



**Conflit iraquien  
Enseignements tirés  
des opérations maritimes en  
Iraq**

**Période post-conflit iraquien**

## TABLE DES MATIERES

<b>Synthèse</b> .....	3
<b>I Maîtrise du domaine maritime iraquien</b> .....	4
1. Enjeux pétroliers en Iraq .....	4
2. Enjeux économiques des terminaux pétroliers.....	4
<b>II Contexte régional</b> .....	8
1. Enjeu régional .....	8
a. Golfe Arabo-persique .....	8
b. Proximité de l'Iran .....	8
2. Enjeu local.....	9
a. Chott al-Arab (« la côte des Arabes »).....	9
b. Prise d'otages .....	9
3. Menaces et vulnérabilités .....	10
a. Terrorisme maritime.....	10
b. Risques de mines .....	11
c. Trafic maritime illicite .....	11
<b>III Stratégies et modes d'action mis en place</b> .....	13
1. Connaissance de l'environnement.....	13
2. Dissuasion .....	13
3. Dispositifs de protection.....	13
4. Coopération multinationale .....	15
a. Combined Task Force 158 (CTF 158) .....	15
b. Opérations de sécurité maritime (Maritime Security Operations) .....	15
c. Les acteurs : implication des forces maritimes de la coalition et iraqiennes .....	16
5. Constitution et formation de la marine iraquienne.....	18
a. Constitution de la marine iraquienne .....	18
b. Formation et entraînement .....	19
<b>Conclusion</b> .....	21
<b>Bibliographie</b> .....	22

## Synthèse

Les opérations maritimes en Iraq s'articulent autour de la protection des terminaux pétroliers de Bassora et de Khor al-Amaya. L'enjeu est le suivant :

- pour les États-Unis, l'Iraq garantit une source d'approvisionnement alternative à celle de l'Arabie Saoudite ;
- pour l'Iraq, le pétrole est le principal revenu du gouvernement. Il est donc essentiel pour le redémarrage économique du pays.

Cependant, certains groupes cherchent à empêcher la reconstruction en commettant des attentats contre les infrastructures, d'où la nécessité de défendre les terminaux. Le pétrole doit aussi être protégé contre d'autres menaces telles que les trafics illicites.

La situation géographique des terminaux est complexe : six nations, voisines de l'Iraq, se côtoient dans le golfe Arabo-persique. La délimitation des eaux territoriales n'est pas toujours très claire et peut induire des incidents, comme ce fut le cas récemment avec l'Iran.

La task force 158, composée des marines américaine, britannique et australienne, présente dans les eaux iraqiennes, a pour missions d'assurer la protection des terminaux et de rétablir la sécurité et la stabilité dans la région. Elle a également pour rôle de lutter contre les activités illicites dans ces eaux. Enfin, elle doit former la nouvelle marine iraqienne et l'intégrer dans les opérations de sécurité afin de lui transférer, à terme, la responsabilité de la protection des terminaux.



## **I Maîtrise du domaine maritime iraquien**

### **1. Enjeux pétroliers en Iraq**

*« L'Iraq nage dans le pétrole. » Paul Wolfowitz*

Le pétrole du golfe Arabo-persique est un enjeu de plus en plus important. Le besoin mondial devrait augmenter de 50 % dans le prochain quart de siècle. Il proviendra en majorité de la région qui détient environ deux tiers des ressources connues. L'industrie se prépare à assurer la demande dans des conditions difficiles, en raison des nombreuses années de sous-investissement de la part des pays producteurs et des compagnies pétrolières.

L'Iraq possède 115 milliards de barils de réserves connues, c'est la troisième au monde. Selon les analystes, de nouvelles explorations augmenteraient les réserves à plus de 200 milliards de barils, dont la production serait bon marché.

Le pétrole a été l'un des enjeux de l'offensive américaine en Iraq. Ce pays permet aux États-Unis de diversifier ses sources d'approvisionnement à côté de l'Arabie Saoudite et du Koweït.

Les géants de l'industrie pétrolière, situés aux États-Unis et au Royaume-Uni, souhaitent revenir en Iraq. Ils en ont été sortis lors de la nationalisation de 1972. Pendant les dernières années de Saddam Hussein, les sociétés étrangères, françaises, russes et chinoises avaient obtenu de gros contrats. Cependant, les sanctions de l'ONU (soutenues par les États-Unis et le Royaume-Uni) empêchaient ces accords de se réaliser.

Depuis l'occupation de l'Iraq en 2003, la situation a changé. Aujourd'hui, les Américains et les Britanniques s'attendent à récupérer les contrats pétroliers les plus juteux qui représenteront plusieurs milliards de dollars de bénéfice ces prochaines décennies. La constitution iraquienne de 2005, inspirée en grande partie par les conseillers américains, garantit un rôle majeur aux compagnies étrangères. Les négociateurs espèrent parvenir bientôt à des accords sur le partage de la production (Production Sharing Agreements) qui leur donneraient le contrôle de plusieurs dizaines de champs.

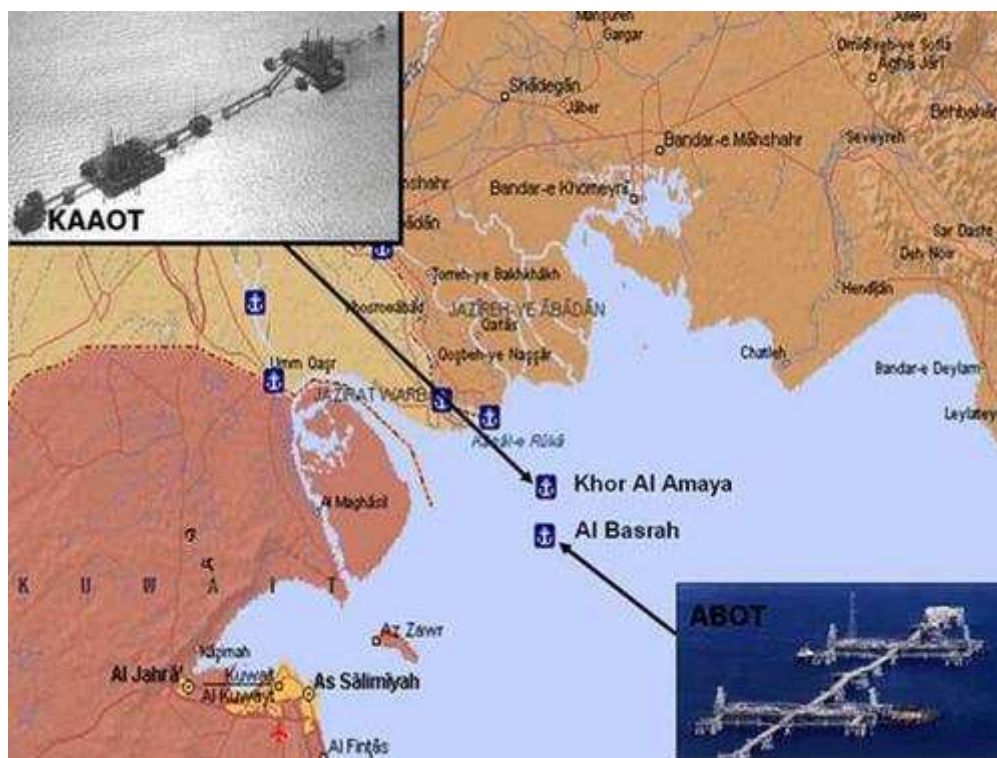
Le Parlement iraquien doit mettre en vigueur une nouvelle loi sur le financement dans le secteur pétrolier. Les États-Unis ont menacé de surseoir à leurs investissements ainsi qu'au soutien financier et militaire de l'Iraq si la loi n'était pas votée rapidement.

