

LE RETOUR DE LA FLIBUSTE

PATRICE JORLAND *

Asie du Sud-Est, Somalie, golfe de Guinée, une actualité, parfois tragique, semble indiquer que la piraterie renaît de ses cendres millénaires. Chacun des cas de figure a ses particularités, chaque groupe d'acteurs ses objectifs propres et ses modes opératoires spécifiques. Mais c'est aussi dans les réponses apportées qu'apparaissent certaines des évolutions en cours. En Asie du Sud-Est, les États riverains se sont entendus pour rétablir la sûreté maritime, tout en tenant à l'écart les puissances. En Somalie, les composantes militaires de l'Occident sont entrées en action, pour voir les puissances dites émergentes s'engager à leur tour et de façon autonome. Dans le golfe de Guinée, l'OTAN, les transnationales du pétrole et les sociétés privées de sécurité tendent à conjuguer leurs moyens, sans apporter l'ombre d'une réponse à la question fondamentale. En matière de piraterie, c'est en effet sur la terre ferme que se trouve la solution, laquelle passe par le respect du droit international tel qu'il est établi par la Convention de Montego Bay.

La famille Lemaçon souhaitait rompre avec l'hyperconsommation des sociétés occidentales et rêvait de rejoindre l'île de Zanzibar par la mer océane. Elle avait pris le large depuis Vannes à bord de son voilier le « Tanit », mais le 4 avril dernier, à son entrée dans l'océan Indien, le bâtiment fut arraisonné par des pirates qui le détournèrent vers les côtes somaliennes. Six jours plus tard, alors que des commandos-marine français tentaient de libérer les voyageurs, le skipper fut tué dans des conditions qui, à ce jour, n'ont toujours pas été éclaircies. Le rêve des navigateurs s'était brisé sur une activité présentée comme l'un des fléaux du moment, la flibuste: 210 attaques avaient été enregistrées à l'échelle mondiale au cours de la décennie 1990, chiffre porté à 2 700 entre 2000 et 2007.

* HISTORIEN-GÉOGRAPHE

Une pratique millénaire

Il suffit pourtant d'être malouin ou dieppois pour savoir que la piraterie a une longue histoire, ce que pourraient confirmer les lecteurs d'«Astérix» et les admiratrices de Johnny Depp. De fait, le premier document connu à ce sujet, une tablette du pharaon Akhénaton datant de 1350 avant l'ère commune, relate les méfaits des pirates Apirou. Pendant trois millénaires, cette activité a affecté la quasi-totalité des espaces maritimes, sous toutes les latitudes et à toutes les longitudes, mers européennes, côtes de l'Asie orientale, archipels du Pacifique et, déjà, rivages de l'océan Indien. César fut le prisonnier de pirates ciliciens, dont il se vengera plus tard en les faisant crucifier, saint Patrick connaîtra le même sort de la part de marins irlandais, avant que de les évangéliser, et le grand géographe arabe Ibn Battûta sera détroussé au large de Sérendib, aujourd'hui Sri Lanka. Les rives des actuels Émirats arabes unis furent longtemps appelées Côte des pirates, appellation qui était également donnée à celles du Deccan occidental, tandis que les pitons karstiques qui forment une longue traîne dans la baie de Ha Long, au nord du Vietnam, étaient surnommés Iles des pirates. Plus à l'est, les *wakô* (ou «bandits japonais») écumèrent la mer de Chine aux ^{xiv} et ^{xv} siècles, et à nouveau au ^{xvi}, mais il s'agissait cette fois-ci de groupes formés par des entrepreneurs chinois basés dans l'île nippone du Kyûshû, cependant que l'archipel correspondant aux Philippines actuelles et les 17 000 îles de l'Indonésie offraient, et offrent toujours, de multiples opportunités et facilités à cette ancestrale pratique ¹.

