

LA PIRATERIE COMME INNOVATION : UNE ESQUISSE GÉOGRAPHIQUE DE LA PIRATERIE SOMALIE

Dans la liste très limitée des sujets traitant de la Somalie dans les médias occidentaux, la piraterie tient une place majeure depuis son émergence informationnelle courant 2008⁹². La couverture médiatique de la piraterie dépasse même probablement la question de l'affrontement entre le Gouvernement fédéral de Transition (GFT) et les mouvements islamistes radicaux au point de masquer la réussite du Somaliland et de franges entières de la société somalie. Ce traitement médiatique, exceptionnellement riche deux années durant. Ce traitement s'est fondé sur quelques éléments clefs de la représentation :

- tout d'abord la qualification très large, imprécise et variable de piraterie. Parfois somalienne, somalie, au large de la Somalie ou de Somalie, elle ne renseigne pleinement ni sur l'espace d'attaque ni sur l'origine des pirates ;
- ensuite, l'omniprésence explicative du chaos somalien comme cause principale. Or, pêches illégales, surpêche, waste dumping, flux d'armes et brigandages participent tout autant des fondements du phénomène ;
- enfin, la place majeure du pirate, acteur clef de l'imparable syllogisme qui mêle chaos, misère. Or les pirates se défendent contre une agression extérieure dans une économie où il n'existe plus rien tandis que la représentation qui en résulte est façonnée par un

⁹² En France notamment avec les affaires du *Ponant* (avril 2008), du *Carré d'As* (septembre 2008) et du *Tanit* (avril 2009), aux Etats-Unis avec le *Maersk Alabama* (avril 2009) et, plus globalement, avec le ro-ro ukrainien *Faina*, rempli d'armes à destination du Soudan (septembre 2008) et le VLCC saoudien *Sirius Star* (novembre 2008).

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

certain romantisme issu de l'affrontement entre pauvreté et réseaux marchands globaux.

Ce sont ces quelques éléments qui forment l'image héritée, mais pas irréaliste, des pirates ainsi que la majorité des flux informationnels concernant leur activité.

Il reste que l'expansion du phénomène⁹³, les difficultés de la lutte, l'explosion des rançons qui atteignent plusieurs millions de dollars, et le sort de centaines voire de milliers de marins pris en otage posent autant de questions qui nécessitent des réponses s'organisent en un questionnement. Qu'est-ce qui, des causes ou des conséquences, a permis une structuration aussi rapide et aussi avancée de cette surprenante génération spontanée de pirates ? Comment l'activité est-elle née puis a muté ? Quels sont les indices géographiques, spatiaux mais aussi socio-économiques de cette mutation ?

⁹³ Passant du sud de la côte somalienne à la fin des années 1990 au bassin occidental de l'océan Indien en 2010. La piraterie somalienne s'étend du golfe d'Aden aux côtes du sous-continent indien, du golfe Persique au canal du Mozambique, allant jusqu'à menacer les Seychelles et les Mascareignes, soit près de 15 millions de km².