Les Iraquiens préfèrent un contrôle continu par une compagnie nationale et les puissants syndicats du pétrole s'opposent fermement à une dénationalisation. Le pétrole demeure la caractéristique principale du paysage politique.

### **2. Enjeux économiques des terminaux pétroliers**

Le pétrole représente 70 % du PIB de l'Iraq et 95 % des revenus du gouvernement iraquien. Depuis l'invasion, les exportations sont tombées de 3,5 millions de barils par jour à un peu plus de 2 millions. Or, le flux des capitaux est essentiel pour financer le redémarrage du pays. L'industrie pétrolière, qui devait être le moteur de la reconstruction, produit à peine les recettes suffisantes pour sa propre remise en état. En effet, l'infrastructure subit les conséquences des années de sous-investissement en entretien et réparations dues à la guerre et aux sanctions économiques. De plus, l'instabilité politique et les attentats ont dissuadé un bon nombre d'industriels d'investir.

La plupart des réserves sont localisées dans la partie chiite au sud du pays. 90 % des exportations de pétrole d'Iraq sont réalisées par la voie maritime au travers des deux terminaux pétroliers offshore de Khor al-Amaya et de Bassora. Aucun autre État ou économie dans le monde ne possède un point aussi vulnérable. Si en Iraq le coût de production du pétrole est un des moins chers du marché, c'est aussi l'un des endroits les plus dangereux. Environ 25 % du prix de vente correspond à une « prime de sécurité », illustrant les inquiétudes vis-à-vis des attaques qui pourraient interrompre l'approvisionnement<sup>1</sup>. Une rupture de cette voie de communication serait une catastrophe pour l'Iraq.



Les infrastructures de production ont été détruites pendant la guerre et par les attentats. La coalition a supervisé la réparation et la remise en condition des deux plates-formes afin que les exportations reprennent. Bassora a rouvert en juillet 2003 et Khor al-Amaya en février 2004. Aujourd'hui, les plates-formes font partie des rares installations industrielles du pays en état de marche. Lorsque les deux fonctionnent, elles peuvent charger près de 2 millions de barils par jour, soit presque 2,4% des besoins pétroliers quotidiens mondiaux. En 2004, environ 1,6 millions de barils transitaient chaque jour par le terminal de Bassora et de Khor al-Amaya. La capacité actuelle maximum en flux continu, au prix du baril de mai 2008, pourrait produire plus de 100 milliards de dollars de revenus en pétrole pour l'Iraq chaque année. En théorie, l'État devrait utiliser l'argent pour les dépenses fédérales et les efforts de reconstruction.

- Le terminal pétrolier de Bassora (ABOT), près de Umm Qasr, qui a plus de trente ans, est considéré comme la clé de la prospérité : plus de 90 % du pétrole exporté y est chargé. Sans lui, l'Iraq ne pourrait pas se relever. Cette installation dispose de trois postes de mouillage qui ont été remis en état pour accueillir les plus grands pétroliers du monde. Un quatrième est en réparation afin d'augmenter la sûreté et la sécurité du site. Si les quatre

<sup>1</sup> Keble, Wayne, 2007, « Keeping Iraq's life blood flowing », RUSI, Vol.152 n°6, pp.36-41

postes de mouillage du terminal de Bassora étaient en service simultanément, la capacité de chargement représenterait presque 10% de la demande mondiale.



- Khor al-Amaya (KAAOT), construit à la fin des années 1950, est le plus vieux des terminaux. La plate-forme est plus petite et le volume de production théorique n'est qu'un tiers de celle de Bassora. En 2004, elle n'a exporté que 12 000 barils par jour. Elle se situe à un mille des eaux territoriales iraniennes. En 2006, une explosion et un incendie ont fait cesser l'activité. Il s'agissait d'un accident industriel et non d'un acte terroriste. En 2007, la marine américaine a installé un poste de commandement et de contrôle au sommet du terminal<sup>2</sup>.



Les terminaux sont exploités par la compagnie iraquienne *Southern Oil Company* qui a lancé plusieurs projets d'amélioration des infrastructures afin de diminuer les risques :

- augmenter le débit des pompes ;
- améliorer la mesure du débit (source de fraude et de détournement de pétrole) ;

---

<sup>2</sup> Cummins, Chip, 2007, « Long-Term Presence Planned at Persian Gulf Terminals Viewed as Vulnerable », Wall Street Journal

- faire progresser les équipements de sécurité et de lutte contre les incendies ;
- améliorer/installer des générateurs d'énergie.

L'industrie pétrolière iraquienne, autrefois puissante, fait toujours la fierté des Iraquiens. Hussein al-Shahristani, le ministre du Pétrole iraquien, reconnaît l'importance des marines étrangères pour la protection des terminaux.

Il reste encore beaucoup à faire pour remettre en état les oléoducs et les installations pétrolières afin d'atteindre une capacité d'exportation visée par le gouvernement de 3 millions de barils par jour. Ainsi, de nouvelles opportunités et de grands programmes de développement sont en cours dans les champs pétroliers du sud de l'Iraq. L'U.S. Army Corps of Engineers (USACE) travaille sur plusieurs projets pour augmenter la production, créer une source de revenus stable et améliorer la croissance économique du pays. La coalition doit s'assurer que les progrès réalisés jusqu'ici ne seront pas anéantis par des attentats : les commandos suicide font peser un risque important sur les installations pétrolières, contribuant à un renchérissement du prix du baril déjà très élevé.