Pour qu'il y ait piraterie, il suffit que trois conditions soient réunies : la circulation de ressources par la voie maritime, une sécurité des mers incertaine et/ou des côtes propices à des activités irrégulières, et enfin l'existence d'entrepreneurs prêts à tenter l'aventure—l'étymologie de «pirate» remonte au grec «peîra», qui signifie «tentative» -, à temps plein ou partiel, afin de s'approprier une partie au moins de la richesse. Les Illyriens en avaient fait leur activité principale dans l'Adriatique, tout comme les Ciliciens, déjà cités, en mer Égée, jusqu'à ce que Pompée les éradique en 67 avant le Christ ². Mais on sait que les choses sont

¹ Pour la piraterie en Asie orientale, se reporter à Adam Clulow, «The Pirate returns : Historical Models, East Asia and the War against Somali Piracy», *The Asia-Pacific Journal*, vol. 25-3-09, june 22, 2009.

² De par la *lex Gabinia*, Pompée le Grand avait reçu un *imperium* élargi qui l'autorisa à armer 500 navires et à lever 120 000 hommes.

plus complexes qu'une simple lutte entre bandits et gendarmes des mers. Le vocabulaire est en effet riche qui distingue les pirates, «hommes sans maître ni pavillon», des corsaires, disposant de lettres de course accordées par leurs souverains pour mener des opérations irrégulières, les flibustiers ne différant des premiers que par l'origine du nom (*freeboters* anglais ou *vrijbuiters* bataves, pour qui «le butin est libre»), alors que les boucaniers étaient des coureurs de bois de Saint-Domingue. Entre ces statuts, la frontière était floue et elle est restée fluctuante ³.

D'une mondialisation à l'autre

Longtemps limitée à des aires circonscrites, la piraterie a changé d'envergure avec la première mondialisation, celle ouverte par les grands voyages de découverte, la conquête des Amériques et la circumnavigation de l'Afrique. Des échanges s'établirent à l'échelle de l'Atlantique et, avec le commerce triangulaire, dont la traite négrière était le préalable, en vinrent à relier trois continents. C'est au nœud géographique de ces flux, dans la Caraïbe, que la flibuste s'est épanouie, son «âge d'or» s'étendant des années 1650 à la décennie 1720. Les corsaires français, anglais et hollandais, mandés par leurs souverains pour affaiblir la couronne d'Espagne, précédèrent les pirates qui «taxaient», pour leur compte, les cargaisons d'argent des galions espagnols, puis les bâtiments participant au commerce triangulaire ⁴.

La Caraïbe ne tient plus qu'une place marginale dans la piraterie contemporaine et, en dehors d'activités qui relèvent davantage du banditisme côtier ou portuaire, par exemple au Bangladesh et au Brésil, trois zones sont aujourd'hui considérées comme dangereuses : le détroit de Malacca et le bassin méridional de la Méditerranée asiatique que forme la mer de Chine, les côtes somaliennes et le golfe de Guinée ⁵. Les acteurs sont locaux, qui

³ Jean-Marie Mathey, «Piraterie : les leçons de l'histoire», *Sécurité globale*, n° 7, dossier «Combattre la piraterie maritime», pp. 21-36.

⁴ Un autre centre de la piraterie mondialisée est apparu à la même période dans le sud-ouest de l'océan Indien (détroit du Mozambique, Madagascar et archipel des Comores) en relation avec le commerce des épices dont le contrôle était passé des Arabes aux Portugais, puis aux Hollandais.

⁵ La piraterie, c'est «aussi affaire de médias. Qui parle de piraterie dans le golfe du Bengale? Personne car il n'y a pas de navire occidental, et c'est plus du chapardage de circonstance, sans prise d'otages ni