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

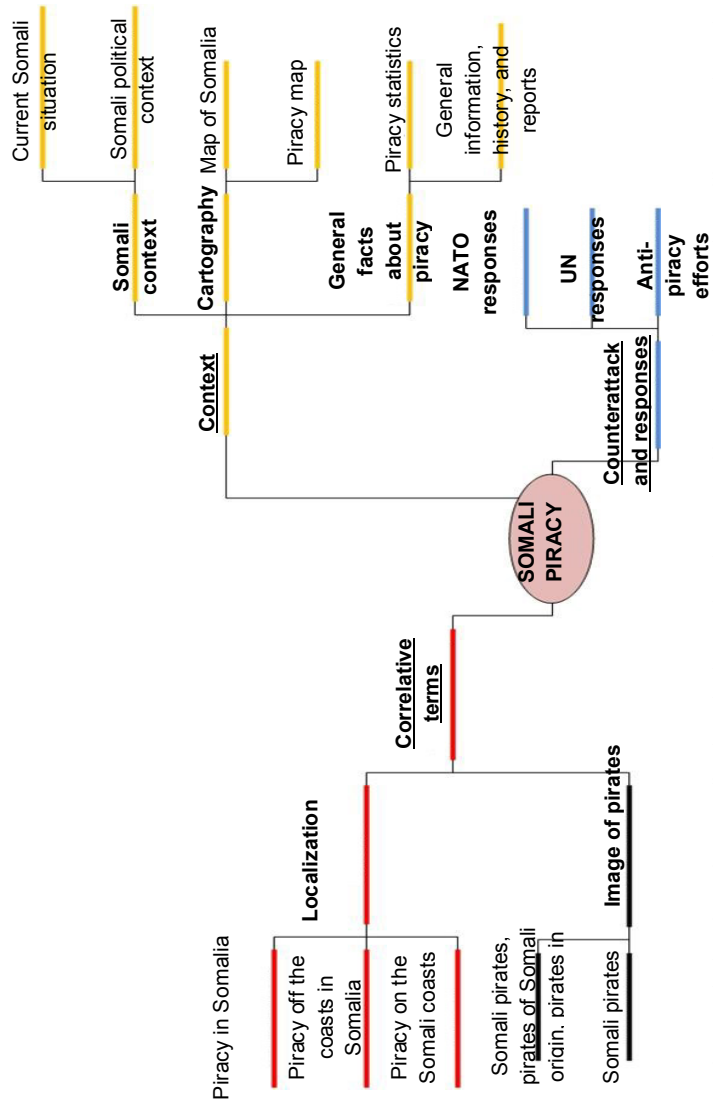


Figure 1 – L'image de la piraterie somalie d'après les recherches associées à ce thème par les utilisateurs d'un des principaux moteurs de recherche internet, période 2008-2010

Spatialisation et paradoxe

La piraterie somalie met en relation trois espaces qui, logiquement connectés d'un point de vue géographique peuvent paraître paradoxaux à l'échelle de la société somalie. La piraterie somalie est la piraterie exercée par des Somalis à partir d'accroches littorales au nombre limité - Hobyo, Eyl, Boosaaso, Xarardheere... - et courant de la frontière occidentale du Puntland à la frontière kenyane. Toutes sont situées sur le littoral de l'État somalien effondré, elles délimitent une aire de chasse partant des 3000 kilomètres de la côte somalienne à la zone hauturière de l'océan lointain. C'est dans cet espace inscrit dans le golfe d'Aden et de l'océan Indien que près de 95 incidents ont d'ores et déjà eu lieu au premier trimestre 2011 (110 en 2008, 240 en 2009 et 225 en 2010)⁹⁴. La piraterie somalie utilise ces points du littoral pour déployer ses moyens de capture : boutres, barques rapides et bateaux mères. Ces moyens s'appuient sur les communautés locales qui fournissent gardes, infrastructures diverses et services aux pirates afin de sécuriser les prises et de s'occuper des prisonniers. Mais ils s'appuient aussi sur les grands centres de commerce situés à l'intérieur des terres comme Garoowe et Gaalkacyo, là où se trouvent moyens de télécommunications, réseaux financiers et moyens de transport nécessaires à leur activité.

L'essor de la piraterie, née dans certaines communautés littorales et récupéré depuis par des investisseurs, n'a pas été sans susciter par ailleurs des vocations dont le nombre est difficile à estimer. Les chiffres évoqués vont de quelques centaines à plusieurs milliers de membres des réseaux pirates, pour se situer en général autour de 1500. Il est également complexe d'analyser les variantes locales de cette piraterie puisqu'elle a tantôt donné lieu à la réprobation des autorités locales, mais souvent aussi à une collusion, voire une coopération avec ces dernières⁹⁵. Enfin, la

⁹⁴ IMB-ICCS reports, 2008-2011, OMI, 2008-2011.

⁹⁵ G. GETTLEMAN, For Somali Pirates, Worst Enemy May Be on Shore, *The New York*

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

connexion à la diaspora, par le système des xawilad ou la présence de négociateurs ou d'agents de liaison des groupes pirates, donne à la piraterie l'opportunité de s'inscrire dans un espace plus large, dans un contexte mondialisé indéniable. La côte en l'occurrence devient une charnière qui assure la relation entre deux espaces mondialisés. L'un ignore la côte somalienne, c'est la grande route maritime est-ouest. Sur cet espace les pirates se projettent et détournent une partie du trafic. De l'autre, les pirates se servent des structures économiques traditionnelles de l'économie somalie et se connectent par leurs réseaux à un système mondialisé conventionnel. Pourtant la place privilégiée du littoral somalien pour la piraterie semble surprenante au regard des pratiques spatiales somalies, au point de pouvoir être qualifiée, de prime abord, de paradoxale.