Le pétrole est un enjeu majeur de la guerre en Iraq. 90% des exportations de pétrole d'Iraq sont effectués par la voie maritime via deux terminaux offshore. Ils ont une importance stratégique. Leur protection par les forces de la coalition et iraquiennes est donc vitale pour les intérêts économiques et en premier lieu la reconstruction de ce pays.

## II Contexte régional

### 1. Enjeu régional

#### a. *Golfe Arabo-persique*

L'Iraq possède une petite façade maritime ainsi que quelques îles dans le nord du golfe Arabo-persique qui sépare la péninsule Arabique de l'Iran et s'étend sur une superficie d'environ 200 000 km. Le Golfe est bordé par l'Iran, l'Iraq, le Koweït, l'Arabie saoudite, le Bahreïn, le Qatar, les Émirats arabes unis et le Sultanat d'Oman. Il communique à l'est avec la mer d'Oman par le détroit d'Ormuz. Sa profondeur maximale est de 90 m et en moyenne de 50 m.

Unique accès du golfe vers l'océan Indien, le détroit d'Ormuz est devenu un objet d'affrontement et de menaces. Il a une importance considérable pour l'accès à la haute mer des pays riverains, la libre circulation du pétrole et l'économie mondiale. Sa largeur n'est jamais inférieure à 21 milles nautiques. Elle atteint 104 milles à son extrémité occidentale. Sa profondeur ne dépasse pas 100 mètres. Ce détroit est très facile à miner. Une étude américaine très précise a démontré qu'il suffirait de 96 mines pour bloquer le trafic. Elle a souligné la vulnérabilité des pétroliers en particulier ceux de 300000 tonnes et de 25 mètres de tirant d'eau. L'importance du détroit d'Ormuz est telle que la plupart des analystes l'ont qualifié de « *choke point* » (zone de convergence du trafic) le plus important du monde pour l'économie internationale<sup>3</sup>.

#### b. *Proximité de l'Iran*

L'Iran constitue également une menace. Les Iraniens sont présents en permanence dans le nord du golfe et le terminal de Khor al-Amaya se situe très près de leurs eaux territoriales. La Garde révolutionnaire iranienne (Iranian Revolutionary Guard Corps Navy) a construit un poste de surveillance offshore sur la partie émergée d'une épave de grue qui avait été coulée dans les abords du Chott al-Arab pendant la guerre Iran-Iraq. Elle est pourvue de radars et de détecteurs infrarouge. C'est à partir de ce point que les Gardiens de la Révolution effectuent leurs missions de reconnaissance contre les forces de la coalition. Ils sont équipés de patrouilleurs et de vedettes armées. La Garde révolutionnaire est très imprévisible.

Les forces de la coalition opèrent ainsi près des forces navales iraniennes afin de remplir leur mission de protection des deux terminaux pétroliers. L'engagement de la marine américaine entraîne des situations de confrontation avec la marine iranienne dans le détroit d'Ormuz et le golfe Arabo-persique, à l'exemple de l'incident du 6 janvier 2008 qui impliqua cinq vedettes iraniennes et trois navires de guerre américains.

La géographie particulière du golfe Arabo-persique en fait une zone stratégique et sensible. Les forces de la coalition doivent également agir en prenant compte de la présence de la Garde révolutionnaire iranienne.

---

<sup>3</sup> Labrousse, Henri, 2004, « Les problèmes du golfe Arabo-persique », Défense nationale et sécurité collective, n°4



## 2. Enjeu local

### a. *Chott al-Arab (« la côte des Arabes »)*

L'Euphrate et le Tigre traversent l'Iraq du nord au sud sur 200 km pour constituer le Chott al-Arab qui se déverse dans le golfe Arabo-persique. Plusieurs ports accessibles aux navires de haute mer, dont Bassora, deuxième ville d'Iraq, se trouvent sur les rives du Chott al-Arab. La partie inférieure du Chott al-Arab forme sur 102 kilomètres la frontière Iraq-Iran.

La délimitation de cette frontière a été une source perpétuelle de conflits entre l'Empire ottoman, et plus tard l'Iraq, d'une part, et l'Empire perse (Iran aujourd'hui) d'autre part. Un certain nombre d'accords, y compris le Traité d'Erzeroum de 1847 et le Protocole de Constantinople de 1913, avaient donné à la Turquie une souveraineté complète sur la rive ouest et sur la circulation fluviale. La Perse obtenait la souveraineté sur la rive est, incluant Korramshar. En 1913, l'Iraq a cédé à l'Iran une zone de mouillage de 4 milles nautiques autour de Korramshar. En 1920, lorsque l'Iraq devint indépendant à la suite du démembrement de l'Empire ottoman, la dispute sur la délimitation fut relancée par l'Iran qui demanda de fixer une frontière qui se situait le long de la ligne médiane entre les deux rives. En dépit de cette demande, l'accord Iran-Iraq de 1937 réaffirma la souveraineté de l'Iraq sur la rive ouest et sur la circulation fluviale.

En 1969, le Shah d'Iran dénonça l'accord de 1937, ce qui faillit provoquer une guerre avec l'Iraq. Elle fut évitée par un accord entre les deux pays, signé le 13 juin 1975, et connu sous le nom d'«*Accord d'Alger*». Cet accord ainsi que les trois protocoles qui l'accompagnent définissent la frontière terrestre ainsi que la frontière fluviale, mais ne traitent pas de la délimitation des espaces maritimes dans le golfe Arabo-persique. Le 17 septembre 1980, Saddam Hussein dénonçait l'«*Accord d'Alger*» et demandait le retour au régime juridique en vigueur avant le 13 juin 1975. Après huit ans de guerre, les deux pays acceptèrent la résolution 598 du Conseil de sécurité de l'ONU.

### b. *Prise d'otages*

En l'absence de négociation entre l'Iran et l'Iraq, il est difficile de déterminer la frontière délimitant les mers territoriales respectives de l'Iran et de l'Iraq. Des incidents se sont donc inévitablement produits entre les forces de la coalition et la marine iranienne.