disposent de moyens modestes, mais, à l'instar de leurs ancêtres au drapeau noir, leurs activités viennent perturber les grands flux mondiaux en certains de leurs lieux de concentration. Chaque année, plus de 41 000 bateaux circulent dans la mer de Chine du Sud dont la liaison avec l'océan Indien se fait principalement par le détroit de Malacca, et secondairement par ceux de Lombok et de Macassar. 30 000 bâtiments franchissent annuellement le canal de Suez qui relie la Méditerranée au même océan Indien, via le couloir de la mer Rouge et, au-delà du détroit de Bab el Mandeb, par l'entonnoir d'Aden, frangé en son sud par les côtes somaliennes. Dit autrement, une bonne partie des hydrocarbures que le Golfe exporte vers l'Occident et l'Orient emprunte nécessairement une de ces voies, à moins de contourner l'Afrique du Sud ou l'Indonésie, ce qui est beaucoup plus long et coûteux. Il en va de même pour les vraquiers transportant minerais ou céréales et les porte-conteneurs chargés de produits manufacturés « *made in Asia* ». Les approvisionnements en hydrocarbures de la Chine, du Japon et de la Corée du Sud dépendent de la sûreté du passage de Malacca et une partie de leurs exportations dépend de surcroît de la sûreté du passage d'Aden. Certes, le golfe de Guinée n'est pas un nœud des échanges internationaux, mais il devient une importante zone d'extraction du pétrole : gisements du Nigeria, de la Guinée Equatoriale, du Cameroun et prospection dans les pays voisins. Cette zone, qui assure aujourd'hui 15% de l'approvisionnement des États-Unis, devrait atteindre 25% dans les années à venir, et sa part dans les échanges mondiaux d'hydrocarbures s'accroîtra globalement. L'activité « pirate » qui s'y déploie risque d'affecter les flux et, en conséquence, les cours mondiaux de l'or noir ⁶.

rançon». Vice-amiral Xavier Rolin, « Piraterie : une expérience de terrain », *Sécurité globale, op. cit.*, p. 38.

⁶ « Les activistes ijaw ont su transplanter sous le climat chaud et humide du golfe de Guinée la logique d'attaques dont le coût de revient dépasse à peine quelques milliers de dollars, mais dont les répercussions sont totalement disproportionnées, parfois même d'ampleur macroéconomique, aboutissant au franchissement de certains seuils psychologiques pour le prix du baril », Arnaud de La Grange et Jean-Marc Balencie, *Les guerres bâtardes, comment l'Occident perd les batailles du XXI^e siècle* (collection Tempus), p. 175. Le mode opératoire du MEND a retenu l'attention de certains des partisans de la « guerre de quatrième génération », notamment John Robb et son blog, *Global Guerrillas*.

La première condition de l'activité pirate est réunie: la ressource est abondante. La deuxième aussi, et pour une série de raisons: la course au profit a conduit à la réduction des équipages, souvent de moitié, ce qui expose davantage les bâtiments, cependant que le recours généralisé aux pavillons de complaisance, aux paradis fiscaux et à une main-d'œuvre exploitable à merci rend particulièrement opaque la navigation commerciale ⁷. Pour des raisons diverses, les États riverains n'exercent pas le monopole de la violence légale, d'autant que prolifèrent les armes à bon marché et d'excellente qualité, souvent d'origine soviétique mais de fabrication mondialisée, l'*Avtomat Kalachnikov modèle 47* (ou AK-47) et ses développements, le *Ruchnoy Protivotankovy Granatomet* ou lance-roquettes RPG-7, le pistolet *Makarov PM* et *PMM*, voire le vénérable *Tokarev TT33*, armes très appréciées pour les affrontements irréguliers.

Enfin, des groupes sont prêts à prendre le risque, venant ainsi compléter l'analyse de Cyrille Coutansais, qui voit dans la piraterie contemporaine un révélateur de la mondialisation en cours ⁸. Encore convient-il de distinguer, comme il le fait d'ailleurs, les trois foyers précités. Dans le cas de l'Asie du Sud-Est, c'est du brigandage en mer, le plus souvent à l'arme blanche, conduit par des bandes locales recrutant parmi des populations côtières pauvres, et appauvries davantage par la crise économique de 1997-1998, mais disposant d'une longue culture pirate, celle par exemple des *Bugis* indonésiens. Le plus souvent, l'objectif est de voler à bord, mais non pas de saisir la cargaison ou de prendre l'équipage en otage. La question se pose en termes très différents dans le golfe de Guinée. Les habitants du delta du Niger souffrent du désastre écologique que l'extraction de l'or noir

⁷ « Prenons un cas typique: un navire construit au Japon, possédé par une compagnie écran à Malte, contrôlé par un Italien et dirigé par une compagnie à Chypre, navigant sous licence française, dont le capitaine est norvégien et l'équipage indien, enregistré au Panama, financé par une banque britannique, transportant une cargaison appartenant à une compagnie pétrolière multinationale, est attaqué lors de son transit dans les eaux territoriales au large de l'Indonésie et finalement arrêté aux Philippines », John S. Burnett, cité par Gaël Marchand: « La piraterie maritime, entre vision globale et réponses sectorielles », *Sécurité globale*, op. cit., p. 68.

