

Sécurité globale

N° 13, nouvelle série [N° 39 de la série originale]

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Serge KEBABTCHIEFF, Editions ESKA, Paris

CONCEPTION ET RÉALISATION

NOUVELLE SÉRIE

Charles-Louis FAVILLIER et Xavier RAUFER

COMITÉ DE RÉDACTION

Alain BAUER, Professeur de criminologie au CNAM
Hervé BOULLANGER, Magistrat à la Cour des Comptes
Eric DANON, Directeur général adjoint des Affaires politiques et de sécurité, MAE
Julien DUFOUR, Commissaire de Police, criminologue
François FARCY, Directeur judiciaire, Police fédérale belge
Charles-Louis FAVILLIER, Criminologue, analyste en intelligence économique et stratégique
Michel GANDILHON, Expert ès stupéfiants et toxicomanies
Jean-François GAYRAUD, Commissaire divisionnaire de la Police nationale
Sylvain GOUGUENHEIM, Professeur des Universités, historien
Abdelfettah KABBSI, Capitaine de Police, Renseignement territorial
Arnaud KALIKA, Expert et analyste du monde russe et ex-soviétique, Asie centrale, etc.
Philippe LAVAUT, ANSSI
Doron LEVY, Criminologue, consultant, expert
Stéphane QUÉRÉ, Ecrivain, expert, dirige le *Bulletin hebdomadaire d'informations criminelles*
Mickaël ROUDAUT, Administrateur à la direction générale pour les affaires intérieures de la Commission européenne
Jacques de SAINT-VICTOR, Professeur des Universités, CNAM
Lauriane SICK, Experte, blanchiment de capitaux et financement du terrorisme auprès de auprès d'une institution financière, master en criminologie
Christian VALLAR, Doyen de la Faculté de Droit et de Sciences politiques de Nice
Camille VERLEUW, Expert de l'islam radical, notamment chi'ite
Gen. Marc WATIN-AUGOUARD, Directeur du Centre de recherches de l'Ecole des officiers de la Gendarmerie nationale

Sécurité globale

Editions ESKA

12, rue du Quatre-Septembre - 75002 Paris

Tél. : 01 42 86 55 65 - Fax : 01 42 60 45 35

Site : www.eska.fr

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS

Le comité de rédaction de la revue est ouvert à toute proposition d'article.

Les auteurs sont priés de respecter les lignes directrices suivantes quand ils préparent leurs tapuscrits :

- ✓ Les articles ne doivent pas dépasser 40 000 signes (notes et espaces comprises).
- ✓ Les articles doivent être inédits. Si justifié par un intérêt éditorial précis, la rédaction accepte néanmoins les versions longues et étayées d'articles préalablement parus.
- ✓ Deux résumés, l'un en français, d'une dizaine de lignes maximum et un autre, en anglais, de la même importance, doivent être fournis avec le manuscrit, accompagnés de la qualité et la liste des dernières publications de l'auteur.
- ✓ Une bibliographie sommaire peut éventuellement être jointe aux articles.
- ✓ Les auteurs feront parvenir leur article par Internet à l'adresse suivante : agpaedit@wanadoo.fr en format MS Word (.doc ou .rtf) ; Times New Roman 11 justifié, interlignes simples.
- ✓ Les auteurs doivent joindre dans un fichier séparé portant mention de l'ensemble de leurs contacts : courriel, adresse postale et le cas échéant numéro de téléphone.
- ✓ L'article doit être présenté de la manière suivante : titre en Times 14, suivi, à chaque fois à la ligne, du prénom et du nom de l'auteur, de sa qualité (notice biographique), du résumé français/anglais et du corps du texte.
- ✓ Les auteurs sont invités à structurer leurs analyses par intertitres afin de faciliter la lecture.
- ✓ Lors de la remise de l'article à la rédaction les fichiers Word doivent être titrés de la façon suivante : NOM (de l'auteur en majuscules) – titre (de l'article en minuscules)
- ✓ Tous les tableaux, graphiques, diagrammes et cartes doivent porter un titre et être numérotés en conséquence et sourcés s'ils ne constituent une œuvre originale. Toutes les figures doivent être transmises séparément en fichiers jpeg ou pdf d'une résolution suffisante (idéal 300 dpi) et leurs emplacements doivent être clairement indiqués dans le texte.
- ✓ Réduire au minimum le nombre de notes, et les placer en notes de fin selon le système de référencement Word.
- ✓ Tous les textes qui ne correspondraient pas aux critères linguistiques standards et aux exigences de rigueur critique seront renvoyés aux auteurs pour adaptation.
- ✓ Une attention particulière devra être portée à la ponctuation : guillemets français, majuscules accentuées (État, À partir de, Égypte, etc.) et à un usage modéré des majuscules conformément aux règles typographiques.

Référence : Collectif, *Lexique des règles typographiques en usage à l'imprimerie nationale*, Imprimerie Nationale, Paris, 2002.

Les articles signés expriment la seule opinion de l'auteur et ne sauraient engager la responsabilité de la revue.

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés réservés pour tous pays.

La loi du 11 mars 1957, n'autorisant aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que des copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, que les analyses et courtes citations dans un but d'exemple et d'illustrations, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1^{er} de l'art. 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage sans autorisation de l'éditeur ou du Centre Français de Copyright, 6 bis, rue Gabriel Laumain, 75010 PARIS.

Sécurité Globale | N°13, nouvelle série | N°39, série originale
Revue trimestrielle | © Editions ESKA

ISSN : 1959-6782 • ISBN : 978-2-7472-2783-4 • CPPAP : 0921 T 90246

Imprimé en France

Sommaire

N°13

Champ criminologique

Alain DELPIROU – *Coca, cocaïne : l'avenir d'un stupéfiant... et d'une plante* 7

Champ géopolitique

LES NOUVELLES CRIMINALITÉS MARITIMES

INTRODUCTION : Yan GIRON – <i>Nouvelle criminalité maritime</i>	21
Yan GIRON – <i>Vers une nouvelle vague de criminalité maritime</i>	23
Yan GIRON & Caroline BRITZ – <i>Toxicité de la surcapacité maritime</i>	37
Colonel Florian MANET & chef d'Escadron Christophe BÉGARD – <i>Les nouvelles criminalités en mer et la gendarmerie maritime</i>	51
Chef d'Escadron Jérôme BARLATIER Ph.D – <i>L'apport du renseignement criminel au domaine maritime</i>	59
Frédéric MONCANY de SAINT AIGNAN – <i>La nouvelle criminalité maritime</i>	67

Chroniques et rubriques

1. ÉVOLUTIONS ET PRÉVISIONS

Xavier RAUFER – *L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé* 75

Xavier RAUFER – *Précurseurs, prévoir, prévenir* 91

Xavier RAUFER – *Décèlement précoce : échec conceptuel de la CIA, cafouillis de la Commission européenne* 93

2. DÉFINITIONS ET CONFUSIONS

Xavier RAUFER – *Crimes (politiques, de guerre et contre l'humanité)* 95

Bulletin d'abonnement ou de réabonnement, page 98

Champ criminologique



Coca et cocaïne : l'avenir

Repères chronologiques et géographiques sur la feuille de coca, la présente législation internationale des stupéfiants, vus de Bolivie¹ et de France.

Alain Delpirou²

*A la mémoire d'Alain Labrousse
(1937-2016),
l'un des plus grands géo-politologues européens en matière
de drogues, ami de la Bolivie.*

Avant-propos

Depuis quelques mois, on constate plusieurs évolutions inquiétantes en matière de drogues sur le continent européen. Prenons l'exemple de la cocaïne et de la coca. Les saisies de *coke* qui se chiffrent maintenant en tonnes sont devenues une banalité. Quelques données. En mars 2017 pas moins de 2,4 tonnes de cocaïne étaient interceptées en Espagne à La Corogne. Le mois suivant en Belgique la police récupère à son tour 1,4 tonne. En mai, *bis repetita*, 2,4 tonnes saisies de nouveau en Espagne. En juin dans les Landes, la police et la gendarmerie françaises mettent la main sur 1,5 tonne de coke. En juillet, à Hambourg les douanes allemandes interceptent 3,8 tonnes de blanche pure à 90 %.

Et au même moment au Havre, 1,3 tonne de cocaïne est aussi confisquée. Au début du mois d'août, cette dynamique se poursuit. Dans un port de la Baltique en Litua-

nie, plus d'une demi-tonne de cocaïne connaît le même sort. Soit en l'espace d'un semestre en 2017 : Plus de 13 tonnes de cocaïne neutralisées pour seulement cinq pays européens. Le tout pour une valeur marchande à la revente de 850 millions d'euros. Et ce n'est que la partie émergée de l'iceberg...

Autre élément à ne pas négliger. La cocaïne vendue dans les rues européennes est de moins en moins coupée. Il n'est pas rare d'avoir de la poudre pure à près de 40 % avec de surcroît un prix à la baisse, de l'ordre de 50 à 55 euros le gramme. Il y a en outre une concurrence féroce entre *dealers* dans un marché européen ultra saturé en cocaïne. Les entrepôts de stockage en Espagne sont pleins. Les trafiquants s'adaptent, quittent à casser les prix pour écouler la marchandise. Si on se fie au rapport annuel très édulcoré de l'UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*) publié en 2017, il y aurait dans le monde 17 millions d'utilisateurs

Alain Delpirou

réguliers de cocaïne³. Mais que dire enfin des récentes tentatives de cultures illicites de coca situées hors des trois principaux pays producteurs de feuilles de coca que sont la Colombie, le Pérou et la Bolivie ?

C'est ainsi que des trafiquants en Équateur tentent régulièrement d'installer à grande échelle des cultures de coca sur ce territoire depuis au moins deux décennies. Notamment dans les provinces de Sucumbios, Pichincha, Pastaza et Esmeraldas. Dans le même temps en mai 2017, une plantation de coca était découverte au Honduras sur la commune d'Esquipulas dans le département d'Olancho. Un autre pays d'Amérique centrale a connu lui aussi cette dynamique par le passé. En 2013, le Panama fait la une des journaux pour ses cultures illicites de coca dans la région de Chucurti proche du port d'Obaldia sur le littoral de la Caraïbe. Sans oublier enfin le Mexique, qui découvrait des plantations de coca en 2014 dans la région du Chiapas.

Pourquoi alors vouloir toujours entretenir au niveau législatif international une confusion entre une plante la coca⁴ et l'un de ses dérivés la cocaïne? Pour mieux se faire une idée précise du rôle des réglementations internationales et de leurs enjeux, un éclairage sur ce point s'impose. Prenons l'exemple de la France et de la Bolivie.

La coca et la France

Le premier texte français connu concernant des substances vénéneuses est un édit royal

du 31 août 1682. Il vise à empêcher les empoisonnements à l'arsenic⁵. Puis apparaît un décret de la police municipale de Paris du 19-22 juillet 1791 article 9⁶. À cela s'ajoute ensuite la loi du 21 Germinal an XI (11 avril 1803) et ses alinéas 34 et 35 : « *Les substances vénéneuses doivent être détenues par les pharmaciens et les épiciers dans des lieux sûrs* »⁷. Quelques années plus tard, dans le royaume de France, une nouvelle loi dite du 19 juillet 1845 est promulguée sur la vente des substances vénéneuses. Ces dernières sont classées par arrêté royal du 29 octobre 1846 dans un tableau unique contenant notamment l'arsenic, l'opium et la morphine. La feuille de coca n'est pas citée à toutes ces occasions, bien que pourtant connue en Europe depuis au moins 1565 avec Nicolas Monardes⁸.

En 1909, la Conférence de Shanghai à l'initiative du Président américain Théodore Roosevelt adopte par treize états, des mesures restrictives contre le trafic d'opium. La feuille de coca n'y ait pas évoquée⁹. En 1912, deuxième convention de La Haye sur l'opium, statut co, toujours pour la coca. Le 4 juin 1913, La Bolivie signe ce traité de La Haye bien que pas concernée du tout par l'opium et ne produisant pas non plus de cocaïne tant licite qu'illicite. La première réglementation internationale restrictive sur la cocaïne est d'ailleurs une loi fédérale des États-Unis, le *Harrison Act* (1914) qui met fin à l'utilisation légale de la cocaïne sur le sol américain au profit de son seul usage médical¹⁰. Pendant ce temps la feuille de coca se fait oublier. En France, la loi du

12 juillet 1916 concerne l'importation, le commerce, la détention et l'usage des substances vénéneuses comme l'opium, la morphine et la cocaïne. La feuille de coca reste à l'écart.

Ce n'est qu'avec la nouvelle directive de l'opium à Genève (1925), que la feuille de coca est abordée en tout premier lieu. Selon le chapitre 2, article 3, la Bolivie accepte une localisation et une désignation des villes et ports maritimes (ce dernier terme n'est pas neutre pour les Boliviens aujourd'hui) pour l'exportation de la feuille de coca. Aucune décision répressive n'est cependant prise à son sujet¹¹. En 1931, une autre Convention dite encore de Genève est mise sur pied pour limiter la fabrication et réglementer la distribution de stupéfiants. Avec l'accord de Bangkok en 1936 sur la consommation d'opium, une semblable législation pour la répression du trafic illicite des drogues dites nuisibles est éditée à Genève. La feuille de coca est de nouveau citée, mais sans aucune prise de décision coercitive à son encontre.

L'après Seconde Guerre mondiale

Arrive le Protocole de Lake Success (1946). Ce nouveau texte amende toutes les conventions antérieures afin de les conformer à l'ONU qui vient de remplacer la SDN (Société des Nations). Une Commission internationale des Stupéfiants est créée. À cela suit, le Protocole dit de Paris (1948) qui vient compléter le document de 1931 en matière d'opium. La coca est alors oubliée.

En parallèle pendant ce temps en France, les lois du 13 juillet 1922 et du 20 décembre 1933, confirment une volonté répressive contre les divers trafics. Pour cela, on autorise certains policiers à pouvoir entrer de jour comme de nuit dans toute habitation suspecte¹². Un décret n°48-1805 du 19 novembre 1948 précise la réglementation concernant l'importation, le commerce la détention et l'usage des substances vénéneuses.

Puis viennent deux arrêtés, celui du 7 décembre 1948, accompagné de celui du 15 novembre 1951. Ce dernier précise la composition de la section 1 des tableaux de substances vénéneuses. La feuille de coca est alors placée dans la liste et est ainsi considérée pour la première fois comme produit stupéfiant en France.

La Bolivie et la coca à la croisée des chemins

En Bolivie, la Société des propriétaires terriens en Yungas, productrice de feuilles de coca comprend très vite cette évolution internationale et tire la sonnette d'alarme. Elle rédige un article publié dans le quotidien *La Razon* du 16 février 1947. Il s'accompagne l'année suivante d'une brochure de 23 pages vantant l'aspect alimentaire de la feuille de coca. Le 10 août 1948, puis le 23 juillet 1949, deux résolutions d'informations dans le cadre de la commission des Études sur la feuille de coca, sont émises par l'ONU, lors sa quatrième session¹³. Quatre personnes considérées comme des ex-

Alain Delpirou

perts sont nommés à sa tête : Les Professeurs Alfred Granier-Doyeux et Frédéric Verzar, accompagnés de MM. Howard Fonda et Jean Philippe Razet¹⁴.

Un document d'information élaboré par la Commission d'étude sur la feuille de Coca dépendant de l'ECOSOC, acronyme de Conseil économique et social en mai 1950, suite à une brève mission en Bolivie de onze jours et au Pérou de trente-cinq jours en 1949 est publié. En deux phrases, on retient que « *La coca est rendue responsable de la pauvreté en Amérique latine, de sa malnutrition voir du « retard mental » des populations des régions andines et donc de la pauvreté du sous-continent. Il apparaît dès lors indispensable d'acquérir des instruments législatifs internationaux à la hauteur de ces enjeux* ».

Cette commission est arrivée en effet à la conclusion que la mastication de la feuille de coca est nocive pour l'homme, même si elle n'en peut pas pour autant la déclarer comme « *une toxicomanie dans le sens médical du terme* ». Un peu plus tard un comité d'experts en pharmacodépendance reprend cet « argument » et classe la consommation de la feuille de coca comme une forme de cocaïnisme. Ce document fut par la suite durement critiqué. La « qualité » de ses auteurs, sa méthodologie et surtout son discours moralisateur avec parfois certaines connotations raciales sont remarqués. Qu'on en juge par ces éléments parus dans les appendices bibliographiques. Ainsi, est cité le docteur Rickets affirmant que l'In-

dien, après plusieurs années d'utilisation de la coca et de l'alcool, est « *sous-alimenté, sans capacité physique, apathique, sans mémoire et sans intérêt* ».

Ses valeurs morales changent également : « *Il devient menteur, ne tient pas parole, vole, néglige sa famille* ». D'autres comme Carlos Gutierrez Noriega et Vicente Zapata Ortiz, dans leurs *Études de l'intelligence des sujets habitués à la coca* en 1948, avaient déjà ouvert cette voie en la présentant comme « un facteur de dégénérescence raciale ». Ils ont toutefois la précaution de déclarer que « *si on ne peut observer les manifestations de ces tares durant la vie des utilisateurs, car elle est trop courte, on pourrait les observer s'ils vivaient plus longtemps* » !

Dans ce texte qui conditionne plus de sept décennies de relations internationales en matière de coca, Carlos Gutierrez Noriega est cité à plus de 60 occasions parfois de façon dithyrambique. On s'aperçoit très vite à sa lecture que l'on veut en premier lieu éliminer la feuille de coca en Amérique du Sud, ni plus ni moins¹⁵. Les quatre rédacteurs prennent même le soin de rédiger un paragraphe à charge sur Ange-François Mariani (le Corse propagateur de la coca en Europe) décédé en 1914 et dont la société commerciale à Neuilly-sur-Seine est alors encore en activité sous la direction de son petit-fils: Angelo Mariani (1914-1978). Procédé peu élégant, l'intéressé n'étant plus de ce monde et les descendants n'ayant pas la possibilité d'un droit de réponse. C'est

surtout le coup de grâce pour cette entreprise familiale corse par le biais de l'ONU. Au profit, à contrario, d'une grande firme de boisson américaine.

Pendant ce temps, toujours en Bolivie

Suite à la révolution nationale d'avril 1952, le peuple bolivien obtient le droit de vote et met en place une réforme agraire. Il officialise le démantèlement des grandes *haciendas* au profit de petites exploitations familiales en août 1953. Cela a pour effet immédiat de réduire les cultures de coca. Le 30 mars 1961, c'est la Convention unique sur les stupéfiants sous l'égide de l'ONU. Un tournant dans l'histoire mondiale de la répression des drogues. Cette législation déclare la coca comme illégale au niveau international. La plante est assimilée à une drogue¹⁶. Sa mastication, sa culture, sa commercialisation et son exportation sont interdites. La consommation traditionnelle au Pérou et en Bolivie bénéficie cependant d'un sursis de 25 ans. L'entreprise *Coca-Cola* obtient de son côté une autorisation particulière sur l'usage licite de la plante péruvienne et bolivienne « décocainisée ».

Ce texte est adopté par 77 délégations et sa mise en action est décidée au 13 décembre 1964. Le Président bolivien Victor Paz Estenssoro (1960-1964) signe cette Convention. En 1971, le général Hugo Banzer Suarez (1971-1978) qui a pris le pouvoir par les armes s'accorde avec Henry Kissinger conseiller à la Défense nationale du

Président Nixon pour poursuivre l'éradication de la culture de la coca. La même année, c'est la Convention sur les substances psychotropes, conçue par l'Organe international de contrôle des stupéfiants (OICS) qui poursuit la mise au ban planétaire de la coca.

En juin 1980, coup d'État du général bolivien Luis Garcia Meza (1980-1981) dit de la cocaïne, car financé par cette drogue avec Luis Arce Gomez, son adjoint ministre de l'Intérieur. Garcia Meza abandonne le pouvoir le 4 août 1981 à la faveur du putsch du général Celsio Torrelío. Cela n'empêche pas la démocratie de triompher le 5 octobre 1982 avec l'élection d'Hernan Siles Zuazo (1982-1985). En mai 1983, se déroule à Cochabamba, le premier congrès de l'ANAPCOCA (Association nationale des producteurs de coca) avec pas moins de 5 000 délégués !

Son but est de transformer la feuille en un produit alimentaire et de réaliser une liqueur à base de feuilles de coca¹⁷. Puis retour au pouvoir par les urnes de Victor Paz Estenssoro (Conservateur) en août 1985. Il applique les recommandations du FMI (Fonds monétaire international). À cela s'ajoute en toute logique la fermeture des principales mines du pays. Tous ces milliers de travailleurs mis au chômage n'ont plus qu'une seule possibilité : aller dans la zone tropicale du Chapare afin de cultiver la coca.

Alain Delpirou

Le Président Reagan y envoie le 16 juillet 1986, 160 *Rangers* U.S et six hélicoptères de combat. Les soldats américains débarquent d'un avion-cargo géant *C5 Galaxy* à Santa-Cruz. La population locale n'est pas rassurée. En mai 1987, huit paysans boliviens de coca licites qui luttent pacifiquement contre le projet de la loi 1008¹⁸ sont tués par des unités anti-drogue U.S et Boliviennes. Près de 500 autres sont arrêtés. Le mois suivant huit autres agriculteurs sont abattus par l'armée de la Paz¹⁹.

En 1988, arrive la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, rédigée par l'OICS. La Bolivie émet des réserves quant à la mise en application des conditions de cette nouvelle législation internationale. Et vote le 29 décembre 1988, le décret spécial bolivien n°22099 qui par son article n°8 définit géographiquement trois zones de productions de coca (traditionnelle, excédentaire et illícite).²⁰

Évo Morales et la diplomatie-politique de la coca

Au mois d'avril 1992 débute l'Exposition universelle de Séville (Espagne). La Bolivie sous la présidence de Jaime Paz Zamora (1989-1993) n'a pas le droit de présenter des feuilles de coca sur son stand. Dans le même temps, Évo Morales, jeune agriculteur de coca de 33 ans est nommé secrétaire général du syndicat des producteurs de coca pour le Chapare²¹. Puis est élu député. Au début de septembre 1994, Évo Morales est arrêté et

retenu avec David Herrada, pour avoir organisé une manifestation contre l'assassinat d'un jeune paysan cultivateur de cette plante, le 29 août à Villa Tunari.

En 1995, l'OMS (Organisation mondiale de la santé) et l'UNICRI (Institut inter-régional de recherche des Nations unies sur la criminalité et la justice) décident de présenter, lors de la sixième rencontre du comité B de la 48^e assemblée mondiale de la santé, une étude sur la consommation de cocaïne dans le monde et sur l'usage thérapeutique de la feuille de coca. Le but étant de mieux comprendre l'impact sanitaire de ces deux produits distincts. Mais cette étude ne sera pas publiée suite à la requête du représentant américain, M. Neil A. Boyer. Quelque temps plus tard une partie du dit document qui n'a plus aucune légitimité « fuite » malgré tout dans la presse²².

En 1997, Évo Morales est réélu député et prend le contrôle politique du parti MAS (Mouvement vers le Socialisme), ce qui permet de nombreuses élections de conseillers municipaux sous cette bannière dans le Chapare en 1999. Ces derniers s'opposent à la stratégie de « coca zéro » voulue par le général Banzer (1997-2001), revenu au pouvoir. Mais là encore, c'est un échec politique pour le gouvernement central.

En 2002, sous la seconde présidence de Gonzalo Sanchez de Lozada (1993-1997), (2002-2003), émission du décret suprême 26415, qui prohibe la vente de feuille de coca en Bolivie. Évo Morales est destitué de

son mandat législatif pour avoir préparé de nouvelles manifestations contre l'éradication de la plante²³. Cela l'incite à se présenter à l'élection présidentielle et arrive en deuxième position avec plus de 20% des voix. En 2003, il réclame par le biais de son mouvement politique le MAS, la démission du président bolivien Gonzalo Sanchez de Lozada²⁴. (Ce dernier finit par s'enfuir à Miami (EU), le 17 octobre de la même année).

La population bolivienne et les paysans de coca refusent physiquement cette politique d'éradication totale de la culture de coca, connue sous l'appellation « *option zéro* ». Évo Morales devenu incontournable sur l'échiquier politique bolivien signe un accord avec le président désigné Carlos Mesa (2003-2005)²⁵ afin de ralentir la politique de destruction de la coca avant de nouvelles élections.

En décembre 2005: Première Élection d'Évo Morales à la présidence de la Bolivie avec 54 % des voix dès le premier tour. Puis en avril 2006, la Bolivie de Morales adhère à l'Alba (L'Association bolivarienne pour les Amériques²⁶). En juillet une assemblée constituante voit le jour. En septembre 2006 : Le président Morales déclare devant l'assemblée générale de l'ONU en brandissant une feuille de coca qu'elle ne peut pas être « *légal pour le Coca-Cola et illégal pour le peuple Andin* ». Mars 2008 : L'OICS enjoint le gouvernement bolivien d'interdire la culture de la coca. Novembre 2008 : Évo Morales réplique en expulsant la DEA amé-

ricaine (*Drug Enforcement Administration*) du territoire bolivien et l'ambassadeur US.

En janvier 2009, la coca est inscrite dans la toute nouvelle constitution du pays (article 384) approuvée par 67% du corps électoral. Mars 2009, le gouvernement bolivien transmet un courrier au secrétaire général des Nations Unies, Ban Ki Moon, pour proposer d'amender la Convention unique de 1961 en éliminant deux apartés de l'article 49 (*1c et 2e*) qui interdisent la mastication de la feuille de coca. Les États-Unis et quatorze pays s'opposent à cette proposition. En juillet 2011, la Bolivie décide alors de quitter la convention unique de 1961. Mesure mise en application en janvier 2012.

La Bolivie redevient le 10 janvier 2013 membre de la Convention unique avec l'accord des deux tiers de ses adhérents (169 pays sur 183²⁷) qui soutient l'usage de la feuille de coca en Bolivie, sous la forme de l'*acullico* (mastication de feuilles de coca dans la bouche)²⁸. Les 15 pays qui s'y sont opposés sont les États-Unis, le Royaume-Uni, la Suède, l'Italie, le Canada, l'Allemagne, la France, la Russie, les Pays-Bas, Israël, la Finlande, le Portugal, l'Irlande, le Japon, et Mexico. Ce qui fait dire à Évo Morales: « *Non seulement nous avons légalisé la mastication, mais aussi la culture de la feuille de coca, c'est un double triomphe!* »

Et d'ajouter : « *C'est une grande marque de reconnaissance de la communauté internationale envers notre identité et notre feuille*

Alain Delpirou

de coca. Depuis 1961 et la première Convention sur les stupéfiants, la feuille de coca a été punie, diabolisée, et criminalisée internationalement. Les producteurs de coca ont été accusés d'être des narcotrafiquants et ses consommateurs, de drogués. Alors que des universités des États-Unis et d'Europe ont démontré que la feuille de coca est bonne pour la santé ! ».

L'ambassadeur de l'Union européenne en Bolivie, Timothy Torlot, déclare de son côté en 2013 à La Paz: « *que l'exportation serait possible si étaient extraits les alcaloïdes de la plante millénaire, utilisés pour fabriquer la cocaïne* ». Timothy Torlot répète ses propos durant une rencontre avec la presse étrangère toujours à La Paz « *toute cette conversation sur l'exportation de feuilles de coca est très intéressante, mais illégale au vu de la Convention de Vienne... La Convention sur les drogues de 1961 interdit l'exportation de la feuille de coca excepté sous certaines conditions très spécifiques: extraire tous les alcaloïdes de la plante ce qui est un processus assez compliqué* »²⁹.

Évo Morales est réélu une troisième fois fin 2014 avec 61 %.

En février 2016, c'est pourtant l'échec du référendum populaire (moins de 49 % obtenu) afin de modifier la constitution. Le but étant de permettre à Évo Morales de se représenter en 2019. En novembre 2016 : les ministres des Affaires étrangères de Bolivie, David Choquehuanca, et d'Équateur, Guillaume Long, signent un accord commercial d'im-

portation et d'exportation de feuilles de coca licites entre les deux pays. Guillaume Long qui appartient au gouvernement de Rafael Correa est dans la foulée décoré de la plus haute distinction bolivienne : *Le Condor des Andes* en remerciement de son action.

En décembre 2016 lors de notre rencontre avec le Vice ministre bolivien de la Défense sociale et des substances contrôlées M. Felipe Cáceres, à l'occasion du lancement à Ajaccio du Vin Mariani à la coca de Bolivie³⁰, ce dernier nous évoquait son souhait de voir une exportation à court terme de la feuille de coca bolivienne à l'international. Tant par le biais terrestre, aérien et qu'à moyen terme par le vecteur maritime...

