

Extraits du rapport

SOURCE : SESSION DE PRINTEMPS 2008 DE L'ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE DE L'OTAN

053 CDS 08 F - Sécurité énergétique: coopérer pour renforcer la protection des infrastructures énergétiques critiques

Rapporteur spécial : Lord Jopling (Royaume-Uni)

18. De l'avis général, la menace que des infrastructures énergétiques fassent l'objet d'attaques terroristes est bien réelle. Les infrastructures énergétiques sont une cible de choix pour les terroristes, et plusieurs groupes ont d'ores et déjà indiqué leur intention et démontré leur capacité à mener de telles attaques. (...)

20. L'intérêt que représentent les infrastructures énergétiques pour les terroristes devrait augmenter si l'évolution prévue d'un déséquilibre croissant entre offre et demande d'énergie se confirme. En fait, plus le marché de l'énergie est sous tension, plus l'impact potentiel d'une attaque est grand.

21. Plusieurs terroristes de premier plan, dont des représentants d'Al-Qaeda, ont clairement exprimé leur intention de frapper les marchés mondiaux de l'énergie afin de "saigner l'Amérique jusqu'à l'os", selon une phrase attribuée à Oussama Ben Laden. Dans un message audio de décembre 2004, le chef d'Al-Qaeda a clairement appelé de ses vœux des attaques contre la région du Golfe et dans la mer Caspienne. Son commandant adjoint, Aydan al Zawahiri, ainsi que le commandant opérationnel pour la région du Golfe et soi-disant spécialiste en opérations maritimes, Rahim al-Nashiri, auraient également préconisé des attaques contre les principales installations pétrolières dans les pays musulmans.

22. Les terroristes ont également démontré leur capacité à frapper des infrastructures dans le monde entier, même si certains plans ont échoué. A ce jour, on recense des tentatives visant à endommager des pétroliers ou à perturber des opérations de chargement dans des ports étrangers ou à proximité (...). Le Système de surveillance d'incidents à l'échelle mondiale du Centre national américain contre le terrorisme signale plus de 1200 incidents terroristes touchant les infrastructures énergétiques du monde entier entre 2004 et 2007. Tous ces incidents témoignent de la réalité de la menace. Même si les scénarios catastrophes ont pu être évités jusqu'à présent, il serait peu judicieux de les ignorer (...).

31. Une attaque contre un grand port ou contre un pétrolier entrant ou quittant un grand port pourrait également avoir des effets dévastateurs (...). Certains grands ports ont des points d'accès étroits, ce qui peut constituer des points d'étranglement vulnérables pour le trafic maritime, et sont de ce fait des cibles de choix pour les terroristes. En février 2007, cette Commission a visité le port d'Anvers, le deuxième plus grand port européen pour le fret international et le quatrième port au monde. Les navires en provenance de la mer du Nord doivent emprunter un canal long de 65 kilomètres, dont la largeur ne fait plus qu'1,5 kilomètre à l'entrée du port.

Autres infrastructures pétrolières

32. Les infrastructures fixes en mer, comme des plateformes pétrolières et gazières, des terminaux et des pipelines, sont également vulnérables aux attaques maritimes. Aucune attaque n'a toutefois eu lieu jusqu'à ce jour contre une infrastructure de la sorte, et les experts

pensent que la probabilité est assez faible. La sécurité est souvent de très haut niveau sur ces sites, et s'en approcher sans éveiller de soupçon serait très difficile.

33. La gravité du risque que représente le terrorisme maritime contre des infrastructures énergétiques ne fait pas l'unanimité. En 2004, le chef d'état-major de la Marine britannique, l'Amiral Alan West, a averti que le terrorisme maritime est " un danger évident et actuel " susceptible "de paralyser le commerce mondial et d'avoir des répercussions graves sur les économies développées". Cela étant, un très petit nombre d'attentats ont été commis jusqu'à présent et leur impact a été relativement limité. Dans son rapport sur le terrorisme maritime, Martin Murphy soutient que des attaques contre des infrastructures terrestres sont dans l'ensemble plus probables que des attaques en mer. Il reconnaît néanmoins que des attaques en mer peuvent présenter des avantages dans une situation donnée, par exemple dans une zone non réglementée en proie à d'autres formes d'instabilité, telles que des actes de piraterie. La plupart des pays n'en considèrent pas moins les attaques en mer comme un risque majeur. Au lieu de bateaux chargés d'explosifs, on pourrait imaginer par exemple une attaque à l'aide d'un avion.

Infrastructures de gaz naturel liquide (GNL), réseau électrique et autres installations

35. Même si les inquiétudes portent davantage sur les infrastructures pétrolières, la protection des installations de GNL est également devenue préoccupante. Aucune attaque n'a eu lieu jusqu'à présent contre une installation de GNL. Cela étant, vu le nombre croissant de pays qui adoptent le GNL pour diversifier la composition de leur approvisionnement énergétique, ces infrastructures deviennent des cibles de choix pour les terroristes. On compte aujourd'hui quelque 200 méthaniers dans le monde, nombre qui devrait passer à 300 d'ici à 2011. Le nombre de terminaux de GNL devrait également se multiplier dans les années à venir.

36. Des mesures de sécurité renforcées pour les méthaniers et autres installations ont été mises en place depuis 2001. D'où l'idée, selon l'industrie du GNL, qu'il est peu probable qu'une attaque contre une installation de GNL se matérialise. Certains experts toutefois, qui ne voient pas les choses du même œil, mettent en avant l'impact qu'aurait une attaque si elle se produisait. Dans son étude récente sur le risque terroriste auquel sont confrontées les installations de GNL, L. CDR. Cindy Hurst mentionne l'explosion de 2004 qui s'est produite au terminal d'exportation de GNL de Skikda en Algérie, dans laquelle 17 personnes ont trouvé la mort. Alors que l'Algérie perdait 25% de sa capacité d'exportation dans l'accident, d'autres voies d'acheminement ont été utilisées pour assurer la continuité de l'approvisionnement des pays clients. Les cours ont flambé au lendemain de l'accident, et sont ensuite retombés. Cela étant, l'étude met en évidence que l'impact pourrait être beaucoup plus grave sur d'autres sites. Aux Etats-Unis par exemple, le terminal de GNL à Everett, Massachusetts, suscite de vives préoccupations étant donné que les méthaniers qui s'approchent du terminal doivent naviguer au large de Boston, passant devant l'aéroport et sous un pont très fréquenté.

(...)

38. Il faut par conséquent admettre qu'un certain degré de perturbation et qu'une " prime terrorisme " font déjà partie des données courantes du marché mondial de l'énergie à la suite des attaques qui ont eu lieu et en prévision de celles qui pourraient se produire, et que ce risque n'est pas prêt de disparaître. Dans cette perspective, le deuxième chapitre montre comment la coopération internationale, notamment dans le cadre de l'OTAN et de l'UE, peut contribuer à améliorer la protection des infrastructures critiques dans le monde entier.