⁸ Cyrille P. Coutansais, « La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation », *La Revue internationale et stratégique*, n° 72, hiver 2008-2009, pp. 39-49.

y a engendré, alors qu'ils continuent à végéter dans la misère, puisque la manne pétrolière profite à d'autres régions du Nigeria, quand elle n'est pas tout simplement privatisée. Afin d'arracher une redistribution des cartes, des organisations, en particulier le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND), sabotent des oléoducs, prennent en otages des techniciens des firmes pétrolières transnationales, attaquent *manu militari* plates-formes off-shore et navires-citernes. Plutôt que de piraterie, il faudrait parler ici d'un conflit de « basse intensité », mais qui, rien qu'en 2008, aurait entraîné 28 milliards de dollars de pertes pour le seul gouvernement nigérian.

Le pays de Pount

C'est sur les Somaliens que les feux de la rampe se sont focalisés, et non sans raisons. Un bref préalable historique s'impose pour tenter de comprendre le phénomène. Le régime de Mohammed Siad Barre, qui avait contrôlé le pays depuis 1960, est renversé en janvier 1991 sous le poids de ses échecs et des rivalités entre chefs de clans et de sous-clans, sous les effets aussi de la sécheresse et de la famine qui en avait découlé, et enfin du fait que les États-Unis, la guerre froide venant de se clore, se désintéressèrent de ce pion. L'effondrement du régime fut suivi par celui du pays : conflits internes rythmés et amplifiés par des interventions étrangères (opération « *Restore Hope* » en décembre 1992, puis UNISOM, puis entrée des Éthiopiens en décembre 2006, soutenus par les États-Unis), toutes aussi irréflechies qu'inefficaces. Bien qu'il dispose d'une grande homogénéité ethnique, linguistique et religieuse, le pays a éclaté en trois parties. Le Somaliland, au nord, anciennement colonie britannique, a déclaré son indépendance en mai 1991 et jouit depuis d'une assez remarquable stabilité intérieure, bien qu'il ne soit reconnu par aucun gouvernement ; la Somalie officielle au sud, ancienne colonie italienne, connaît une guerre civile quasi permanente ; le pays de Pount (ou *Puntland*), au nord-est, autonome depuis 1998, avec son président, diplômé d'une université australienne, son parlement, sa constitution à l'étude, sa capitale, son aéroport « international », sa radio et sa télévision, est devenu la nouvelle île de la Tortue, le repaire des flibustiers ⁹.

⁹ *Piracy in Somalia*, Chatham House Briefing Paper, octobre 2008, accessible sur l'Internet.

Il existait, certes, une tradition pirate en Somalie, mais la spécialisation du Pount est récente, qui découle de la rencontre de trois groupes humains, à savoir une population de marins expérimentés et pourtant réduits à l'inactivité, un nombre élevé d'hommes jeunes ne trouvant pas à s'employer sur une terre où la vie est de toute façon fort brève, des entrepreneurs disposant de réseaux internationaux (diaspora somalienne, antennes au Kenya, au Yémen, au Liban ou dans le Golfe) et suffisamment avisés pour partager entre clans et sous-clans les fruits de leur activité illicite. D'ailleurs, que faire d'autre, tant que la prospection pétrolière n'aura rien donné ? Il y a certes le passage de clandestins de la Corne de l'Afrique vers les pays du Golfe, l'exportation de l'encens et du bétail, mais cela reste limité, n'est pas toujours légal et la sécheresse est revenue. Auparavant, ce qui tenait lieu d'État somalien avait accepté que des portions du littoral servissent de dépotoir aux déchets toxiques de l'Europe (où il est prouvé, par Camorra interposée, que les relations avec l'ancien colonisateur italien n'avaient pas été rompues), fût que le tsunami de la Noël 2004 avait fait remonter à la surface. De manière plus structurante, y avait la pêche dans l'océan limitrophe, que les organisations internationales encourageaient depuis les années 1970, mais les abondantes ressources halieutiques ont été pillées, à partir de 1991, par des pêcheurs asiatiques et européens prompts à exploiter le désordre interne de la Somalie. Aussi les pirates du Pount se présentent-ils comme les « gardes-côtes » de leur pays et définissent-ils leurs activités comme de l'autodéfense, récriminations qui peuvent entretenir une aura de *banditisme social*, sur le modèle des pirates de la Caraïbe ou de la république utopique de Libertia, fondée jadis par le Français Misson au nord de Madagascar.