Le paradoxe apparent de la piraterie somalie tient au rapport ambigu qu'entretiennent les Somalis avec leur frange littorale. Sans ignorer totalement leurs littoraux, ils les considèrent plutôt comme des marges. Aussi, avant le développement de cette piraterie moderne, n'existait-il guère de tradition maritime somalie, pas plus que le bord de mer n'offrait quelque intérêt. Plusieurs caractéristiques géographiques fondent ce sentiment malgré la place importante de la côte somalienne dans la mythologie somalie⁹⁶. D'abord, la rudesse du cordon littoral somalien, le guban n'est pas propice aux activités nomades nobles de l'élevage. La répartition démographique somalienne en fait une zone de très faible densité, à l'exception du Benaadir et de Muqdisho. Les ports et points de commerce côtiers sont pour la plupart installés sur des sites anciens. Les uns sont hérités des comptoirs perses – dont la toponymie Benaadir, Bender Qaasim ou Bender Bayla trahit toujours l'origine –, d'autres sont

Times, 8 mai 2009 et In Somali Civil War, Both Sides Embrace Pirates, *The New York Times*, 1^{er} septembre 2010.

⁹⁶ À ce sujet voir les épopées des Dir et des Issak présentées par Christian Bader in C. BADER, *Le sang et le lait : brève histoire des clans somali*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1999, pp. 71-72, 79.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

arabes, indiens, occidentaux, voire issus de la Guerre froide, comme le port de Muqdisho ou les infrastructures de Berbera. Exutoires de l'élevage et des richesses somalis, ils n'ont vraiment commencé à être inclus dans leur espace qu'au XVI^e siècle⁹⁷. Il faudra encore attendre les années 1950 pour que ne s'affirme progressivement une prise de contrôle beaucoup plus active des principaux ports Djibouti, Berbera, Muqdisho, Marka, Kismaayo... parfois en lieu et place d'investisseurs étrangers. Du fait de ce statut de débouché des ports, l'ensemble des réseaux de transport et des voies principales sont perpendiculaires au littoral et matérialisent une économie d'hinterland où la côte n'est que l'embouchure du réseau.

Si par ailleurs les coopérations soviétique et internationale ont permis à quelques Somalis de naviguer sur les chalutiers opérant en vertu des accords de pêche, leur nombre est resté limité, quelques membres d'équipages tout au plus pour une dizaine de navires. La politique de sédentarisation de Siyaad Barré, appuyée sur le développement de la pêche avec le soutien matériel et technique de nombreux états dans les années 1970, a été un fiasco, ne fixant que de rares groupes sur le littoral et conduisant à l'abandon de la plupart des équipements : installations, barques, usines de glace, dépôts de matériel... Bien que de bonne qualité, ces installations se sont révélées inadaptées à la pêche locale et lourdes à entretenir. Seules existent en fait en Somalie quelques populations de pêcheurs, marginales, castées et pour une part non somalies, dont l'activité se résume à une pêche essentiellement vivrière dans une bande proche du littoral, à proximité du récif frangeant là où il existe. De la même façon, si la marine somalienne a un temps profité du soutien soviétique et formé des hommes, ce soutien n'a touché qu'un très petit nombre. Il s'agit donc d'une marine importée, absolument déconnectée de toute tradition maritime. Ce modèle a été reconduit depuis 2009 avec la tentative de création d'une nouvelle marine, basée au Puntland sous l'égide de l'ONU

⁹⁷ I.M. LEWIS, *A Modern History of Somali*, James Currey Paper, Oxford, 2002, pp. 20-24.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

et avec la participation d'une société militaire privée sud-africaine, projet stoppé depuis mars 2011⁹⁸.