En janvier 2017 : Évo Morales déclare qu'il va exporter des feuilles de coca au Venezuela et qu'il étudie ce même point avec le Paraguay d'Horace Cartes sans oublier une réflexion identique pour l'Europe par le biais de M. Christophe Mariani, réinventeur du Vin Mariani à la coca de Bolivie³¹. Puis vient la promulgation du 8 mars 2017 d'une nouvelle législation sur la coca en Bolivie en remplacement de l'ancienne réglementation dite 1008 qui criminalisait sans aucun discernement de simples paysans de coca. Pour l'ex-président bolivien Jorge Quiroga (2001-2002), cette énième loi par contre « *va attirer la honte internationale et causera un dégât énorme à notre image, à nos citoyens, en raison du narcotrafic que cela va générer et de la criminalité que cela va créer en Bolivie* ». Selon lui, « *les rapports d'institutions comme l'Union*

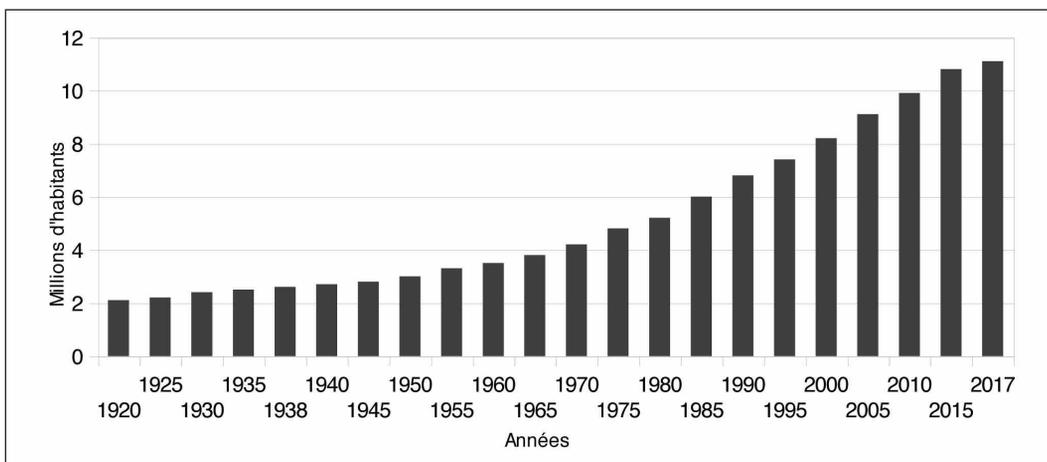
européenne et l'ONU montrent que 90% de la coca du Chapare va au narcotrafic ».

En France, la réglementation toujours en vigueur du 31 décembre 1970 et du 5 mars 2007 pénalisent l'usage de tout produit stupéfiant. Leur utilisation est considérée comme un délit. Les contrevenants s'exposent à une peine de prison d'une durée pouvant aller jusqu'à 1 an et à une amende de 3 750 euros. En théorie en outre sa vente est passible de 5 ans d'emprisonnement et sa fabrication de 20 ans d'emprisonnement. À noter que les feuilles de coca sont donc classées comme stupéfiant. Enfin les divers services consulaires français basés en Amérique latine précisent régulièrement que « conformément à l'Arrêté du 22 février 1990 fixant la liste des substances classées comme stupéfiants (JO 07/06/1990), l'importation en France et dans l'Union européenne de feuilles de coca ou de quelque préparation ou produit contenant cette substance est formellement interdite ».

Et comme de nombreux pays dans le monde, la France a approuvé et a ratifié les 3 conventions des Nations Unies (de 1961, 1971 et 1988) qui réglementent l'ensemble des règles applicables pour les produits stupéfiants et les substances dites psychotropes. Sauf que l'évolution des connaissances scientifiques et universitaires sur la feuille de coca³² a déjà dépassée ces législations internationales. Car peut on mettre sérieusement au même niveau par exemple 45 grammes de feuilles de coca et 45 grammes de cocaïne?

Que faire alors ? Comment la communauté internationale va-t-elle se positionner en ce début de XXI^e siècle par rapport à des feuilles de coca qui peuvent être maintenant décocainisées et ce à des fins d'exportations, et utile pour l'homme ? Ces questions méritent bien, nous semble-t-il, d'être posées en ce nouveau millénaire (voir figures 1, 2 et 3).

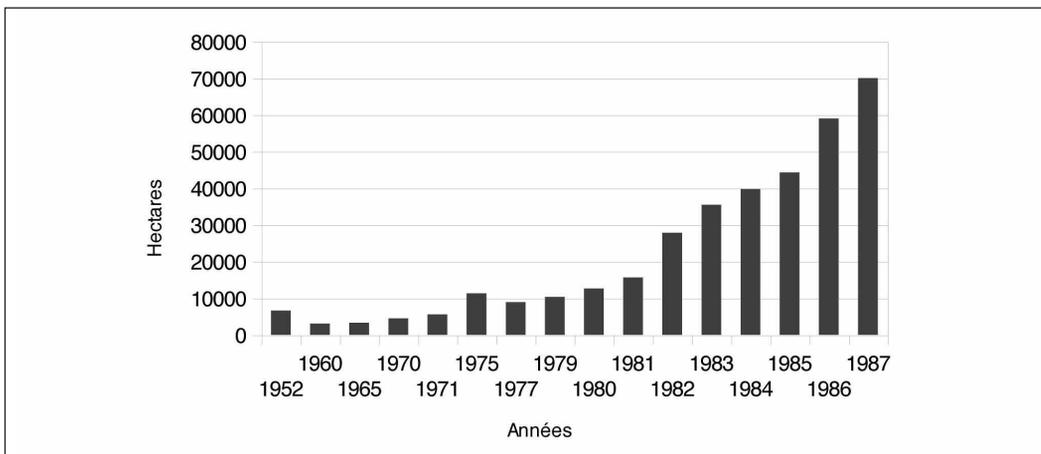
Figure 1.



Sources : M.I. Census data et divers.

Alain Delpirou

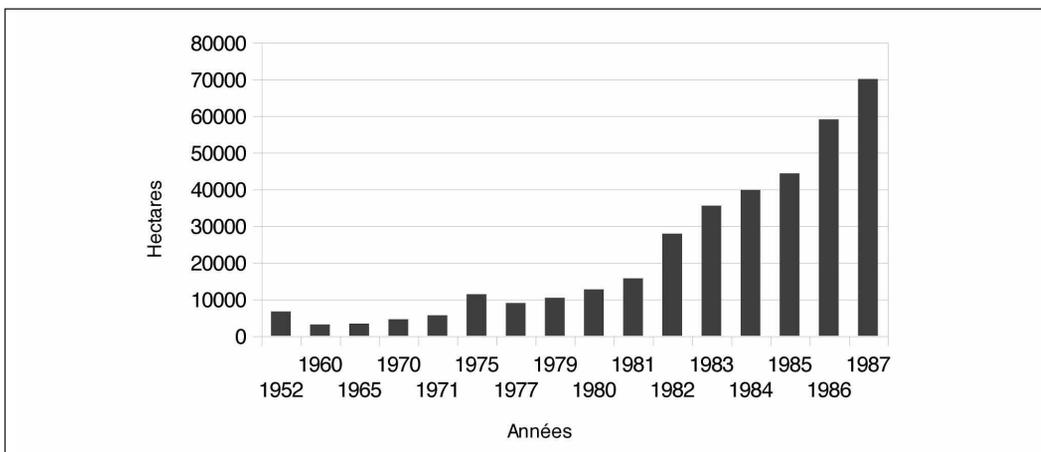
Figure 2.



Sources : Synthèse de diverses études provenant du Département d'État, de l'UNODC, du Ministère de l'agriculture bolivienne, et d'Alain Labrousse *Bolivie: Économie politique de la coca-cocaïne*, in *Problèmes d'Amérique latine*, n°87, 1988.

Figure 3.

16



Sources : Synthèse de diverses études provenant du Département d'État, de l'UNODC, du Ministère de l'agriculture bolivienne, de Rojas Fartan Fernando in *La economía de la coca*, Université catholique Bolivienne, La Paz 2002, de Frédéric Faux *Coca une enquête dans les Andes*, Éditions Actes Sud, Paris 2015 et du journal bolivien *La Razon*, 28 novembre 2016.

Notes

¹ Par commodité d'écriture, nous utiliserons dans cette étude le terme de Bolivie plutôt que celui d'État plurinational de Bolivie.

² Le Dr Alain Delpirou est professeur certifié d'histoire et de géographie. Lauréat et membre de la Société de Géographie de Paris, il est l'auteur d'une thèse de géographie remarquée sur la coca et la cocaïne en 1993. Son dernier ouvrage paru en 2015 aux Presses Universitaires de Corse, est : «*Cocaïne, histoire mondiale d'une drogue*».

³ *World Drug Report 2017* p 25 édité par UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*).

⁴ Selon le rapport européen sur les drogues, tendances et évolutions publié en 2017 et rédigé par l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies, 76 kilogrammes de feuilles de coca furent saisis pour l'année 2015 dans l'ensemble des 28 pays composant alors l'Union européenne.

⁵ Articles 7 et 8 suite aux affaires de la Brinvilliers, de la Voisin, de la Vigoureux, etc., qui expliquent la présence d'une chambre ardente ou cour des poisons qui siégera de 1679 à 1682 à Versailles.

⁶ «À l'égard des lieux où tout le monde est admis indistinctement, tels que cafés, cabarets, boutiques et autres, les officiers de police pourront toujours y entrer, soit, pour prendre connaissance des désordres et contraventions aux règlements, soit pour vérifier les poids et mesures, le titre des matières d'or et d'argent, la salubrité des comestibles et médicaments».

⁷ L'auteur de ces articles fut un dénommé Fourcroy, conseiller d'État.

⁸ Ce médecin installé sur le Guadalquivir à Séville (Espagne) a décrit les propriétés botaniques de la coca. Ses textes sont traduits en Latin (1574), Italien (1576), Anglais (1577) et ont propagés sur le vieux continent, les connaissances de cette plante.

⁹ Angelo Mariani à partir de 1906, «décoïcainise» pour la première fois les feuilles de coca à destination des États-Unis. Il l'avait déjà fait dès 1899 pour le marché européen.

¹⁰ En 1922, le Congrès U.S interdit toute importation de feuilles de coca et de cocaïne sur son territoire. Il faut attendre 1970 pour que le *Harrison Act* soit remplacé par le *Controlled Substances Act*.

¹¹ Le chef de la délégation française n'est autre qu'Édouard Daladier. Peu de personnes savent qu'il est aussi membre de la famille Mariani.

¹² Igor Charras, *Genèse et évolution de la législation relative aux stupéfiants sous la Troisième République*, in *Déviance et société*, vol 22, n°4, 1998.

¹³ Tout débute en avril 1947 avec la demande de Carlos Holguin délégué péruvien à l'organisation des Nations-Unies souhaitant une étude approfondie de la feuille de coca en Amérique latine.

¹⁴ Alfred Granier-Doyeux, vénézuélien spécialiste en pharmaceutique accompagné d'Howard Fonda (vice président de la société américaine *Burroughs-Wellcome & co.*), responsable de la mission et surtout ami intime d'Harry Anslinger, directeur du *Federal Bureau of Narcotics*, d'un hongrois Frederic Verzar et du français Jean-Philippe Razet. Parmi ces quatre personnes, une seule personne parle semble-t-il espagnol. Aucune en quechua, aymara et/ou guarani. Ce dernier peu connu du grand public hexagonal fut dans un premier temps en janvier 1923, secrétaire principal du laboratoire central du ministère de l'Agriculture. Puis vingt ans plus tard, Inspecteur général du Service de la Répression des fraudes et chef du Bureau des Stupéfiants. En 1952, il était devenu Inspecteur général et Directeur du Service de la Répression des Fraudes au ministère de l'Agriculture. À ce titre, il signe une nouvelle codification complète des textes réglementaires en matière de stupéfiants incluant la feuille de coca.

¹⁵ Le plus terrible est peut être qu'avec ce rapport à charge de 1949, celui-ci reste à ce jour, le seul critère de référence des Nations Unies en la matière.

¹⁶ Johanna Lévy, *Une petite feuille verte nommée coca*, in *Le Monde diplomatique*, mai 2008.

¹⁷ Alain Labrousse, *Drogue et politique internationale: le bouc émissaire bolivien*, in *La revue nouvelle*, n°1, 1987.

¹⁸ Elle sera effective le 19 juillet 1988.

¹⁹ Mayari Castillo Gallardo, *Movimiento cocalero en Bolivia. Violencia, discurso y hegemonia* in *Gazeta de Antropologia*, n°20, 2004, Université du Chili.

²⁰ Fernando Rojas Fartan, *La economía de la coca*, Université catholique bolivienne, La Paz, 2002.

²¹ À ce jour, il est toujours président des six fédérations de *cocaleros*.

Alain Delpirou

²² 4.13, contribution de la médecine traditionnelle à la santé publique : *la feuille de coca*. Document EB120/36.

²³ Qui c'est, celui-là ? Éric Dior, *Marianne*, 15 juillet 2002, *Évo Morales le Bové bolivien*.

²⁴ *Le Figaro*, A la Paz, le peuple contre le président, samedi 18 octobre 2003.

²⁵ Remplacé à son tour par Édouard Rodriguez Veltré, Président de la Cour suprême, qui occupe le poste de président de la Bolivie (juin 2005-janvier 2006).

²⁶ Alba signifie l'aube dans la langue de Simon Bolivar (1825-1826). C'est aussi l'acronyme en espagnol de l'Alliance bolivarienne pour les peuples d'Amérique. Traité créé le 14 décembre 2004 par les présidents Chavez et Castro dit de commerce des peuples libres en opposition à celui de l'Alena (accord de libre-échange nord-américain).

²⁷ Il peut être intéressant de savoir selon le Professeur Raufer, qu'il y a depuis, 193 États membres de l'ONU, *Les habits neufs de l'impérialisme : Pourquoi ? Comment ?* In la revue *Sécurité globale*, n° 9 Éditions Eska, Paris, 2017.

²⁸ À noter qu'au Pérou, cette pratique est aussi acceptée par les autorités. En Colombie, la constitution permet uniquement aux minorités amérindiennes de consommer la feuille de coca à l'image des Kogis et Arahucos de la Sierra Nevada de Santa-Marta au nord de cette République. Enfin en Argentine, la loi 23737 édictée en 1989, autorise la consommation légale de feuilles de coca dans trois provinces du Nord, soit Salta, Jujuy et Tucuman.

²⁹ Quotidien bolivien *La Razon*, 15 novembre 2013.

³⁰ J.-J.G, Le vin tonique Mariani repart à la conquête du monde, *Corse-Matin*, 2 janvier 2017.

³¹ Stéphane Reynaud, Le grand retour du vin Mariani, *Le Figaro*, 28 février 2017 et Ghjilormu Padovani, Le vin corse Mariani en passe de conquérir... la Bolivie, *Corse-Matin*, 14 mars 2017.

³² *Estudio Integral de la Hoja de Coca*, novembre 2013, ministère du Gouvernement La Paz, Conaltid, Bolivie.

Champ géopolitique



Introduction

Nouvelle criminalité maritime

*Yan Giron*¹

Domaine méconnu du grand public, le fait maritime entoure notre société moderne. Depuis les années 1970, notre monde post moderne a continuellement accru sa dépendance au maritime, au point qu'il est aujourd'hui invisible pour le commun des terriens, car visible partout. Si on devait enlever des rayons tous les articles ayant un lien au maritime, nos états ne compteraient que 10% de leur approvisionnement. Pour les 10% restants, il n'est pas certains que leur production ne soit pas elle-même dépendante d'un intrant importé par les mers, ou dont la production ne repose sur un élément ou une innovation maritime.

En cela les réflexions que l'on porte sur le monde cyber, que le grand public et les spécialistes découvrent aujourd'hui, sont parfaitement transposables au monde du maritime. Ou plutôt pour être exact, c'est l'inverse. Ce qui s'est d'abord passé dans le monde maritime se traduit avec les mêmes déterminants dans le cyber monde. Le monde maritime est donc un laboratoire unique de cette mondialisation et de cette

globalisation. Mais pour le comprendre faut-il encore pouvoir le lire.

En matière de criminalité, et d'analyse de criminologie, nous allons retrouver des caractéristiques identiques au monde cyber et au monde maritime. Il y a bien quelques spécificités maritimes, mais les mécanismes criminels restent avant tout criminels avant d'être maritimes. Et donc lutter contre ceux-ci ne relèvent pas nécessairement d'une compétence technique insurmontable. Il faut juste chausser les bonnes lunettes et avoir la volonté de le faire.

Faute de perception et faute de volonté (il ne faut pas brider le moteur de l'économie mondiale et dans une certaine mesure de sa dérégulation sous couvert de libéralisation), nous subissons aujourd'hui deux vagues criminelles : une tout simplement liée à l'augmentation de notre dépendance, mais aussi au quintuplement des échanges marchands internationaux par voie des mers ; une autre en cours d'émergence et qui sera tout autant dévastatrice, liée à la surcapacité des outils maritimes au regard des besoins.

Yan Giron

Telle les bombes propres silencieuses, la criminalité explose, lamine, détruit, mais également occupe le terrain et se substitue progressivement aux pratiques et acteurs légaux. Et tout cela dans un silence assourdissant.

Ce qui est intéressant avec le maritime, c'est la richesse qu'il apporte en matière de facilité de conceptualisation, une fois que les grilles de lecture deviennent claires. On retrouvera alors des concepts tels que les hybridations actuellement développées par Jean-François Gayraud, mais aussi la bulle criminelle maritime, ou tout simplement un pilote concernant le développement du renseignement criminel prospectif appliqué au maritime. Certes on retrouve des constantes dans le temps long, des types d'hybridation qui se sont déjà déroulés par le passé. Mais les caractéristiques d'aujourd'hui sont dans le déroulement simultané en matière de type d'hybridation, mais aussi de couverture géographique. Et enfin par le développement de composante militaire qui ne sont pas sans rappeler les mécanismes de la dernière vague d'hybridation entre délinquance et terrorisme.

Les deux principaux services de l'Etat qui agissent aujourd'hui sur la dimension maritime de cette criminalité, à savoir la gendarmerie maritime et la marine nationale, le premier étant mis pour emploi du second, doivent assumer deux enjeux très impor-

tant. En premier lieu il faut pouvoir développer une stratégie de la connaissance, pour redresser le chiffre noir de la criminalité maritime et derrière cela mobiliser les acteurs privés comme les acteurs et partenaires étatiques. En second lieux, il faut pouvoir développer des outils conceptuels et surtout faire ce qui peut se faire de mieux en matière d'outils de renseignement. Le renseignement criminel, forcément prospectif, si difficile à mettre en œuvre dans le contexte français, sera une pierre angulaire.

Développer une stratégie de la connaissance passe donc par un investissement dans la haute technologie intellectuelle et conceptuelle, qu'il ne faut pas confondre avec le seul traitement du « big data ». La grande chance que nous avons, dans l'action de l'Etat en mer développée par la marine nationale, c'est que, que ce soit dans la dimension policière nationale ou internationale, une fois la menace connue, un marin sait lutter contre une menace. Disposer de cette capacité et de cette culture policière et militaire, c'est-à-dire d'une capacité de lutte elle-même hybride, est donc peut-être une réponse naturelle à une menace criminelle elle-même en cours d'hybridation. Avec néanmoins une ligne directrice essentielle, ne pas confondre la nature policière de la nature militaire de la lutte (même si les moyens mobilisés relèvent des deux, la déontologie de l'action reste dans le champ policier et non celui de la guerre).

22

Note

¹ Analyste maritime, Société Armeris (Bio Giron).

Vers une nouvelle vague de criminalité maritime

Yan Giron

La criminalité, un particularisme de plus du maritime ?

Le secteur maritime brille par ses particularismes y compris dans le champ criminel. De par son cadre d'exercice tout d'abord, c'est-à-dire un espace maritime dont les repères juridiques terriens se brouillent progressivement vers le large. Les souverainetés territoriale et juridique se modifient à la première goutte d'eau salée. La mer intérieure et les espaces portuaires, à prérogatives terrestres, cèdent rapidement le pas à la mer territoriale où débute la liberté de passage inoffensif, puis à la zone contigüe et à la zone économique exclusive avant d'atteindre la haute mer. Autant de zonages successifs, hérités de la longue négociation du droit international de la mer. Ils résultent d'un équilibre des perceptions entre les concepts intemporels de la liberté de navigation et ceux de la territorialisation de l'espace maritime¹. A cela on ajoute des morceaux mobiles de souveraineté terrestre qui traversent ces espaces, c'est-à-dire les navires régis par le droit du pavillon.

Il en résulte une mosaïque de statuts qui présente autant de capacités d'actions pour

les acteurs criminels. Ils constituent autant de leviers d'opacification, auprès desquels les paradis fiscaux et les holdings terrestres font figure de douce plaisanterie. La mer n'efface pas ces démultiplicateurs criminels terrestres. Elle y additionne ses propres opportunités et amplifie les facilitateurs et facilités de l'action criminelle. Pour le crime aussi, elle agit comme un démultiplicateur de puissance.

Ce cadre d'exercice complexe est opacifiant pour le commun des mortels, mais aussi pour l'action de police administrative ou judiciaire classique. Qui le comprend ? Qui arrive à le concevoir ? Ceci constitue le deuxième particularisme maritime sur ce champ d'activité : La mer est une inconnue conceptuelle et stratégique. La perception de la criminalité en est affectée. La cécité sociétale vis-à-vis du crime, voire sa négation, sont des mécanismes connus des criminologues sur terre. En mer, ils sont décuplés. L'avènement de la « mondialisation heureuse » post guerre froide n'a fait qu'accentuer les choses. Or la mer a été tout à la fois la cause, la conséquence, l'outil et le théâtre historique de cette mondialisation

Yan Giron

globalisante. Et cette globalisation apporte aussi à la criminalité un jardin global maritime, au sens de la globalisation des théâtres maritimes, voire de leur fusion, au sens de la contraction des espaces, des temps, et des connections logistiques.

Comment organiser la lutte contre la criminalité alors qu'on ne la conçoit que très difficilement ? Et de plus, comment agir face à l'immensité de l'océan ? Ceci constitue le troisième particularisme maritime. Y agir, y déployer une activité de lutte est un exercice complexe, demandeur en moyens spécialisés et surtout en savoir-faire et capacité à faire. En cela on ne fait que retrouver dans le maritime les spécificités de la « capacité à agir sans se faire imposer un destin contraire », ce que l'on appelle « puissance » dans la discipline stratégique. Il s'agit donc d'une propriété de la puissance maritime. L'éventail des modes d'action recouvre ceux de la lutte de haute intensité et ceux de la basse intensité, y compris l'action judiciaire.

Enfin, pour continuer sur le registre stratégique, c'est un espace en mutation. Nous devons retenir les mots de l'amiral Rogel, ancien chef d'Etat-Major de la marine nationale. En juillet 2016, il rappelle les faits suivants pour caractériser ce qu'il appelle la fissuration du monde maritime : les menaces d'aujourd'hui n'effacent pas les menaces d'hier ; des nouvelles menaces voient le jour ; sur les théâtres d'opération nous ne faisons plus la différence entre le combattant et le non combattant. Les percep-

tions se brouillent et nous devons faire face à une amplification des menaces alors que nous contractons les moyens de lutte.

La mer, espace complexe, incompréhensible, en mutation ? Mais rien n'y est insurmontable. Un acteur criminel reste un acteur criminel. Et l'homme ne fait pas encore société sur les océans. S'il emprunte les espaces fluides, le criminel est avant tout dans les espaces solides. Et il n'y est pas plus, ni moins, hors de portée. Il faut simplement décoder cette criminalité maritime.

La criminalité maritime actuelle, du classique à peine modernisé

Les formes de la criminalité maritime sont relativement stables dans le temps. Le terrien va peut-être les découvrir, mais l'historien lui rappellera que ce sont des constantes. Et ce premier constat est surprenant. D'autant que le maritime est un secteur où l'innovation a été perçue comme à l'origine des ruptures stratégiques et des révolutions technologiques.

Bien entendu, le progrès technologique ouvre de nouvelles opportunités criminelles. La cybercriminalité est notamment un mode d'action fort impactant dans des secteurs qui confient leur survie et leur efficacité à l'électronique, à l'informatique et aux techniques de communication. La navigation sécurisée est un fondamental. Mais également assurer une logistique efficace dans la gestion des cargaisons, des escales,

des transactions, des passagers, de la pêche. Pour les autres aspects, les sensibilités au cybercrime sont identiques à celles du terrestre.

Le terrorisme a aussi son volet maritime. Et la concentration des personnes et des biens sur un espace clos recouvre les concentrations de risques que l'on a à terre dans les espaces et événements de masse. Les difficultés à les traiter sont amplifiées en mer, quand la citadelle est envahie, et par l'isolement du navire au large limitant les capacités d'intervention.

Mais de ces deux points de vue, le secteur maritime ne se différencie pas de l'aérien ou de certaines situations terrestres, si ce n'est par sa répartition des enjeux en matière de valeurs entre biens et personnes. Et malgré tout, cela reste une différence toute relative.

Pointons néanmoins une réelle spécificité maritime, celle relative à son capitalisme et à sa gestion comptable. Le navire est un investissement majeur, et dans les systèmes opacifiés globaux maritimes, son économie peut être ténébreuse. Quelle est la réalité de ses revenus ? De ses dépenses ? De son coût initial ? C'est aussi une capacité de transport de grands volumes difficilement contrôlable. Quand le système dérape, le navire se transforme en outil de blanchiment d'excellence et en vecteur d'opportunité majeur. Le navire est alors de fait une aubaine criminelle.

Il ne faut pas non plus éluder les atteintes à l'environnement maritime. Même si elles sont généralement sous-évaluées dans le grand public, à part quelques indignations collectives lors d'événements graves. Qui se soucie réellement de la pêche illégale ? D'un dégazage ? D'une pollution maritime ? D'un trafic de déchet ? D'un sabotage volontaire d'un transport de déchets nucléaires (sic) ? La faible criminalisation judiciaire de ces atteintes à l'échelle mondiale peut être un des facteurs d'explication de cette sous estimation. On peut prendre l'exemple de la France qui a criminalisé avec succès les dégazages, preuve de l'intérêt de ce type de démarche judiciaire.

Mais le gros de la criminalité maritime et portuaire semble se concentrer sur des activités classiques. Cela s'organise autour des groupes d'activités suivantes : criminalité organisée, criminalité économique, fiscale et documentaire, corruption, trafics de flux illicites de toute nature (le « fret criminel »), criminalité environnementale (atteintes aux ressources naturelles et pollution), atteintes à la sécurité des personnes, travail forcé, trafics humains, brigandage et enfin diverses formes de violences maritimes dont les plus connues sont celles de la piraterie (recouvrant des diversités criminelles très variables mais finalement non spécifiques à la mer).

Dans la très grande majorité des situations, il n'y a finalement pas de spécificité maritime en termes de typologie criminelle. La liste est diversifiée mais en apparence non

Yan Giron

complexe. De fait il apparaît que pour la plupart des acteurs maritimes, le point de vue est que la criminalité maritime n'est pas une spécificité. C'est pour eux une criminalité qui utilise opportunément un vecteur maritime. Ceci est vrai dans les formes actuelles, même si il y a des nuances dans le détail. Mais ce qui est intéressant dans cette perception de la criminalité, c'est finalement son caractère banal. Tout au plus son intensité nous échappe car elle est moins visible. Par contre cette banalité doit être comprise comme « il n'y a pas de raison que ce secteur échappe à la criminalité et nous devons la traiter ». Et non pas en la sous-estimant. Ce n'est pas une activité négligeable, pas plus qu'à terre. Il ne faut pas s'y accoutumer.

26

Alors, si les modalités d'expression de la criminalité maritime restent classiques, existent-ils d'autres caractéristiques quant au fait criminel maritime ?

La criticité du risque criminel maritime a explosé

La principale réponse est que notre exposition au risque criminel maritime a été totalement démultipliée par le triplement en trente ans des échanges maritimes, par la maritimisation de nos économies (c'est-à-dire l'augmentation de notre dépendance à la mer) et par la démocratisation de la mer (via notamment la plaisance).

La nouvelle phase de mondialisation des échanges entamée depuis les années 1970 a

connu une accélération maritime à la fin des années 1990. Rappelons que se chargeaient en 1970 environ 2,5 milliards de tonnes de fret maritime par an. Contre 4 milliards en 1990, 6 milliards en 2000, 8 en 2010 et que nous dépassons les 10 milliards depuis 2015. Bien entendu la fin de la guerre froide associée aux délocalisations d'entreprises manufacturières a augmenté le trafic de rapatriement maritime des biens manufacturés vers les zones de consommation. Consommation qui s'est elle-même accrue avec la croissance du PNB mondial. Mais cela s'est aussi accompagné d'innovations qui ont facilité cette croissance : une montée en puissance des outils logistiques portuaires et de la maturité du conteneur (même si les trafics de vracs secs et des produits pétroliers assurent aujourd'hui encore la majorité des échanges en volume).