Trois données frappent l'observateur et, en premier lieu, la nature de l'entreprise. On est en effet face à de la piraterie à l'état pur, à savoir la prise de contrôle armée de navires en haute mer, sans toutefois rechercher l'affrontement sanglant à tout prix. Ce qui intéresse les acteurs, ce ne sont pas les cargaisons, mais les bâtiments et leurs équipages, pour rançon, comme le faisaient les pirates ciliciens et les corsaires barbaresques en Méditerranée. Les captifs doivent donc rester vivants. Une fois conduits sur la terre ferme du Pount, ils seront correctement traités, puis libérés avec leur navire dès versement de la somme. Le montant cumulé des rançons n'est en rien négligeable : on parle de 30 millions de dollars pour l'année 2008, soit plus que le budget officiel du Pount, et certains le font monter à la centaine de millions. L'imprécision découle ici du secret qui entoure le plus souvent

les transactions avec les armateurs. En tout état de cause, il y a là de quoi faire vivre le repaire principal des pirates, Eyl, qui connaît un véritable boom immobilier depuis 2005.

Ce qui surprend ensuite, c'est le mode opératoire. Usage du portable pour le marchandage, du GPS pour la navigation et, pour le choix de la proie et sa poursuite, recours au système automatique d'identification (SAI) qui permet de connaître l'immatriculation et la nature du bâtiment, puis de suivre sa route. On peut toutefois penser que des réseaux internationaux existent qui, en amont, aident à sélectionner les cibles selon un rapport risques/rançon possible. L'abordage se fait à l'aide de grappins, les pirates disposant comme arguments des armes citées plus haut.

Enfin, l'audace des opérateurs ressort de la disparité entre les embarcations qu'ils montent et les prises qu'ils effectuent. D'un côté des barques à moteur, rapides certes mais fort simples – leurs coques en plastique offrent toutefois une furtivité appréciable – et, de l'autre, des voiliers de plaisance (*Ponant, Carré d'As IV*), des chalutiers, de lourds cargos, de luxueux paquebots, des vraquiers et jusqu'au super-pétrolier séoudien *Sirius Star* qui, capturé le 15 novembre 2008 avec 350 000 m³ de brut à son bord, fut libéré le 9 janvier suivant contre 3,5 millions de dollars. L'affaire du *MV Faina*, cargo ukrainien sous pavillon de Belize, fit aussi grand bruit car le bâtiment transportait 33 chars T-72 et d'autres armements, destinés semble-t-il au Sud-Soudan. Arraisonné le 25 septembre 2008, il fut libéré le 6 février 2009 après versement d'une rançon de 3,2 millions de dollars. La réussite n'est pas assurée à tout coup, des navires savent manœuvrer pour éviter la capture et, dans le cas du cargo nord-coréen *Dai Hong Dan*, l'équipage était parvenu à reprendre le contrôle de son bâtiment. Il n'en reste pas moins que l'activité des pirates ne se dément pas et s'étend désormais jusqu'à 600 nautiques des côtes, grâce à des « navires-mères », le plus souvent des *dhow*s, boutres traditionnels de la région, ou des bateaux de pêche capturés, qui chargent les esquifs rapides devant servir aux opérations.

Les canonnières

Les pirates de la côte somalienne ne sont pas l'avatar africain des « gueux de mer » (*watergeuzen*) qui, de 1569 à 1572, soulevèrent les Pays-Bas contre la tutelle espagnole, ni les émules de Zheng Chenggong, alias Koxinga, qui était parvenu, en 1661-1662, à arracher Taiwan au contrôle des Hollandais et à en faire un pôle de résistance aux Mandchous alors en train d'étendre leur