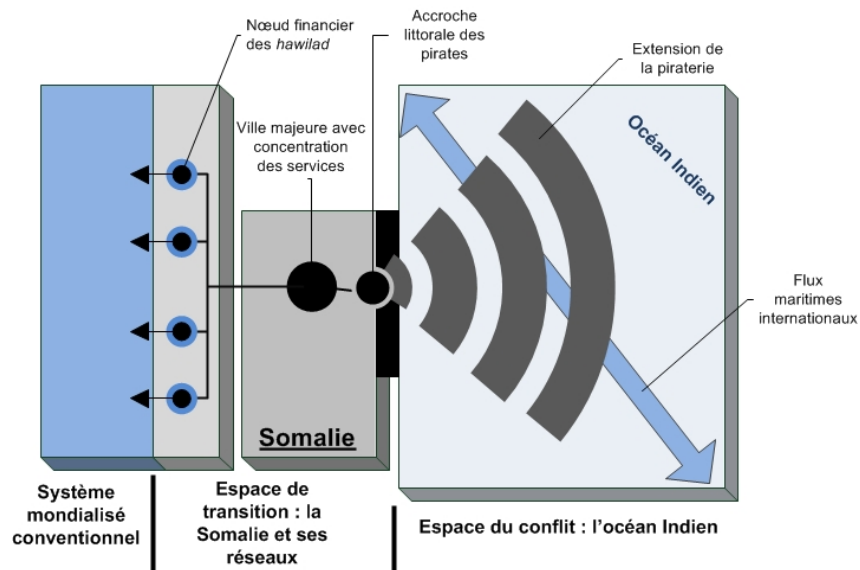


Figure 2. L'articulation spatiale de la piraterie somalienne

L'innovation comme indice d'adaptation à la mondialisation

Parler d'innovation pour une activité aussi ancienne que la piraterie peut évidemment laisser dubitatif tant l'image imposée de la Somalie est celle du chaos, dans son sens le plus accompli. Si en tant que telle l'activité pirate ainsi pratiquée est banale – encore que massivement océanique ce

⁹⁸ D. PUGLIESE, Construction Begins on Naval Base For Fighting Pirates in Somalia, *Ottawa Citizen*, 12 juin 2010 ; K. HOURELD, Somali Region Defies Fed Gov't over Saracen Deal, *Boston Direct et Associated Press*, 28 janvier 2011 ; M. KIRK, *Kirk Report, Ending Somali Piracy Against American and Allied Shipping*, mai 2011, pp.9.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

qui est en soi étonnant –, elle est nouvelle à l'échelle de la société somalienne. Or cette émergence d'une activité qui ne soit pas traditionnellement ancrée dans la culture locale est un phénomène à analyser dans une perspective somalienne avant de l'appréhender dans une perspective mondiale. En ce sens trois types d'innovations peuvent être identifiées : l'une, technique, est certainement la plus connue. Les deux autres, innovation de pratique et innovation spatiale, sont certainement moins identifiées, mais tout aussi nécessaires à mener une activité d'une telle envergure.

L'innovation technique tient surtout à l'amélioration des capacités opérationnelles des pirates. Ceux-ci usent d'une série de moyens et d'instruments qui, des premiers coups aux captures les plus récentes, ont sensiblement évolué. Les pirates utilisent armes lourdes⁹⁹, GPS, moyens de guidage et de détection aussi sophistiqués que l'AIS¹⁰⁰ afin d'améliorer leur probabilité de capture. L'évolution de la technique a surtout permis aux pirates de se projeter loin, évitant ainsi les moyens de protection des forces internationales, diluant en quelque sorte l'action anti-pirate dans l'immensité océanique. La mise en place du corridor de protection (Maritime Security Patrol Area puis Internationally Recommended Transit Corridor) dans le golfe d'Aden, a été suivie immédiatement par un déplacement des attaques vers le nouveau système de protection¹⁰¹. L'action des forces internationales, malgré son efficacité et son adaptation, n'a pas réduit sensiblement le nombre d'attaques. Elle a simplement contraint les pirates à s'adapter, adaptation qui s'est faite immédiatement à chaque changement et qui a largement contribué à leur réussite. Cette

⁹⁹ Celles qui ont inondé le pays durant les années de flottement contemporaines et consécutives à la chute du régime de Siyaad Barre, mais aussi de nombreuses armes chinoises neuves.

¹⁰⁰ L'*Automatic Identification System (AIS)* est un système civil de suivi des navires essentiellement conçu afin d'identifier les navires et d'éviter les collisions. C'est un système ouvert qui permet la reconnaissance de tous les navires équipés de balises et aisément manipulable une fois l'équipement acheté.

¹⁰¹ Analysis of Somali Pirates in 2009, UNOSAT.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

évolution technique marque le passage de la piraterie artisanale - un opportunisme local visant des chalutiers asiatiques ou africains ne s'étant pas acquittés d'une forme de droits de pêche ou des petits caboteurs régionaux – à une véritable économie de l'enlèvement et de la rançon, visant cette fois-ci tous les types de navires¹⁰². L'important toutefois n'est pas la cargaison, mais les otages. Il est vrai que les infrastructures somaliennes ne permettent pas une exploitation aisée des navires et de leurs cargaisons. Mais c'est un signe fort de la confiance des pirates dans leur mode opératoire, simple et ciblé sur les otages, le signe d'une technique bien établie et au retour sur investissement assuré.