Cette intensification des flux échangés s'est déroulée simultanément avec l'accroissement de la dépendance stratégique au maritime. Plus précisément, on estime aujourd'hui que près de 90% des échanges physiques de biens se font par les océans. Et que près/plus de 98% des échanges immatériels (web et communications) passent par des câbles sous-marins. Suivant les années, de 30 à 50% des découvertes de réserve énergétique se font en mer. Les énergies renouvelables marines devraient composer à l'horizon de 2030/2050 environ 25% de la production européenne de renouvelables. Non seulement nos économies se sont déjà maritimisées comme on le voit, mais nous entamons une nouvelle phase de

déploiement de l'humanité sur les océans, une nouvelle phase de l'aventure maritime. Les milieux spécialisés la désignent sous le vocable d'économie bleue.

Nous avons touché ainsi aux deux facteurs de la criticité du risque : la probabilité d'occurrence (par l'intensification des échanges) et la gravité (par l'augmentation de nos dépendances et donc de notre vulnérabilité). Nos chaînes de dépendances se sont aussi étalées dans la profondeur géographique : mondiales pour les sources d'approvisionnement, mais aussi dans la profondeur terrestre. Les zones de rayonnement des ports (les hinterlands) vont jusqu'aux capitales des pays sans bordures maritimes. C'est là qu'on y assemble et désassemble les conteurs qui seront ensuite transportés par voies terrestres et fluvio-maritimes. Et la pression du flux tendu limite notre capacité de lutte, il ne faut pas gripper la machine du commerce international en le retardant par des contrôles trop tatillons.

Ainsi, l'intensité criminelle maritime s'est accrue dans des proportions significatives, notamment depuis la fin de la guerre froide. Elle a accompagné la montée en puissance des échanges pour l'aspect du commerce maritime. Et pour la pêche mondiale, l'intensification criminelle s'est faite par la pérennisation de la pêche illégale issue de la croissance des flottes de pêche et de leurs activités. Et ce dans un contexte, rappelé en introduction, de la mise en place des zones économiques exclusives (ZEE) suite à la signature du texte final de la

convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982) et sa ratification (1994). Ces ZEEs ont consolidé un droit de propriété économique, transformant également la pêche lointaine en pêche non autorisée dans ces espaces.

Pour ces deux secteurs maritimes, commerce et pêche, nous devons donc faire face à une première vague de criminalité maritime, dont notre perception reste malheureusement incomplète. Cette vague actuelle suit les propriétés de l'explosion économique maritime récente. Nous voici déjà au cœur d'un tsunami criminel silencieux.

La dégradation des activités économiques fait évoluer le cadre d'exercice et la criminalité

L'analyse du secteur de la pêche peut servir de « pilote conceptuel » pour identifier de nouveaux mécanismes. Nous y observons à l'échelle mondiale des mécanismes criminogènes issus de la perte d'efficacité économique de certains segments de ce secteur. Cette perte d'efficacité est liée à la surpêche dans certaines zones. Et cette surpêche est d'abord le résultat d'une surcapacité de pêche. Autrement dit, trop de navires au regard du potentiel économique des ressources halieutiques renouvelables.

La dégradation des conditions économiques amène des opérateurs à d'abord pratiquer une pêche illégale, et/ou à prendre leur marge sur les salaires des équipages (travail

Yan Giron

forcé). Et ensuite à basculer dans d'autres activités illégales sans relation avec la pêche. Force est de constater que la lutte administrative dans les pays où ces phénomènes sont les plus aigus ne permet pas de réduire la surcapacité. On pense agir sur la pêche illégale, mais on ne déconstruit pas les surcapacités qui posent actuellement problème. Nous verrons dans l'article consacré à la surcapacité maritime les conséquences et les mécanismes de ces surcapacités dans ce secteur.

En recherchant dans d'autres secteurs maritimes s'il existe également des mécanismes de perte d'efficacité économique, on identifie assez aisément les secteurs des flottes de commerce. Et là-aussi, c'est pour une question de surcapacité. Ce ne sont pas tous les segments des flottes de commerce qui sont concernés. On retrouve principalement les segments des navires transportant les hydrocarbures et les vraquiers. Le segment des porte-conteneurs peut présenter des situations ponctuelles de « surcapacité instantanée ». Mais il n'atteint pas les problématiques d'excès de navires des deux autres segments, et ne produit que peu de « surcapacité cumulée ».

Notons que, comme pour la pêche, la lutte administrative sur les flottes de commerce et la mise aux normes des navires ne s'accompagnent pas de la destruction des capacités excédentaires. Cette lutte administrative est composée pour l'essentiel de contrôles de sécurité résultant d'accords internationaux sur le sujet. Ils sont souvent

peu contraignants et peu fréquents. Elles imposent toutes deux la modernisation des flottes (par notamment des constructions neuves). Mais elles ne réduisent pas l'excédent de capacité. La raison principale est capitalistique : on a déjà déconstruit les segments de flotte les plus âgés. Nous détaillerons également cet aspect dans l'article consacré aux mécanismes de surcapacité dans les secteurs maritimes.

La dégradation des activités économiques génère des opportunités criminelles. Celles-ci prennent la forme des symptômes actuels de la criminalité maritime et les amplifient. Mais les moteurs sont différents. Ce n'est plus l'intensification de la mondialisation. Mais un excès de capacité non gérables sur les outils de cette mondialisation. Ce qui constitue la première différence avec la vague criminelle déjà en cours dans le milieu maritime. De plus, cela s'accompagne de l'émergence d'acteurs criminels au sein même des secteurs économiques maritimes, ou l'attraction d'entités illicites extérieures qui prennent pied dans ces secteurs. C'est la seconde différence. De simples vecteurs d'opportunité d'activités criminelles, certains secteurs maritimes développent en propre des processus criminels internes. Les symptômes criminels sont en apparence identiques, mais le fait criminel s'intensifie et devient difficile à cerner et à prévoir. Les nouveaux moteurs de menaces s'ajoutent à ceux d'hier et ajoutent leurs propres incertitudes. Une nouvelle vague criminelle est en train de se lever. Elle renforcera celle déjà à l'œuvre.

Quand naissent les bulles criminelles maritimes

Pour pouvoir bien comprendre les mécanismes de criminalité, on peut utiliser la métaphore de la bulle. Sous l'effet d'un facteur extérieur, les activités criminelles se développent et gagnent en intensité. Et ce jusqu'à créer une situation explosive. Ce facteur extérieur, ce moteur criminel, est généralement dans le domaine maritime une tendance de fond sur laquelle on ne peut pas agir : hier l'augmentation des frets, aujourd'hui la surcapacité des flottes. Ce moteur extérieur provoque la croissance, mais il ne peut agir fondamentalement que grâce à un autre paramètre : le différentiel entre la criminalité réelle et la criminalité perçue. La croissance de la bulle passe alors par quatre phases.

Avant de les expliquer en détail, nous prendrons l'exemple de la piraterie somalienne qui est le plus médiatisé. Si on a pu évoquer la pêche illégale comme motivation première à la piraterie des pêcheurs somaliensⁱⁱ, des enquêtes ont aussi montré l'existence d'autres facteurs plus complexes. C'est notamment le cas d'une activité criminelle antérieure, diffuse, masquée, issue de l'alliance entre des milieux affairistes italiens gangrenés par le crime organisé et des affairistes somaliens établis ou non en Somalie. Celle-ci a créé la dynamique commerciale criminelle. Une fois installée, cette dynamique s'est auto entretenue par l'apprentissage des acteurs, la chute des fonctions régaliennes et la recomposition autour d'une organisa-

tion clanique et commerciale mondialisée, plus proche des modes de gouvernances traditionnels somaliens.

Associée à une économie de guerre, elle est devenue le moteur criminel incompressible (ici sociétal et politique). Le fait criminel est ensuite monté en puissance, jusqu'à l'explosion et la diversification maritime pour la partie somalienne vers les trafics de déchets dangereux dans les années 1990, la commerce des licences de pêche et surtout la piraterie dans les années 2000. Au moment de l'explosion de la piraterie, sous la pression médiatique, les acteurs de la lutte ont recours à des moyens guerriers qui relèvent de la lutte de haute intensité (navires de combat) pour lutter contre du brigandage maritime. Les acteurs économiques recourent quant à eux aux bonnes pratiques et aux équipes de protection embarquées étatiques et privées.

Aujourd'hui, l'activité criminelle somalienne reste très dynamique sur d'autres trafics et résiduelle sur la piraterie. Mais il suffit ou suffira d'un affaiblissement des moyens coercitifs, d'un épuisement de la richesse accumulée par la piraterie ou d'un affaiblissement du système politique régionaliste somalien pour que celle-ci redémarre pleinement, motivée par des logiques criminelles qui n'ont pas disparu. Nous nous installons dans la durée. L'année 2017 a vu d'ailleurs le redémarrage de ces activités.

Revenons au phasage de la bulle criminelle. La première phase est celle du début d'ac-

Yan Giron

tivité criminelle, du début de sa perception et des premières mesures de correction. En effet, en l'absence de perception, il n'y a pas de mesures de lutte et elle croît librement. Puis lorsqu'on prend conscience des impacts, on commence un début de lutte qui améliore notre propre perception de la criminalité.

En Somalie, cette première phase débute dans les années 70 / 80, dans la Somalie post coloniale de Mohamed Siyyad Barre. Cela comprend notamment au niveau maritime la création de sociétés para étatiques prenant le contrôle des legs de la colonisation italienne, des avantages issus du statut européen ACP et de l'aide au développement bilatérale (navires de pêche italiens). La chute de son régime en 1991, le conflit et son économie de guerre amorcent la criminalisation des activités maritimes à grande échelle. Elle va connaître un début de médiatisation dans les années 1990 avec la découverte sur les plages de fûts de déchets dangereuxⁱⁱⁱ.

Mais aussi la négociation des licences de pêche avec les flottes étrangères (notamment thonières) par des seigneurs de guerre ; le trafic croisé de déchets et d'armes ; et le début de la piraterie. Dans les années 1990, les actes de piraterie en Asie du Sud Est sont forts. Ils incitent le Bureau Maritime International à débiter des statistiques mondiales sur le sujet. Celles-ci vont révéler l'intensification de la piraterie somalienne à partir des années 2000. La lutte engagée contre les premiers

trafics de déchets a surtout pris la forme de pressions internationales. Celle contre la piraterie est d'abord inexistante, elle passe par un éloignement des côtes. L'impact économique de cette piraterie reste faible pour le commerce.

Face à cette lutte, les opérateurs criminels développent des stratégies d'opacification, d'évitement et des mécanismes d'hybridation. Ces derniers amplifient les risques et la criticité criminelle. Le crime augmente, les acteurs se multiplient, de nouveaux acteurs s'insèrent dans la dégradation du secteur économique et se nourrissent d'elle. Le réseau se densifie. Tout cela en devenant plus invisible par la multiplication des acteurs et la diversification des *modus operandi*. Les moyens de lutte traversent alors la seconde phase de la bulle, celle à la fois d'une accoutumance et d'une cécité au risque. Et ce alors que la densification du réseau se nourrit du moteur criminel et accroît la criminalité réelle totale, augmentant l'écart entre le réel et le perçu.

En Somalie, c'est la phase engagée dans le milieu des années 1990 avec une diversification criminelle vers la piraterie et l'installation dans les années 2000 de nouveaux acteurs professionnels du crime dans les villages côtiers. A cette époque on note aussi le remplacement des seigneurs de guerre par les affairistes somaliens dans les dynamiques de l'économie de guerre. Alors que l'attention internationale se porte sur les trafics de déchets. La criminalité s'accroît et mobilise aussi des circuits financiers

somaliens, communautaires mais aussi internationalisés (que ce soit à l'échelon régional - Yémen par exemple - ou plus distants).

Cette cécité perdure jusqu'à un climat où la distance entre le réel et le perçu est la plus grande et devient intolérable. A ce stade débute la troisième phase, celle du réveil brutal et de la panique du système de lutte. Dans le cas de la piraterie somalienne, ce fut la multiplication brutale des attaques entre 2004 et 2008 qui a médiatisé en occident le phénomène. La criminalité perçue devient alors exacerbée, mais sans nécessairement améliorer la compréhension de qui fait quoi. C'est la phase la plus coûteuse pour un système de lutte.

Des moyens considérables vont être engagés, sous la pression émotionnelle de la population et des acteurs économiques encore légaux. On va alors réduire la distance entre criminalité réelle et celle perçue, mais avec un coût disproportionné et un sentiment « d'explosion de bulle », de crise majeure parce que non comprise. La lutte internationale contre la piraterie somalienne, par des moyens militaires représente encore un coût annuel de plusieurs centaines de millions d'euros.

Puis débute la quatrième et dernière phase, celle de maturité criminelle de la bulle. Le moteur criminel se calme, mais ne s'annule pas. La lutte a gagné en efficacité, mais n'a pas détruit les tissus criminels. On s'installe alors dans la durée, avec un coût criminel

qui reste important, et de nouveau une accoutumance et une baisse de la garde. En Somalie, cette phase débute avec une pacification politique via la consolidation du régime fédéraliste au début des années 2010. Mais aussi par l'efficacité de la prévention par les armateurs et le containment militaire. A ce stade, les profits de piraterie sont ré-investis dans d'autres activités dont l'immobilier. Les trafics se diversifient sur des frets criminels moins risqués pour leurs opérateurs (comme le charbon, ou les armes). Les derniers événements de 2017 montrent une réactivation de la piraterie. Il est encore trop tôt pour en identifier les causes, mais il se pourrait que ce soit un mélange politique (notamment du fait des « ondes » du conflit yéménite) et de lutte entre milieux des affaires locaux.

Cette représentation métaphorique de la bulle criminelle incite à des stratégies de lutte qui se basent sur deux stratégies complémentaires, à défaut de pouvoir agir sur le moteur criminel de fond. La première stratégie consiste à dégonfler régulièrement la bulle criminelle avant qu'elle ne s'emballle. Autrement dit, on frappe la criminalité réelle par les moyens policiers et judiciaires classiques. Mais on doit aussi agir simultanément sur la criminalité perçue, notre sensibilité criminelle. Ce qui permettra de déclencher la frappe et dégonfler la bulle. Pour cela, il faut développer une stratégie de la connaissance criminelle, pour augmenter notre compréhension, éviter notre cécité et réduire impérativement

Yan Giron

la distance entre criminalité réelle et criminalité perçue.

Cette stratégie de la connaissance repose sur une approche dynamique (et généralement innovante) du renseignement criminel : par définition pro-actif, il est aujourd'hui peu développé en France. De plus, dans le domaine maritime, on se heurte à une difficulté supplémentaire : ce renseignement criminel doit aussi avoir une dimension militaire du fait de la nature de la menace et des possibilités de divergence vers le militaire par une hybridation spécifique. N'oublions pas non plus le rôle central de la marine nationale en haute mer, ce qui en fait un utilisateur notamment sur l'action de l'Etat en mer.

32

Les hybridations maritimes, prélude à la phase d'extension et d'opacification d'une bulle criminelle

Ceci nous impose de mieux caractériser les mécanismes d'hybridation maritimes qui apparaissent en début de la deuxième phase de la bulle criminelle. Aujourd'hui nous distinguons trois types d'hybridation dans le secteur maritime : l'hybridation entre l'Etat et le privé ; celle entre le civil et le militaire ; et celle entre le légal et l'illégal. L'hybridation désigne le mélange des genres, lorsque deux types d'activités se mélangent et se croisent, littéralement, au sens génétique du terme.

L'hybridation entre l'Etat et le privé se traduit par l'émergence d'opérateurs privés qui cherchent à remplir des fonctions étatiques, voire à prendre délibérément l'ascendant sur les Etats dans des espaces maritimes. Entrent dans cette catégorie des multinationales, mais aussi des organisations non gouvernementales, notamment dans le champ environnemental et dans celui de l'humanitaire (cf. recueil de migrants en Méditerranée), et des acteurs transnationaux criminels. La conséquence est un affaiblissement de la clarté de l'action étatique, mais aussi un appauvrissement de son efficacité. Citons par exemple des opérations de contrôle des pêches menées par des moyens mis à disposition et opérés par ces entités privées, avec l'embarquement de contrôleurs étatiques.

Pour certaines zones, ce type d'action ponctuelle dédouane les Etats côtiers des investissements et des frais de fonctionnement de moyens permanents. Les acteurs privés y gagnent une rente médiatique, une légitimité leur permettant d'exister à « rang d'Etat », mais aussi une possibilité de courber le cadre légal du pays concerné selon leurs priorités voire leur vision du monde. Des exemples similaires existent dans le registre énergétique maritime et dans celui du développement de certaines politiques minières.

Quand les acteurs privés ne sont pas criminels, cela peut appauvrir l'action étatique et créer *de facto* des opportunités criminelles. Quand ils sont criminels, cela accélère les autres types d'hybridation. Enfin,

Vers une nouvelle vague de criminalité maritime

des opérateurs privés peuvent aussi bénéficier des mécanismes de rapprochement et de coopération inter-étatiques, notamment dans le domaine maritime où toutes les clés de gestion du fait maritime sont dans les mains des Etats (cadre international du droit de la mer).

L'hybridation entre le civil et le militaire est la mauvaise surprise stratégique maritime. Elle constitue en la militarisation d'activités civiles sur les océans, et à l'investissement de groupes militaires dans les activités économiques civiles. Il faut regarder en Asie de l'Est et du Sud Est pour en identifier les expressions les plus visibles, avec par exemple le développement des milices maritimes. Elles sont composées ponctuellement de marins pêcheurs ou de navires de commerce, qui sont mobilisables avec leurs propres moyens navigants civil. En République Populaire de Chine, ils sont considérés comme l'une des trois forces de souveraineté maritime^{iv}.

Le Vietnam s'est engagé dans la même voie depuis 2009 et les Philippines y réfléchissent fortement. Dans cette zone nous avons maintenant trois lignes de combat qui se font face^v. Ce qui permet aux Etats de gérer les situations conflictuelles par une réponse graduée suivant l'origine de la menace^{vi}. On retrouve également ces aspects dans les zones de piraterie (Golfe de Guinée, Somalie, arc caribéen) ou sur les théâtres d'opération comme au Yémen. Elle est le produit direct de la détérioration géopolitique d'une

zone, mais aussi du cadre économique des activités.

Lorsqu'un navire de pêche ne trouve plus les moyens d'existence dans l'activité officielle, il commence par d'abord pratiquer une pêche illégale puis développe ensuite des activités criminelles au rang desquelles les mercenariats criminel ou para étatique figurent. Lorsque la surcapacité des flottes de commerce sature le marché de l'occasion et congestionne la déconstruction, des navires de grandes capacités sont abordables à des prix dérisoires fournissant autant d'opportunités de transport de grande capacité, pour des frets devant rester « discrets », dissimulés dans les flux civils.

L'hybridation entre le légal et l'illégal est celle qui est la plus connue. Dans le maritime, elle va se traduire par le développement d'une criminalité en cols blancs et de l'ensemble des mécanismes de corruption associés. Ceci va permettre l'accès privilégié aux espaces maritimes (licences de pêche par exemple), mais aussi aux espaces logistiques servant les opérations criminelles (par exemple les espaces portuaires). Et bien entendu dans ces espaces, cela agit sur la prise de contrôle des systèmes anti-criminels (corruption des systèmes de contrôle administratifs, des services de sécurité et de sûreté de police portuaire, des services douaniers, non poursuites des infractions...). Elle agit également sur le mécanisme d'opacification et de dissimulation administrative de l'action criminelle (pavillons de complaisance, sociétés de classification).

Yan Giron

Enfin, nous l'avons déjà mentionné et c'est la nouveauté dans le maritime, elle agit sur la conversion d'opérateurs en apparence maritime aux activités criminelles. Ou au contraire, sur l'implantation d'opérateurs criminels dans les secteurs maritimes (et ce de façon pérenne et plus seulement opportuniste). Ceci s'est d'abord vu dans la pêche, mais touche et touchera de plus en plus les flottes de commerce, du fait de la fragilisation de leurs rentabilités et des opportunités de gros volumes de transport qu'elles représentent. A quand les usines de contre-façon embarquées, opérées par des travailleurs forcés détenus sur des navires en apparence vraquiers ou pétroliers ?

34

Ces trois types d'hybridation ont toujours été présents sur les océans. La situation d'aujourd'hui se distingue du passé car d'abord ils se déroulent simultanément, puis parce qu'ils couvrent la presque totalité des océans et enfin parce qu'ils se déroulent dans une ampleur inégalée dans l'histoire de l'aventure maritime.

La criminalité maritime, un mécanisme en évolution

En conclusion, rappelons que nous subissons déjà une première vague de criminalité maritime, issue de l'accroissement des échanges internationaux et des libertés de circulation. Selon notre analyse, une seconde vague est en train de s'ajouter à la première. Elle est mue par la surcapacité en navires, dans le secteur mondialisé de la pêche et du commerce maritime. Les symp-

tômes criminels, déjà démultipliés, seront disproportionnés. Ils rendent aussi compte d'une mutation de la criminalité maritime, avec notamment le développement endogène et pérenne de pans de criminalité. Les conséquences criminelles se feront autant sentir dans le registre économique et illégal que dans le secteur militaire, du fait de la nature spécifique des hybridations actuellement développées. Nos moyens de lutte actuels risquent d'être débordés. Mais cela ne signifie pas pour autant que la situation soit désespérée.

Nous pouvons nous préparer en développant une stratégie de lutte opérationnelle de basse intensité (pour dégonfler la bulle criminelle). Et nous devons le faire en développant une stratégie de la connaissance criminelle d'abord à finalité policière/judiciaire et par extension militaire. Celle-ci guidera la lutte opérationnelle par un renseignement criminel « hybride ». Nous devons impérativement améliorer la prise de conscience de ces mécanismes. Et nous devons innover, notamment par l'accroissement du travail en réseau basé sur les interprétations (connaissance criminelle), et ce pour dépasser nos faiblesses capacitaires actuelles.

En ce sens, la criminalité maritime, et sa lutte, sont des mécanismes en évolution et en innovation. N'oublions pas que le phénomène criminel maritime est déjà un géant en matière de volume et d'intensité. Le moindre de ses changements aura donc des conséquences équivalentes aux sursauts du géant. Avec la particularité majeure que les

évolutions en cours n'annulent pas les formes précédentes. On est donc à la fois dans une phase de diversification et d'extension. Si la vision des risques stratégiques de nos sociétés est aujourd'hui focalisée sur les évolutions militaires de fortes intensité et le terrorisme, elle passe à côté d'un risque stratégique majeur dont on voit que sa criticité augmente. C'est-à-dire la criminalisation de nos sociétés et notamment la criminalisation maritime.

Car il ne faudrait pas croire que l'intensification de la criminalité maritime ne se fasse que par l'intensification des actes délictueux ou criminels. La criminalisation par la pénétration des logiques criminogènes et la conversion des acteurs internationaux du maritime est beaucoup plus dommageable que le fait lui-même. Une telle criminalisation joue sur le long terme, sur plusieurs dizaines d'années. Les exemples ne manquent pas dans l'histoire récente...

Approfondir

Notamment sur la dimension stratégique et criminelle :

Colonel Florian MANET, « Panorama des nouvelles menaces maritimes », Revue de la Défense Nationale n° 804, novembre 2017, pp 83-88.

Amiral Bernard ROGEL, « Notre finalité est non seulement de servir notre pays mais aussi de préparer l'avenir », Cols Bleus, juillet 2016, n°3050 pp 8-15.

« Dossier sûretés maritime et aérienne », Revue de la gendarmerie nationale, mars 2017, n° 257, Chef d'Escadron Christophe BEGARD « L'analyse de sûreté du transport maritime » pp 13-20, Colonel Florian MANET « La mer, eldorado des cybercriminels » pp 21-28 et « L'or bleu au cœur des appétits criminels » pp 111-117.

Notamment sur le cas somalien :

François GUIZIOU, « La piraterie somalienne de la fin du XX^e siècle au début du XXI^e siècle », in « Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours », dir. G. Buti et P. Hrodej, CNRS Ed., 2016, pp 418-427.

Sabrina Grosse-Kettler, « External actors in stateless Somalia, a war economy and its promoters », Bonn International Center for Conversion, paper 39, 2004, 34 p.

Notes

ⁱ Cette dernière passe par le concept de la mer appropriée par les Etats et leurs acteurs, qui l'exploitent et la sécurisent.

ⁱⁱ Comme révolte au pillage de leur ressource par les flottes extérieures

ⁱⁱⁱ Ce type de scandale a été le plus médiatisé en 2004 avec des déchets nucléaires et chimiques ramenés à la côte par le tsunami, mais existait bien avant.

^{iv} Avec la marine de guerre et les forces de police en mer (garde-côte).

^v Pêcheurs contre pêcheurs, garde-côtes contre garde-côtes, marine contre marine, plus toutes les combinaisons possibles entre ces lignes.

^{vi} Il n'est pas besoin ici de rappeler les conflits de la mer de Chine méridionale, qui s'expriment, pour l'instant et pour l'essentiel, par des accrochages effectifs entre navires civils de pêche.



Toxicité de la surcapacité maritime

Yan Giron

Et Caroline Britz, journaliste maritime

La surcapacité est criminogène

La surcapacité est un excès de capacités productives au regard du potentiel de l'activité économique. Dans le maritime cela se traduit par trop de navires par rapport aux flux (commerce) ou par rapport aux ressources naturelles (pêche). Nous avons rappelé dans le premier article de ce dossier que la surcapacité maritime était devenue un moteur criminel important. C'est malheureusement pour certains secteurs maritimes une quasi externalité car nous n'avons que très peu de prise sur celui-ci. Nous allons détailler dans cet article les modalités de cette surcapacité selon les secteurs maritimes principalement impactés.

Rappelons également que cette surcapacité crée une détérioration des conditions économiques des opérateurs légaux, qui est en soit criminogène. Et ce pour quatre raisons différentes qui se combinent.

Premièrement, la difficulté à sortir de l'activité pour le vendeur. Le navire perd plus rapidement de la valeur dans un secteur économique dégradé. Ce qui baisse sa va-

leur de reprise sur l'occasion ou la déconstruction, et diminue la capacité du propriétaire du moment à se désengager. Le propriétaire doit impérativement trouver une solution de rentabilité. Celle-ci peut passer par des revenus illégaux ou une revente à bas prix à d'autres opérateurs maritimes qui vont continuer à exploiter le navire, y compris celui devenu non conforme aux règles internationales.

Deuxièmement, la présence d'alternatives criminelles à risques faibles, tout au moins dans un premier temps. Ceci facilite la bascule et permet l'apprentissage progressif du comportement illégal. Le tout dans un contexte de pression de rentabilité issue des modes d'investissement et de nécessité de ne pas propager de mauvais signaux économiques auprès des investisseurs. On pourra par exemple avoir recours à des services fictifs au navire (par exemple une dépollution de cuve) auprès d'une société de services maritimes hybride, produire une fausse facture à coût moindre et procéder à un nettoyage sauvage en pleine mer (dégazage). Si cette opération frauduleuse intervient dans un pays sans surveillance

Yan Giron & Caroline Britz

maritime, le risque est quasi nul pour l'entrepreneur criminel en herbe.

Troisièmement, un contexte administratif mondial permettant et facilitant des opacifications. Cela inclut bien entendu les questions de pavillonnement, mais pas seulement. Les fichiers Lloyds prévoient ainsi jusqu'à six types de relations de responsabilité au navire (propriétaire bénéficiaire, opérateur commercial, bénéficiaire déclaré, gestionnaire technique ; opérateur tiers ; bénéficiaire nominal). Ces mécanismes en éventail et en poupée russe diluent la responsabilité et la traçabilité. D'autant que ces opérateurs « responsables » du navire peuvent rapidement se révéler être une société implantée dans un paradis fiscal, agissant pour compte du vrai propriétaire, et n'armant qu'un seul navire. Le mécanisme de la société de façade uni-navire est un classique. Il permet de couper le lien propriétaire réel/navire en cas de soucis réglementaire tout en évitant de bloquer le reste de la flottille. Les cas d'équipages impayés ou prisonniers de ce genre de navires sont légion.

Quatrièmement, une dégradation économique qui abaisse le ticket d'entrée dans l'activité, permettant l'apparition d'acteurs criminels, opportunistes maritimes. Ils sont souvent peu compétents mais sont de vrais professionnels de la criminalité. Ils se positionnent sur le rachat de navires d'occasion de seconde, troisième, quatrième main. On entend donc ici par « ticket d'entrée » à la fois le capital nécessaire pour acquérir un

moyen navigant et les compétences pour l'opérer en toute sécurité. Mais cela ne concerne pas que la fonction armateur. Ces acteurs criminels peuvent aussi s'investir dans des fonctions de services autour du navire, du port ou de l'investissement maritime : chargeurs, fournisseurs d'équipages, avitailleurs, consignataires, agents, dépollueurs, avocats fiscalistes, sociétés de classification maritime. Ils créent le microcosme criminel permettant le transit maritime de fret illégal, de cargaisons dangereuses, le trafic insécurisé au regard des fortunes de mer, non conforme aux normes de la protection de la vie humaine, risqué au titre de l'environnement littoral et marin. Ces acteurs sont criminels par nature, ou corrompent des acteurs légaux en générant de la criminalité en col blanc.