contrôle sur la Chine. Les flibustiers somaliens ne sont animés par aucun projet politique connu, leurs opérations ne sont pas exactement pacifiques et, parmi leurs prises, on compte des bâtiments chargés de l'aide du Programme alimentaire mondial (PAM) destinée à leur propre pays, par exemple le *Sea Horse*, navire libanais saisi le 14 avril dernier et libéré le 17 du même mois. La prise d'otages et il s'agit, en l'occurrence, le plus souvent de ces « damnés de la mer » que sont les équipages du tiers-monde, est fermement condamnée par une convention de l'ONU entrée en vigueur en 1983. De plus la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), signée à Montego Bay en 1982 et entrée en vigueur en novembre 1994, sans qu'elle eût été ratifiée par les États-Unis, il convient de le noter, définit et sanctionne la piraterie. Enfin, c'est autour de la navigation et de la lutte contre les pirates, définis comme « ennemis du genre humain » (*hostis humani generis*), qu'est né le droit international public à partir du XVII^e siècle. Aussi les flibustiers de la Caraïbe furent-ils pourchassés ou recyclés, et leur « âge d'or » prit-il fin au milieu du siècle suivant.

Mieux, la deuxième mondialisation, celle des empires coloniaux du XIX^e siècle, trouva, parmi ses justifications, la répression de l'esclavage et de la piraterie. La rédemption des péchés commis passait bien par la conquête et, pour le premier de ceux-ci, l'esclavage, par la substitution du travail forcé aux formes locales de domination et d'exploitation, cependant que, pour ce qui concernait la flibuste, on évitait de rappeler la distinction qui la différenciait de la course. Ainsi, la conquête de l'Algérie par la France devait permettre d'en finir avec les Barbaresques. Non sans difficultés, les flottes des métropoles, et en premier lieu celle du Royaume-Uni, parvinrent à éradiquer la piraterie qui, en certains lieux, a pu prendre la forme d'une résistance.

On ne peut suivre les ripostes à la flibuste contemporaine sans distinguer, une fois encore, les trois zones affectées. Alors qu'elle était la plus préoccupante au début de ce millénaire, la piraterie en Asie du Sud-Est a été réduite de façon très sensible depuis 2004 : 46 abordages cette année-là, 19 en 2005, 16 en 2006, 10 en 2007 et 8 en 2008. Le redressement des économies locales après la crise de 1997-1998 est en partie redevable, mais c'est aussi que les pays riverains, Malaisie, Singapour et Indonésie, ont conjugué leurs moyens et leurs efforts pour prévenir, surveiller et patrouiller, et ce sans que l'intervention des « grandes puissances » eût été souhaitée, la seule requête

adressée à ces dernières portant sur le partage des coûts ¹⁰. Par contre, les abordages n'ont fait que croître le long des côtes somaliennes, l'année 2008 ayant été particulièrement active avec 111 attaques distinctes, dont 92 dans l'entonnoir d'Aden et 19 dans l'océan Indien. Surtout, 42 bâtiments ont été capturés cette année-là, ce qui représente un taux de réussite de 40%, ainsi que 815 membres d'équipage ¹¹.

La solution asiatique n'est guère envisageable dans la Corne de l'Afrique, ou en tout cas n'a pas été recherchée, au motif que l'État somalien a disparu et que les moyens maritimes de ses voisins sont réduits. Certes, un accord a été conclu à Djibouti, le 29 janvier 2009, entre 9 États riverains de l'océan Indien, mais l'initiative a été clairement prise par les marines occidentales. Celles-ci étaient déjà présentes, en premier lieu la V^e flotte des États-Unis, basée à Manama, et le *CTF-150* (pour « groupe naval mixte 150 ») constitué par elle et ses alliés dans le cadre des guerres d'Afghanistan et d'Irak. La piraterie du Pount étant désormais présentée comme un défi lancé à l'Occident, le dispositif a été réorganisé avec la formation, le 8 janvier 2009, d'un *CTF-151* chargé exclusivement de cette tâche sous le commandement du contre-amiral Terence McKnight. Plusieurs États européens, dont la France, contribuaient déjà à ce groupe naval, mais le Conseil de l'Europe a décidé, en novembre 2008, de lancer contre la flibuste somalienne une *opération Atalante* à laquelle participe une dizaine de ses membres, parmi lesquels la France, sur une zone de 2 millions de km², étendue récemment jusqu'aux Seychelles. C'est ce que le ministre Kouchner a martialement appelé « plus d'Europe de la sécurité et de la défense! », étant entendu que tout cela se fait selon le principe otanien : imbrication des deux dispositifs, bases partagées, notamment celles de Djibouti, leadership américain.