Il n'existe pas en revanche de prédispositions de la société somalie à la piraterie. Cependant, plusieurs éléments de discours des pirates, ainsi que des composantes fortes du droit et du système coutumier, peuvent éclairer sur ce que cette pratique a d'innovant. Elles semblent au prime abord relativement peu étonnantes, car classiques à au regard des structures somalies. Le monde somali est un monde conflictuel, au sens où la négociation prime pour l'ensemble des rapports entre groupes familiaux ou claniques, d'ailleurs à une échelle souvent intermédiaire, le *jilib*, famille au sens large, plus qu'à l'échelle macro de la confédération clanique ou du clan. Le conflit, édifié en mode de vie, ne laisse qu'une place très marginale à l'étranger, le *gal*, qui se retrouve quasiment privé de droit. Aussi la piraterie, forme de prélèvement sur un commerce étranger, n'est pas une activité directement punissable au regard du droit coutumier. Cependant par son caractère agressif, violent et potentiellement déstabilisateur, la piraterie nécessite une forme d'aval des responsables communautaires des lieux à partir desquels elle opère. Organisée contractuellement, avec une répartition entre investisseurs, acteurs opérationnels et parfois autorités locales, elle est par ailleurs dans son mode de financement très proche du

¹⁰² Il faut cependant remarquer que l'essentiel des navires détournés sont des navires dont le franc bord est inférieur à 5 mètres, à manœuvrabilité réduite et dont la vitesse lors de l'attaque était inférieure à 10 nœuds.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

mode contractuel des activités économiques ordinaires. Les relations évoquant des bourses d'investissement pour monter des opérations de piraterie ou les pérégrinations de bateaux piratés naviguant de point côtier en point côtier avant de trouver un accord avec un groupe littoral vont dans le sens d'une contractualisation (ou *heshiis*)¹⁰³ tout à fait classique au regard du droit coutumier. S'exerçant contre des étrangers sans toucher aux réseaux de commerce somalis, la piraterie est donc en théorie une activité conforme et libre, d'autant qu'elle est génératrice de revenus importants et symbolise une certaine réussite économique. Cette dernière est une valeur respectée au sein du système coutumier. Il n'existe donc pas d'entrave fondamentale au développement de la piraterie.

S'il est indéniable que les ressources halieutiques somaliennes ont été pillées, faute de contrôle ou avec l'aval des autorités nationales ou locales, que des déversements massifs de déchets toxiques ont été effectués, le lien de cause à effet direct entre ces fléaux et la piraterie est ardu à établir. Il est vrai que le pillage effectué par la pêche étrangère a sûrement été une opportunité pour les premiers cas de rançonnement, mais il semble plus juste de voir dans cette justification une thématique de lutte contre l'étranger et ses méfaits. Cette thématique est un fil rouge de l'histoire politique somalienne et somalie, depuis la lutte du Mad Mullah, exploitée depuis par les milices contre les interventions occidentales des années 1990, par les mouvances islamistes radicales et enfin par les pirates. Les patronymes des groupes pirates, Somalian Marines, ou parfois « garde-côtes », évoquent cette lutte contre l'étranger. Reste que depuis 2006, la très grande majorité des attaques s'effectue loin de côtes, ou contre des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) ce qui a tendance à renforcer l'idée d'un argumentaire bien rodé des pirates, afin de diffuser une image juste de leur activité criminelle. Cette communication habile et particulièrement efficace a toutefois permis aux pirates de véhiculer une image positive dans les médias internationaux.

¹⁰³ M. VAN NOTTEN, *The Law of the Somalis*, The Red Sea Press Inc., Trenton, 2005, pp. 43.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

Si l'on considère la progression croissante de la société somalie vers les espaces portuaires ou l'essor de la piraterie comme relevant d'un même phénomène, il est indéniable que des signes d'une innovation spatiale pourraient élucider le paradoxe apparent d'une piraterie somalie. Rapidement après son émergence médiatique, la solution a été identifiée « à terre ». Cette solution terrestre semble figer la piraterie dans le désordre somalien. Pourtant, la double succession de sauts géographiques autour de la piraterie montre à quel point cette activité n'est plus figée dans une mécanique du chaos, mais plutôt dans un dynamisme spatial. Les sauts successifs de l'espace d'attaque vers le grand large montrent à quel point la piraterie se structure techniquement, mais révèle aussi dans la conception de l'espace. L'océan Indien n'est plus un simple débouché pour les richesses somalies, une frontière boudée ; il est devenu un vivier duquel on peut tirer un bénéfice. Ce bénéfice est celui de la piraterie, soit directement par les rançons, soit indirectement par captation des budgets de coopération attribués à lutter contre cette activité. Plus ancien, le lien qui unit les réseaux économiques somalis aux réseaux mondialisés conventionnels est un élément favorisant pour l'essor de la piraterie. Le passage de groupes littoraux dans le giron d'investisseurs et de réseaux de financement parfois transnationaux liés à la diaspora au même titre que la plupart des activités phares de l'économie somalienne (télécommunications, transport, élevage...) montre le niveau de structuration acquis par l'activité. Ce n'est plus une simple opportunité marginale, mais une activité économique avec une expression spatiale identique aux autres. C'est de toutes ces innovations la plus marquante car la plus spectaculaire. Elle a dans un délai relativement court fait des pirates somaliens les premiers pirates modernes à menacer plus de la moitié d'un bassin océanique. Elle est surtout un signe majeur que l'implosion de la Somalie n'a pas anéanti la capacité des Somaliens à concevoir un système économique. Ce dernier est résilient aux crises internes et s'insère dans un espace bien plus large que la simple Somalie en incluant l'ensemble de la