Ce qui modulera ces quatre facteurs de criminalisation sera d'une part la capacité à échanger avec d'autres segments économiques (ce qui est très limité dans le maritime dont les outils sont spécifiques) et d'autre part le niveau de concentration de l'activité (un secteur atomisé avec des petits acteurs fragiles est plus sensible aux mécanismes cités ci-dessus qu'un secteur concentré, oligopolistique). Ces quatre facteurs renvoient éminemment à la question du capitalisme maritime et plus précisément à la structuration capitaliste (capacité à organiser et structurer le capital, capacité à le générer et à le régénérer, capacité à organiser les acteurs et leur degré de concentration).

La surcapacité est un emballage capitalistique non régulé

Bien évidemment, quand on parle de surcapacité on parle de surinvestissement et donc de décision d'investissement. En supposant que la surcapacité n'est pas en soit la résultante d'un choix criminel, elle serait donc le résultat d'un mauvais choix collectif. Les investisseurs se trouvent en décalage avec les besoins. Deux situations extrêmes se présentent alors. En premier lieu, un cumul non volontaire de mauvais choix individuels : les investisseurs ne reçoivent pas les bons messages, ne sont pas en position pour bien les interpréter, ou simplement n'y attachent aucun intérêt. En second lieu, une somme de choix individuels délibérés, car soit considérés comme non impactant sur le moyen terme (situation perçue comme transitoire avec possibilité de retour ensuite à la normale), soit traduisant un espoir de gain individuel d'opportunité sur le court terme (théorie des jeux). Et enfin, entre ces deux extrêmes existent des situations intermédiaires qui panachent ces deux possibilités.

Quels sont les cas où l'on peut considérer que les investisseurs sont inconsciemment en décalage avec les signaux du marché ?

Deux situations répondent dans le maritime au mauvais choix collectif involontaire. Première situation, quand les signaux suivis ne rendent pas compte de la réalité du problème. Et en particulier quand le problème s'exprime dans le long terme et que

l'on décide sur des indices de court terme (par exemple les variations des taux de fret¹, de coût de carburant ou les valeurs très volatiles de cargaisons spéculatives). Dans le maritime, ce cas se situe aussi bien dans le transport que dans la pêche non gérée. On ne décèle pas le tassement de la rentabilité du fret ou les indicateurs de surexploitation des stocks de poisson. On s'enthousiasme à la moindre embellie des cours sans pour autant avoir une vision claire de l'ensemble du marché concerné. Cela déclenche l'investissement qui, lui, a une durée de vie longue. Deuxième situation, quand les signaux de rentabilité sont tronqués par des mécanismes d'aides économiques déconnectés de la gestion de la surcapacité. Par exemple des subventions d'investissement aux activités de pêche indépendamment de l'état d'exploitation des stocks halieutiques. Ou un marché de la construction navale dopé par des aides aux chantiers navals ou par des commandes publiques militaires surabondantes.

Quels sont les cas où les investisseurs font le choix délibéré d'investir tout en sachant dans une situation de surcapacité collective ? Trois situations se présentent cette fois.

D'abord quand les segments économiques concernés sont très concentrés, en situation oligopolistique voire monopolistique. Il s'agit alors d'une situation avec des phases d'affrontement fort entre les pôles. Elles passent par la recherche de gains par la restructuration et la ré-organisation, notam-

ment dans la perspective d'écrasement des coûts. Dans le maritime, cela se traduit par la course vers le gigantisme des navires, des ports, et la création d'alliances entre les opérateurs maritimes. Cependant, dans une situation de concentration oligopolistique, personne n'a intérêt à maintenir trop longtemps cette surcapacité. Et le caractère d'oligopole fera que tous les acteurs lutteront ensuite pour réduire cette situation. Ils auront l'assise financière suffisante pour cela, et bénéficieront de façon certaine d'un retour sur investissement. C'est donc une situation transitoire avec immobilisation temporaire des surcapacités (navires vides, à l'ancre sur de longues durées) ou le financement, même à perte, de leur déconstruction, même sur des navires encore jeunesⁱⁱ.

40

Ensuite, et c'est la situation totalement inverse, quand les acteurs sont hyper atomisés et sans régulation de la capacité maximum. Dans le maritime c'est le cas dans certains segments soumis à des spéculations d'investissement touchant plusieurs niveaux de rentabilité, indépendants dans les choix les uns des autres mais conduisant tous à la construction de nouvelles capacités. On investit dans la construction parce que les chantiers sont aidés et que cette échelon est supposé rentable en soi ; et/ou dans le navire parce que le navire en tant que tel est supposé rentable ; et/ou parce que le navire peut bénéficier de financement de crédits de campagneⁱⁱⁱ attractifs ; et/ou parce qu'il constitue un stockage flottant et permet des spéculations à terme sur les cargaisons

transportées ; et/ou parce qu'il existe des produits financiers attractifs sur ces quatre opportunités.

Et enfin, quand les acteurs agissent dans l'espoir du gain d'opportunité marginal. On rencontre ce cas par exemple dans un secteur atomisé avec de nombreux agents, qui subit une dégradation économique. On rentre dans la phase des opportunités de faibles niveaux, notamment sur le marché du navire d'occasion. On peut « jouer » sur des espoirs de gains faibles, avec une mise initiale encore plus faible, et en multipliant ces mécanismes sur un grand nombre d'opérations. Ce sont les logiques de l'économie informelle voire souterraine qui prédominent. Collectivement tout le monde perd, mais comme la mise est faible, chacun individuellement ne risque et ne perd que peu. Et les probabilités de gains sont élevées. Même s'ils sont faibles, on les additionne. Dans le maritime, et pour les questions de capacité, cela se joue sur la revente d'occasion des navires. Il faut juste ne pas être le dernier dans la chaîne de revente de l'outil. On fabrique alors une sorte de boucle de Ponzi capacitaire, mais capitalistiquement inversée. C'est comme cela que dans le maritime on se retrouve dans certaines zones du monde avec des navires de près de 45 ans^{iv}, qui continuent d'être échangés pour des bouchées de pains. Et que l'on continue à charger dans des conditions de sécurité inacceptables. Car la boucle de Ponzi du maritime est mondiale et on trouvera toujours un investisseur sur la planète capable de financer le « dernier

voyage » à risques faibles pour lui. Et ainsi de suite jusqu'au chantier de déconstruction, au mieux, et sinon jusqu'au naufrage ou jusqu'à l'opérateur peu scrupuleux qui en fera un outil criminel.

Nous allons pouvoir reconsidérer les évolutions des secteurs maritimes de la pêche et du commerce à l'aune de ces deux grilles de lecture, celle de la criminalisation dans une situation de surcapacité, et celle des mécanismes de création de surcapacité.

La surcapacité dans les flottes de pêche

La surcapacité des flottes se mesure par un excès de capacités de pêche par rapport au potentiel de production durable des stocks halieutiques de la zone où ces capacités sont exploitées. Cette mesure en tant que telle est une difficulté, car tous les stocks halieutiques du monde ne disposent pas d'une mesure scientifique de l'état d'exploitation de ces ressources naturelles renouvelables. Il faut aussi pouvoir bien identifier tous les navires qui travaillent dans une zone, ce que ne facilite pas la mobilité des flottilles, notamment celles de pêche lointaine. C'est aussi une difficulté car les pays qui reçoivent cette activité de pêche n'ont pas nécessairement une sensibilité particulière à l'impact de cette dégradation au regard des potentialités économiques immédiates. Celles-ci sont créées par la vente des licences de pêche, l'accueil de sociétés à capitaux mixtes nationaux/étrangers sur leur territoire maritime, et l'exploitation en

surpêche qui dans les premières années est très rentable avant que les effets de la dégradation ne se fassent sentir.

C'est aussi une difficulté du fait de l'activité en pêche lointaine de certaines flottilles surcapacitaires. C'est-à-dire qu'elles peuvent être exploitées très loin de l'environnement fiscal et financier qui les a fait naître, dans un autre système de décision déconnecté des potentialités naturelles du stock. Et l'on entre alors dans les préoccupations de la géopolitique étatique de l'alimentaire (dans un contexte d'augmentation de la population mondiale), qui rencontrent celles d'investisseurs dont la richesse est créée hors du cadre national.

En face de cette potentialité économique naturelle, nous devons analyser l'histoire sur le temps long du capital maritime de la pêche mondiale. Elle répond à des cycles schumpeteriens nourris par l'innovation technologique, l'accès aux marchés de débouchés, l'accès à des zones de pêche de plus en plus lointaines, les aides au financement et aux transferts de capacités de pêche devenues obsolètes entre les zones du monde. Ces cycles ont été amorcés à la fin du XIX^e siècle.

A la sortie de la seconde guerre mondiale, presque tous les stocks halieutiques mondiaux étaient connus, mais presque vierges de toute exploitation suite au repos forcé mondial de six années de guerre. La nécessité à la fois de nourrir une population mondiale dont les systèmes de production

protéiques terrestres étaient laminés par les années de guerre et le besoin de développer de l'emploi a nourri une première vague d'aides publiques au développement des flottes de pêche. Ce fut notamment le cas pour l'Europe et les USA. En Asie de l'Est et du Sud-Est, des préoccupations géopolitiques ont renforcé ces aides via l'appui de l'aide étrangère au développement des années 50 à 70, dans le cadre de la théorie des dominos et de l'affrontement de la guerre froide. Ce n'est pas pour rien que Taïwan^v, le Japon, la Corée du sud ou la Thaïlande se sont transformés en super-puissances halieutiques. Et ces développements capacitaires étaient encouragés par la liberté d'accès aux zones de pêche mondiale. Les Zones Economiques Exclusives (ZEE) à 200 nautiques^{vi} n'existaient pas. Et la notion internationale de mer territoriale voit sa distance à la côte passer progressivement de 6 à 12 nautiques. Le cadre des limites maritimes internationales est consolidé par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée en 1982, ratifiée en 1994, donc tardivement par rapport à ces vagues capacitaires.

Ces investissements maritimes se périmaient à chaque innovation, nécessitant le ré-investissement dans l'outil le plus récent et le plus performant^{vii}, notamment dans le cadre d'une course à la ressource qui était encore en libre accès : ce fut l'invention de la congélation de bord ; mais aussi du chalutage pêche arrière ou des motorisations différentes. Mais ces flottes de pêche devenues obsolètes n'étaient pas détruites. Elles

étaient transférées vers d'autres zones dans le monde. Des chalutiers japonais trouvaient ainsi un débouché en Argentine ou en Afrique. La dégradation économique du secteur (surexploitation combinée au choc pétrolier des années 1970) imposait de revendre les navires pour ré-investir dans des navires plus économes. A l'échelle mondiale, les flottes de pêche sont donc devenues surcapacitaires progressivement jusqu'aux années 1980.

L'avènement progressif de la nationalisation des mers^{viii} s'est accompagné d'une meilleure prise en considération des problématiques de pêche durable et renouvelable. Les pays les plus développés et maîtrisant le mieux l'adéquation entre l'accès aux zones de pêche, la capacité et l'investissement ont commencé à diminuer leurs flottes de pêche. Mais cette diminution se fait sur le temps long et passe par l'imposition d'un *numerus clausus* capacitaire. Pour y arriver, on passe par la régulation de l'entrée de nouvelles capacités, et par l'aide à la déconstruction ou exportation des surcapacités. On estime aujourd'hui que la pêche dans les eaux européennes est revenue en 2008/2010 au niveau capacitaire des années 1970.

Les aides à l'exportation des capacités ont encouragé certains secteurs à internationaliser leur activité par la création de sociétés mixtes et le repavillonnement de leurs navires pour travailler dans les ZEEs nouvellement créées. D'autres pays mettent au point des systèmes d'exploitation auto-

nomes dans les eaux internationales, permettant le ravitaillement en mer et le transfert des cargaisons (Taïwan, ex Union Soviétique, Thaïlande). Ainsi, les capacités sous pavillon national dans l'espace national (ou européen) ont bien été réduites, mais les opérateurs économiques détiennent toujours ces capacités transférées ailleurs. En Europe, c'est le cas en particulier des opérateurs espagnols du secteur des pêches lointaines. Certaines activités peuvent aussi se maintenir dans le cadre d'accords de pêche, mais ceux développés par l'UE avec les pays tiers prennent aujourd'hui en compte les problèmes de surcapacité. Aujourd'hui, l'encouragement est donné au transfert repavillonné plus qu'à l'accès sous licences.

Le paysage actuel de la surcapacité mondiale, par le biais des activités en pêche lointaine sous pavillon national ou sous autres pavillons, se structure autour de pays surcapacitaires très internationalisés et de zones de réception de cette surcapacité. Ces pôles surcapacitaires sont la Chine (création depuis les années 1990), Taïwan, la Thaïlande, la Russie, l'Espagne, probablement l'Iran et le Cambodge, et depuis très récemment le Vietnam^{ix} (du fait d'un plan de modernisation ambitieux). Ces pôles surcapacitaires le sont en tant qu'intérêts économiques, pas nécessairement en tant que pavillon. Les pôles de réception de cette surcapacité sont le Pacifique Centre Ouest, l'océan Indien, toutes les côtes africaines et l'Atlantique Sud. Dans ces zones de réception, les mécanismes de criminalisation

sont en cours : obtention de licences de pêche par corruption, utilisation de main d'œuvre dans des conditions de travail forcé, non retour aux ports des équipages, transbordements illicites en mer, pêche d'espèces protégées, pêche au-delà des quotas, non respect des réglementations techniques nationales, et enfin pêche illégale (sans droits d'accès aux zones de pêche). C'est aussi dans ces secteurs que se développent les hybridations évoquées dans le premier article de ce dossier sur la criminalité maritime.

La surcapacité dans les flottes de commerce

Mesurer la surcapacité des flottes de commerce n'est pas non plus un exercice aisé. Théoriquement, cette mesure se fait par comparaison de la capacité de transport à celle des volumes à transporter. Mais en mesure mondiale, la diversité des volumes à transporter et des niveaux de spécialité par type de fret rendent ce calcul délicat. Il faut donc combiner une mesure objective à un ressenti des opérateurs économiques. Les données mondiales disponibles sur des séries temporelles longues sont agrégées par la CNUCED^x. Pour les flottes de commerce, trois segments sont individualisés : navires transportant des hydrocarbures (citernes)^{xi} ; vraquiers, pour les vracs solides ; porte-conteneurs. Ce seront donc ces catégories que nous retiendrons dans cette analyse.

Pour la mesure comparant les capacités de transport à celle du fret, nous nous basons sur les taux de croissance de ces deux variables. Ainsi, quand le taux de croissance des flottes est supérieur à celui des frets, nous sommes en surcapacité instantanée. Et si ce décalage est inversé l'année suivante, il y a rattrapage par la croissance des frets qui annule cette surcapacité instantanée. La vraie surcapacité s'installe quand, dans le temps, les surcapacités de transport instantanées annuelles se cumulent. On parlera alors de surcapacité cumulée. Lorsque les chiffres nous donnent une surcapacité cumulée, nous vérifions les ressentis des opérateurs sur le segment des navires concernés à cette époque.

44

Nous obtenons ainsi trois profils très différents selon les flottes.

Pour les flottes des porte-conteneurs, nous traversons une phase de surcapacité instantanée qui est en train de se résorber. On se situe dans le cas d'un secteur en oligopole qui a fait le choix de la concentration et du gigantisme pour écraser les coûts sur les principales routes maritimes. C'est aussi ce secteur qui a commencé à déconstruire des navires de moins de dix ans. Certes, cette course au gigantisme marque facilement les esprits, par exemple avec la réception par CMA-CGM d'un navire à très forte capacité et de la commande de neuf autres en 2017^{xii}. Cette surcapacité instantanée s'est accompagnée d'une chute des tarifs de transports (taux de fret), l'offre dépassant la demande. Mais courant 2017, les signaux

faibles ont montré que le secteur reprenait de la vigueur^{xiii}. La résorption en cours de la surcapacité s'explique par la concentration des opérateurs (oligopoles) et la redistribution des flottes entre lignes maritimes principales et secondaires. Sur les lignes principales (Asie-Europe, Asie-Amérique du Nord et Europe-Amérique du Nord), nous ne sommes plus réellement dans une situation de surcapacité cumulée. Pour autant, cela ne veut pas dire qu'il n'existe pas des situations surcapacitaires sur les lignes maritimes secondaires qui sont en train de suivre les mêmes trajectoires capitalistiques que les opérateurs des lignes principales.

En matière de navires citernes, la situation est sensiblement différente. Cette fois nous pouvons voir clairement dans la structure des flottes mondiales des strates de surcapacité issues des différents emballements mondiaux sur le marché. Elles se lisent dans des classes d'âge qui apparaissent plus nombreuses, et que l'on peut corrélérer à des emballements historiques largement indexés sur le prix du baril de brut^{xiv}. Des générations surnuméraires de navires se propagent dans le temps. Et elles se combinent aux phénomènes de surcapacité instantanés liés aux décisions de construction d'une année ou de baisse des frets. Ainsi, en 2017, lorsque le segment est moins porteur du fait des cours internationaux et de la levée de l'embargo sur l'Iran, nous cumulons près de 10 ans de surcapacité, mais aussi 3 vagues de construction issues des pics de 2005, de 2009 et de 2012.

Pour les vraquiers enfin, la situation est radicalement différente. Nous sommes encore dans une phase de croissance des flottes non maîtrisée par rapport à la croissance des frets. Le rattrapage des taux de croissance entre frets et navires s'est fait en 2016 seulement, alors que la surcapacité cumulée a débuté avec la crise de 2008. Mais la construction neuve a de nouveau dérapé dans le second semestre 2017. C'est le secteur typique de l'atomisation des investisseurs et de l'emballement des investissements à la moindre embellie de court terme, notamment sur les taux de fret. La situation surcapacitaire issue d'une différence entre les frets et les constructions navales s'est cumulée avec de successifs échauffements d'investissements entre 2009 et 2015^{xv}. Pour les vraquiers, c'est donc une vague massive qui s'est levée depuis le début de la décennie 2010, sans commune mesure avec aucun mécanisme jamais rencontré dans l'histoire maritime.

Le secteur professionnel international avait faiblement conscience de ce dérapage, à l'exception de quelques voix telles que celle de Philippe Louis-Dreyfus^{xvi}. Cette vague a été de plus soutenue par les perspectives de croissance de la demande en infrastructures initiée par les accords entre pays des BRICS^{xvii} et les nouvelles routes maritimes et terrestres de la soie. Ces annonces tendaient à conforter un espoir d'augmentation des frets intéressant les vrac mais ces augmentations de frets ne se sont pas concrétisées.

Pour les navires citernes comme pour les vraquiers, ces mécanismes de surcapacité sont d'autant plus inquiétants que les segments de flotte les plus âgés ont déjà été fortement réduits. Autrement dit, la surcapacité concerne des navires récents qui ont donc encore une valeur de reprise importante et qui ne peuvent pas être vendus à perte. La méthode classique de gestion de la surcapacité par la déconstruction des navires les plus âgés ne peut presque plus jouer^{xviii}. La problématique touche maintenant des navires de moins de vingt ans, navires dont la valeur de reprise est nécessairement un facteur important pour le propriétaire. Ce qui encourage la fuite de ces navires non pas vers des chantiers de déconstruction mais vers des opérateurs obscurs de troisième main, qui proposeront peu, mais plus que les chantiers. Ceci ne permet aucune capacité d'action publique ou collective, les montants qu'il serait nécessaire d'engager pour financer la déconstruction de cette surcapacité seraient colossaux. Et il est tout simplement impossible d'imposer la ruine du tiers ou de la moitié des opérateurs maritimes mondiaux qui détiennent ces actifs devenus toxiques, les opportunités d'échappement vers des zones de faible droit et la concurrence internationale sont trop fortes.

De plus, ce mécanisme est appelé à s'amplifier pour des raisons réglementaires cette fois. L'application des normes internationales de moindres émissions polluantes via l'Organisation Maritime Internationale va provoquer un départ de navires du secteur

Yan Giron Et Caroline Britz

de la première main, secteur se devant d'obéir à ces normes, vers le secteur de la seconde et troisième main. Dans ces secteurs, les Etats du pavillon sont moins contraignants quant à l'application des normes.

Le secteur maritime de troisième main (celui où s'accumulent les navires d'occasion de l'occasion) ne représente pas encore un nombre de navires important, probablement moins de 10% de la capacité de transport mondial. Il fréquente les routes maritimes secondaires. Mais sur ces lignes cela peut représenter des effets toxiques avec des navires moins bien entretenus pour proposer des opportunités de transport ultra compétitives pour des frets douteux^{xix}. Cela contribue également à une dégradation de la sûreté et la sécurité de circulation maritime. Rappelons que les dernières collisions entre navires se sont traduites à chaque fois par la disparition d'une dizaine de marins, ce qui classe cette menace dans les risques graves, sans même évoquer les risques environnementaux.

Les routes secondaires sont aussi celles qui sont le moins surveillées par des protocoles internationaux relatifs à la sécurité des navires. Ce sont celles qui accueilleront très probablement les prochaines croissances mondiales des frets maritimes du fait de la coopération inter BRICS. Et ce sont celles qui croisent au large des territoires français d'outre-mer.

La surcapacité est un problème global de long terme avec peu de solutions de court terme individuelles

Les surcapacités maritimes cumulées traduisent donc un emballement capitalistique que l'on ne peut pas gérer par absence de régulation collective effective. Soit que les acteurs ne reçoivent pas les bons signaux, soit qu'ils sont trop nombreux pour s'organiser ou qu'ils continuent à bénéficier de gains marginaux malgré la dégradation économique. C'est difficile de réguler car cela signifierait des obligations réglementaires publiques, par exemple sur la déconstruction. Ce qui entrainerait une fuite vers les statuts juridiques nationaux les moins demandeurs (tant en terme de pavillon que de registre du commerce), et jouerait sur la perte de compétitivité. A une échelle internationale, cela supposerait l'accord de toutes les Nations capables de pavillonnement, alors même que leurs revenus sont assis sur la surcapacité, proportionnellement au nombre et capacité des navires pavillonnés. Et une fois engagé dans un investissement lourd, on se trouve prisonnier d'une logique de valeur minimum de revente et donc de crainte de perte. Car pour construire un nouveau navire, il faut un minimum de fonds propres qui proviennent de la revente de l'ancien outil.

Chaque surchauffe d'investissement se traduit par l'injection dans le secteur d'une onde de surcapacité d'une durée de vie moyenne de 15 à 25 ans, voire plus, qui va

représenter autant de « coups de béliers capacitaires »^{xx}. Si ces coups de béliers ne sont pas absorbés ensuite par une croissance des frets, la surcapacité instantanée s'installe dans la durée, se transforme en surcapacité cumulée, et commence la dégradation économique. Ces générations de coups de béliers se cumulent dans le temps, indépendamment des tendances économiques annuelles qui ne jouent que sur l'entrée de nouvelles générations de navires.

La surcapacité maritime est un problème mondial avec peu de solutions locales

Dans le maritime, nous vivons dans le paradoxe. Qui mieux que ce secteur incarne la libéralisation des échanges, le libéralisme et jeu de l'investissement de spéculation ? Alors même que quand nous sommes en surcapacité, nous sommes dans l'économie de la limite et de la saturation^{xxi}, où les hypothèses économiques libérales néoclassiques ne s'appliquent plus. A priori, les acteurs les moins performants devraient rationnellement disparaître. Sauf que les mécanismes de sortie de l'activité, c'est-à-dire les déconstructions, ne jouent que très difficilement. Et la raison en est simple. Les chantiers de déconstruction sont saturés, car le niveau de surcapacité a crû trop rapidement. Et ils sont installés dans des zones de grande pauvreté, autrement dit où les coûts (et les normes) de déconstruction sont minimalisés. Car du fait de la boucle de Ponzi capacitaire, celui qui perd est le

dernier de la chaîne. Il faut donc que la déconstruction ne se fasse pas à perte et ne coûte rien, pour que l'espoir de revente des matériaux recyclés couvre la marge de l'opérateur et le coût d'achat du navire pour déconstruction.

Dans une situation de surcapacité, soutenir financièrement la déconstruction par des aides publiques, sans limiter l'investissement, conduirait de fait à accélérer la rotation des capitaux et encouragerait in fine le ré-investissement. Ce volet d'action n'est donc pas envisageable. Le volet d'action de la norme internationale n'est que faiblement efficace, et uniquement sur les routes maritimes sur lesquelles il existe des organismes de contrôle étatiques efficaces. Et on ne peut pas limiter l'investissement du fait de l'internationalisation du secteur et des mécanismes spéculatifs boursiers non régulés, réels patrons de ce secteur.

Nous sommes donc dans un de ces no man's land capitalistiques, totalement dérégulés, témoins de la face obscure de la mondialisation. Et nous n'avons d'autres choix que d'essayer de protéger les secteurs économiques encore sains de leur criminalisation potentielle ou de la criminalisation en cours dans d'autres lieux. Et de protéger nos territoires maritimes et terrestres des effets de ce mécanisme. Agir sur la surcapacité est impossible, nous la subissons. Agir sur les effets nous le pouvons dans nos ZEEs, sous réserve des moyens opérationnels existants. Mais pour agir sur les acteurs criminels internationalisés, ou pour

agir avant que la menace ne touche nos territoires ou que la menace externe ne serve de support au développement de menaces internes, il faut pouvoir agir en coopération policière internationale. Ce en développant notamment les outils d'iden-

tification précoce de ces mécanismes. L'objectif visé sera alors de pouvoir toucher les organisations criminelles internationales en agissant sur le volet économique et financier, voire en agissant sur les individus par des actions de police et de justice.

Notes

ⁱ Les taux de fret sont les tarifs facturés aux chargements transportés, c'est-à-dire le prix du service maritime.

ⁱⁱ Ce que l'on commence à constater chez certaines lignes de porte-conteneurs, où le record de jeunesse d'une déconstruction a été atteint en 2017 avec la déconstruction d'un navire de 7 ans.

ⁱⁱⁱ Les crédits de campagne constituent l'avance sur les frais de trajets, c'est-à-dire sur la trésorerie.

^{iv} C'est-à-dire construits dans les années 1970, et c'est une évidence, avec une décision d'investissement totalement déconnectée de la réalité économique de 2017. On retrouve ces navires sur les routes maritimes secondaires et notamment les lignes Sud Sud. A proximité immédiate des différentes ZEEs française outre-mer. Mais on les retrouve aussi en Méditerranée orientale et certains passent régulièrement Gibraltar.

48

^v On pourra d'ailleurs s'interroger sur les conséquences de ces aides pour des opérateurs économiques qui basaient leur réussite sur la maîtrise de soutiens politiques d'un Kuomintang notoirement hybridé avec les triades.

^{vi} Soit à 370 kms de la ligne de base d'un Etat, c'est-à-dire presque ses côtes. 12 nautiques, ou milles marins, équivalent à 22 kms de la ligne de base.

^{vii} D'où l'apparition de cycles « schumpeteriens », du nom de l'économiste Joseph Alois Schumpeter ayant théorisé ces relations entre innovation, obsolescence des outils de production et nécessité de réinvestissement dans les outils modernisés.

^{viii} Notamment dès le milieu des années 1970 pour l'Europe avec l'instauration d'une zone européenne de pêche, avant la signature de la convention des NU sur le droit de la mer évoquée plus tôt.

^{ix} Ce plan de modernisation du Vietnam est à la fois lié à une surexploitation de leurs eaux côtières justifiant pour ce pays le développement d'une flotte du large et à une revendication de leur souveraineté face à la poussée chinoise et philippine en mer de Chine méridionale.

^x Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

^{xi} Que le secteur appelle « citerniers ». Ce segment est lui-même constitué de types de navires différents qui transportent aussi bien du pétrole brut, du Gaz Naturel Liquéfié GNL que des produits pétroliers raffinés.

^{xii} Ce navire représente une capacité de transport de 20.600 conteneurs équivalents vingt-pieds (evp), alors qu'il y a 2 ans les méga capacités se situaient aux environs de 18.000 evps, pour une moyenne mondiale plus proche des 6 à 8.000 evp par navire. Les principaux opérateurs maritimes du conteneur suivent cette tendance.

^{xiii} En effet, les chargeurs (clients des transporteurs) s'inquiétaient des concentrations d'opérateurs dans le transport du conteneur et anticipaient une remontée des tarifs. Cette remontée a été effectivement au cours du deuxième semestre 2017.

^{xiv} 1993, 2002, 2005, 2009, 2012, lors des mouvements chaotiques de reprise des marchés de produits pétroliers post-crisis économiques.

^{xv} Les taux de croissance étant supérieurs à + 20% chaque année contre +5 à +7% les années précédentes.

^{xvi} Voir Mer et Marine, 10 novembre 2016, entretien avec Philippe Louis-Dreyfus président du BIMCO <https://www.meretmarine.com/fr/content/entretien-avec-philippe-louis-dreyfus-president-du-bimco>

Toxicité de la surcapacité maritime

^{xvii} Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud auxquels on va bientôt pouvoir ajouter l'Indonésie, le Pakistan et l'Iran, puis les pays de l'Asie centrale grâce à la desserte ferrovière de l'axe Chine-Europe.