¹⁰ La Thaïlande a rejoint les trois pays précités. Un accord de coopération régionale pour « combattre la piraterie et les vols à main armée contre les navires en Asie » (ReCAAP) a été conclu. Voir Eric Frécon, « Piraterie en Asie du Sud-Est : États défaits, États menacés, mais États renforcés », *Sécurité globale, op. cit.*, pp. 41-47.

¹¹ Chiffres du Bureau maritime international de Londres, instance relevant de la Chambre de commerce internationale et représentant les compagnies de navigation. Le BMI a créé un centre de surveillance anti-pirates à Kuala-Lumpur, la capitale de la Malaisie. L'Organisation Maritime internationale (OMI), qui siège également à Londres, a été fondée en 1948 et est membre du système de l'ONU.

Plus remarquable, l'implication des puissances occidentales dans ce qui est une forme de guerre contre la piraterie somalienne a incité d'autres États, non occidentaux, à s'engager de façon autonome, voire indépendante, si bien que des bâtiments des marines chinoise, russe, indienne, japonaise, sud-coréenne et iranienne sont aujourd'hui présents dans les parages. Il faut dire qu'au moins 7 des 1 265 navires chinois ayant emprunté l'entonnoir d'Aden en 2008 ont été arraisonnés et que les Japonais n'ont pas été épargnés de leur côté : *Golden Nori*, *Irene*, *Stolt Valor*, *MVAfrican Sanderling*, *Chemstar Venus*, qui naviguaient sous divers pavillons. La marine chinoise a dépêché les destroyers *Wuhan* et *Haikou*, ainsi que le ravitailleur *Weishanhu*, certains observateurs notant à ce propos que c'était la première fois, depuis les voyages de Zheng He au xv^e siècle, que des bâtiments chinois se déployaient si loin du pays. En réponse peut-on le penser, deux destroyers des « Forces maritimes d'autodéfense » japonaises, le *Sanazami* et le *Samidare*, patrouillent au large des côtes somaliennes depuis la fin de mars dernier. La flotte indienne ne pouvait rester impavide, qui se considère chez elle dans l'océan portant le nom de son pays. Son action a été entachée, le 18 novembre 2008, lorsque la frégate *INS Tabar* a coulé le chalutier thaïlandais *Ekawat Nava 5*, qui avait été saisi par des pirates, et fait 15 victimes.

L'une et l'autre solution illustrent la complexité des relations internationales de ce début de millénaire, et la propension constatée chez certains acteurs, les médias en particulier, à céder aisément à la paranoïa. Pour préoccupante qu'elle soit, la piraterie n'affecte que marginalement le considérable trafic qui passe à proximité des rivages somaliens, juste assez il est vrai pour que les compagnies d'assurance augmentent les prix de leurs contrats. Des mesures préventives peuvent être prises sans qu'il soit utile d'armer les équipages, ce que – OMI, BMI, marins et armateurs – personne ne souhaite. Cela poserait en effet de graves problèmes au regard du droit international. Certains se posent d'ores et déjà. Certes, cinq résolutions du Conseil de sécurité ont été adoptées au cours de l'année 2008 qui autorisent des États étrangers à intervenir *dans les eaux territoriales* de la Somalie, ce qui est inédit et ne saurait servir de précédent, comme l'ont rappelé plusieurs gouvernements asiatiques¹². Le jugement, la détention et le sort ultérieur des Somaliens arrêtés

¹² C'est le *droit de suite inversé*, de la haute mer vers les eaux territoriales. Il ne peut être admis que dans le cas où aucune autorité stable ne s'exerce sur ces dernières.