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

Corne de l'Afrique, le Moyen Orient et la diaspora. Il a tous les attributs d'un réseau mondialisé auquel la piraterie participe dorénavant.

La piraterie somalie comme négociation

Devenue une manne financière majeure pour certaines sections de la frange côtière, au profit de grands investisseurs certes, mais aussi, par redistribution, au profit d'une part non négligeable de l'économie locale, la piraterie reste à l'échelle de la crise un phénomène marginal, bien qu'elle en soit une conséquence directe. Elle participe à un double mécanisme de destruction des espaces qu'elle touche. D'abord directement, en amenant violence, méfaits et modifications importantes du paysage traditionnel local. L'enrichissement de populations jusque-là marginales, la violence induite par une activité criminelle, la prostitution, l'alcool ou les drogues, des vies en dehors des structures traditionnelles et contraires à la règle musulmane locale, pourtant tolérante, sont autant de perturbations et de méfaits qui usent les populations et les pouvoirs traditionnels. Une partie de la solution aurait pu venir d'un rejet intrinsèque si l'argent n'avait pas déjà coulé à flots. Un autre mécanisme plus indirect et pernicieux est matérialisé par l'image de chaos, pourtant très loin de la réalité, que génère la piraterie. Il peut contribuer à une forme de résilience du tristement célèbre Somalia Syndrom, pourtant largement déclaré disparu depuis les événements terroristes de septembre 2001¹⁰⁴. Or, derrière cette idée de chaos se cache une structuration rapide, qui géographiquement peut être une marque d'ordre et d'affirmation de systèmes ignorés car considérés inadéquats par la communauté internationale. Il s'agirait en quelque sorte de l'exact opposé des théories qui font de la piraterie un

¹⁰⁴ M. ALBRIGHT, N. GARDELS, The End of the Somalia Syndrom, *New Perspective Quarterly*, volume 18, numéro 4, automne 2001 ; J. McLURE, Black Hawk's Shadow, Why We Don't Care About Somalia Anymore, *Newsweek.com*, 16 septembre 2009.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

fléau d'un autre âge. Elle pourrait aussi être une preuve supplémentaire d'une restructuration de l'espace, de la fin du désordre.

Il existe une dichotomie marquée entre l'impact réel de la piraterie et sa portée médiatique et politique. Si l'on reprend un constat récurrent qui laisserait croire que « les chiffres sont alarmants » et que la piraterie est « une menace sur la mondialisation », il faut lui apposer une réflexion sur le rapport entre pertes et profits générés. Une menace sur la mondialisation apparente laisse la place à un élément consécutif de cette dernière. Sur les 10 à 16 milliards de dollars de surcoût annuel de la piraterie somalie pour l'économie maritime, surcoût comprenant les rançons, les perturbations liées, les surprimes d'assurance, les mesures de sûreté, les opérations internationales, les rançons représentent dans leurs estimations moins de deux cents millions de dollars, soit au maximum 2% de ce surcoût. Rapporté aux richesses transportées sur mer dans cette région c'est moins d'un centième de pourcent du surcoût total qui va aux pirates¹⁰⁵... D'autant qu'en bout de chaîne celui-ci est totalement absorbé par les consommateurs et citoyens imposés. Le reste est parfois générateur de nouveaux marchés¹⁰⁶, de ressources et finalement génère une économie florissante sans remettre en question le trafic maritime conteneurisé ou énergétique. De là à dire qu'il s'agit d'un phénomène gagnant-gagnant il n'y a qu'un pas. Or c'est déjà la caractéristique fondamentale d'une économie mondialisée : génératrice de revenus différentiels, mais rémunératrice à tous les niveaux de l'échelle. Cette prétendue menace ne met donc pas en péril la mondialisation à laquelle elle participe, ni même le transport maritime. Les déclarations des compagnies en faveur d'un détournement du trafic du golfe d'Aden vers le Cap relèvent de l'effet de manche et n'ont jamais été suivies d'effets durables, les difficultés liées au *low steaming* comme les coûts en temps et

¹⁰⁵ A ce sujet voire le modèle économique issu de *The Economics of Piracy*, Geopolity, mai 2011, pp.9.