^{xviii} En 2002, les navires de plus de 20 ans constituaient le tiers des capacités de transport citerne du monde. En 2017, ils représentent moins de 5%. Phénomène identique dans le segment des vracs secs.

^{xix} Par exemple des trafics illicites de bois de coupe. Ainsi dans le troisième trimestre de 2017, une seule opération avait permis la saisie de plus de 700 conteneurs de bois illégaux au Mozambique à destination de la Chine. On retrouve des montants comparables sur le trafic des déchets toxiques également par conteneurs.

^{xx} Par comparaison avec les surpressions dans les canalisations, appelées « coups de bélier » en plomberie, et qui conduisent à une détérioration des installations.

^{xxi} Egalement appelée économie de la rareté.



Les nouvelles criminalités en mer, vision de la gendarmerie maritime

Colonel Florian Manet,

commandant la section de recherches de la gendarmerie maritime

*et chef d'Escadron Christophe Bégard, adjoint renseignement, police judiciaire
et sûreté au commandement de la gendarmerie maritime*

• A quel niveau de criminalité maritime sommes-nous exposés aujourd'hui, selon votre perception d'expert du sujet ?

Nous sommes, tout d'abord, confrontés à un « chiffre noir » concernant la délinquance maritime, c'est-à-dire à des faits qui échappent à la connaissance du système pénal. En effet, ce dernier ne s'auto-alimente pas. Pour qu'un service de police ou de gendarmerie ait connaissance d'une infraction, il faut qu'une victime ou un témoin lui rapporte les faits et que ces derniers fassent l'objet d'une prise de plainte. Ceci génère, de fait, une prise en compte statistique et enrichit la connaissance de la délinquance. Vous comprendrez qu'en mer les faits malveillants ne sont pas systématiquement constatés ou encore moins rapportés à un service de police ou de gendarmerie. D'autant plus que la compétence judiciaire d'un État est tributaire de

la coopération de l'État du pavillon et est conditionnée par la position du navire dans les eaux, territoriales ou non. Par ailleurs, le système français ne dispose pas d'indicateur statistique propre à la mer. S'il existe des infractions spécifiques dites maritimes, la délinquance maritime couvre également les infractions de droit commun commises en mer ou dans l'environnement maritime et portuaire.

L'exemple le plus symptomatique peut être celui des croisières maritimes qui se développent à travers le monde. Les difficultés sont multiples. L'État du pavillon relève pour un tiers de la flotte mondiale des îles Bahamas, et de Malte et de Panama, chacun pour un quart de la capacité mondiale. Ces pays vont-ils conduire systématiquement une enquête après un vol, des coups et blessures voire, plus grave, une agression sexuelle ou un viol ? Ensuite, à qui les victimes vont-elles porter plainte de ces faits ?

Colonel Florian Manet Et chef d'Escadron Christophe Bégard

Lors d'une escale en Jamaïque ou Cuba ? A leur retour en France ? Quelle suite va être réservée à ces investigations ? Cet exemple courant illustre à lui seul la difficulté de connaître précisément la délinquance en mer et de lui apporter le meilleur traitement dans l'intérêt fondamental de la manifestation de la vérité.

Toutefois, l'engagement des services d'investigations judiciaires comme la section de recherches de la gendarmerie maritime, ce service national de police judiciaire de la mer, connectée avec les autres acteurs de la mer et les services du ministère de l'Intérieur permet de faire émerger cette délinquance et de mieux l'appréhender dans sa continuité avec la terre.

Néanmoins des tendances fortes apparaissent : la piraterie maritime, le dévoiement des pratiques de la pêche (sur-quota, travail dissimulé...) et de la commercialisation des produits de la mer (tromperie sur la marchandise, fraude déclarative...), les atteintes au patrimoine naturel maritime, l'immigration irrégulière, le narcotrafic par voie maritime affectant même les côtes métropolitaines, les trafics illicites par voie maritime d'objets volés, cigarettes ou médicaments de contrebande...

En matière de renseignement maritime, nous avons considérablement amélioré notre connaissance et notre compréhension des mécanismes notamment dans les secteurs des transports maritimes et de la pêche. Les résultats sont intéressants et en-

courageants. Pour le commerce maritime international, on peut raisonnablement penser que l'évolution exponentielle des flux maritimes licites s'est accompagnée d'une évolution équivalente de flux illicites.

Pour le secteur de la pêche dont le suivi de la délinquance fait l'objet d'une codification spécifique pour les infractions commises par les navires, on peut aussi estimer que les infractions « pêche » réalisées par les nationaux dans nos ZEE sont relativement stables. En revanche, nous observons une intensification des activités illicites de pêche outre-mer par des pêcheurs étrangers (brésiliens et surinamiens en Guyane, vietnamiens en Nouvelle-Calédonie...). Pour la filière de commercialisation des produits de la mer, l'absence de codification spécifique au milieu maritime (infractions de droit commun commises dans l'environnement maritime) ne permet pas une mesure objective.

Les renseignements collectés et confrontés à des services étrangers mettent en avant une évolution partagée des mécanismes criminels : les organisations transnationales ont davantage recours au vecteur maritime pour faire prospérer leur commerce illicite ainsi qu'à des montages de plus en plus diversifiés et complexes. L'écosystème maritime est avant tout un tissu économique et il est, donc, nécessaire d'observer les transferts d'influence ou de contrôle des flottes comme des marchés. Enfin, l'évaluation de la menace est conditionnée aussi par les moyens dédiés qui

s'affinent au fur et à mesure. Alors constate-t-on davantage de délinquance ? Ou sommes-nous plus clairvoyants ?

Pour conclure, rappelons que la sûreté des approches maritimes du territoire national s'inscrit dans le cadre de l'action de l'État en mer (AEM) qui regroupe, sous l'autorité du Secrétaire général de la mer, la marine nationale, les affaires maritimes, les douanes et la gendarmerie maritime. Cette coordination interministérielle, singularité française, permet de multiplier les regards sur l'espace maritime de la part d'administrations aux tropismes et aux compétences particuliers. Elle prend place aussi dans un environnement international codifié par des conventions internationales ou accords régionaux et thématiques.

• **Constatez-vous aujourd'hui des mécanismes d'hybridation maritime criminogènes ?**

L'activité criminelle partage des principes communs avec toutes activités économiques : la recherche du profit. Pour ce faire, les structures criminelles organisées sont des entrepreneurs très à l'écoute des opportunités du marché, extrêmement flexible et pragmatique. De ce fait, l'environnement maritime se prête naturellement à un dévoiement d'une activité licite vers l'illicite.

Ainsi, un navire de pêche se livrant à la pêche en sur-quota ou sur des zones inter-

dités, peut convoier des cigarettes en contrebande d'un pays à l'autre au cœur d'une région.

Cette hybridation peut aussi être plus subtile. Le patron pêcheur peut employer au sein de son armement des matelots non déclarés qu'il dissimule aux autorités, échappant à la législation sociale et fiscale. Ensuite, il peut se livrer à de la pêche en sur-quota : il dissimule ainsi une activité et une production aux autorités. Ces bénéfices illicites enrichis par la fraude fiscale et sociale qui en découlent sont alors blanchis par de complexes mécanismes d'intégration dans l'économie réelle. C'est un exemple abouti d'hybridation criminelle.

De même, la navigation maritime comme le vecteur sont détournés de leur finalité à des fins illicites. Un navire constitue un camouflage idéal d'une activité criminelle : un sac de sport rempli de cocaïne jeté dans un conteneur au milieu de 17 000 autres conteneurs, un voilier chargé de produits stupéfiants, de candidats à l'immigration ou d'armes croisant dans les eaux du Pacifique n'attirent pas spontanément l'attention des services en charge de contrôle. En outre, ces structures bénéficient, par exemple, à l'occasion, de complicité d'agents portuaires corrompus par des offres alléchantes proposées par les malfaiteurs. Tous ces acteurs présentent une raison sociale parfaitement acceptable dans le contexte maritime ou portuaire. C'est un autre exemple d'hybridation facilitée par la mer.

Colonel Florian Manet & chef d'Escadron Christophe Bégard

Notre attention se porte aussi sur les évolutions qui peuvent intervenir dans le secteur du transport maritime et de la plaisance. Le suivi des flottilles, de leur propriétaire ou armateur, ainsi que de leur emploi et leur zone d'évolution est aussi un axe de travail fondamental. En matière de narcotrafics, par exemple, les malfaiteurs empruntent, déjà, des vecteurs de toutes natures, rendant compte d'une forme d'hybridation : navires de pêche, boutres, navires de plaisance, etc. Le modèle observé en piraterie est susceptible d'être reproduit sur d'autres activités illicites.

54

Des navires « mères », affichant une raison sociale licite camouflent en réalité des bases avancées flottantes au profit des embarcations « filles » porteuses de la l'agression. Outre les usages criminels, ces navires changeant de mains constituent des menaces réelles portées à la sécurité maritime : en fonction des armements et des États du pavillon, le soin porté à l'entretien et au contrôle technique des vecteurs peut se montrer plus ou moins exigeant. De fait, le risque de survenance d'un événement de mer peut se matérialiser par des pollutions accidentelles ou volontaires, des échouages ou des collisions.

Nous constatons des mécanismes de complexification des réseaux constitués d'acteurs issus de tous horizons, terrestres comme maritimes. Opportunistes, ils s'adaptent avec aisance au marché criminel et à ses tendances, se montrant particulièrement polyvalents. Les connexions entre

les segments terrestres comme maritimes méritent d'être analysées avec attention. Ceci permet, en retour, d'anticiper une réaction policière ciblée en mobilisant des capteurs de renseignements sur les secteurs aval de ces filières criminelles.

Cette tendance est actuellement observée partout. Toutefois, les espaces ultramarins français constituent un lieu où sont principalement constatés ces mécanismes d'hybridation. Pour l'essentiel, le secteur de la pêche maritime étrangère, prédatrice des ressources, est identifié. En l'espèce, il convient d'associer à la réflexion les données géopolitiques régionales comme internationales qui offrent de réelles clés de compréhension et d'analyse. Ainsi, des menaces nouvelles émergent avec des causes inattendues et lointaines pour l'observateur. La situation vécue en Nouvelle Calédonie au cours de l'année 2016 est caractérisée par des campagnes de pêches d'holothuries opérées par des flottilles vietnamiennes dans les eaux françaises. Certes, la motivation principale de ces pêcheurs illégaux était bien entendu le profit. Mais ces campagnes s'expliquent par des dispositions issues de la situation intérieure au Viet-Nam - reconversion d'agriculteurs dans la pêche maritime et construction d'une importante flottille - conjugué à une réalité géopolitique - affirmations de souverainetés nationales diverses en mer de Chine méridionale depuis 2012.

Cette analyse nous invite donc à requalifier cette menace, tant du fait de la gravité du phénomène, que de la possibilité d'utiliser

Les nouvelles criminalités en mer, vision de la gendarmerie maritime

le navire de pêche pour d'autres activités illicites (transport d'armes, narcotrafics, traite d'être humains). Par ailleurs, ces opérations peuvent aussi être entendues comme la manifestation d'ambitions géopolitiques régionales ou comme levier pour diplomatie indirectes.

• **Quels sont les axes prioritaires de renforcement de l'action publique sur ces risques de basse intensité ?**

Les actuelles menaces maritimes qui s'affirment sous le visage de la criminalité organisée, de la cyber-malveillance ou des atteintes graves à la sécurité et à l'environnement maritimes s'intègrent dans le contexte de la maritimisation de l'économie.

Quatre axes prioritaires mobilisent quotidiennement les institutions agissant dans le cadre de l'action de l'État en mer. D'abord, la **fusion du renseignement** collecté permet de mieux connaître la menace et de cibler ensuite l'action des agents sur des cibles à haute valeur ajoutée. Il s'agit de conjuguer harmonieusement le renseignement de nature administrative et criminelle, avec les précautions juridiques d'usage, d'origine terrestre et maritime et enfin de niveau national, régional ou international.

Puis, les liens étroits entre les services en charge de la **police en mer** comme à terre mettent en échec les structures criminelles organisées qui considèrent l'océan comme

le vecteur de leurs activités répréhensibles. Leurs bases arrière sont solidement ancrées dans la profondeur des territoires, au cœur d'un écosystème illicite, moteur de leur activité. Ce lien terre-mer est fondamental dans la chaîne de la connaissance, de l'anticipation et de la répression.

Ensuite, le **partenariat vivant** entre l'État et les professionnels de la mer facilite les mesures de prévention et l'intervention de moyens spécialisés de l'État. Premiers concernés, ils peuvent constater les anomalies dans leur environnement, les reporter et se sentir ainsi acteurs de leur propre sécurité.

Enfin, la **coopération policière internationale** répond aux enjeux d'un environnement multinational par construction, et d'une menace qui ne connaît pas les frontières.

L'objectif ultime de ces quatre axes est de pouvoir agir opérationnellement à la racine de cette menace, en utilisant les outils appropriés. Autrement dit, il s'agit de neutraliser les commanditaires de ces réseaux criminels dans la profondeur, là où ils se trouvent.

• **Le modèle de renseignement criminel maritime peut-il être mis en place ?**

L'investigation judiciaire repose avant tout sur la recherche et l'exploitation à fin d'ac-

Colonel Florian Manet & chef d'Escadron Christophe Bégard

tions de renseignement criminel c'est-à-dire en lien avec des malfaiteurs. La procédure pénale en fixe rigoureusement les modalités de collecte et de valorisation en fonction du cadre légal de l'enquête judiciaire, sous le contrôle d'un magistrat. Ce renseignement intégré dans une procédure judiciaire ouverte pour des infractions commises par une organisation criminelle conduit à l'interpellation des auteurs qui seront ensuite présentés à un magistrat. Dans ces conditions, la gendarmerie maritime a conçu un système de collecte et d'exploitation du renseignement criminel maritime. Sa pertinence repose sur deux conditions fondamentales : la mise en perspective du renseignement de nature administrative collecté par d'autres services comme la Marine nationale en le passant au tamis des fichiers de police nationaux comme internationaux (EUROPOL et INTERPOL) puis la confrontation de la connaissance de la délinquance maritime avec le renseignement criminel et territorial. C'est dans cette opération que réside la plus-value majeure de la gendarmerie maritime.

Des exemples concrets démontrent que la fusion du renseignement collecté par des capteurs variés constitue bien le cœur de la réponse à apporter aux velléités de déstabilisation qui nourrissent les nouvelles menaces maritimes. Les expériences polynésiennes du Centre inter-administrations de Fusion du renseignement d'Intérêt Maritime (CFIM) pourraient encore être développées plus avant et généralisées. Elles facilitent l'interception en mer au large de la Polynésie française ou de la Nouvelle-

Calédonie de *slow movers* chargés de cocaïne en provenance d'Amérique du Sud et à destination de l'Australie ou de Nouvelle-Zélande.

Le positionnement de la gendarmerie maritime à l'interface des milieux maritimes et terrestres, de la défense et de la sécurité intérieure doit lui permettre d'assurer un rôle fondamental dans le renseignement criminel maritime. Les structures de police judiciaire (section et brigades de recherches) et de renseignementⁱ de la gendarmerie maritime sont intégrées et travaillent en complémentarité et subsidiarité avec les structures de la gendarmerie nationale (notamment le Service Central de Renseignement Criminel de la gendarmerie), de la police nationale mais aussi la marine nationale.

L'économie maritime mondiale, dont la valeur est estimée à 1 500 milliards d'euros, est à la fois un vecteur, une arme et une cible de la criminalité maritime. Le monde maritime est porteur de menaces criminelles et on constate ainsi une hybridation des activités légales et illégales. Les acteurs économiques du secteur maritime vont progressivement intégrer des comportements criminels mélangeant États et acteurs privés, affaiblissant les capacités de lutte et masquant le développement de la criminalité maritime qui mute et se complexifie. Il est ainsi un secteur particulièrement intéressant pour développer le modèle de renseignement criminel.

• En quoi la gendarmerie maritime mise pour emploi de la marine nationale, peut-elle apporter des réponses à cette nouvelle vague de criminalité maritime ?

La gendarmerie maritime est une institution hybride : un gendarme muni de ses attributs légaux, fortement intégré dans l'environnement maritime car animé d'une forte culture de gens de mer. Cette identité particulière est très riche et précieuse au sein de l'AEM. La gendarmerie maritime apporte de ce fait au Chef d'état-major de la marine nationale une complétude de capacités d'action allant de l'administratif au judiciaire, de la terre à la mer et de la mer à la terre. Cette variété d'outils permet ainsi une gradation de la réponse de l'État face à cette menace maritime protéiforme dont les effets affectent l'équilibre des puissances et la sécurité des territoires.

Pour illustrer mon propos, l'action de l'État en mer actuellement opérée en Guyane française constitue un exemple parlant d'une coordination étroite entre services aux capacités complémentaires. Les enseignements de ce laboratoire innovant de lutte contre la pêche illégale dans les eaux territoriales françaises méritent d'être médités. Répondant pleinement aux enjeux de souveraineté sur ses eaux territoriales, l'opération Halicorneⁱⁱ dédiée à la lutte contre la pêche illégale agrège les capacités de projection et d'intervention spécialisée

de la marine nationale à celle d'investigation de la gendarmerie maritime.

Les techniques de recueil du renseignement, maîtrisées par les OPJ de la section de recherches de la gendarmerie maritime, à terre, guident l'action de vive force, sur l'eau, sur des cibles à haute valeur ajoutée. Ainsi, au-delà de la connaissance des phénomènes, l'intervention coordonnée des différentes administrations de l'AEM valorise les compétences particulières des acteurs. Rappelons que, outre l'impact environnemental, la pêche illégale prospère, en effet, dans une économie parallèle florissante de rayonnement international et dont les profits sont blanchis par du travail illégal ou connectée avec la prostitution ou des trafics illicites.

Dans le domaine du suivi de la flotte de commerce et des acteurs des transports maritimes, les capacités des gendarmes maritimes en matière d'évaluation de la menace (ports, installations portuaires, acteurs économiques), d'analyse de sûreté (ciblage des navires), de sécurisation (sensibilisation, patrouilles...), de contrôle, d'intervention et d'investigation sur les navires de commerce et dans l'environnement portuaire sont particulièrement utiles aux autorités maritimes. Elles sont complémentaires des capacités militaires exercées en haute mer par la marine faisant de la gendarmerie maritime le bras armé policier et judiciaire de l'État pour lutter contre la nouvelle criminalité maritime.

Colonel Florian Manet Et chef d'Escadron Christophe Bégard

Notes

ⁱ Une organisation intégrée du renseignement qui repose sur trois grands types de renseignement (territorial, criminel et sûreté) et trois niveaux de traitement (national (dont l'international), façade maritime et local) a été mise en place en 2016.

ⁱⁱ L'opération *Halicorne* consiste au renforcement des moyens, prépositionnés en Guyane, dédiés à la police des pêches dans les eaux territoriales françaises. Sous l'autorité du commandant supérieur des forces armées en Guyane, elle s'est déroulée au printemps 2017, mêlant des capacités d'intervention spécialisée de la marine nationale, des capacités d'intervention et d'investigation judiciaire spécialisée de la gendarmerie maritime, projetées depuis la métropole.

L'apport du renseignement criminel dans le domaine maritime

Chef d'Escadron Jérôme Barlatier Ph.D, service central de renseignement criminel de la gendarmerie nationale

La fonction des forces de police trouve son origine dans le regard. Un regard « aveugle et vide » tel que décrit par la philosophe Hélène L'Heuillet. Un regard qui surveille « le banal comme l'extraordinaire », qui « rapporte le quotidien et l'exceptionnel », « l'infime comme l'infâme » (L'Heuillet 2001, p. 238). Ce regard est une observation prétendant au savoir.

Orienté sur la compréhension et la maîtrise de la délinquance, le renseignement criminel est une expression de ce savoir policier. Il repose sur la connaissance intime des enjeux qui lient le fait, l'auteur et la victime. Il explique les intérêts, parfois complexes, régissant le fonctionnement des réseaux criminels.

Le renseignement criminel déborde l'enquête judiciaire pour traiter l'information dans un cadre bien plus large destiné à comprendre le crime, à évaluer les menaces et à identifier les populations délinquantes.

La criminalité en mer a déjà été abordée sous l'angle des trafics, de la protection des ports contre le risque terroriste et de la maî-

trise des flux migratoires. Elle a plus souvent été réduite à la seule question de la piraterie. L'évaluation de ces menaces semble partielle et liée aux effets de mode conceptuels qui existent parfois au sein des institutions. L'application des méthodes du renseignement criminel permettrait d'évaluer la délinquance maritime de manière plus objective et pérenne.

Le propos de cet article est de démontrer que le domaine maritime est un champ d'application spécifique, bien que non autonome, du renseignement criminel. Il est ainsi susceptible de bénéficier de l'apport des doctrines relatives à la police guidée par le renseignement. Ce dernier impose de réaliser un équilibre entre l'action de sécurité qui l'anime et celle de justice qui en est le but.

Le contexte maritime est un champ d'application légitime du renseignement criminel

Le monde maritime est déterminé par des enjeux, des acteurs et des modes d'action

Chef d'Escadron Jérôme Barlatier

spécifiques. Ses paramètres conditionnent l'exercice de la mission de renseignement :

- l'immensité des superficies rend délicate la maîtrise des routes maritimes. Centrés sur des points de redistribution (les ports), les flux de passagers comme de marchandises sont soumis à des impératifs de fluidité économique qui rendent vaine toute stratégie de contrôle systématique ;
- des acteurs, détenteurs de nombreux savoirs et savoirs-faire, œuvrent dans un environnement technique et juridique complexe. En dépit de leur diversité, ils sont réunis par une culture de la mer relativement homogène ;
- les activités déployées recèlent des tensions considérables mêlant le développement du commerce maritime et du tourisme, l'exploitation des ressources naturelles (*e.g.* halieutiques, fossiles, énergies marines) et la sensibilité du contexte géopolitique (*e.g.* maîtrise des routes et des points stratégiques, vulnérabilité des façades maritimes, tensions relatives à la délimitation des eaux territoriales, raréfaction des ressources et transformations climatiques) ;
- la mer, enfin, offre des opportunités, tant pour des activités criminelles spécifiques (*e.g.* pêches illégales, pollutions maritimes) que pour la délinquance de droit commun (*e.g.* trafic de stupéfiants, traite des êtres humains, contrebande, délinquance économique et financière).

Le milieu maritime constitue ainsi un biotope cohérent et relativement unifié qui peut être considéré comme un objet à part

entière du renseignement criminel. Il rejoint en cela d'autres domaines où la délinquance est fortement marquée par le contexte au sein duquel elle se déploie (*e.g.* Internet où les repères du monde physique sont bouleversés par les caractéristiques du monde logique).

Savoir quoi chercher, où et auprès de qui, le renseignement criminel maritime implique de prendre en compte une sémiotique spécifique où le signe, le signifiant et le signifié doivent être correctement appréhendés.

Pour être pertinent, ce renseignement doit relever d'un réseau d'acteurs spécialisés. Les services et les agents appelés à l'animer doivent disposer de l'expérience et des techniques leur permettant de discerner les signaux utiles dans un contexte informationnel incertain.

En France, la gendarmerie nationale dispose des moyens d'un tel traitement. Cela lui confère une responsabilité particulière à l'égard du renseignement criminel maritime. Son organisation combine l'action de la gendarmerie maritime et celle du service central de renseignement criminel (SCRC). Disposant d'une implantation littorale en métropole et Outre-mer, de moyens adaptés, d'un réseau de confiance et d'un savoir-faire reconnu, la gendarmerie maritime possède une connaissance précise des problématiques liées à la mer. De façon complémentaire, le SCRC contribue à une analyse plus complète de la menace et met

L'apport du renseignement criminel dans le domaine maritime

à sa disposition des expertises particulières (*e.g.* administration de bases de données, rapprochement judiciaire, analyse criminelle, investigations en milieu numérique, analyse stratégique). Il établit un lien avec la criminalité « terrestre » et dispose de compétences particulières en matière nautique (identification et fraude documentaire).

C'est par la combinaison de ces diverses approches que le renseignement criminel maritime est en mesure de présenter un intérêt.

Le renseignement criminel maritime n'est pas un objet autonome

Le renseignement criminel maritime hérite d'un double savoir, issu de la compréhension du milieu maritime et de l'analyse des questions de délinquance.

Il doit ainsi s'articuler avec les autres dimensions du renseignement maritime, qu'elles soient économiques, administratives ou militaires.

Chaque acteur du monde de la mer détient les moyens d'acquérir une part de ces renseignements au regard de sa fonction, de son organisation ou de ses prérogatives juridiques et techniques. Chacun réalise un traitement plus ou moins élaboré de l'information en fonction de ses propres besoins. Chacun donne une finalité spécifique à ces renseignements et dispose d'une exi-

gence particulière en termes d'efficacité, d'efficience et de qualité.

Dans une logique partenariale, ces acteurs sont tout à la fois fournisseurs et clients d'informations. Présents à terre ou sur mer, le plaisancier, l'artisan pêcheur, le concessionnaire portuaire, les affréteurs, les constructeurs navals, l'administration des affaires maritimes, la Douane, les forces de gendarmerie ou de police, la Marine nationale ou les sociétés de secours en mer sont en mesure de contribuer à un savoir collectif. Son partage revêt une importance stratégique.

Le renseignement criminel maritime doit également être abordé dans la perspective d'une connaissance plus générale de la délinquance. Il participe à l'évaluation de la menace et à la détection de nouveaux phénomènes. Il semble, par exemple, illusoire de comprendre le trafic de véhicules ou de pièces détachées par containers à destination de l'étranger sans le mettre en relation avec la délinquance liée l'automobile commise sur le territoire national. La délinquance transactionnelle est une chaîne qui s'analyse de bout-en-bout.

À cet effet, une connexion doit être établie entre la délinquance commise en mer et celle perpétrée à terre. Les liens locaux, régionaux, nationaux ou internationaux de la gendarmerie maritime avec les autres forces de police contribue ainsi à une meilleure compréhension de l'origine des phénomènes criminels, à la détection de la

répétitivité de certains modes opératoires ou à la traçabilité de certains flux.

Le renseignement criminel maritime est ainsi une construction à plusieurs où la capacité de chacun d'œuvrer avec les autres est décisive. Le déficit de confiance, la recherche de prestige à court terme, l'affirmation corporatiste d'une identité sont les écueils traditionnels d'une relation fondée sur le soupçon et la concurrence. Surmontant les tentations du « dilemme du prisonnier », les acteurs doivent pouvoir dépasser le cloisonnement par la coordination, transformer la pluralité en une source d'émulation, faire prévaloir l'intérêt collectif sur leurs intérêts particuliers.

62

La pratique du renseignement criminel est tout autant une question de processus que d'organisation. Elle obéit en cela à des principes particuliers.

Le renseignement criminel maritime s'inscrit dans la perspective d'une police guidée par le renseignement

Le renseignement criminel maritime se développe sur la base d'une série de compromis qui le mettent en tension. Il s'agit notamment de concilier :

- la dimension pratique qui implique de savoir pour agir (omnipotence) et la dimension psychologique qui invite à créer une illusion de savoir (omniscience) ;

- le secret qui doit être préservé et distillé (source de pouvoir), et la transparence qui doit être ménagée et organisée (source de confiance) ;
- l'efficacité dans la recherche et l'analyse du renseignement par tout moyen (aspect performatif) et la garantie du respect des droits fondamentaux par le droit et la déontologie (aspect normatif) ;
- la collecte des savoirs explicites (invitant à la standardisation des processus) et le recueil des savoirs tacites (favorisant la libre pratique des acteurs) ;
- l'organisation du dispositif de renseignement au sein de chaque institution (cohérence) et l'articulation des dispositifs de renseignement entre les institutions (coordination).

Afin de prendre en compte la complexité des phénomènes, le renseignement criminel maritime dispose de plusieurs approches pour traiter l'information :

- la combinaison matricielle des paramètres thématiques (*e.g.* par nature de délinquance ou par domaine d'activité) et géographiques (*i.e.* du local à l'international avec des zonages intermédiaires, parfois évolutifs, tels que les bassins de délinquance) ;
- la triple approche en fonction des lieux (ou des flux), des faits (ou des phénomènes) et des individus (ou des groupes criminels) ;
- le niveau d'analyse à l'échelle tactique (à court terme, soutien direct aux actions pré-judiciaires ou aux enquêtes judiciaires), opérationnelle (à moyen terme,

L'apport du renseignement criminel dans le domaine maritime

adaptation des modes d'action et des ressources aux évolutions du crime) et stratégique (à plus long terme, aide à la compréhension des phénomènes criminels et à l'anticipation de leurs évolutions) ;

- l'alternative entre l'approche orientée sur les faits criminels (*event-centred*) et celle orientée sur les individus à risque (*suspect-centred*).