Le 23 mars 2007, la frégate *HMS Cornwall* opérait au nom de la CTF 158 et en vertu de la résolution 1723 du Conseil de sécurité de l'ONU. Elle menait des opérations de sécurité maritime, dont la protection des infrastructures pétrolières iraqiennes et la chasse aux trafiquants, lorsque 15 marins britanniques ont été enlevés par les forces iraniennes. Une embarcation de cette frégate venait d'effectuer un contrôle de routine sur un navire marchand suspect quand elle fut interceptée par des bateaux de la garde révolutionnaire près du passage contesté du Chott al-Arab. L'Iran, qui a gardé les marins en otage pendant treize jours, a déclaré que les Britanniques avaient pénétré dans leurs eaux territoriales, une accusation que le Royaume-Uni a vivement démentie. Selon le ministère de la Défense du Royaume-Uni, leurs troupes patrouillaient dans les eaux iraqiennes et non iraniennes. Le gouvernement iranien a fourni deux positions différentes du lieu de l'incident, l'une dans les eaux iraqiennes, l'autre dans les eaux iraniennes. La délimitation de ces eaux n'est pas claire, et de nombreuses nations s'y côtoient. Il y a donc un risque d'escalade. Depuis cet incident, les forces de la coalition ont augmenté leur vigilance.

L'absence de frontière maritime négociée entre l'Iran et l'Iraq pose le problème de la souveraineté sur cet espace, ce qui rend la zone propice aux accrochages voire aux conflits.

### 3. Menaces et vulnérabilités

Le pétrole doit être évacué librement dans des conditions satisfaisantes de sécurité. Or, la coalition doit affronter diverses sources de menaces asymétriques, telles que le terrorisme maritime ou les provocations de l'Iran, et lutter contre les trafics illicites. Lorsque ces risques se mêlent aux températures estivales étouffantes ou à une faible visibilité en hiver, la mission de protection des infrastructures pétrolières se transforme en un véritable défi.

#### a. *Terrorisme maritime*

Les menaces asymétriques, telles que les attaques suicides, sont les principaux risques vis-à-vis des forces maritimes de la coalition. Depuis 2003, il y a eu environ 400 tentatives d'attentats terroristes dans tout le pays dont une partie contre les oléoducs, les stations de pompage, les gisements et autres installations pétrolières. Les terminaux offshore, uniques moyens pour faire sortir le pétrole du pays, constituent des objectifs pour les groupes voulant empêcher la reconstruction de l'Iraq.

En 2002, l'attaque contre le pétrolier Limburg au large du Yémen a marqué le début du développement du terrorisme maritime. Les bâtiments transportant des produits dangereux sont devenus des cibles y compris dans les ports. La sécurité des infrastructures est également difficile à réaliser. Bien que les plates-formes pétrolières iraqiennes, situées à plusieurs milles de la côte, semblent relativement sûres, des attentats suicides se sont produits.

L'*USS Firebolt*, dixième patrouilleur de type Cyclone, a été déployé en février 2003 depuis le Bahreïn pour opérer dans le golfe Arabo-persique dans le cadre des opérations Enduring Freedom et Iraqi Freedom. Le 24 avril 2004, des terroristes, sous la coupe d'Al-Qaida en Iraq, ont chargé d'explosifs un petit bâtiment de pêche. Il était parti du port iraquien d'Umm Qasr vers Khor al-Amaya, situé à environ 10 milles des côtes. L'*USS Firebolt* a intercepté le bateau avant qu'elle n'atteigne le terminal. Alors qu'une équipe d'intervention s'appêtait à investir l'embarcation, les terroristes ont fait détonner leur bombe, tuant deux marins et un garde-côte. Vingt minutes plus tard, deux vedettes rapides lancées contre le terminal de Bassora, se sont aussi fait exploser alors que des membres de la coalition tentaient de les neutraliser.

En juin 2004, des saboteurs ont fait sauter des oléoducs qui alimentent les terminaux, privant temporairement le marché mondial du pétrole de 2% de son approvisionnement et causant un préjudice de 28 millions de dollars.

Un autre scénario d'attentat possible serait un pétrolier détourné délibérément vers l'un des terminaux. Les conséquences seraient catastrophiques pour l'économie iraquienne et l'environnement du golfe.

### *b. Risques de mines*

Les eaux iraqiennes sont peu profondes. Elles laissent peu de possibilités de manœuvre pour les navires de guerre et facilitent les opérations de minage. De plus, les courants qui portent le plus souvent au sud emportent alors des mines dérivantes ou arrachées aux champs de mines. Pendant le conflit Iran-Iraq entre 1980 et 1988, le golfe Arabo-persique a ainsi été miné. L'Iraq a aussi mis en place des champs de mines au large du Koweït durant la première guerre du Golfe en 1991.

La coalition a dressé une carte des abords du port de Umm Qasr, le plus grand port d'Iraq, et a assuré la remise en état, vis-à-vis de la menace mines, des chenaux d'accès à ce port ; condition nécessaire pour le retour du commerce et du transport maritime.

### *c. Trafic maritime illicite*

Les eaux du golfe Arabo-persique dissimulent divers types de trafics d'armes, de pétrole et d'hommes entre l'Iraq, l'Iran et les autres pays riverains.

#### ▪ *Trafic de marchandises*

Les revenus provenant des exportations d'hydrocarbures sont normalement gérés par le Fonds de développement pour l'Iraq. En vertu de la résolution 1483 de Conseil de sécurité de l'ONU, le Fonds doit être utilisé dans la transparence pour répondre aux besoins humanitaires, pour la reconstruction économique et la remise en état de l'infrastructure de l'Iraq, la poursuite du désarmement, les dépenses de l'administration civile et à d'autres fins servant les intérêts du peuple iraquien. Mais ce pétrole est en fait partagé entre les partis politiques au pouvoir.

Par ailleurs, alors que des soldats armés sont postés sur les terminaux et scrutent l'horizon pour tenter de distinguer les éventuels commandos-suicides des bateaux de pêche, des trafiquants sont suspectés de détourner chaque année pour environ un milliard de dollars de pétrole. Le système de mesure du débit, censé contrôler les quantités d'hydrocarbures circulant par Bassora et Khor al-Amaya, ne fonctionne plus depuis mars 2003. Il est donc facile d'acquérir du pétrole illicitement. Une fois détourné, il est régulièrement vendu hors du pays au marché noir. Les entrepreneurs américains ont joué un rôle essentiel dans la réparation et la rénovation de l'industrie pétrolière iraquienne et espèrent que les bénéfices rembourseront la reconstruction. Il est cependant paradoxal de constater que, malgré leur capacité à dépenser des milliards de dollars et leur expérience des infrastructures pétrolières et des ports iraqiens, ils ne s'occupent pas des débitmètres des terminaux du sud de l'Iraq<sup>4</sup>. Ainsi, le marché noir du pétrole s'est développé.