par des puissances étrangères, pour faits supposés de piraterie, soulèvent une autre série de questions juridiques, qui concernent notamment le principe de *non-refoulement*. Dans un autre ordre d'idée, et bien que cela s'écrive souvent, il paraît pour le moins prématuré de parler d'une alliance, ou même simplement d'une connivence, entre les pirates et les intégristes somaliens (*Al-Chabab, Hizbul Islam, Jabha al-Islamiya*) qui guerroient dans la partie méridionale du pays. D'une part, la piraterie avait cessé pendant les six mois de 2006 durant lesquels l'Union des tribunaux islamiques avait exercé sa domination et, d'autre part, un tel rapprochement ferait douter du sens des affaires qui, jusqu'à présent, a caractérisé les entrepreneurs es piraterie du Pount. Autrement dit, il importe de séparer la lutte contre la piraterie de la « guerre contre le terrorisme » et, en tout état de cause, c'est sur la terre ferme que se trouve la solution du phénomène. Cela implique notamment qu'un terme soit mis au pillage des ressources halieutiques du pays et que les dommages essuyés par les pêcheurs somaliens soient justement compensés.

Une troisième solution à la piraterie peut être envisagée, celle de la course, abolie pourtant par la convention de Paris du 16 avril 1856, non signée elle aussi, il est vrai, par les États-Unis. Elle se pratique déjà à travers les sociétés privées de sécurité, de façon discrète dans le cas somalien. Certaines croisiéristes ont ainsi recruté des mercenaires, de préférence parmi des marins israéliens ayant terminé leurs engagements. Le paquebot *MSC Melody* en est le premier exemple connu : devant rejoindre Gênes depuis Durban, il a été attaqué le 25 avril dernier, à 500 nautiques du Pount, assaut que son « équipage », qui était armé, est parvenu à repousser. Variante, certains envisagent de payer des Somaliens pour attaquer les pirates du Pount. Les choses sont plus avancées dans le golfe de Guinée où les transnationales recourent aux SPS afin d'assurer la protection des plates-formes pétrolières¹³. Elles interviennent comme des mercenaires agissant en complément des forces officielles. Ainsi, l'*Africom*, le dernier en date des commandements régionaux créés par le Pentagone, trouve dans la lutte contre le djihadisme et la flibuste un biais

¹³ Plusieurs SPS se placent sur le marché : *Aegis Defence Services, ArmorGroup* et, bien entendu, *Blackwater*, qui dispose déjà de son bâtiment de surface, le *McArthur*, mais également les françaises *Geos* et *Secopex*. Parallèlement, les chantiers navals conçoivent et commencent à vendre des bâtiments adaptés à l'action contre la piraterie.

pour prendre pied sur un continent où, jusqu'à présent, il n'est pas parvenu à installer son quartier général. En 2007, un « partenariat » appelé *Africa Partnership Station* (APS) a été lancé qui voit des bâtiments de l'*US Navy* longer les côtes africaines, officiellement afin de former les marines nationales des pays riverains à la lutte contre la piraterie. Pour sa dernière mission avant son retrait, l'*USS Nashville*, et ses soutiens, passera le premier semestre de l'année 2009 dans le golfe de Guinée, avec à son bord des marins de plusieurs pays africains et alliés, dont des Français. De son côté, le Premier ministre François Fillon était récemment au Nigeria pour parler, à son tour, de pétrole et pour y vanter la maîtrise française acquise dans la protection des navigateurs au large des côtes du Pount. De son côté, le MEND annonçait, le 7 juin 2009, le lancement d'une « guerre du pétrole » contre les transnationales et les autorités nigérianes. Ici aussi, le problème ne peut être résolu que sur la terre ferme, ce qui pose la question du désordre économique international, de l'exploitation des ressources naturelles des pays du Sud et du développement durable de leurs sociétés. La militarisation des contradictions et le recours à la force n'y contribueront guère, et c'est un euphémisme.

On s'en doute, la résurgence de la piraterie inspire romanciers et scénaristes. Son Altesse Sérénissime, le prince Malko Linge, héros inoxydable du prolifique Gérard de Villiers, était récemment à Mogadiscio pour le compte de la CIA (n° 177 : « Pirates ! L'alliance terrifiante entre les pirates et les talibans somaliens »). Ce n'était pas la première fois (cf. n° 47 : « Mission impossible en Somalie » et n° 160 : « Aurore noire »). Il y a tout lieu de croire que ce n'est pas la dernière. À moins qu'on ne le retrouve prochainement dans quelque contrée tourmentée du golfe de Guinée, à pourchasser les mêmes démons.