Au début des années 2000, ces approches du renseignement criminel ont été structurées au sein d'une doctrine policière : l'*intelligence-led policing* (ILP). Le criminologue anglais Jerry Ratcliffe en est considéré comme le théoricien (Ratcliffe 2016).

Succédant à la « police des jambes » qu'est le *community policing* (COP) et la « police des bras » qu'est le *problem-oriented policing* (POP), l'ILP valorise une « police de la tête » où la connaissance des phénomènes et des populations criminelles sont un préalable à l'action. Le renseignement y occupe une place centrale car il permet de guider avec pertinence les interventions policières sur les lieux à risque (*hot-spot*) et sur les populations criminogènes (*prolific offenders*).

Le savoir devient ainsi un instrument d'anticipation des stratégies policières destiné à rompre avec la posture traditionnellement réactive des forces de l'ordre. Dans une cinématique évoluant d'une logique descriptive vers un raisonnement analytique, l'information (contextualisée et concrète) et

la donnée (structurée et mémorisée) sont traitées pour générer un savoir (destiné à la compréhension) qui est transformé en renseignement (destiné à l'action).

Dans le cadre de ses travaux, J.H. Ratcliffe met à l'épreuve différents modèles de renseignement :

- Le plus connu est le « cycle du renseignement » qui procède à un séquençage du traitement de l'information où se succèdent les étapes de planification, de collecte, de collationnement, d'évaluation, d'analyse, de dissémination et de retour sur expérience. Dans le cadre d'une rétroaction systémique les résultats de ce processus permettent de réorienter la recherche d'information par une nouvelle planification.
- Le modèle « SARA » est, quant à lui, issu de la doctrine du *problem-oriented policing*. Il établit une heuristique simple où se succèdent la caractérisation du problème (*Scan*), son étude (*Analyse*), la mise en place de mesures destinées à sa résolution (*Response*) et enfin l'évaluation des résultats de l'action entreprise (*Assessment*).
- Schéma britannique du renseignement, le « *National Intelligence Model* (NIM) » constitue un *business model* où l'articulation du rôle des acteurs est défini dans le cadre d'un processus standardisé et prévisible.

S'ils ne sont pas exclusifs l'un de l'autre, ces dispositifs insistent tour à tour sur l'importance de la cohérence des processus, sur

Chef d'Escadron Jérôme Barlatier

l'intérêt de l'évaluation et sur la nécessité de la coordination. Cherchant à valoriser la portée pratique du renseignement, J.H. Ratcliffe leur préfère le modèle « 3i ». Celui-ci s'articule en trois phases : « Interpréter » le contexte criminel (1) pour « Influencer » le décisionnaire (2) afin qu'il réalise les choix pertinents pour « Impacter » les phénomènes délinquants (3).

Loin d'être une fin en soi, le renseignement criminel est ainsi conçu dans la perspective de ses effets concrets sur la délinquance. Il est un savoir au service de l'action.

Depuis 2015, le service central de renseignement criminel (SCRC) de la gendarmerie nationale réorganise son action à partir des principes de l'ILP. Cherchant à proposer des solutions en faveur d'un traitement proactif de la délinquance, il expérimente à l'échelle nationale des dispositifs de traitement de l'information et d'analyse décisionnelle.

La coordination entre la gendarmerie maritime et le SCRC laisse également entrevoir la perspective d'un enrichissement mutuel où les nombreuses informations dont dispose cette première peuvent être mises en valeur par les méthodes déployées par ce second.

Le renseignement criminel est un outil essentiel de l'action de sécurité. Orienté sur la maîtrise de la délinquance il doit également être solidement arrimé à l'action de justice.

La renseignement criminel maritime combine l'action de sécurité et l'action de justice

Le renseignement criminel réalise un équilibre entre le caractère globalisant de l'action de sécurité et l'approche personnalisante de l'action de justice.

En officialisant le lien d'un auteur avec son crime, l'action de justice est un art de l'individualisation. Elle adapte une règle générale à un cas particulier. Ce principe essentiel du système pénal repose sur le souci légitime d'adaptation de la décision du juge au plus proche des circonstances des faits et de la personnalité des individus. Toutefois, dans un contexte d'accroissement régulier de la délinquance, son application n'est pas sans difficulté.

Le criminologue canadien Jean-Paul Brodeur évoque ainsi une « justice individuelle et individualisante » qui peine à faire face à la délinquance de masse, aux réseaux transnationaux et aux contentieux spécialisés. Fondée sur la responsabilité individuelle, la justice n'est donc pas, à elle seule, en mesure de répondre à des problèmes systémiques (Brodeur 1993).

Les caractéristiques de l'action de sécurité complètent celles de l'action de justice. Elles permettent de considérer non seulement les faits mais aussi les phénomènes, d'appréhender les individus, mais aussi les groupes délinquants, de considérer les scènes de crimes, mais aussi les secteurs

L'apport du renseignement criminel dans le domaine maritime

criminogènes. Fondée sur le renseignement, cette approche globale de la délinquance autorise des réponses préventives et répressives plus diversifiées. Ces solutions ne sont pas uniquement judiciaires. Elles reposent sur un spectre de mesures relevant de la prévention sociale et situationnelle, de méthodes de dissuasion et de répression, du partenariat avec d'autres administrations et de l'hybridation avec le secteur privé, etc.

J.H. Ratcliffe se fonde sur les théories de l'entonnoir pénal pour expliquer que l'accroissement, même conséquent, des moyens de la justice, n'est pas une réponse significative aux problèmes de l'insécurité (Ratcliffe 2016). Dans cette perspective, l'action de sécurité aurait intérêt à devenir plus indépendante de l'action de justice. La finalité judiciaire du renseignement criminel s'en trouverait atténuée face à la volonté de contrôler la criminalité par d'autres moyens. La justice serait ainsi concurrencée dans ses attributions par d'autres modes de régulation.

Le développement remarquable des dispositions du code de la sécurité intérieure depuis sa création en 2012 illustre cette tendance. Il intègre à la police administrative un ensemble de moyens d'investigation considérés jusque là comme l'apanage de la police judiciaire : création de bases de données, interceptions de correspondance, sonorisation et fixation d'image, captation de données à distance, géolocalisation, dispositifs de surveillance, perquisitions, me-

sures de restriction de la liberté d'aller et venir.

Hors de la procédure judiciaire, le juge perd ici son rôle de directeur d'enquête pour se concentrer sur ses attributions en matière de protection des libertés individuelles.

Pour autant, loin de s'opposer, les actions de sécurité et de justice doivent être conçues dans un continuum où :

- le renseignement permet une analyse de la menace et les vulnérabilités ;
- l'investigation pré-judiciaire porte son attention sur des faits ou des individus soupçonnables en vue de la caractérisation d'activités criminelles ;
- l'enquête judiciaire vient renforcer la recherche d'information sur les infractions caractérisées et les suspects passibles de poursuites ;
- le suivi post-pénal maintient la surveillance des délinquants d'habitude en vue de contribuer à l'évaluation de leur dangerosité et de prévenir leur réitération.

Ces étapes établissent une boucle entre l'action de sécurité et l'action de justice. Elles les concilient dans une relation qui a longtemps existé en pratique mais qui est aujourd'hui formalisée par les processus de l'ILP et officialisée par le code de la sécurité intérieure (Barlatier 2017).

Appliqué au renseignement criminel maritime, ce cycle implique une évolution radicale du fonctionnement des institutions policières, passant d'une posture réactive

Chef d'Escadron Jérôme Barlatier

où la délinquance est subie et imparfaitement analysée, à une posture proactive où les menaces sont correctement évaluées, anticipées et ainsi maîtrisées.

Ces quelques éléments esquissent les contours d'une démarche de renseignement criminel en matière maritime. Ils en démontrent l'opportunité, l'utilité, voire la nécessité. Plus qu'un ajustement des pratiques, ils constituent un changement profond dans le fonctionnement des services et implique des évolutions ambitieuses de leur mode d'action.

Références

- Barlatier, J. (2017). Management de l'enquête et ingénierie judiciaire, recherche relative à l'évaluation des processus d'investigation criminelle. Thèse de doctorat en criminologie rédigée sous la direction du professeur Olivier Ribaux. Lausanne : UNIL / École des sciences criminelles. 470 p. DOI : 10.13140/RG.2.2.31577.42089
- Brodeur, J.P. (1993). La pensée postmoderne et la criminologie. *Criminologie*, vol. 26, no 1, 1993, pp 73-121. "Michel Foucault et la (post)modernité". Centre international de criminologie comparée. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal.
- L'Heuillet, H. (2001). Basse politique et haute police, une approche historique et philosophique de la police, Paris : Fayard. 434 p.
- Ratcliffe, J. H. (2016). *Intelligence-led policing*. Second edition. New York : Routledge. 222 p.
- Wilmer, M.A.P. (1970). *Crime and information theory*. Edimburg (Scotland) : Edimburg university press. 124 p.

La nouvelle criminalité maritime

*Vue par Frédéric Moncany de Saint Aignan,
président du Cluster Maritime Français*

Comment est organisé le secteur maritime français ?

La France est un grand pays maritime. Il faut rappeler que notre pays a sous sa responsabilité le deuxième espace maritime mondial avec plus de 11 millions de km², juste derrière les Etats-Unis d'Amérique. Si cette immense zone confère à la France de très grands atouts pour le développement de son « économie bleue », elle lui confère également une très grande responsabilité tant dans la protection des océans que dans la lutte contre toutes les formes de criminalité maritime.

Le secteur maritime français est un secteur économique de tout premier plan. Le Cluster Maritime Français¹ publie chaque année les chiffres de l'économie maritime. Pour 2017, nous avons recensé 306 878 emplois directs (hors tourisme littoral) et un chiffre d'affaire de 75,5 milliards d'euros. Ces 2 indicateurs placent le secteur maritime français devant le secteur aérien ou le secteur automobile.

Si les activités maritimes sont aussi anciennes que notre planète, il faut préciser que la mondialisation apparue au début des années 70, couplée à la formidable accélération des innovations et développements technologiques des 2 dernières décennies conduisent à une modification structurelle du secteur maritime français et mondial. Dans un rapport publié par l'OCDE en mai 2016, on peut lire que l'économie maritime mondiale, incluant tous les domaines d'activité liés à la mer, aura doublé d'ici 15 ans passant de 1 500 milliards de dollars par an en 2016 à 3 000 milliards de dollars en 2030.

Le secteur maritime est un secteur complexe qu'il est toujours difficile de décrire. En effet, les acteurs et les activités sont multiples. Ils exercent leurs activités tant au plus près du littoral qu'en haute mer à des milliers de kilomètres de leur base. Pour le décrire, il faut avoir une vision locale, nationale, européenne et internationale.

Frédéric Moncany de Saint Aignan

Néanmoins, je crois que l'on peut classer le secteur maritime français en 2 catégories, les filières traditionnelles que l'on connaît depuis des siècles et les filières que je qualifierais d'émergentes qui se développent pour faire face à l'accroissement de la population mondiale, à la raréfaction des ressources et aux enjeux du défi climatique.

Les 5 filières traditionnelles, ce sont les filières industrielles historiques qui ne cessent d'innover pour rester compétitives et se développer :

- Le transport maritime et les ports : 90% des biens échangés passent par les mers. C'est le mode de transport le moins polluant (3 fois moins que la route et 15 fois moins que l'avion) et le plus économique. C'est aussi un secteur international par excellence où la présence de multinationales est extrêmement importante.
- L'industrie navale et le nautisme : plus de 70% de la production sont exportés. Les constructions navales civiles ou militaires françaises sont au premier rang européen et parmi les plus réputées au plan international. Dans le domaine de la plaisance, la France est le leader mondial.
- La pêche et les produits de la Mer : la demande en ressources halieutiques est en augmentation continue, que ce soit en France ou dans le reste du monde. La pêche française est parmi les plus dynamiques et innovantes d'Europe.
- Les ressources énergétiques : 30% du pétrole et 27% du gaz sont produits offshore et représentent respectivement 20% et 40% des réserves mondiales connues.

D'ici 2030, on connaîtra une probable augmentation de 50% de la demande en énergies primaires.

- Les communications : 99% des communications intercontinentales, dont les ordres financiers, passent par des câbles sous-marins. 1 000 000 de kms de câbles sont posés, toujours plus rapides jusqu'à 160 To/s pour les prochains câbles.

Les 5 filières émergentes, ce sont les nouvelles filières industrielles qui se constituent pour répondre aux nouveaux besoins, aux nouvelles activités et s'appuient sur l'innovation :

- Les énergies marines renouvelables (EMR) : le potentiel des énergies marines renouvelables est estimé entre 20 et 90 KTWWh, suffisant pour couvrir, à terme, les besoins de la consommation mondiale.
- Les ressources minérales : en 2030, la part des minéraux marins sera de 10% pour un marché de 10 milliards de dollars. Ils répondront aux besoins des industries de haute technologie.
- Les biotechnologies : la France est le 1er producteur européen de biotechs. Les biotechs marines utilisées en santé, nutrition, chimie, énergie et matériaux représentent un marché mondial en croissance de près de 12% par an.
- L'aquaculture : la consommation de poisson a plus que doublé, en France et dans le monde sur les 30 dernières années. En 2025, ce sera une production mondiale de 102 millions de tonnes pour une consommation de 22 kg par an et par habitant,

pour une population mondiale estimée à près de 8 milliards d'humains.

- Le tourisme et la croisière : le tourisme littoral représente un marché mondial de 161 milliards de dollars. Plus de 5 000 yachts de luxe sillonnent les mers. Sans parler de l'attractivité toujours grandissante des régions littorales et des ports de plaisance de notre pays.

Bien évidemment, ces dix filières qui composent le cœur du secteur maritime français ne peuvent se développer et innover séparément des secteurs transverses à l'ensemble de l'économie française. C'est pourquoi on retrouve et on retrouvera de plus en plus la présence d'acteurs non-initialement maritimes dans l'industrie maritime future. On peut citer notamment les acteurs de :

- L'environnement : l'Océan produit 50% de l'oxygène et absorbe 25% du gaz carbonique. Il subit le changement climatique et les pollutions. Les innovations permettent de mieux protéger le milieu marin et les services écosystémiques essentiels à l'humanité.
- La formation : nombre de métiers sont en mutation ou n'existaient pas il y a quelques années. Il faut former les jeunes (et les professionnels en formation continue) aux nouveaux outils et process. Cela représentera 1 million d'emplois d'ici 15 ans.
- Les infrastructures : 10 industries françaises du BTP, présentes aussi dans le maritime, sont n°1 mondial. Les infrastructures et enjeux associés (innovation dans les matériaux et accès aux res-
- sources) sont essentiels à la Croissance Bleue : ports et réseaux (fleuve, rail, route), installations en mer (pétrole et gaz offshore, EMR, parcs aquacoles, plateformes offshore multi-usage...), digues et polders.
- Le numérique : la révolution numérique concerne aussi le maritime : automatisation et process, réalité augmentée, « big data » et « data centers » immergés, cybersécurité, etc.
- La science et l'innovation : la recherche scientifique et l'innovation technologique permettent de connaître le milieu marin (seuls 5% des fonds marins et 15% de la biodiversité marine sont connus) et de développer les moyens et solutions pour aller en mer, repousser les frontières du savoir et du possible.
- Les services : assurance, courtage, droit et finance sont au cœur du maritime avec plusieurs leaders mondiaux français. Les nouveaux modèles de financement et d'assurance sont essentiels pour aider à l'innovation et à l'industrialisation.
- La sûreté et la sécurité : en France, les services et l'industrie liés à la sûreté représentent 30 milliards d'euros sur un marché mondial de 600 milliards d'euros. Face à la montée des menaces en mer, la défense de la souveraineté et la protection de ceux qui sont en mer vont participer à la croissance de ce marché. La Marine Nationale est la deuxième Marine au monde juste derrière l'US Navy, capable d'intervenir en n'importe quel point de la Planète.
- La surveillance satellitaire : la surveillance des espaces maritimes, le suivi du

Frédéric Moncany de Saint Aignan

milieu marin et le monitoring des activités sont des marchés en plein essor. Avec des équipements innovants, le rôle déjà important de l'espace pour l'Océan se renforcera.

Pour compléter ce panorama du secteur maritime français, il faut avoir conscience que notre Pays compte parmi ses acteurs maritimes nombre de leaders mondiaux dans les filières citées précédemment : de la start-up aux grands groupes, des écoles aux universités et laboratoires.

70 **Quelle est la perception de la criminalité maritime par le secteur privé maritime français ?**

La diversité des secteurs et de leurs acteurs décrite précédemment ne permet pas une perception uniforme de la criminalité maritime. En fonction de l'activité menée et de sa localisation, les menaces criminelles sont différentes même si certaines sont communes. Il y a la délinquance financière, la délinquance sociétale ou environnementale et bien-sûr la criminalité dans ses aspects les plus graves humainement qui va de la prise d'otages parmi les équipages de navires dans les actes de piraterie, aux crimes de sang les plus odieux.

On ne peut pas attacher telle ou telle crime à l'une ou l'autre des filières. En mer, il n'y a pas de frontières physiques, on ne peut pas isoler un secteur, les activités cohabitent dans le temps et dans l'espace mari-

time. On ne peut que citer les menaces criminelles dans une liste à la Prévert. Il y a les questions du blanchiment des capitaux, d'opacité financière et de trafics en tous genres (y compris le trafic d'êtres humains). Et puis dans ce cortège de menaces, on trouve également les crimes environnementaux avec les actes de pollution volontaires, les risques terroristes ou encore le risque de massacre de masse, dont l'hypothèse ne peut être écartée.

On voit qu'hélas, la palette est extrêmement large.

Chacun des acteurs de l'économie maritime a conscience des dangers qui le menacent et s'organise pour contrer les actions malveillantes.

Comment le secteur privé maritime lutte-t-il contre la criminalité maritime ?

En fonction de la menace et de son niveau d'intensité, les moyens de lutte doivent être proportionnés, adaptés et testés par les acteurs maritimes du secteur privé.

Par exemple, dans les ports maritimes, le secteur privé a dû se conformer au code ISPS (International Ship and Port Facility Security (ISPS) adopté par l'Organisation Maritime Internationale dès 2002. Celui-ci impose notamment de sécuriser les accès des terminaux portuaires ou, à bord des navires escalant, de filtrer toute personne se

présentant à bord et bien d'autres mesures de sécurité. Dans les entreprises ou dans les secteurs portuaires (pêche, plaisance, capitainerie...) des procédures de détection de signaux faibles sont mises en place en collaboration avec la gendarmerie maritime, avec la sensibilisation de tous ceux qui y travaillent ou séjournent.

Dans les zones de piraterie, les compagnies maritimes (commerce, pêche ou plaisance) embarquent des équipes privées de protection et équipent leurs navires de moyens de détection ou de prévention de prise d'otages. Ces opérations se font bien évidemment dans une étroite coopération avec les dispositifs déployés par les forces étatiques.

Il faut toujours se rappeler que les flux transcontinentaux de transports de marchandises par voie de mer sont comme les artères du corps humains, ils alimentent en permanence l'économie mondiale. Une rupture dans ces flux par suite d'actes malveillants (piraterie, terrorisme, cybercriminalité...) aurait des conséquences gravissimes sur l'activité économique mondiale avec un impact direct sur la vie quotidienne de chacun d'entre nous.

C'est d'ailleurs dans ce cadre et faisant suite à la loi économie bleue votée par le parlement le 20 juin 2016 que les armateurs français avec la puissance publique et les syndicats de marins revisitent aussi la notion de flotte stratégique. En effet, avec la mondialisation, l'accroissement des échanges, les

menaces stratégiques ou climatologiques ou encore l'importance capitale prise, notamment, par les outils de communications (internet, câbles sous-marins, données de masse), les types de navires devant être considérés par un gouvernement comme stratégiques doivent être réexaminés. Cet examen est en cours au travers d'une commission multipartite (armateurs, ports, affaires maritimes, courtiers d'affrètements, syndicats, etc.) sous l'égide du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Selon le prisme sous lequel on examine la question, la composition d'une flotte stratégique peut varier. S'agit-il de traiter des questions de pavillon ou de fiscalité ? S'agit-il de préserver ou développer l'emploi maritime français ? S'agit-il d'être en capacité d'intervenir sur des crises climatiques ou humanitaires ? S'agit-il de pouvoir répondre aux questions de souveraineté dans le cadre de la liberté de navigation ou de conflits de basse puis de haute intensité ?

C'est à ces questions qu'il faudra trouver les réponses et la définition des moyens adaptés dans les trois ans à venir !

Quelle est la perception des menaces criminelles de demain et des risques sur l'industrie maritime française ?

Comme toujours depuis que le monde existe, toute activité nouvelle entraîne son lot d'opportunités (économiques, environ-

Frédéric Moncany de Saint Aignan

nementales, sociales) mais également son lot de menaces et de crimes pour se procurer de nouvelles richesses ou de nouveaux outils.

L'autonomisationⁱⁱ des navires sera, sans doute, un enjeu majeur dans les 30 ans à venir. Comment les protéger ? Comment s'assurer qu'ils ne seront pas détournés ?

L'ère de l'utilisation des données de masse et l'utilisation de l'espace cyber apporteront là-aussi des possibilités nouvelles de s'approprier illégalement des biens et des services ou de détruire des infrastructures vitales pour un pays.

72

La multiplication des activités maritimes à laquelle nous assistons depuis plusieurs années entraîne mécaniquement la multiplication des acteurs et par conséquent la multiplication de ceux qui peuvent faire peser demain des risques sur l'industrie maritime française. Les grands industriels français s'y préparent, innovent et développent des systèmes pour se protéger. La réponse doit être internationale, européenne et française. Elle doit être industrielle (avec de très gros enjeux de formation), militaire

(avec notamment et en premier lieu la Marine Nationale - 1^{re} marine d'Europe), spatiale (pour la surveillance des immensités océanes), juridique, réglementaire et assurantielle. En ce sens, l'ensemble du spectre de l'économie maritime est pleinement concerné et le Cluster Maritime Français apporte sa pierre à l'édifice en structurant sur ces sujets (notamment) transversalement et largement les acteurs de l'économie maritime.

A cette fin, le Cluster Maritime Français a mis en place, depuis plusieurs années, des groupes de travail (appelé groupes de synergie) pour traiter avec l'ensemble des secteurs maritimes cités supra de ces questions. On peut citer de manière non-exhaustive les groupes de synergie consacrés à la Cybersécurité maritime, à la lutte contre la piraterie ou le trafic d'armes, aux équipes de protection embarquées, aux rapports entre la Marine Marchande et les autres marines ou encore au développement de la route de la Soie (projet OBORⁱⁱⁱ) par la Chine. Les travaux du Cluster maritime, ainsi que tous les renseignements nécessaires, peuvent être retrouvés sur le site : <http://www.cluster-maritime.fr/fr>.

Notes

ⁱ Le Cluster Maritime Français représente plus de 430 entreprises, acteurs de l'économie maritime (PME, ETI, grands groupes, Pôles de compétitivité mer, fédérations, régions, écoles, universités, Marine nationale...). Le Cluster organise la synergie entre ses membres pour qu'ils se connaissent, échangent les bonnes pratiques et les solutions, dans une optique de développement d'affaires et d'activités ensemble. Il promeut le fait et l'économie maritime auprès des professionnels et des institutionnels. Il est une force d'influence auprès des décideurs publics et économiques.

ⁱⁱ Navires commandés à distance sans équipage permanent.

ⁱⁱⁱ One Belt One Road, ou encore en français les nouvelles routes de la soie.

Rubriques et chroniques



L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé

Xavier Raufer, Julien Dufour & Stéphane Quéré

1. Bientôt quarante ans après des débuts en fanfare, la banalisation sans gloire de l'éco-terrorisme

A la fin (mais l'échéance peut être longue) le terrorisme - le militantisme terroriste, la cause terroriste, la menace terroriste - disparaît. D'usage, la répression n'y est pour rien ; plutôt, une source s'épuise, un terreau s'assèche et ce qui, dans ce terrorisme là, enflammait jadis les âmes et chahutait les cœurs, fatigue désormais tout le monde. Vers 1968-69, dans un département de sociologie d'une université du nord de l'Italie, l'orateur révolutionnaire évoquant les Brigades rouges suscitait (ou peu s'en faut) l'enthousiasme général. Dix ans après, le même était accueilli par le silence gêné d'étudiants lassés d'une décennie de rodomontades écrites en stalinien haute-époque ; et de massives «Résolutions de la direction stratégique» longues comme un jour sans pain - mais ô combien plus pesantes.

Voilà pourquoi l'analyste lucide doit d'emblée envisager la fin de l'entreprise terro-

riste (ou de la guérilla) et toujours adjurer l'officiel qui le consulte, de pratiquer une répression aussi microchirurgicale que possible, faute sinon d'obtenir un effet remède-pire-que-le-mal, ou pavé-de-l'ours, et un résultat inverse de celui voulu.

De cela, un exemple oublié. Chacun connaît l'insurrection de Pâques 1916 d'environ 1 500 volontaires nationalistes irlandais et l'aveugle répression britannique qui la conclut¹. Durant six jours, les Volontaires occupent divers bâtiments publics dublinois. 485 morts au total, dont la moitié de civils et 40 enfants. Puis les 15 chefs nationalistes irlandais sont fusillés ou pendus. Ecrasement total - et pour la Couronne, effet absolument contre-productif. En Irlande même bien sûr, cela est connu, mais aussi, jusqu'aux confins de l'Empire britannique.

Le 18 avril 1930 au Bengale, 64 militants du parti nationaliste bengali *Jugantar* du port de Chittagong, lancent l'insurrection au nom de l'*Indian Republican Army* (IRA) ; ils contrôlent la ville quatre jours

Xavier Raufer

puis sont écrasés et fuient dans les forêts voisines. Leur chef, Surya Sen, est pendu en 1934. Nul chrétien parmi eux : le sacrifice héroïque des Volontaires dublinois avait seulement enflammé l'IRA bengalie dont les soldats trouvaient le courant indépendantiste indien trop pacifiste et non-violent à leur goût.

Tels sont les résultats d'une répression mal dosée, à la Gribouille, et de l'oubli du théorème de Mao qui veut qu' «Une étincelle peut embraser toute la plaine». Revenons à notre terrorisme d'inspiration écologique qui lui, semble bien depuis quelques années déjà, passer pour de bon sous le niveau de la menace stratégique, et d'abord pour les entreprises.

76

Tout commence par un activisme anti industriel-immobilier dans le grand ouest américain (*Pacific Northwest*) peu relayé, dans le monde, sauf dans certains pays nordiques de l'Europe². Déjà misanthrope («il y a trop d'humains sur terre») une minorité radicale de la nébuleuse écologiste s'insurge contre les atteintes de la «civilisation humaine» contre la nature sauvage. Il faut lutter par l'activisme et le sabotage, contre la dévastation de la nature par le brutal capitalisme à l'américaine. Le projet rencontre la sympathie de milieux ruraux de l'Ouest américain. Écrit en 1975, «*The Monkey Wrench Gang*» d'Edward Abbey donne le ton ; dans les décennies 80 et 90, le «gang de la clé à molette» pratique l'action directe : couper les lignes électriques, harceler les bûcherons, crever les pneus,

inonder les chantiers. Les militants s'installent durablement sur les arbres menacés, s'enchaînent aux bulldozers, etc.

Le mouvement *Earth First !* est fondé en 1979 par l'ultra-écologiste Dave Foreman, qui en écrit le manuel de sabotage, «*Ecodefense*». Ainsi, de sabotages en *shows* activistes, la vie des éco-activistes se poursuit-elle jusqu'en septembre 2001. Là, tout change : après le 11 septembre et la promulgation du *Patriot Act* dans l'Amérique parano de George Bush junior, tout sabotage devient un acte terroriste, sanctionné de 10 ans de prison minimum. Depuis l'éco-activisme a renoncé au terrorisme et même au sabotage. Oublié ailleurs dans le monde, il en reste, hors des grands centres, une constellation post hippie et anarchiste ; une nébuleuse nomade d'adultes mal sortis de l'enfance ; de marginaux amoureux des arbres, de squatters, etc. Parfois ils participent à des élections locales ou engagent des batailles légales («*paper wrenching*») ou font de l'agitation sur Internet. *Earth First !*, c'est désormais un folklore, des chansons, une sous-culture avec saynètes théâtrales. Tout cela certes, mais plus une menace terroriste.

2. 1993-2009 : trois textes criminologiques sur l'éco-terrorisme

a) *L'éco-terrorisme, menace réelle, mais oubliée (en France)*³

Quoi de plus antagoniste que l'«écologiste» et le terroriste ? Or une minorité radicale, ex-

L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé

trémiste, fanatique, existe dans la nébuleuse écologiste, notamment en Amérique du Nord et dans les pays Nordiques et elle a déjà commis des attentats très professionnels. L'idéologie de ces éco-terroristes a été imaginée par le philosophe norvégien Arne Naess. Dans sa fureur aveugle de reproduction et de consommation, l'humanité détruit, selon lui, cette entité vivante qu'est la terre, son écosystème, la biomasse, les paysages, les réseaux hydrographiques etc. Des disciples extrémistes de Naess sacralisent, divinisent même, la biosphère; ils estiment qu'elle passe avant cette engeance dévastatrice qu'est l'homme. Ces fanatiques professent enfin, et écrivent, que des actes violents sont indispensables pour briser la domination de l'"homo technologicus" sur la nature; pour ramener l'espèce humaine à une quotité supportable, vivant en harmonie avec la nature sauvage.