#### ▪ *Trafic d'hommes*

L'absence de contrôle aux frontières et des milliers d'années de trafics illégaux ont amplifié le problème dans la région. Les trafiquants ne voient aucune différence entre transporter des machines à laver de Dubaï vers l'Iran ou des terroristes en lieu sûr. Quand la coalition arrête les trafiquants, pour ces derniers, il ne s'agit pas d'actes illégaux, mais de commerce. Cependant, la présence des bâtiments de guerre dissuade le transport clandestin

---

<sup>4</sup> Chatterjee, Pratap, 2007, « Mystery of the Missing Meters : Accounting for Iraq's Oil Revenue », Corpwatch

des terroristes, car les chances de se faire intercepter sont très grandes. Les passeurs savent qu'il y a une limite qu'ils ne doivent pas franchir.

Les forces alliées contrôlent les boutres<sup>5</sup>, les bateaux de pêche et les navires marchands dans la région. À chaque contrôle, la coalition en apprend un peu plus sur les voies maritimes, les zones de pêche et les usagers du Golfe. Le nombre de navires contrôlés varie en fonction du temps, de l'époque de l'année et du lieu. A côté des navires, les forces de la coalition utilisent aussi des avions de patrouille maritime pour leur surveillance.

Cette stratégie a un effet. On a vu quelques changements s'opérer dans la région, « *mais les trafiquants suivent toujours les routes habituelles* ». Ils pourraient utiliser des routes différentes afin d'éviter les navires de la coalition. "*Mais cela augmenterait le prix et augmenterait les transmissions (et donc l'indiscrétion), car si une personne change de route, elle devra communiquer l'information* " a affirmé le commandant Williams.

Le terrorisme maritime et les trafics illicites illustrent la menace continue, directe et asymétrique, vis-à-vis des flux pétroliers des terminaux. Ces menaces constituent des obstacles à la reconstruction. Les opérations maritimes dans la région doivent créer une zone de stabilité et de sécurité, et dissuader les trafiquants. La vigilance doit être constante. C'est une mission à long terme qui demande une coopération au niveau local entre les pays riverains et acteurs extérieurs.

---

<sup>5</sup> Boater : bateau à voiles arabe

### III Stratégies et modes d'action mis en place

#### 1. Connaissance de l'environnement

La première étape du processus de défense est d'acquérir une connaissance de l'environnement maritime et d'être capable de reconnaître différentes situations. Le personnel possède maintenant le savoir qu'il lui manquait les premières années. Aujourd'hui, les navires de la coalition savent identifier une situation inhabituelle. Ils tentent, par ailleurs, d'établir des relations de confiance avec les pêcheurs et les autres navires régulièrement présents dans la zone ; ce qui facilite cette connaissance de l'environnement.

La connaissance de l'environnement maritime est essentielle pour se préparer à l'action. Elle permet également de déceler les anomalies au cours de l'action.

#### 2. Dissuasion

Les opérations maritimes ont un rôle de dissuasion actif et passif dans la lutte contre le terrorisme<sup>6</sup>. Elle est active dans le nord du Golfe avec la défense des infrastructures pétrolières et passive dans le reste de la région avec la présence de patrouilles et de postes d'observation. L'environnement étant complexe, il fait appel à différentes stratégies et tactiques selon les zones. Le message envoyé aux terroristes est le suivant : « *Si vous essayez d'utiliser la mer, les chances de réussite seront très faibles* ».

La présence d'éléments militaires concourt, par son caractère dissuasif, à la sécurité et la sûreté.

#### 3. Dispositifs de protection

Un système de défense à plusieurs couches a été mis en place comprenant des patrouilleurs légers et des unités de surface plus grosses chargées des zones d'alerte et d'exclusion autour des plates-formes pétrolières

Chaque terminal a deux zones de contrôle : la zone d'alerte de 3 milles et la zone d'exclusion de 2 milles. La coalition ne permet à aucun navire de commerce d'y circuler librement. Elle autorise l'ouverture du feu sur tout bâtiment entrant dans la zone d'alerte et refusant de s'identifier<sup>7</sup> ; les navires de la coalition se mettent en contact avec les bateaux s'approchant de cette zone, par tous les moyens possibles (radio, feux et signaux, porte-voix, etc.) afin de les avertir de leurs intentions et les prévenir qu'ils sont prêts à employer la force pour protéger les terminaux.

Les pétroliers qui s'appêtent à être chargés sont identifiés et regroupés à un point d'ancrage en eaux profondes au sud des terminaux. Des opérations de sécurité sont effectuées par la coalition et les équipes de prise du corps des Marines iraqiens. Tout d'abord, l'équipage du navire est rassemblé, les livres de bord et les identités sont contrôlés. Ensuite, une inspection est menée pour s'assurer qu'il n'y a pas d'armes ou d'explosifs cachés. Les

<sup>6</sup> Garamone, Jim, 2006, « Maritime Ops in Middle East Have Deterrent Effect », American Forces Press Service

<sup>7</sup> Brown Nick, 2004, "Oil terminal suicide attack sparks force protection shake-up in Persian Gulf", Jane's Navy International

remorqueurs qui amènent les pétroliers et autres navires aux postes de mouillage sont aussi soumis aux opérations de sécurité. Une fois amarrés, les pétroliers sont chargés en trois ou quatre jours. Des équipes de défense, positionnées sur les plates-formes, surveillent le chargement. Les navires chargés quittent le poste de mouillage et partent au sud par un chenal étroit qui les éloigne des terminaux, un autre moment sensible de l'opération.



Le principal défi pour la coalition est de déceler la menace parmi les dizaines de navires croisés au large de ces zones chaque jour. Le golfe Arabo-persique est non seulement une des voies maritimes commerçantes les plus fréquentées du monde, mais aussi un lieu de rassemblement de nombreux bateaux de pêche de l'Iran, de l'Iraq et du Koweït. Une vigilance constante est nécessaire pour assurer la cohabitation de tous ces navires avec les forces de protection.

Un autre défi auquel sont confrontées les forces de protection est l'environnement physique. La chaleur étouffante en été, qui brûle l'acier des plates-formes, inhibe tout mouvement ou initiative, dissuadant même les soldats iraqiens.

