les incidents rapportés par le BMI dans cette zone ont subitement augmenté. Et des analystes pointilleux ont relevé que des incidents rapportés initialement comme des attaques n'étaient ensuite pas corrigés malgré les démentis. La carte en temps réel des incidents doit donc être considérée avec précaution.

Si le BMI commence aujourd'hui à perdre en considération, le ReCAAP-ISC pourrait bientôt emprunter la même pente. Il est depuis peu la cible de critiques, notamment de la part d'officines privées spécialisées dans la sûreté maritime, à telle enseigne que son directeur japonais a dû publier un communiqué longtemps posté à la une du site officiel en 2015. Alors que le BMI tend à gonfler les statistiques, le directeur exécutif de l'ISC est réputé pour son discours très et trop rassurant, qui puise ses racines dans la nature diplomatique du centre, d'ailleurs gracieusement hébergé dans l'immeuble de la compagnie maritime singapourienne NOL, juste en face des bureaux de la Port of Singapore Authority (PSA), Autorité portuaire de Singapour. Il est vrai que le commerce n'est pas menacé au regard du nombre d'attaques par rapport au trafic récemment estimé à environ 75 000 navires par an. Toutefois, il semble exagéré d'accuser non les pirates, mais les équipages malveillants, de siphonner leur propre cargaison pour la revendre au prix fort. La pratique existe en effet, même de la part de forces de l'ordre indonésiennes qui bénéficient de carburant subventionné, mais elle ne peut éclipser la réalité pirate. Il convient de mentionner en outre que les cartes rapportant les incidents présentent parfois des frontières élastiques, ce qui conduit à attribuer de façon incertaine des attaques à tel pays plutôt qu'à tel autre. Restent enfin les problèmes liés à la catégorisation : d'une part, les cargaisons siphonnées ne sont pas toujours associées à des détournements de navires, alors que le mode opératoire est semblable ; d'autre part, les catégories proposées ne reprennent pas celles des autres agences. Ainsi un incident de catégorie 1 sera très grave pour l'une et presque insignifiant pour l'autre, d'où une légitime confusion pour les personnels navigants et armateurs.

Enfin, malgré la discipline militaire, l'IFC n'échappe pas de son côté aux dissensions internes. Sa nature navale ne lui ôte pas son rôle-clef en matière de diplomatie de défense. Le Centre se transforme donc à son tour en arène : il devient un microcosme des dynamiques géopolitiques. Malaisiens et Indonésiens se méfient de Singapour ; l'Indonésie peine à faire remonter tous les incidents au niveau du Centre, sans savoir si la faute revient à son officier de liaison, à Jakarta, ou aux officiers en poste dans les îles Riau ; Singapour, pusillanime, peine à jouer le jeu de la coopération franche et transparente ; pour sa part, la France s'évertue à faire bouger les lignes et à faciliter l'échange d'informations malgré les tentations de rétention. La direction singapourienne influe également sur le dynamisme du centre : selon les convictions du commandant en place, l'IFC propose plus ou moins ses services aux acteurs régionaux du monde maritime.

## CONCLUSION : DES SOLUTIONS AVANT TOUT NATIONALES ?

« Le mieux est l'ennemi du bien » : à multiplier les agences en charge de la lutte antipirate, le monde maritime de l'Asie du Sud-Est se retrouve face à un dangereux embouteillage ; chaque acteur obéit à des dynamiques différentes – privées ou diplomatiques –, voire contraires – entre alerte et apaisement. « *L'Europe, quel numéro de téléphone ?* », ironisait l'Américain Henry Kissinger; il en va de même pour la sûreté maritime. L'accord passé entre le ReCAAP-ISC et l'IFC pour harmoniser les renseignements recueillis ne suffit pas à faire illusion. L'absence de catégories identiques pour tous suffit à illustrer le manque de cohésion. Même Interpol *via* sa direction de sûreté maritime paraît peiner non seulement à coordonner ou chapeauter les initiatives, mais aussi à savoir avec qui œuvrer et collaborer en priorité.

Finalement, avant d'être prises en charge par des agences régionales, les premières initiatives doivent avant tout venir des premiers intéressés : d'une part, la communauté maritime, qui devrait accélérer l'adoption d'une version sud-est asiatique des *Best Management Practices* en vigueur en Afrique orientale, sous le parrainage de l'Organisation maritime internationale ; d'autre part, les Etats. Le cas de l'Indonésie est à ce titre symptomatique. Dans les îles Riau, les forces de l'ordre se font concurrence autour de divers trafics clandestins. Les règlements de compte peuvent y être violents, comme entre marine et police au sud de Batam, lorsque cette dernière enquêta de trop près sur les agissements crapuleux des marins. De même, la marine collecte des « taxes forcées » sur les navires de commerce ; en cas de refus, les bâtiments se voient verbalisés. Elle peut aussi informer les pirates sur la localisation des prochaines patrouilles ou se taire sur les mouvements à partir des *pelabuhan tikus* – des ports informels et illégaux, tournés vers le détroit de Malacca. En parallèle, de nombreux trafics fleurissent autour des réseaux pirates. Les marchandises circulent clandestinement d'un archipel à l'autre. Les rapports exhaustifs de l'IFC font état de nombreux échanges illicites dans le triangle Mindanao-Sabah oriental-Kalimantan-Est : huile de palme, poissons, etc. Il en va de même dans un autre triangle qualifié hier « de croissance » mais aujourd'hui théâtre de nombreux trafics entre Singapour-Johor-îles Riau. Objets d'occasion de toutes sortes s'échangent depuis les Pelabuhan Tikus de Batam, Bintan et Karimun, même avec Singapour, qui perpétue sa tradition de port franc et ouvre ses ports à ce commerce parallèle, notamment la nuit. Plus gênant pour les autorités, des cigarettes et du carburant passent aussi la frontière ; en revanche, l'opacité demeure sur les importations de sable et la drogue – essentiellement entre la Malaisie et l'Indonésie.

Afin de répondre au triple défi de la coopération internationale à partir d'entités nationales uniques et similaires, de la reprise en main de l'Etat sur ses approches maritimes et de la diversification de la criminalité maritime, le modèle français de l'Action de l'Etat en mer semble s'afficher comme

une option à considérer sérieusement. Sans le savoir, Bakamla, APMM mais aussi le Maritime Security Task Force de Singapour en prennent doucement mais sûrement la direction, notamment en ciblant la sécurité certes non traditionnelle mais avec des moyens militaires. Il ne s'agit en l'espèce que de répondre à la version maritime et Sud-Est asiatique du nouveau visage de la sécurité post-Guerre froide.