Une "avant-garde" de semi-intellectuels déclassés, promettant à des foules perdues dans une société désintégrée un monde meilleur dans un avenir vague, sur un ton d'absolue conviction : on a reconnu la machine idéologique qui a fait le succès de tous les totalitarismes.

Certains groupes terroristes européens, notons-le, ont tâté en leur temps de l'éco-terrorisme. ETA a mené entre 1978 et 1981 une longue campagne d'attentats et de meurtres à l'issue de laquelle la construction d'une centrale nucléaire près de Bilbao a été interrompue.

En février 1980, Prima Linea, groupe révolutionnaire armé italien des années 70-80, assassinait Enrico Paoletti près de Milan. Cet ingénieur chimiste avait été le directeur de l'usine Icmesa à Seveso. Or le 7 juillet 1976, catastrophe écologique célèbre, un nuage de Dioxine s'était répandu dans toute la vallée, intoxiquant gravement des centaines de femmes et d'enfants, tuant des dizaines de milliers d'animaux. Mais ces tentatives de récupération de l'écologie par des terroristes n'ont pas enrayeré le développement du courant écolo-radical.

• Une scène hétéroclite

Les illuminés : c'est la première des composantes du courant écolo-radical. Peu dangereuse, elle n'en fait pas moins régner dans les franges marginales de l'écologie un climat d'angoisse et de trouble; de panique même, qui peut pousser des esprits instables à des actes dangereux. C'est dans ce cercle extérieur de l'écologie radicale que se réfugient toutes sortes de paranoïaques, qui voient s'ourdir sous leurs yeux des conspirations immenses, des complots universels. Ils s'acharnent à convaincre le reste de l'humanité souffrante qu'on lui cache tout.

Les apocalyptiques : pour eux le monde d'aujourd'hui ressemble à une pyramide de cercueils. le sommet de cette pyramide est constitué par les cercueils des quelques écologistes tombés au cours des "éco-guerres". Un rang en dessous, les centaines de cercueils des membres de tribus massacrées, chassées de leurs terres par les ex-

Xavier Raufer

ploiteurs. En dessous encore, les milliers de cercueils des victimes d'inondations et glissements de terrain provoqués par les coupes sauvages des forestiers. La couche inférieure est celle des cercueils des dizaines de milliers d'innocents empoisonnés par la chimie, la pollution, les déchets toxiques, les radiations nucléaire, les incendies et explosions industrielles.

Sous celle-ci, les millions de cercueils de ceux qui meurent de faim à cause d'une agriculture dévastatrice qui entraîne désertification et érosion. Enfin, à la base, les dizaines de millions de cercueils de ceux qui meurent d'avoir bu de l'eau polluée. Pour ces fanatiques, le capitalisme industriel se rend chaque année coupable de l'érection d'une telle pyramide de cadavres, dix fois grande comme celle de Cheops. Chaque jour, disent-ils, sur cette terre, les éco-victimes sont plus nombreuses que celles d'Hiroshima. Que faire pour amener les auteurs de ce quotidien génocide à rendre gorge ? La guérilla écologique.

• Les éco-terroristes

La tendance terroriste de l'écologie radicale ne remonte pas à hier ; dès 1980, trois navires baleiniers de grande taille étaient détruits grâce à l'emploi de techniques de type commando :

- 6 février : à 6 h. 17 du matin, dans le port de Lisbonne, le baleinier portugais "Sierra" est secoué par une violente explosion et coule peu après. Un travail de professionnels, impliquant l'usage d'une

mine magnétique perfectionnée, utilisée par des nageurs de combat.

- 27 avril : à 14 h., à l'entrée du port espagnol de Vigo, dans l'estuaire du Pontevedro, double attentat de nature identique : commando sous-marin, mines etc. Deux baleiniers espagnols, « Ibsa 1 » et « Ibsa 2 » sont envoyés par le fond.

Dans les deux cas, les écologistes radicaux avaient prévenu : ces navires de pêche ne respectent pas les règles internationales de protection des cétacés. Se comportant en purs et simples pirates, c'est en pirates qu'ils seront traités.

Pendant toute la décennie 80, de tels actes, plus ou moins graves ou spectaculaires, se multiplient de par le monde, des glaces du Groenland à la forêt amazonienne.

La "libération animale" - « Libérateur » N°1 : le "Front de Libération des Animaux", scission anarchiste de la *Hunt Saboteurs Association* (association de sabotage de la chasse), en 1976. En 1981, le FLA se vante d'avoir causé pour 3 millions d'Euros de déprédations depuis sa fondation. Mais il s'agit là d'actes mineurs, que les médias ignorent. La première «action directe» spectaculaire se produit en 1982. Cette année là, le FLA expédie des lettres piégées à des politiciens et des scientifiques favorables à la vivisection; dont l'une explose au 10, Downing street, blessant un employé.

Depuis, le FLA mène des campagnes de sabotage, d'incendie ou d'attentats contre des

L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé

laboratoires d'expérimentation animale, les demeures de savants et de techniciens, qui provoquent parfois des millions d'Euros de dégâts. En novembre 1984 le FLA fait ses débuts dans la contamination alimentaire. Des millions de barres chocolatées sont retirées de la vente suite à ses menaces.

En 1986, une section spécialisée du FLA, les "Vengeurs Végétariens", s'en prend à l'industrie de la viande à Londres, Birmingham, Cardiff, Croydon, Liverpool et Sheffield; ses bombes provoquent des dégâts énormes. Les autorités britanniques réagissent alors sévèrement. Finie l'indulgence de mise avec un folklore bon enfant. De 1987 à 1990, plusieurs dirigeants du FLA, dont Ronnie Lee, Cliff Goodman et Ian Oxley, sont condamnés à des peines allant jusqu'à 10 ans ferme. En 1988, une campagne de bombes incendiaires vise des commerces de fourrure dans 5 villes du pays. A Plymouth, notamment, un grand magasin est détruit.

En 1989, la pire hantise de Scotland Yard devient réalité. Impressionnée par l'acharnement du FLA, l'Ira fournit alors à ses "artificiers" du matériel sérieux. Cette année là, un bâtiment de l'université de Bristol est détruit à l'aide de Semtex, explosif plastique sophistiqué... dont l'Ira possède plusieurs tonnes. En 1990, le FLA piège les voitures de deux scientifiques britanniques qui n'échappent à la mort que par miracle. En 1991 le FLA fait fracasser un millier de vitrines de boucheries, pharmacies, etc. ; incendier ou saboter des laboratoires et ateliers de boucherie industrielle. En novembre

1991, 5 millions de bouteilles d'une boisson gazeuse sont retirées du commerce suite à une nouvelle menace d'empoisonnement.

Le FLA fait des émules au Canada, où il apparaît en 1981. Depuis le FLA canadien s'est rendu responsable de multiples incendies volontaires, effractions ou vols. Comme en Grande-Bretagne, il s'en est pris d'abord aux fourreurs, boucheries et poissonneries.

Le FLA se manifeste aux Etats Unis à partir de 1982. Depuis, ses militants ont perpétré des centaines d'attentats, certains graves même s'ils n'ont pas fait de victimes : destruction par incendie d'un laboratoire vétérinaire de l'Université dans la ville de Davis, Californie, en avril 1987 ; incendie également d'un bâtiment de l'Université d'Arizona, à Tucson en avril 1989 ; vandalisme, enfin, en juillet suivant des locaux du Centre des sciences de la santé de l'Université du Texas à Lubbock.

Reste l'Europe continentale, où le FLA ne s'est guère manifesté qu'aux Pays-Bas. En France, un "Front de Libération des Animaux" a tenté de modestes actions entre 1984 et 1989 : libérations de poules, de lapins, de grenouilles et de singes "détenus" dans des laboratoires; incendie de quelques véhicules de boucherie, etc. Les "Brigades vertes" et le "Groupe Arche de Noé" n'ont fait qu'un tour de piste avant de disparaître.

(... 1997) Fin avril 1996, un attentat à l'explosif cause d'importants dégâts à la voie

Xavier Raufer

ferrée Lunebourg-Dannenberg (nord-ouest de l'Allemagne). Deux jours plus tard, le réseau ferroviaire est saboté (coupure de câbles alimentant les systèmes de signalisation des voies) en deux points, près de Hanovre et de Göttingen. Ces attentats du "Kollektiv Gorleben" confirment l'existence de noyaux d'écologistes passés à l'action directe pour "sauver la planète".

En Amérique du nord, l'arrestation de Théodore Kaczynski, auteur d'une vingtaine d'attentats par colis piégés en quinze ans - trois mortels - a permis de révéler les liens d'"Unabomber" avec la mouvance écoterroriste. Les noms de ses deux victimes les plus récentes (décembre 1994, avril 1995) figuraient en effet sur une liste d'"ennemis de la nature et des forêts vierges", publiée dans un bulletin écoterroriste clandestin intitulé "Live wild or die !" - reproduite dans le numéro de février-mars 1994 du journal écolo-apocalyptique "Earth First !". Kaczynski ayant lui-même participé en 1994 à une conférence d'"Earth First !" organisée à l'Université du Montana.

Aux Etats-Unis et au Canada, d'autres fanatiques de la nature ont déjà tenté d'empoisonner des réservoirs d'eau et des ventilations d'immeubles. Des militants de micro-sectes analogues, impénétrables et prêtes à tout pour "ouvrir les yeux" de l'opinion publique mondiale, ont été surpris en train d'"environner" centrales nucléaires, plates-formes pétrolières ou aires de stockage de carburants.

b) Extrait de «Entreprises : les 13 pièges du chaos mondial»⁴

Défense de la nature ou des animaux : aujourd'hui, des sociétés protectrices de l'environnement ou des droits des bêtes ont leurs courants extrémistes et même terroristes. Des organisations clandestines transnationales se sont ainsi constituées pour défendre par la violence "Gaïa" (la planète Terre que ces fanatiques tiennent pour une entité vivante) et "nos sœurs et frères les animaux".

Malgré leur folklore écolo - "baba cool" (ils qualifient par exemple les pensionnaires des zoos de "prisonniers de guerre" et les chenils de "camps de concentration"), ces éco-terroristes n'amuse plus aucun service de police ou de sécurité occidental. Attentats par explosifs, vols avec effraction, menaces de mort et incendies volontaires - le tout appuyé sur une grande discipline, des réseaux cloisonnés, l'usage de "planques" discrètes, une propagande bien rodée, des comptes en banque numérotés dans des paradis fiscaux, des codes secrets, des sites Internet et des manuels pyrotechniques sophistiqués : tel est le "Front de Libération des Animaux" (FLA) britannique, qui compterait plus de 200 activistes ou "éco-guerriers". Et le FLA n'est pas seul : à ses côtés, le "Front de Libération de la Terre" (en anglais Earth Liberation Front, ou ELF), les "Veganer" suédois ou la "Milice des Droits des Animaux" jouent désormais dans la cour des grands du terrorisme.

Dans les pays anglo-saxons où ils sont apparus⁵, les éco-terroristes multiplient depuis

une décennie les campagnes de bombes, les incendies volontaires et les envois de lettres piégées. Leurs cibles : les laboratoires pharmaceutiques et pharmacies (“torture des animaux”), les chenils et filatures de laine (cruauté), les abattoirs et boucheries (“assassinat”), les centres d’insémination (“viol de la nature”), etc.

Mais les cibles des éco-terroristes ne sont pas seulement matérielles : en Grande-Bretagne, 10 savants - des “bourreaux” pour le FLA - ont été “condamnés à mort” pour avoir “infligé aux animaux des sévices dignes des nazis”. Un premier passage à l’acte grave s’est produit en octobre 1999, quand un commando du FLA britannique, dûment cagoulé, a enlevé un journaliste d’investigation ayant longuement enquêté sur les “ecowarriors” pour une chaîne de télévision anglaise. Torture affreuse, le reporter est marqué au fer rouge, dans le dos, par des lettres ALF (Animals Liberation Front) de 15 cm de haut, avant d’être abandonné dans un fossé, pieds et poings liés.

Le FLA ou l’ELF ont aussi prévenu les grands groupes mondiaux : s’ils “violent la nature”, exploitent la souffrance des animaux (captifs ou sauvages) ou se rendent coupable d’un quelconque “désastre écologique”, ils seront attaqués. Pour eux, les grandes entreprises sont devenues des “Satan multinationaux” à combattre. Au besoin, à plusieurs, car la mouvance éco-terroriste coordonne désormais ses actions à l’échelle internationale : en novembre 1999, des activistes du FLA belge libèrent

tous les visons d’un élevage de la région anversoise, un acte de solidarité avec John Clayton, éco-guerrier du FLA britannique, détenu en Belgique et en cours d’extradition vers Londres.

A ce jour, les attaques des éco-terroristes ont pris plusieurs formes :

- Cyber-guérilla menée par des “hackers” favorables aux éco-terroristes, et visant les sites Internet de ceux qu’ils condamnent comme des “ennemis de la nature”; avec promesses de cyber-terrorisme en cas de persévérance dans l’erreur,
- Contamination de produits alimentaire. En décembre 1998, un noyau italien du FLA empoisonne à la mort-aux-rats quelques gâteaux de Noël (“pannetones”) de marque Motta et Alemagna (filiales de Nestlé), dans les villes de Florence et Bologne. Une panique dans le public contraint Nestlé (accusé par les terroristes de pratiquer des tests sur des animaux) à retirer du marché 5 millions de gâteaux de ces deux marques⁶. Coût de l’empoisonnement : 170 millions de FF.
- Attentats : en 1996 et 1998, dans l’Etat canadien de l’Alberta, 160 attaques éco-terroristes (certaines par bombes puissantes) visent des compagnies pétrolières et forestières exploitant dans la région forages ou coupes de bois. Motif : “saccage de la forêt” et “pollution”. La société “Alberta Energy” a ainsi perdu plus de 8 millions de FF. du fait d’attentats contre ses derricks.
- Incendies : en janvier 1997, destruction par le feu, à Brackley (Angleterre), de 7

Xavier Raufer

camions transportant des poulets surgelés. Et en Belgique, entre juillet et octobre 1998, 47 incendies volontaires visent d'abord des "fast-food" Quick et McDonald, dont 10 dans l'agglomération d'Anvers, mais aussi des camions de boucheries industrielles. Le FLA-Belgique a d'ailleurs clairement prôné le "sabotage économique" contre ceux qui font "souffrir les animaux" ; ces attentats sont revendiqués par un fort transparent groupe "CIA-McDo" (Collectif d'Information et d'Action contre la Mac-Domination".

- Attaques à main armée : en avril 1999, un commando du FLA fait irruption dans un bâtiment de l'Université du Minnesota à Minneapolis, relâche 116 animaux, saccage 12 laboratoires et vole documents et archives : 20 millions de FF ; de dégâts.

82

En mai 1999, les attentats reprennent : incendie d'un camion frigorifique contenant des volailles à Anvers (FLA) ; deux tirs d'armes à feu sur un McDo de cette région.

Cet activisme des éco-terroristes ne doit pas être pris à la légère : de tels illuminés sont aisément manipulables. Dans un but de guerre économique, les services spéciaux d'un Etat - ou mieux encore, une société privée de sécurité - peuvent inciter un groupe éco-radical à frapper une entreprise gênante ou ses dirigeants, au prétexte de "défendre la nature"...

Nouvelle variante du courant éco-terroriste, les "Veganer", apparus vers le milieu de la décennie 90 à l'université d'Umea (au nord

de la Suède, connue pour son radicalisme gauchiste) et qui essaient aujourd'hui dans toute la Scandinavie. C'est la fraction extrémiste du courant végétarien : les "Veganer" sont purement herbivores, ne portent nul vêtement d'origine animale, refusent alcool et drogues. Ces puritains juvéniles et un peu hystériques intéressent fort la Saepo (service de sécurité suédois) car ils commettent depuis 1997 plus de 300 attentats par an : incendie de camions des abattoirs, de restaurants ; saccage de laboratoires, etc., et semblent s'orienter désormais vers la "cyber-guérilla" (piratage ou sabotage de serveurs, etc.).

Dernière évolution en date : la capacité des écolo-activistes tentés par l'éco-terrorisme à nouer des alliances avec des groupes aux motivations proches. Ainsi à Londres, en juin 1999, une coalition "anticapitaliste" réunissant des noyaux anarchistes, "autonomes" et antinucléaires, des partisans du Front de Libération des Animaux, des écolo-activistes et des "hackers" a-t-elle lancé une manifestation sur deux plans :

- Dans la rue sur le thème "reclaim the streets" (reconquérons la rue).
- Et par voie électronique. Dans ce second cas, des "frappes" électroniques ont visé le 18 juin 1999 la City de Londres et notamment, la Bourse et deux banques, Barclays et Hongkong & Shanghai Banking Corporation, HSBC. Durant cinq heures, 10 000 attaques identifiées comme provenant d'Allemagne, du Canada, de Grande-Bretagne, mais aussi d'Israël et d'Indonésie, ont ciblé 20 socié-

tés londoniennes, (dont celles mentionnées plus haut)⁷. Pour Scotland yard, cette opération mixte rue-infosphère avait fait l'objet d'une planification initiée dès le printemps 1998...

Notons que la sensibilité du public aux problèmes d'environnement - ainsi que la crainte des réactions violentes d'écolo-activistes - ont poussé des "majors" de l'audit à créer des bureaux ou des départements, chargés d'étudier et d'évaluer les politiques environnementalistes de leurs grands clients, et de réaliser des "audit écologiques"⁸. On peut citer par exemple Ernst & Young Environmental Services Group ou KPMG Sustainability Advisory Services. Des unités dont les chiffres d'affaires devraient dépasser (mondialement) les 200 millions de F. l'an, en 2002.

Au quotidien maintenant, un contact permanent - de préférence un système d'alerte précoce - unissant la sécurité du groupe et les policiers spécialisés s'impose ici. Prendre l'initiative d'établir un rendez-vous régulier avec ces experts policiers, qui ne songent pas toujours à avertir d'eux-mêmes - et qui, fonctionnaires d'Etat, n'ont pas toujours idée de ce qui est secondaire, important ou vital pour un groupe industriel, financier ou commercial (image, clientèle, etc.)

S'agissant d'un domaine à forte charge émotionnelle, et d'individus parfois immatures qu'on ne pousse pas sans risque au nihilisme, il est aussi très important de maintenir un dialogue avec les défenseurs

légalistes de l'environnement. Cela contribue à décrédibiliser les extrémistes et donne de l'entreprise une image positive, pour qui est sensible à ces problèmes.

c) Le terrorisme de défense animale : contestation et menace économique⁹

« Le pacifisme total est une philosophie immorale : la violence est le seul langage que ces gens comprennent. C'est peut être une dure réalité à comprendre pour les idéologues pacifistes du mouvement dont la préoccupation de non-violence a beaucoup à voir avec leurs origines dans les classes moyennes. »

Ronnie Lee, membre fondateur de l'ALF
Condamné en 1986 à 10 ans de prison

La protection des animaux est une cause par essence populaire. Rares sont ceux qui y demeurent insensibles ou indifférents ; peu n'en épousent pas logiquement les principes généraux. Derrière ces théories toutefois s'exprime une idéologie extrémiste et radicale se revendiquant de la défense animale ; une dérive criminelle dont les motivations et les modes d'actions prennent la forme d'un militantisme agressif. Pour ces affidés, le recours à la violence devient parfaitement légitime, puisqu'il en va de l'avenir de la planète. Ainsi vit et croît aujourd'hui l' « éco-terrorisme ».

En septembre 2009, un engin explosif est retrouvé contre le siège du géant pharmaceutique Novartis à Guadalajara, au

Xavier Raufer

Mexique. En mars 2008, 5 engins explosifs déclenchent des incendies qui ravagent un quartier résidentiel en construction à Seattle, plusieurs millions de dollars de dégâts (action revendiquée par l'ELF, *Earth Liberation Front* - le Front de Libération de la Terre). En décembre 2007, le domicile d'un fourreur de Bordeaux est tagué, ses numéros de téléphone publiés sur Internet et la porte de son garage incendiée par l'ALF (*Animal Liberation Front*). Ces trois actions illustrent les méthodes des mouvements extrémistes de la cause animale. Nés dans les années 70 dans les pays anglo-saxons, ces groupes (notamment l'ALF, l'ELF ou l'ARM - *Animal Rights Militia*) se réclament de l'anti-spécisme, une doctrine prônant l'absence de différence entre les espèces et l'égalité entre les « animaux humains » et « non-humains ».

Revendiquant une filiation avec les combats de l'antiracisme et du féminisme, ce mouvement s'est peu à peu diffusé, d'abord dans les pays anglo-saxons puis, plus récemment, dans les pays latins. Les anti-spécistes sont avant tout des militants qui adoptent un certain mode de vie : un régime alimentaire végétalien (ni viande, ni poisson, ni œufs, ni produits laitiers, ni miel), un refus de vêtements en cuir ou en laine, de médicaments ou de produits cosmétiques testés sur les animaux. Mais certains de ces mouvements anti-spécistes utilisent tout moyen, y compris illégaux, pour combattre les « exterminateurs d'animaux » volontiers comparés aux nazis, et

rendre leurs activités le moins économiquement rentables possible.

Pour sa part, l'ELF s'appuie sur l'« hypothèse Gaïa » (la Terre serait un être vivant), justifiant ainsi des actes de « légitime défense » pour protéger la planète des agressions humaines que peuvent être entre autres le développement immobilier, ou encore l'exploitation forestière.

• L'atteinte à l'image : les campagnes de lobbying

Le lobbying anti-spéciste, légalement organisé, s'appuie principalement sur le mouvement PETA (*People for the Ethical Treatment of Animals*). Fondé en 1980 aux Etats-Unis, cette association ayant des bureaux au Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, France et Inde revendique plus d'un million d'adhérents. Elle gère un budget annuel de 30 millions de dollars. PETA se mobilise contre le foie gras, les spectacles d'animaux, l'expérimentation animale, la fourrure, les élevages industriels, le lait... Ces mobilisations se font de manière classique : campagne de presse (« *Got beer, better than milk* »), pétitions, *happenings* (bénéficiant d'appuis de personnalités du monde du spectacle) ou manifestations. Toutefois, certains qualifient volontiers PETA de « branche politique » de l'ALF. Des actions plus ciblées sont organisées, à côté d'autres plus violentes de groupes radicaux.

C'est le cas du SHAC (*Stop Huntingdon Animal Cruelty*) dont le but est de dénoncer

la société Huntingdon Life Science (HLS), spécialisée dans l'expérimentation animale. Le SHAC organise des manifestations, non seulement devant le siège d'HLS mais aussi contre toutes les sociétés ou personnes ayant un lien avec elle : employés, clients, fournisseurs, tout comme banques, assurances et même laitiers des employés...

Le SHAC fait ainsi un véritable travail de renseignement qui se transforme en différentes actions : des manifestations ou pétitions jusqu'aux opérations violentes de l'ALF, en passant par du harcèlement téléphonique ou du spamming¹⁰. En décembre 2008, 7 militants britanniques de l'ALF sont reconnus coupables pour une campagne de 6 ans contre des fournisseurs d'HLS : fausses alertes à la bombe, envois de papier hygiénique soit disant contaminé par le VIH, lettres de menaces, campagne de diffamation (accusation de pédophilie), tags sur les domiciles et les véhicules...

Il s'agit d'une des conséquences de l'opération « Achilles » menée en 2005 au Royaume-Uni, en Belgique et aux Pays-Bas. Les 7 militants (dont 3 co-fondateurs du SHAC) sont condamnés à des peines allant de 4 à 11 ans de prison. Une campagne similaire, baptisée SPEAK, cible la construction d'un nouveau laboratoire scientifique à l'Université d'Oxford : un chantier désormais surveillé de près par la police. Le renforcement de la sécurité et les retards pris ont déjà coûté des centaines de milliers d'euros à l'Université. En février

2009, le leader de SPEAK est condamné à 10 ans de prison pour incendie volontaire.

• De l'arme informationnelle à l'action radicale

« *Cibia vision et Novartis doivent ressentir la douleur des animaux qu'ils tuent* ». C'est à partir de ce communiqué publié sur le site Bite Back en août 2007 que l'ARM (Milice des Droits des Animaux, considérée comme plus radicale que l'ALF) annonce avoir empoisonné 85 bouteilles de solutions pour lentilles ophtalmologiques produites par Novartis, entreprise pharmaceutique coupable à ses yeux d'être cliente d'HLS. Il en résulte le retrait de dizaines de milliers de flacons de ces solutions, en France comme en Grande-Bretagne. Le préjudice est conséquent, tant financièrement qu'en termes d'image, pourtant aucune contamination n'est constatée. L'attaque est informationnelle ; l'arme est économique.

Dans le secteur mondialisé et concurrentiel actuel, les dommages provoqués par la désinformation du consommateur peuvent s'avérer redoutables. Le mode opératoire a déjà fait ses preuves outre Atlantique ainsi qu'en Italie, où l'annonce en 1998 par l'ALF local de l'empoisonnement de gâteaux de Noël a conduit le fabricant, filiale du groupe Nestlé, à retirer ses produits de la vente. L'objectif est l'atteinte à l'entreprise : nuire à la réputation et frapper financièrement, tels sont les deux aspects de « l'éco-tage », *economic sabotage*.

Xavier Raufer

Les actions illégales traditionnellement menées par les groupes se revendiquant de l'ALF en France sont majoritairement des actes d'intimidation et de vandalisme (vitrines brisées ou tagguées, véhicules vandalisés ou serrures engluées) touchant cirques, monde tauromachique, animaleries, commerces de pêche et de chasse, de fourrure, de consommation d'animaux (boucheries, foie gras), de cosmétiques. La chaîne Body Shop est prise pour cible depuis 2006, car rachetée par L'Oréal, accusé d'avoir recours à l'expérimentation animale.

Plusieurs magasins sont dégradés ; on peut y lire « *Body Shop = L'Oréal = Vivisection = Torture* ». Les actions menées s'avèrent coûteuses pour les victimes, non par leur intensité, mais par leur nombre. Sur l'année 2007, 45 actions visant 94 cibles ont été revendiquées sur le territoire national : l'année la plus « active » pour les militants antispécistes français¹¹. Ponctuellement, des actions plus radicales ciblent ce qui pourrait sembler plus en rapport avec la cause : l'expérimentation animale. Laboratoires de recherche, tant publics que privés, sont les premiers visés par les opérations de « libération » d'animaux. CNRS, INSERM, institutions privées ont tour à tour été ciblées ces dernières années, causant pertes financières et immatérielles, par la destruction ou le vol de résultats de recherches.

La progressivité de l'engagement des cellules opérationnelles conduit à une montée en puissance de l'intensité des actions menées. Des dégradations aux destructions par in-

condie. Des incendies aux attentats. Les menaces se sont en effet précisées en France ces deux dernières années. Tant par l'intensité des actes que par les cibles désormais choisies : des acteurs directs de la chaîne de la recherche scientifique. L'incendie criminel en avril 2007 dans la région de Lyon de l'entreprise Techniplast en est la première illustration. La cible est choisie car accusée de vendre cages et équipements d'animalerie à HLS. La revendication est le fait de l'ALF. Le préjudice matériel est lourd - près de 400 000 euros, auquel s'ajoute le bilan social collatéral. En novembre 2007, c'est à côté de Tours que des engins incendiaires sont lancés dans un magasin « Cuir Center », avec là aussi des dégâts importants.

L'attentat qui a visé le 29 juin 2008 près de Lyon le laboratoire Charles River, établissement de 350 salariés spécialisé dans l'élevage d'animaux de laboratoires, est la troisième illustration. Il met en avant un niveau de sophistication jusqu'alors non atteint. Il est à cette occasion fait usage d'un engin explosif improvisé, composé d'une bouteille de gaz et d'un dispositif de mise à feu. Un dispositif élaboré, se distinguant des traditionnels engins incendiaires, à l'origine d'importants dégâts matériels. Les lettres « ALF » sont là encore découvertes sur place. La revendication est précise : « *Des engins explosifs ont été utilisés contre [...] le plus grand centre d'élevage d'animaux destinés à crever sous les scalpels. Dans ce camp de concentration, quotidiennement, un nombre incalculable de lapins et de souris sont incinérés après avoir été*

L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé

torturés pendant des mois. [...] Nous n'en avons pas fini avec vous ». Dans le cadre de l'enquête en novembre 2008, plusieurs membres de deux associations antispécistes basées dans la région lyonnaise sont interpellés et ont vu leurs domiciles perquisitionnés par la gendarmerie.