La technologie joue un rôle essentiel dans la défense des installations. Ainsi, la barge *Ocean 6*, mouillée sur l'avant des terminaux, porte un centre de « command and control ». Elle est équipée de radars et de capteurs de surveillance électro-optique pour couvrir en permanence les zones d'exclusion et d'alerte<sup>8</sup>. De même, des protections physiques, telles que des barrages flottants et des grillages, ont été installées autour des oléoducs arrivant aux terminaux. D'autres dispositifs antiterroristes sont mis en œuvre : des détecteurs reliant les terminaux aux bases à terre et aux navires militaires, des rideaux de chaînes autour des terminaux ou des barrières de sécurité ancrées au fond de la mer et entourant les terminaux

---

<sup>8</sup> Ripley, Tim, 2007, « Coalition Naval forces tighten security in northern Gulf as Iran keeps watch », Jane's Navy International

pour interdire les attaques de boutres ou de plongeurs. Les installations sont également surveillées par la force aérienne.

La protection des terminaux nécessite un dispositif resserré de défense en profondeur dans lequel les forces aéromaritimes ont une part prépondérante.

#### 4. Coopération multinationale

##### a. *Combined Task Force 158 (CTF 158)*

La CTF 158 constitue la composante maritime de l'opération *Iraqi Freedom*. Elle compte entre 500 et 1000 personnes. Elle est composée des marines américaine, britannique et australienne et coopère avec la marine iraquienne et le corps des Marines irakiens. La mission de la CTF 158 a commencé à la fin des hostilités contre l'Iraq en 2003.

La mission de la CTF 158 s'appuie sur la résolution 1723 du Conseil de sécurité de L'ONU<sup>9</sup> qui demande à la force multinationale de concourir au maintien de la stabilité et de la sécurité dans les eaux territoriales irakiennes jusqu'à ce que la marine iraquienne soit prête à prendre la relève. La CTF 158 a donc pour tâches :

- d'effectuer des opérations de sécurité maritime (Maritime Security Operations) ;
- de protéger les infrastructures pétrolières dans le nord du golfe Arabo-persique ;
- de contribuer au développement de la capacité opérationnelle de la marine iraquienne et du corps des Marines irakiens afin que les forces de la coalition puissent se retirer à terme.

##### b. *Opérations de sécurité maritime (Maritime Security Operations)*

Les MSO contribuent à la protection des infrastructures maritimes. Elles visent à assurer la sécurité du trafic dans les eaux internationales, limiter l'ampleur des trafics en tout genre, dissuader les actes de piraterie et la traite humaine, apporter une assistance aux marins en détresse et intervenir, en cas de besoin, dans des opérations humanitaire. Les inspections et les prises de navire constituent un premier élément des MSO. Ces actions comprennent quatre étapes : *Visit, Board, Search and Seizure*.

Les mesures de protection ont été renforcées pour les opérations sur les boutres près des eaux iraniennes. Par exemple, en 2007<sup>10</sup>, lors d'une opération de contrôle au nord de Khor al-Amaya, dans laquelle étaient impliquées des forces américaines et australiennes, des engins pneumatiques rigides ont été lancés pour effectuer une patrouille au sein d'un grand groupe de bateaux de pêche irakiens. Les équipages des embarcations étaient munis de fusils d'assaut et d'autres armes. Ils étaient escortés par des vedettes de 35 pieds de l'US Navy de type *Dauntless* et d'un hélicoptère *Seahawk S-70* de la Royal Australian Navy.

---

<sup>9</sup> Conseil de sécurité des Nations Unies, 2006, résolution n°1723, S/RES/1723

<sup>10</sup> Jane's Weekly October 2007

Une capacité navale est indispensable pour assurer la sécurité de l'environnement maritime autour des points sensibles, en l'occurrence des terminaux pétroliers. Elle nécessite des bâtiments de combat avec des moyens suffisants de détection, de communication et d'action.

c. *Les acteurs : implication des forces maritimes de la coalition et Iraquiennes*

- *U.S. Navy: US Fifth fleet et U.S. Coast Guards*

*« Il n'y a peut-être pas d'autre endroit où nos forces armées sont déployées avec une importance stratégique aussi grande ». Capitaine Kurt Tidd de la cinquième flotte américaine, déployée dans le nord du golfe, en juillet 2004*

Le premier objectif de la marine américaine est de protéger Bassora et Khor al-Amaya car, selon la coalition, la nouvelle marine iraquienne ne peut encore assurer entièrement la sécurité de ces plates-formes. Les Iraquiens reconnaissent eux-mêmes avoir besoin de l'expérience et de l'équipement que peuvent apporter les Américains.

A côté de la Navy, les Coast Guards américains sont également présents en Iraq. Dans les mois qui ont suivi l'invasion de l'Iraq, quatre navires des Coast Guards ont aidé ceux de l'US Navy à traquer les contrebandiers de pétrole, d'armes et d'explosifs dans le golfe Arabo-persique. Après les attentats de 2004, les Coast Guards sont venus renforcer les moyens de l'US Navy pour la protection des terminaux.

Le deuxième objectif est d'éliminer les actes de piraterie et de trafics illicites dans ce secteur<sup>11</sup>. Les détroits d'Ormuz et de la Corne de l'Afrique font aussi l'objet de surveillances particulières, car ils forment des zones de transit importantes et peuvent favoriser la fuite de personnes affiliées à Al-Qaida ou aux Talibans. De nombreux navires, aéronefs et sous-marins opèrent en ces lieux.

Les États-Unis maintiennent au moins une task force avec la cinquième flotte basée en permanence à Manama, au Bahreïn, dans le Golfe afin de soutenir le corps expéditionnaire américain en Iraq et d'assurer la sécurité de la région. L'*USS Harry S. Truman*, huitième porte-avions de classe Nimitz, sert de navire amiral pour la task force. Le bâtiment a participé à l'invasion de l'Iraq en 2003. Puis, il est revenu dans le golfe Arabo-persique en 2004 et en 2005.

La mission de la task force est de lutter contre la menace terroriste. Il s'agit d'améliorer la capacité à détecter, déjouer et détruire les réseaux terroristes tout en garantissant la stabilité de l'environnement maritime. Le modus operandi des groupes terroristes étant caractérisé par la volonté d'infliger des dégâts disproportionnés par rapport aux moyens engagés demeure un défi majeur pour la marine américaine.

En 2007, le Président Bush a envoyé le porte-avions nucléaire *USS John C Stennis* CSG pour soutenir les opérations de l'U.S. Central Command afin de « renforcer la sécurité en Iraq et de protéger les intérêts américains au Moyen-Orient ». Cette unité avait rejoint l'*USS Dwight D. Eisenhower* CSG, déjà présent sur le terrain. La présence de deux porte-

---

<sup>11</sup> Ripley, Tim, 2004, « Middle East patrols continue at reduced intensity », Jane's Navy International



avons dans le CENTCOM AOR<sup>12</sup> a souligné la volonté des États-Unis d'apporter rapidement, par des moyens dissuasifs, la paix et la sécurité dans la région.