¹⁰⁶ Sociétés militaires privées (SMP), systèmes anti-pirates, assurances, personnel supplémentaire ou détournement par des routes plus sûres.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

carburants s'avérant des limites rédhibitoires. Par ailleurs, souvent décrite comme un risque global majeur pour le trafic énergétique, la piraterie ne l'impacte presque pas. La voie passant par le grand détroit de Bab el-Mandeb est une voie secondaire qui ne couvre qu'environ 5% du transport pétrolier par voie maritime. C'est en revanche une route conteneurisée majeure dont le trafic passant par le golfe d'Aden a dépassé le trafic pétrolier dès le début des années 1990. Fortement sous-représentés dans les attaques, les porte-conteneurs, comme les Very Large Crude Carriers (VLCC), sont les véritables moteurs maritimes de la mondialisation. Mais la piraterie somalienne n'en met pas moins en péril la vie de ceux qui naviguent, tout particulièrement ces populations mondialisées que sont les marins précaires asiatiques, africains ou autres, que le pavillon, le propriétaire et l'État d'origine abandonnent sans vergogne à leur sort en cas de capture. Ce sont eux les grands oubliés de la piraterie alors qu'ils en sont les premières victimes et la clef économique. La raison tient probablement au fait que l'intérêt politique et médiatique du sujet, ainsi que les enjeux liés, ont fortement dénaturé la réalité des événements. Comme l'expliquait Max Boot dans *Foreign Affairs*¹⁰⁷, le meilleur moyen de lutter contre la piraterie est certainement de la considérer comme un phénomène classique, une menace de seconde importance. Sans pour autant relâcher les efforts de la lutte, ce serait déjà enlever un enjeu d'une lutte à mort impossible qui paralyse les forces internationales et aide indirectement les pirates. Ce serait aussi la considérer, malgré son statut d'activité perturbante, comme une composante normale du commerce maritime international.

Le plus étonnant, c'est le refus d'accepter que par l'avènement de la piraterie, de l'islamisme radical ou de nouveaux modes de gouvernance comme au Somaliland, les Somaliens innovent, s'adaptent et se relèvent

¹⁰⁷ M. BOOT, *Pirates, Then and Now : How Piracy Was Defeated in the Past and Can Be Again*, *Foreign Affairs*, juillet 2009, n°4 volume 88, pp 94-107.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

doucement¹⁰⁸ en se rattachant efficacement à des réseaux que la société occidentale contrôle largement. La mondialisation n'est pas uniquement un jeu d'imposition de règles, elle est une négociation, un conflit au sens géographique. Considérer la piraterie comme un atavisme barbare, à exterminer, revient à retomber sur le débat de la fin de la guerre et du conflit, piège vers la dérégulation et menant au drame¹⁰⁹. C'est nier la mondialisation dans son sens premier, c'est en faire un accessoire de doctrine et une caractéristique naturelle des dominants. C'est oublier que la mondialisation est un conflit, et que la piraterie est une étape dans la négociation. C'est une opportunité de discussion après vingt années d'oubli et d'interventions mal maîtrisées. Le contraste paraît saisissant entre l'échec des tentatives pour redonner à la Somalie un État et la vivacité des oubliés. Mais l'oubli est peut-être une chance et la funeste réussite des pirates pourrait en constituer la preuve.

François Guiziou,
Doctorant à l'Université de Nantes

¹⁰⁸ M. VAN NOTTEN, *The Law of the Somalis*, The Red Sea Press Inc., Trenton, 2005, pp.137-144.

¹⁰⁹ M. BENASAYAG, A. REY, *L'éloge du conflit*, La Découverte, 2007, Paris, pp.7-13 ; T. TODOROV, *La Peur des barbares*, Le Livre de Poche, collection biblio essais, Paris, 2009, pp. 20, 31-51.