Bien que n'ayant à ce jour causé aucun décès, cette progressivité de l'engagement terroriste a déjà conduit à conjuguer aux cibles matérielles des objectifs « humains ». Les pays anglo-saxons se révèlent précurseurs en la matière. Dès 1990 dans les environs de Londres, l'ALF fait usage d'engins explosifs improvisés à l'encontre d'un chercheur et d'un vétérinaire. Les explosifs sont placés sous les véhicules des cibles ; les deux en réchapperont mais un enfant sera blessé. Des modes opératoires différents privilégient l'envoi par la poste de lames de rasoir ou de colis piégés. En France en 1985 déjà, l'explosion d'un colis reçu par un éleveur d'animaux de laboratoire dans la Sarthe avait blessé un gendarme.

En décembre 2006 à Bordeaux, un marchand de fourrure trouve un matin son véhicule endommagé, pneus crevés, et les murs de son domicile tagués. « *Assassin, tueur* » peut-on y lire. En janvier 2007, un cadre de l'entreprise pharmaceutique GlaxoSmithKline est l'objet à Paris d'une *home visit*, aux fins de dégradations matérielles. Des cadres d'Air France font l'objet de menaces à leurs domiciles ; l'entreprise est accusée de transporter des animaux de laboratoire. Il est arrivé au SHAC de rac-

compagner les enfants de dirigeants pharmaceutiques afin de leur exhiber des photos d'animaux en cours de vivisection. A ce jour, les agressions physiques restent en France encore rares. Il n'en demeure pas moins que les argumentaires légitimant de possibles atteintes aux personnes sont désormais élaborés. Une nouvelle montée en puissance n'est pas à exclure. Preuve en a encore été faite récemment.

Illustration a en effet été donnée des méthodes pour le moins particulières des activistes de ces mouvements radicaux le 27 juillet 2009. L'urne funéraire d'Ursula, la mère de Daniel Vasella, chef de la direction suisse de l'entreprise Novartis, a été déterrée et dérobée dans un cimetière en Suisse. Des inscriptions sont relevées sur la tombe : « *Drop HLMS now* ». Un acte pour le moins grave et symbolique, dont les motivations des auteurs ne font guère de doute, et qui n'est pas sans rappeler un précédent : une action similaire avait eu lieu en 2004 dans le Staffordshire anglais, dans le cadre d'une campagne du mouvement « *Save the Newchurch Guinea Pigs (SNPG)* ».

Une famille britannique d'éleveurs de cobayes fournisseurs d'HLS avait elle aussi été victime d'une profanation, les activistes dérobant le corps de Gladys Hammond, la belle-mère du propriétaire, et ne le lui rendant qu'une fois que la ferme eut cessé ses activités. L'annonce par le mouvement sur le site Internet Bite Back a été le 20 janvier 2006 triomphale : la restitution du corps

Xavier Raufer

était allée de pair avec la fermeture définitive de la ferme Darley Oaks.

La portée de ces actes graves est avant tout symbolique. Elle est aussi l'occasion pour les groupuscules d'activistes d'attirer sur eux l'attention qui leur fait défaut, et de rappeler la détermination qui est la leur. « *Nous continuerons jusqu'à ce que tu rompes les liens avec Huntingdon Life Sciences. Nous t'attaquerons autant que possible dans ta vie privée. [...] Nous détruirons ta vie.* » Telles étaient sur Internet les déclarations de la branche autrichienne du MFAH (*Militant Forces Against Huntingdon Life Science*) au lendemain de nouvelles exactions à l'encontre et à l'attention de Daniel Vassela. Le 3 août 2009, une semaine après la profanation, dans le Tyrol autrichien cette fois son chalet de vacances était incendié. Des actions ciblées et concertées, dans deux pays distincts et à une semaine d'intervalle.

La logique est celle de l'intimidation, et la déclaration sur Internet d'un porte-parole du Front de libération animale énonçant « *seulement regretter que M. Vasella n'ait pas été présent dans la maison quand elle a brûlé* » ne fait que le confirmer. Au-delà de cette méthodologie visant tant à attiser les craintes individuelles qu'à porter atteinte économiquement aux entreprises visées, l'organisation non pyramidale de la structure en groupuscules opérationnels mais décentralisés et autonomes demeure source de difficultés de contrôle et d'anticipation. Il ne peut en effet être exclu un

passage à l'acte direct d'affidés se revendiquant de la dialectique de libération animale, et visant non plus à la seule intimidation, mais à l'atteinte directe à l'intégrité physique de tel ou tel cible érigée en symbole de la lutte.

La rhétorique est, elle, assurée, comme le rappelait en août dernier un membre du SHAC en Grande-Bretagne : « *L'être humain est un animal parmi les autres animaux. L'histoire montre qu'il est surtout supérieur dans sa façon de détruire ses semblables ou son environnement. En outre, il n'est pas du tout indispensable à l'équilibre de la biosphère. Si les bactéries venaient à disparaître de la surface de la Terre, toute vie terrestre serait menacée. Si l'être humain disparaissait, ce ne serait pas le cas. En quoi est-il donc supérieur ?* »

• Quelle réponse concrète à la menace éco-terroriste ?

Les derniers mois ont donc laissé entrevoir, à l'étranger mais aussi en France, une évolution des passages à l'acte des intégristes de la cause animale. D'actions traditionnelles de faible intensité, la multiplication des actes de vandalisme, les attaques informationnelles comme l'emploi d'engins explosifs improvisés montrent l'inquiétant développement d'actions de forte intensité. Les cellules opérationnelles de la nébuleuse ALF montrent dans notre pays les premiers signes d'un passage de la contestation bruyante à la violence, connu dans les pays anglo-saxons. Une montée en intensité,

L'éco-terrorisme : effet de loupe, pétard mouillé

donc, ne visant plus au symbolisme suscitant un débat collectif, mais à l'efficacité par l'action directe.

Dérives violentes et spectaculaires, qui ont conduit le FBI à intégrer ces groupuscules sur la liste des organisations terroristes. Au Royaume-Uni, une unité de coordination a été mise sur pied, essentiellement pour lutter contre les extrémistes de la cause animale : la *National Extremism Tactical Coordination Unit*¹². Les services de renseignement néerlandais (AIVD) ont publié en avril 2009 un rapport sur le sujet¹³. Trois organisations sont citées comme servant de paravent à l'ALF : la Coalition contre la Vivisection (ADC pour son acronyme néerlandais), « Respect pour les Animaux » (RVD) et la branche néerlandaise du SHAC.

Cette violence radicale n'est toutefois portée en France à l'heure actuelle que par un nombre restreint d'activistes radicaux, proche des milieux anticapitalistes. Activistes au pouvoir de nuisance néanmoins

certain, qui imposent aux industries concernées de prendre la pleine mesure de la menace. Entreprises comme établissements de recherche scientifique sont en effet les premières cibles de l'écoterrorisme, cibles dont la capacité à faire face à un chantage terroriste est d'autant plus relative que la structure est réduite, loin des capacités de la puissance publique. Nécessité d'infrastructures de sécurité adaptées - donc coûteuses, primes d'assurance en hausse, atteintes aux personnes, pertes matérielles et immatérielles, publicité négative, telles sont les vulnérabilités auxquelles secteur privé et monde scientifique se doivent eux aussi aujourd'hui de faire face.

La faille serait de sous-estimer l'intelligence et la détermination d'organisations capables d'infiltrer des entreprises sur le long terme afin de s'y livrer à des agressions ou à des sabotages. La réponse implique pour chacun une véritable politique de management de la menace éco-terroriste.

Xavier Raufer

Notes

¹ *New York Review of Books* - 29/09/2016 «The Easter Rising: powerful and useless».

² *Oxford American* - 31/08/2016 «Monkey Wrench» ; «Coyotes and Town Dogs», Zuzan Zakin, Penguin-USA, 1995.

³ Texte tiré des «Superpuissances du crime», Xavier Raufer - Plon, 1993.

⁴ Xavier Raufer, Presses-Universitaires de France, Paris, 2 000

⁵ La première grande opération du Front de Libération des Animaux aux Etats-Unis a été l'incendie criminel des locaux de l'Université de Californie à Davis, faisant 30 millions de FF. de dégâts.

⁶ Il s'était vendu en 1997 10 millions de "Pannetones" en Italie.

⁷ Voir "Riot organizers prepare to launch cyberwar on City", *Sunday Times* de Londres, 15/8/1999.

⁸ Voir "Called to account", dans l'hebdomadaire "Time" du 19/7/1999.

⁹ Texte écrit fin 2009 pour les *Notes & Etudes* du DRMCC, par Julien Dufour, commissaire de la Police nationale - Criminologue au Département de Recherche sur les Menaces Criminelles Contemporaines (DRMCC) et Stéphane QUERE Criminologue au DRMCC.

¹⁰ En mars 2009, un « sit in électronique » (en fait, une attaque par déni de service) touche les sites internet d'HLS, de ses comptables et de Bayer (groupe pharmaceutique, client d'HLS).

¹¹ En 2008, 17 actions commises en France ont été revendiquées sur le site « Bite Back » et 15 pour les 9 premiers mois de 2009.

¹² www.netcu.org.uk

¹³ <https://www.aivd.nl/@117838/item-117838>

Précurseurs, prévoir, prévenir

Xavier Raufer

• L'assassinat du pape était clairement annoncé – par l'assassin lui-même

Le 1^{er} février 1979, Abdi Ipekci, directeur du quotidien (de la « gauche patriote » turque) *Milliyet*, est abattu par le « Loup Gris »¹ Mehmet Ali Agca. L'assassinat participe d'une stratégie de la tension préalable au coup d'Etat militaire du 12 septembre 1980 en Turquie. Le 23 novembre 1979, Agca s'évade grâce au chef «militaire» des Loups Gris, Abdullah Catli. Trois jours plus tard, le même *Milliyet* reçoit une lettre (largement publiée par les quotidiens ; la Turquie entière ne parle que de ça²) menaçant de mort le Pape Jean-Paul II, invité en Turquie fin 1979. « Je n'hésiterai pas à abattre le Pape » écrit alors Agca. Nul n'ayant été attentif à cette menace, Mehmet Ali Agca tente d'assassiner Jean-Paul II, à Rome, le 13 mai 1981, et le blesse sérieusement.

• Une guerre prévue – un quart de siècle d'avance

En 1836, le Virginien Nathaniel Beverly Tucker pré-voit la Guerre de Sécession, qui

débuta en 1861. Dans un livre intitulé «The Partisan leader, a tale of the future», il prédit la création de la Confédération sudiste ; une guerre d'indépendance contre le Nord ; une guerre de partisans dans les montagnes du nord de la Virginie - tout cela advenant vingt-cinq ans après³ !

• Philip K. Dick, pré-curseur absolu⁴

L'horreur putative des objets connectés, précisément dépeinte en 1969 - effrayant, lisez bien. (Extrait de *Ubik*, écrit en 1969)

«The door refused to open. It said «Five cents, please». He searched his pockets. No more coins; nothing. «I'll pay you tomorrow», he told the door. Again, he tried the knob. Again, it remained locked tight. «What I pay you» he informed it, «is in the nature of a gratuity; I don't *have* to pay you».

«I think otherwise» the door said. «Look in the purchase contract you signed when you bought this conapt». In his desk drawer he found the contract; since signing it he had found it necessary to refer to the document

Xavier Raufer

many times. Sure enough, payment to his door for opening and shutting constituted a mandatory fee. Not a tip.

«You discover I'm right», the door said. It sounded smug. From the drawer beside the sink, Joe Chip got a stained steel knife; with it he began to systematically to unscrew the bolt assembly of his apt's money gulping door. «I'll sue you» the door said as the first screw fell out.»

Vision Pré-Snowden (1975)

«There will come a time, when it isn't 'they are spying on me through my phone' anymore. Eventually, it will be 'my phone is spying on me».

92

Méga serveurs et GAFA

«We are bombarded with pseudorealities manufactured by very sophisticated people using very sophisticated electronic mechanisms. I do not distrust their motives. I distrust their power. They have a lot of it, and it is an astonishing power: that of creating whole universes of the mind».

Notes

¹ Militant armé de la « Société des Idéalistes » (sic), mouvement de jeunesse du « Parti de l'action nationale », droite nationaliste panturque. Sur la Maffya turque, voir Xavier Raufer « Le grand réveil des mafias », Lattès, 2003 ; « La mafia turque à la conquête de l'Europe », Nouvelle revue d'Histoire N° 13, 2005.

² Encore aujourd'hui, Milliyet a un tirage d'environ 350 000 exemplaires quotidiens

³ Daniel Sutherland «A savage conflict - the decisive role of guerrillas in the American Civil war», UNC Press, 2009.

⁴ «The last interview and other conversations» Philip K. Dick, Melville House Publishing, 2015. Aussi «How to build an universe that doesn't fall apart two days later» P. K. Dick, 1978 ; et «The shifting realities of Philip K. Dick - selected literary and philosophical writing» Pantheon Books, 1995.

Décèlement précoce : échec conceptuel de la CIA, cafouillis de la Commission européenne

Xavier Raufer

Après le 11 septembre 2001, la CIA a ressenti le besoin d'anticiper, de regarder devant elle, plus loin sur la route. Bonne idée. Le «2020 Project» fut alors confié au *National Intelligence Council* (NIC, le *think tank* interne de la CIA) le résultat de la recherche étant publié en décembre 2004 sous le titre «*Mapping the global future*», sur lequel se précipitèrent, pour l'admirer et l'absorber en tout point, les usuels pitres médiatiques et experts ès-bavardage sur plateaux télévisés.

Or s'agissant des domaines (stratégie, crime, terrorisme, géopolitique) abordés dans *Sécurité Globale*, relire ce texte (chapitre «*Pervasive insecurity*», insécurité persistante, p. 95 et suiv.) et évaluer sa pertinence révèle que c'est carrément raté.

Echec principal : rien sur une possible résurgence du terrorisme d'Etat. Rien sur les hybrides ! Dans une vision du terrorisme très statique-*sixties*, la CIA scrute le rétroviseur : «*Nous prédisons que les relations entre terroristes et criminels en resteront au niveau du business. Les entités criminelles iront peu nouer des alliances stratégiques au long cours avec des terroristes. Le crime organisé cherche à gagner de l'argent et considère tout*

le reste comme mauvais pour les affaires. Les chefs terroristes, eux, craignent que des liens avec des entités hétérogènes ne facilitent les pénétrations policières, ou que l'argent ne corrompe les fidèles.

Or là n'était bien sûr pas le problème : et le facteur tribal-clanique ? Et les mutations ? Rien.

Pour la CIA, l'avenir du terrorisme est (bien sûr) dans le high-tech. Or cette vision est fausse et l'on voit depuis proliférer les attentats low-tech : voitures-bélier, couteaux de cuisine, etc. Que «voit» la CIA ?

«Quoique les voitures piégées doivent rester une arme asymétrique de choix, les terroristes progresseront sans doute techniquement, pour employer des explosifs complexes et des avions sans pilotes.»
Eh bien non.

Le reste est du même tonneau :

«... recherches intensifiées de certains groupes terroristes pour se procurer des armes de destruction massive. Notre souci majeur est que ces groupes en viennent à acquérir des agents biologiques ou (mais c'est moins sûr) un dispositif nucléaire ;

Xavier Raufer

l'un ou l'autre susceptible de provoquer un massacre de masse.»

«Le bio-terrorisme semble tout spécialement adapté aux petits groupes les mieux informés»... «Usage d'éléments radioactifs par dispersion, pour paniquer le public»... «Nous voyons les terroristes tenter d'acquiescer les moyens de mener des cyber-attaques, pour détruire des systèmes informatiques et désorganiser des réseaux d'informations critiques»...

Le crime organisé maintenant. Que prédit la CIA ? *«Si les gouvernements de pays possédant des armes de destruction massive perdent le contrôle de leurs arsenaux, le risque que le crime organisé ne trafique des armes NBC grandira d'ici 2020».* Ah bon ?

94

Bref : on n'a rien du advenir de ce que le NIC-CIA nous promettait pour... maintenant. Seul aveu (de taille) de la CIA - mais là n'était sans doute pas son objectif : la mondialisation et les migrations sont criminogènes... :

«De nouveaux schémas migratoires pourraient introduire certaines organisations criminelles dans des régions d'où elles étaient auparavant absentes. Les sociétés criminelles à base ethnique exercent d'usage leurs prédatons sur leurs propres diasporas, dont elles se servent pour s'implanter dans de nouveaux territoires». Si c'est la CIA qui nous le dit...

La Commission européenne et les menaces hybrides¹

La CIA ignorait les Hybrides ? La Commission européenne, elle, plonge tout dans la confusion et use du concept en dépit du bon sens. Tout le monde, médias compris, a désormais compris et assimilé ce qu'était un hybride : un mélange, selon des proportions, origines et destins divers, du criminel et du terroriste au sein d'un individu ; d'usage, suite à une mutation.

Pas la Commission européenne qui fait du concept - pourtant clair, et vrai - de «menaces hybrides» un oxymore russophile (dans le registre «suivez mon regard»), ce, en un pur galimatias :

Menaces hybrides «Concept englobant définissant un mélange d'activités coercitives et subversives, de méthodes conventionnelles ou pas (diplomatiques, militaires, économiques, technologiques, etc.), dont use de façon coordonnée un acteur étatique ou pas, en vue d'un d'un objectif spécifique, en restant en deça d'une guerre déclarée... Les menaces hybrides visent à exploiter les vulnérabilités d'un pays et, souvent, à miner les valeurs et libertés démocratiques fondamentales... Quoique les attentats terroristes et l'extrémisme violent ne soient pas en eux-mêmes d'une nature hybride... (etc.).

Vous avez compris ? Quelle chance.

Note

¹ European commission - High representative of the Union for Foreign affairs and security policy - 6/04/2016 «Joint communication to the European parliament and the council - Joint framework on countering hybrid threats - a European union response».

Définitions et confusions

Crimes (politiques, de guerre et contre l'humanité)

Xavier Raufer

Un totalitarisme un peu oublié ces temps-ci par les poly-indignés : le communisme¹

LENINE - (août 1918) «Pendez (en public, le peuple doit voir) un minimum de 100 koulaks notoires, des hommes riches, des suceurs de sang. Publiez leurs noms, confisquez leurs récoltes. Prenez des otages. Faites-le de telle façon que sur des centaines de verstes alentours, le peuple le voie, tremble, sache, crie. Les Bolckeviks doivent étrangler - étrangler ! - les koulaks suceurs de sang. Trouvez pour cela des hommes vraiment durs» - (septembre 1918) «Il faut dans le secret et en urgence préparer la terreur».

STALINE - (Le 7/11/37, 20^e anniversaire de la révolution d'octobre. Allocution lors d'une réception au Politburo) «Quiconque tente de saper l'unité de l'Etat socialiste, quiconque veut diviser ses territoires ou nationalités, est l'ennemi juré de l'Etat et des peuples de l'Union soviétique. Et cet ennemi sera détruit, même si c'est un vieux Bolchevik. Nous anéantirons ses proches et sa famille. Nous anéantirons sans pitié ceux qui, par leurs actes ou leurs pensées - oui, leurs *pen-sées* - menaceront l'unité de l'Etat socialiste».

MAO - (sous lequel, le «Grand bond en avant», puis la «Révolution culturelle» ont fait des dizaines de millions de morts, notamment du fait d'atroces famines artificielles). en 1968 Wei Jinsheng, Garde rouge de 18 ans, est envoyé dans un village de la province d'Anhui. Ci après, ce qu'il écrit. Emprisonné comme traître, Wei est finalement libéré en 1997. Et confirme point par point ce qu'il avait alors raconté².

«Nous avons marché hors du village... Sous mes yeux, parmi les herbages se déroulait une scène dont on m'avait déjà parlé : des familles échangeaient des enfants pour les manger. Je voyais les visages soucieux de ces familles, mastiquant la chair des enfants d'autres gens. Les enfants qui, pendant ce temps, chassaient des papillons des champs voisins, me semblaient la réincarnation de ceux dévorés par leurs parents. J'étais désolé pour les enfants, mais plus encore pour leurs parents. Qu'est-ce qui pouvait bien les pousser à avaler de la chair humaine, parmi les larmes et la douleur d'autres gens, chair qu'ils n'auraient jamais imaginé goûter dans leurs pires cauchemars ?»

Xavier Raufer

Les premiers «compagnons de route» des nationaux-socialistes : les communistes (soviétiques et Allemands)

Le Komintern (Internationale communiste) et le proto-NS Leo Schlageter

Leo Schlageter combat dans un corps franc de la Baltique contre l'armée rouge et les partisans communistes baltes. Le commandant de son corps franc, Walter von Medem (1887-1945), adhère ensuite à la SA/NSDAP. Combattant dans la Ruhr contre l'armée française, Schlageter est fusillé en mai 1923.

96

Voici ce que l'un des principaux chefs, idéologue et inspirateur du Komintern, «Karol Radek» (Karol Sobelsohn, dit...) prononce comme discours devant l'exécutif élargi de cette instance, le 20 juin 1923, discours publié le 26 juin 1923 dans la *Rote Fahne* (Drapeau rouge), quotidien du PC allemand (KPD). On sent dans ce discours de Radek, certes un souci de récupération, (plus tard, cela donnera la «Ligne Schlageter» du PC allemand : alliance avec la NSDAP) ; tout autant qu'une claire fascination pour le «héros nationaliste», qui durera jusqu'au *Machtergreifung*, prise du pouvoir par A. Hitler, le 30 janvier 1933. Qu'on en juge.

(Discours de K. Radek) Leo Schlageter, le marcheur vers le néant

«Le destin tragique de Schlageter... courageux soldat de la contre-révolution, il mérite d'être honoré par nous, les soldats de la révolution... Ces fascistes allemands qui croyaient en toute bonne fois servir le peu-

ple allemand... Qu'il [Schlageter] ait ainsi risqué sa vie est à son honneur... La cause du peuple doit devenir la cause de la nation. Voilà ce que le parti communiste allemand et l'internationale communiste ont à dire devant la tombe de Schlageter... Nous croyons que dans leur grande majorité, les masses nationalistes n'appartiennent pas au camp du capitalisme, mais à celui du peuple. Nous voulons et devons trouver une voie d'accès à ces masses. Nous ferons tout notre possible pour que des hommes comme Schlageter, prêts à mourir pour le bien commun, ne marchent pas vers le néant mais dans la voie d'un avenir meilleur pour l'humanité entière... Schlageter lui-même n'entendra pas cette déclaration, mais nous sommes convaincus que des centaines d'autres Schlageters l'entendront et la comprendront».

«Karol Sobelsohn» : on comprend que Radek était Juif. Et Schlageter ? Écoutons le général français Joseph Denvignes (1866-1941), commandant dans la Ruhr occupée : «Les résistants de la Ruhr étaient antisémites, antifrançais et antisocialistes»³.

La «ligne Schlageter» du KPD

– Ligne patriotique-populiste du KPD des années 20 «Défense de la patrie allemande». «Seuls les ouvriers peuvent sauver la nation» *Rote Fahne* 1/04/1923.

– Publication en 1923 à Berlin du livre collectif d'inspiration «national-bolchevik», chapelle idéologique allemande aux marges de la NSDAP, «Kommunismus und Nationale Bewegung», ed. Vereinigung Interna-

tionaler Verlaganstalten, où cohabitent Paul Frölich (un des fondateurs du KPD), Karl Radek (du *Komintern*), Ernst zu Reventlow (membre de la NSDAP, jusqu'à sa mort en 1943) et Arthur Möller van der Bruck, alors théoricien national-bolchevik.

– Meeting communiste à Berlin le 25 juillet 1923. Orateur «la camarade Ruth Fischer» (à l'époque, au comité central du KPD et suppléante au comité exécutif du *Komintern*). Dans son discours : «Pourquoi est mort Schlageter», elle salue «les héros qui, comme Schlageter, sont prêts à sacrifier leur vie sur l'autel de la patrie». Et drague les proto-NS : «Vous combattez le capitalisme juif ? Qui combat le capital juif est déjà un combattant de classe». Eberlué et ironique, le quotidien socialiste allemand *Vorwärts* du 22/08/1923 titre son article «Hängt die JudenKapitalisten - Ruth Fischer als antisemitin» (Pendez les capitalistes juifs - Ruth Fischer antisémite⁴).

– En 1931, le KPD persiste sur la ligne «Pour une libération nationale et sociale du peuple allemand» - et plus si affinités : le 23 janvier 1931, un débat public *commun* KPD/NSDAP se tient à Berlin (Volkspark Friedrichshain), sur le thème «Allemagne soviétique ou 3^e Reich». Côte à cote à la tribune, Walter Ul-

bricht, député KPD et futur dirigeant de la RDA (1950-1974) et Joseph Goebbels.

Du grain à moudre pour les *antifa* et autres antifascistes-oniriques.

Futile, dérisoire, le moralisme rétrospectif

La criminologie ne vit pas sous cloche ; comme toute discipline des sciences humaines, elle baigne dans la société ; sa vie et son domaine d'études sont affectés par des modes, courants de pensée, lubies médiatiques ou autres. Nous chroniquons ici un épiphénomène agaçant - voire gênant - pour les criminologues : le «moralisme rétrospectif».

Horreurs (de fait) du racisme

«Je n'ai nullement l'intention d'imposer une égalité politique et sociale entre la race blanche et la race noire. Il y a entre les deux une différence physique qui, pour moi, leur interdira, sans doute pour toujours, de cohabiter sur un pied de parfaite égalité ; et si s'impose le besoin d'une différence, je suis pour que la race à qui j'appartiens occupe la position supérieure».

Abraham Lincoln⁵

Notes

¹ *New York Times* - 22/05/2017 - «The Order of Lenin 'Find some truly Hard people»

² *Business Insider* - 1/05/2017 «The horrors of communist China under Mao Zedong that most westerners don't know about».

³ Son livre : «Ce que j'ai vu et entendu en Allemagne», Tallandier, Paris, 1927.

⁴ Le père de «Ruth Fischer» (Elfriede Eisler, dit...) est un juif laïc, converti au luthéranisme.

⁵ «Scorn : the wittiest and wickedest insults in human history» - Matthew Parris - Profile books, London UK 2016.

Sécurité Globale

Bulletin d'abonnement ou de réabonnement

À retourner accompagné de votre règlement aux
Éditions ESKA – 12, rue du Quatre-Septembre, 75002 PARIS
Tél. : 01 42 86 55 65 – Fax : 01 42 60 45 35

<http://www.eska.fr>

M, Mme, Mlle _____ Prénom _____

Société/Institution _____

N° _____ Rue _____

Code postal _____ Ville _____

Pays _____

Adresse électronique _____

TARIFS D'ABONNEMENTS*

	France particulier	France société/ institution	Etranger particulier	Etranger société/ institution
1 an (2018)	<input type="checkbox"/> 111 €	<input type="checkbox"/> 141 €	<input type="checkbox"/> 136 €	<input type="checkbox"/> 167 €
2 ans (2018 et 2019)	<input type="checkbox"/> 200 €	<input type="checkbox"/> 250 €	<input type="checkbox"/> 240 €	<input type="checkbox"/> 299 €

* Abonnements souscrits à l'année civile (janvier à décembre).

Je souscris un abonnement pour 1 an 2 ans

Je joins mon règlement de _____ Euros

- par chèque bancaire à l'ordre des Éditions ESKA
- par virement bancaire aux Éditions ESKA – BNP Paris Champs Elysées 30004/00804/
compte : 00010139858 36
- par carte bancaire : merci d'indiquer votre numéro de compte et la date d'expiration

N° carte bancaire : Visa Eurocard/Mastercard

Date d'expiration : _____ Signature : _____

Derniers numéros parus

Sécurité globale 12 | 2017 (nouvelle série) : Terrorisme – Criminologie
Sécurité globale 11 | 2017 (nouvelle série) : Géopolitique – Criminologie – Terrorisme
Sécurité globale 10 | 2017 (nouvelle série) : Le chiïsme paramilitaire
Sécurité globale 9 | 2017 (nouvelle série) : Les habits neufs de l'impérialisme
Sécurité globale 8 | 2016 (nouvelle série) : Cyber-chaos et sécurité numérique
Sécurité globale 7 | 2016 (nouvelle série) : Islam activiste, réaction et révolution
Sécurité globale 6 | 2016 (nouvelle série) : Le monde criminel à l'horizon 2025
Sécurité globale 5 | 2016 (nouvelle série) : Dossier Stupéfiants
Sécurité globale 3-4 | 2015 (nouvelle série) : Toujours plus cyber-menacées : les collectivités territoriales /
« Police prédictive » : les belles histoires de l'Oncle Predpol
Sécurité globale 2 | 2015 (nouvelle série) : Bandes, Braquages, Terreur
Sécurité globale 1 | 2015 (nouvelle série) : Iran 2015 : Qui gouverne à Téhéran (et comment) ?
Sécurité globale 25-26 | 2013 : La France face à ses ESSD

ÉDITIONS ESKA

12 rue du Quatre-Septembre – 75002 Paris, France

Tél. : 01 42 86 55 65 | Fax : 01 42 60 45 35

<http://www.eska.fr>