Le déploiement ostensible de porte-avions permet de marquer la détermination politique d'un pays, en l'occurrence les États-Unis.

Par ailleurs, dès 2005, la marine américaine a réalisé qu'elle pouvait fournir une meilleure contribution à la protection des fleuves et des rivières iraqiens<sup>13</sup>. Elle a ainsi créé une force fluviale dont les quatre missions sont : la sécurité, la contre-insurrection, la lutte contre le terrorisme et les opérations de combat dont la guerre des mines.

- *Royal Navy*

La marine britannique participe au sein de la CTF 158, aux opérations de sécurité maritime et à la protection des terminaux pétroliers. Les pétroliers ne chargent pas leurs cales entièrement (seulement 70% de leur capacité) car ils craignent les hauts-fonds éventuels autour de Bassora et Khor al-Amaya. Dans le cadre des missions de la CTF 158, les navires océanographiques et hydrographiques, OSV (Oceanographic Survey Vessel), de la marine britannique, cartographient les chenaux d'accès des terminaux.

Les OSVs, *Echo* et *Enterprise*, se partagent ainsi le nord du golfe Arabo-persique. Leur action permet de rassurer les compagnies pétrolières et de maintenir le flux des pétrodollars. Il s'agit aussi de donner une plus grande marge de manœuvre aux forces de la coalition présentes dans cette partie du golfe. Cette mission doit être renouvelée constamment, car les sédiments déposés par le Chott al-Arab et les autres cours d'eau modifient les fonds en permanence. Leur activité couvre aussi la recherche de mines enfouies et le recueil de renseignements météorologiques.

Le commandant de la CTF 158, Allan Du Toit de la marine australienne, espère qu'une surveillance océanographique adéquate autour des terminaux convaincra les entreprises qu'elles peuvent « *envoyer des gros navires de manière sûre, et à l'avenir, des bâtiments encore plus grands* »<sup>14</sup>.

La capacité hydrographique est fondamentale pour assurer la sécurité nautique dans les zones de petits fonds.

- *Royal Australian Navy*

La marine australienne contribue beaucoup aux efforts de la coalition Elle a pour missions, comme pour les marines américaines et britanniques, la protection des plates-formes pétrolières, la garde des frontières iraqiennes, l'aide humanitaire et la limitation des trafics illicites. En 2007, le Commandant *Allan du Toit* a pris le commandement de la CTF 158, et a assumé la responsabilité de l'ensemble des navires de la coalition. C'est la troisième fois que la marine australienne prenait ce commandement.

---

<sup>12</sup> CENTCOM AOR : L'U.S. Central Command Area Of Responsibility travaille avec les partenaires nationaux et régionaux, encourage le développement et la coopération entre les Etats, réagit face aux crises, dissuade les actes d'agression afin d'établir une sécurité et une stabilité régionale.

<sup>13</sup> Hancock, Daniel A., 2008, "The Navy's not serious About Riverine Warfare", Proceedings

<sup>14</sup> Rosamond, Jon, mars 2008, "Surveyors' Enterprise pays dividends in Persian Gulf", Jane's Navy International

## 5. Constitution et formation de la marine iraquienne

### a. *Constitution de la marine iraquienne*

L'instruction, l'équipement et l'armement des forces de sécurité iraqiennes ainsi que la prise en charge du commandement et du contrôle des forces iraqiennes par la coalition est une étape nécessaire pour que le transfert aux Iraquiens de la responsabilité de la protection des terminaux et la stabilité maritime dans la région puisse se réaliser dans de bonnes conditions. Les alliés insistent sur l'intérêt majeur d'un investissement fort pour la reconstruction de la marine iraquienne.

L'Iraqi Coastal Defense Force (ICDF) a été créée en 2004. Elle est constituée de :

- la marine iraquienne ;
- d'un Iraqi Naval Infantry Battalion (corps des Marines).

La constitution de l'ICDF a commencé en janvier 2004 avec 214 volontaires, la plupart sont des anciens de la marine iraquienne de Saddam Hussein. Aujourd'hui, ils sont environ 1200. Les effectifs de la marine iraquienne devraient monter à 2500 hommes à terme<sup>15</sup>. La marine et les Marines iraqiens viennent principalement du sud de l'Iraq, de Bassora.

#### ▪ *La marine iraquienne*

Installée dans la nouvelle base navale d'Umm Qasr, elle est composée de deux escadrilles, l'une de patrouilleurs et l'autre de bâtiments d'assaut. Elle compte :

- 24 vedettes rapides capables d'une vitesse de 45 nœuds ;
- 10 canots pneumatiques à coque rigide (vitesse max de 50 nœuds) ;
- 5 patrouilleurs de type Predator de 26m de long, pouvant aller jusqu'à 30 nœuds (2 sont à disposition en permanence de la coalition).

Un plan a été établi pour obtenir de nouveaux navires afin que la marine iraquienne puisse mener à bien sa mission. Elle devrait être équipée de 21 patrouilleurs neufs. Peu d'avancées ont été réalisées malgré un budget voté en 2005. Il en va de même pour les infrastructures et le maintien des équipements et le personnel, pour lesquels les investissements sont souvent retenus ou réduits. Cependant, des progrès ont été accomplis récemment dans la constitution de la flotte et la formation de la marine iraquienne par la coalition.

Les objectifs de la marine iraquienne sont encore modestes. Leur zone d'opération est confinée aux zones côtières. La mission principale est de défendre les eaux territoriales, les ports et les installations pétrolières contre les menaces internes et externes. Depuis avril 2005, les unités navales iraqiennes font partie intégrante de la force maritime de la coalition. Les équipes de prise du corps des Marines iraqiens sont incorporées dans les patrouilles de la coalition et dans les équipes de sécurité. Le professionnalisme en tant que marins a été

---

<sup>15</sup> Hargreaves, Benjamin, février 2008, « Follow the leaders », Navy News

maintes fois reconnu par les alliés. Les actes illicites ont constamment diminué depuis que la marine iraquienne est présente en permanence sur les sites et dans les eaux territoriales<sup>16</sup>.