LES DEFIS POLITIQUES ET STRATEGIQUES EN SOMALIE

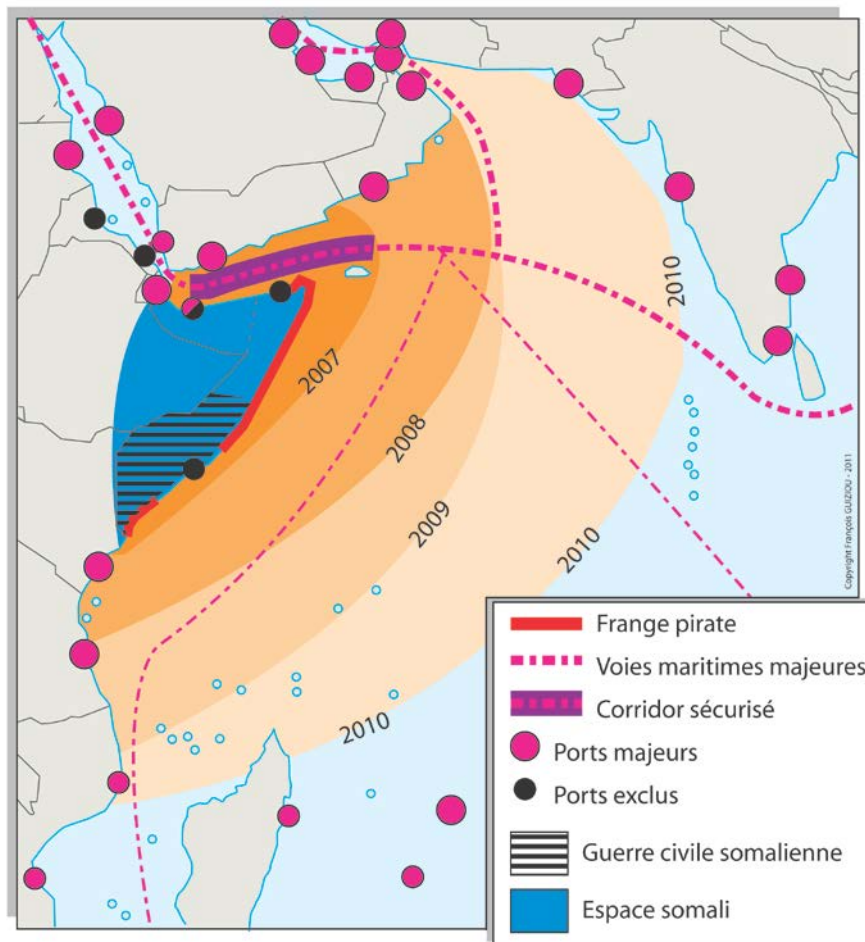


Figure 3. La piraterie somalie : une négociation géographique entre routes maritimes mondiales et espace somali¹¹⁰

¹¹⁰ Sources : IMB piracy 2000-2011 ; IMO ; *La façade portuaire est-africaine*, Cartographie ISEMAR n°54, mars 2010.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- M. ALBRIGHT, N. GARDELS, The End of the Somalia Syndrom, *New Perspective Quaterly*, volume 18, numéro 4, automne 2001.
- M. BOOT, Pirates, Then and Now : How Piracy Was Defeated in the Past and Can Be Again, *Foreign Affairs*, juillet 2009, n°4 volume 88, pp 94-107.
- C. BADER, *Le sang et le lait : brève histoire des clans somali*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1999.
- M. BENASAYAG, A. REY, *L'éloge du conflit*, La Découverte, 2007, Paris.
- T. TODOROV, *La Peur des barbares*, Le Livre de Poche, collection biblio essais, Paris, 2009.
- G. GETTLEMAN, For Somali Pirates, Worst Enemy May Be on Shore, *The New York Times*, 8 mai 2009 et In Somali Civil War, Both Sides Embrace Pirates, *The New York Times*, 1^{er} septembre 2010.
- K. HOURELD, Somali Region Defies Fed Gov't over Saracen Deal, *Boston Direct et Associated Press*, 28 janvier 2011.
- M. KIRK, Kirk Report, Ending Somali Piracy Against American and Allied Shipping, mai 2011.
- I.M. LEWIS, *A Modern History of Somali*, James Currey Paper, Oxford, 2002.
- J. McLURE, Black Hawk's Shadow, Why We Don't Care About Somalia Anymore, *Newsweek.com*, 16 septembre 2009.
- D. PUGLIESE, Construction Begins on Naval Base For Fighting Pirates in Somalia, *Ottawa Citizen*, 12 juin 2010.
- M. VAN NOTTEN, *The Law of the Somalis*, The Red Sea Press Inc., Trenton, 2005.