- *Le corps des Marines irakiens*

Le corps des Marines irakiens a trois activités opérationnelles :

- assurer la sécurité des terminaux pétroliers. Actuellement sous la responsabilité de la CTF 158, les Irakiens en prendront le contrôle à terme ;
- assurer la sécurité de la base navale Iraquienne d'Umm Qasr. Le corps des Marines irakiens doit ainsi renforcer la sécurité du port commercial du port d'Umm Qasr adjacent à la base navale. De nombreux projets de construction et programmes de formation sont en cours pour mettre le port en conformité avec les normes de sécurité établies par l'ONU ;
- aider la marine iraquienne dans sa mission d'interdiction maritime. Il s'agit de dissuader et d'empêcher l'infiltration des terroristes et le trafic illicite de pétrole et de drogue. La marine et le corps des marines travaillent ensemble pour surveiller et défendre les côtes, les eaux territoriales, les ports et les infrastructures offshores de l'Iraq.

- *Les gardes-côtes irakiens*

C'est une administration civile qui a la responsabilité de la sécurité sur le fleuve.

*b. Formation et entraînement*

Une « *Naval Training Team* », qui entre dans le cadre du processus de transfert de responsabilité au gouvernement iraquien, est installée sur la base d'Umm Qasr. Elle est constituée d'instructeurs des marines britannique et américaine et des Coast Guards américains. La NTT doit transmettre le savoir-faire nécessaire aux marins irakiens pour qu'ils puissent assurer la sécurité et sûreté maritimes, y compris celles des terminaux pétroliers. Ce savoir-faire doit couvrir un champ vaste qui va des actions de police (« constabulary »), donc de basse intensité, à des opérations de type « guerre » de plus haute intensité. La NTT a ainsi pour mission de :

- recruter, former et équiper une force marine et un corps des marines capable de protéger les côtes irakiennes et leurs intérêts nationaux,
- aider les irakiens à établir une feuille de route afin d'atteindre les critères opérationnels de la coalition permettant le transfert de responsabilité.

L'instruction du corps des Marines irakiens se compose de quatre ou cinq entraînements par jour, sous l'étroite supervision d'instructeurs. La formation recouvre leur aptitude à monter la garde, à travailler et combattre en équipe, ainsi qu'à défendre les terminaux contre des attaques terroristes.

---

<sup>16</sup> Pistone, John J., 2006, "Iraqi Navy Protects Country's Oil Platforms"

Les efforts de soutien aux marines locales en général sont indispensables pour qu'elles puissent à terme assurer leur part dans la sécurité des espaces maritimes. Transmettre le « savoir-faire » et participer à l'acquisition des équipements sont des éléments clés dans le processus général de rétablissement de la sécurité et de l'état de droit.

## **Conclusion**

Les enseignements à tirer des opérations maritimes en Iraq sont les suivants :

- **Politique** : la protection des terminaux est essentielle pour la reconstruction du pays. Les actes de terrorisme ne doivent pas faire échouer la transition économique de l'Iraq. La proximité des eaux iraniennes doit être prise en compte dans les opérations afin d'éviter les incidents. La formation et l'instruction de la marine iraquienne sont indispensables afin que celle-ci puisse être pleinement responsable du maintien de la sécurité et de la stabilité dans les eaux territoriales, comme prévu par la résolution 1723 du conseil de sécurité de l'ONU.
- **Technique** : différents systèmes de détection et d'identification ont été déployés pour la protection des terminaux. La technologie peut venir en complément des moyens humains, mais la vigilance humaine constante reste cependant irremplaçable.
- **Stratégique** : la coordination des actions de la CTF 158 est nécessaire et fonctionne bien entre les trois alliés (Grande-Bretagne, États-Unis, Australie). Une coopération élargie aux pays voisins de l'Iraq est à développer. Les forces alliées doivent maintenir leur surveillance et être constamment en alerte afin d'assurer la protection des terminaux et éviter les attaques. La majorité du personnel de la coalition affecté dans la région a servi auparavant dans les eaux du golfe. Il est donc possible de compter sur leur expérience.
- **Opérationnel** : en plus, des opérations majeures de protection des terminaux, les opérations de sécurité maritime doivent permettre de lutter contre les trafics de toute nature (drogue, armes, traite humaine, détournement de pétrole) afin d'établir la stabilité dans le nord du golfe Arabo-persique.

Le Commandant Duncan Potts, de la marine royale britannique, a pris la relève du Commandant Allan du Toit, de la marine royale australienne, lors d'une cérémonie sur le terminal pétrolier de Khor al-Amaya le 10 mars 2008.

## **Bibliographie**

- Keble, Wayne, 2007, « Keeping Iraq's life blood flowing », RUSI, Vol.152 n°6, pp.36-41
- Cummins, Chip, 2007, « Long-Term Presence Planned at Persian Gulf Terminals Viewed as Vulnerable », Wall Street Journal
- Labrousse, Henri, 2004, « Les problèmes du golfe Arabo-persique », Défense nationale et sécurité collective, n°4
- Chatterjee, Pratap, 2007, « Mystery of the Missing Meters : Accounting for Iraq's Oil Revenue », Corpwatch
- Garamone, Jim, 2006, « Maritime Ops in Middle East Have Deterrent Effect », American Forces Press Service
- Brown Nick, 2004, « Oil terminal suicide attack sparks force protection shake-up in Persian Gulf », Jane's Navy International
- Ripley, Tim, 2007, « Coalition Naval forces tighten security in northern Gulf as Iran keeps watch », Jane's Navy International
- Conseil de sécurité des Nations Unies, 2003, résolution n48723, S/RES/1483
- Conseil de sécurité des Nations Unies, 2006, résolution n°1723, S/RES/1723
- Ripley, Tim, 2004, « Middle East patrols continue at reduced intensity », Jane's Navy International
- Hancock, Daniel A., 2008, « The Navy's not serious About Riverine Warfare », Proceedings
- Rosamond, Jon, mars 2008, « Surveyors' Enterprise pays dividends in Persian Gulf », Jane's Navy International
- Hargreaves, Benjamin, février 2008, « Follow the leaders », Navy News
- Anonyme, février 2008, « Organised KAAOT », Navy News
- Pistone, John J., 2006, « Iraqi Navy Protects Country's Oil Platforms »
- Cummins, Chip, 2004, « As threats to Oil Facilities Rise, US Military Becomes Protector », Wall Street Journal
- Scott, Richard, 2007, « Hostages to fortune: operational inquiry seeks answers in wake of Iranian episode », Jane's Navy International
- Ripley, Tim, 2008, « Gulf of distrust », Jane's Intelligence Review
- Strathdee, Charles and Ballantyne Iain, 2008, « You will explode », Warships International Fleet Review

Hansen, Louis, 2005, “With the 5<sup>th</sup> Fleet: Iraq’s crude navy”, The Virginian Pilot

<http://www.royalnavy.mod.uk/server/show/nav.00h00400100500700e002>

<http://www.royal-navy.mod.uk/server/show/nav.5561>