

LA DIMENSION TERRESTRE DES PIRATERIES SOMALIENNES ET INDONÉSIENNES

Éric Frécon

La Découverte | *Hérodote*

2009/3 - n° 134
pages 80 à 106

ISSN 0338-487X

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-herodote-2009-3-page-80.htm>

Pour citer cet article :

Frécon Éric, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes »,
Hérodote, 2009/3 n° 134, p. 80-106. DOI : 10.3917/her.134.0670

Distribution électronique Cairn.info pour La Découverte.

© La Découverte. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes

Éric Frécon*

Depuis l'été 2008, la presse redécouvre une menace vieille comme la mer et hisse le pavillon noir à la hune. Annoncé régulièrement disparu ou obsolète dans les méditerranées caraïbe, européenne ou asiatique [Lacoste, 2001], le pirate renaît de ses cendres. Comme le lion en Afrique selon l'adage, « il ne meurt pas mais dort ». Il opère dans les marges de la géohistoire, entre deux ordres stabilisés, dans les zones de non-droit échappant à la sphère régaliennne de l'État westphalien. Chronologiquement coincé entre le monde bipolaire et uni/multipolaire, géographiquement tassé entre Nord et Sud ou encore socialement logé entre mirage et miracle asiatiques, le pirate est d'abord réapparu dans l'histoire immédiate aux confins des mondes indien et chinois, au cœur du carrefour sumatranais des Riau, au sud du détroit de Malacca. Ici la guerre froide et les bâtiments aussi bien américains que soviétiques ont cédé la place à la mondialisation *made in Asia* : capitaux singapouriens, main-d'œuvre indonésienne et ateliers malaisiens ont conduit à la mise en place du triangle de croissance SIJORI ou Singapour-Johor-Riau [Fau, 1998, p. 125-140]. Singapour s'est imposé comme le plus important port de la planète. Le trafic maritime a augmenté de 61 % dans le détroit entre 1999 et 2007 [Ho, 2009]. Mais le miracle de la croissance asiatique est rapidement devenu mirage. Les oubliés du développement regroupés dans leur taudis et *kampung* (petits villages malais) indonésiens, à l'ombre de Singapour l'opulente, ont alors dérivé vers la délinquance, en l'occurrence maritime étant donné le contexte archipelagique.

* Postdoctorant à la RSIS (S. Rajaratnam School of International Studies) à Singapour.

TABLEAU 1. – ACTES DE PIRATERIE (TENTÉS ET RÉUSSIS, 1991-2001)
EN ASIE DU SUD-EST, EN MER DE CHINE, EN ASIE DU SUD
ET POURCENTAGE PAR RAPPORT AU TOTAL MONDIAL

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Total mondial	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335
Asie Sud-Est	88	63	16	38	71	124	92	89	164	242	153
	82 %	59 %	15 %	42 %	38 %	54 %	37 %	44 %	55 %	52 %	46 %
Mer Chine sud dont Vietnam	14	7	69	32	47	17	19	10	6	20	17
	14 %	7 %	67 %	35 %	25 %	8 %	8 %	5 %	3 %	4 %	5 %
Péninsule indienne	0	5	3	3	24	24	40	23	45	93	53
	0	5 %	3 %	3 %	13 %	11 %	16 %	11 %	16 %	20 %	16 %
Reste du monde	5	31	15	17	46	63	96	80	85	114	112
	5 %	29 %	15 %	20 %	24 %	27 %	39 %	39 %	26 %	24 %	33 %

Source : IMB – International Maritime Bureau [2002].

Pourtant, à cette époque, la piraterie demeure abandonnée aux nostalgiques du *Corsair* de Byron ou des abordages de Douglas Fairbanks échevelé. Certes, des experts brandissent le risque de marée noire suite à un abordage qui verrait l'équipage d'un pétrolier ligoté au milieu des récifs du détroit de Singapour, mais rien n'y fait, l'indifférence prévaut. Finalement, Singapour, Malaisie et Indonésie mettent en place des patrouilles à partir de 2004-2005. La Thaïlande rejoint le trio. Hasard ou coïncidence : la piraterie baisse.

En réalité, en 2008, l'hydre pirate ne fait que se déplacer. Coupez-lui la tête ici, une nouvelle réapparaîtra là-bas. Il est vrai qu'une piraterie portuaire a perturbé les autorités sud-asiatiques et permis de gonfler les statistiques. Mais en 2004-2007, c'est en Somalie que la menace perce dangereusement. Surtout, les affaires du *Ponant*, du *Carré d'As*, du *Tarnit* en France ainsi que l'attaque du navire américain *Maersk Alabama* en avril 2009 placent la sûreté maritime en évidence dans l'agenda surchargé des médias et diplomates occidentaux.

TABLEAU 2. – ACTES DE PIRATERIE (TENTÉS ET RÉUSSIS, 2003-2008)
DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE, EN ASIE DU SUD,
EN INDONÉSIE ET DANS LE DÉTROIT DE MALACCA

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total mondial	445	329	276	239	263	293
Somalie et golfe d'Aden	21	10	45	20	44	111
Inde et Bangladesh	85	32	36	52	26	22
Indonésie, détroits de Malacca et de Singapour	151	140	98	66	53	36

Source : IMB, janvier 2009.

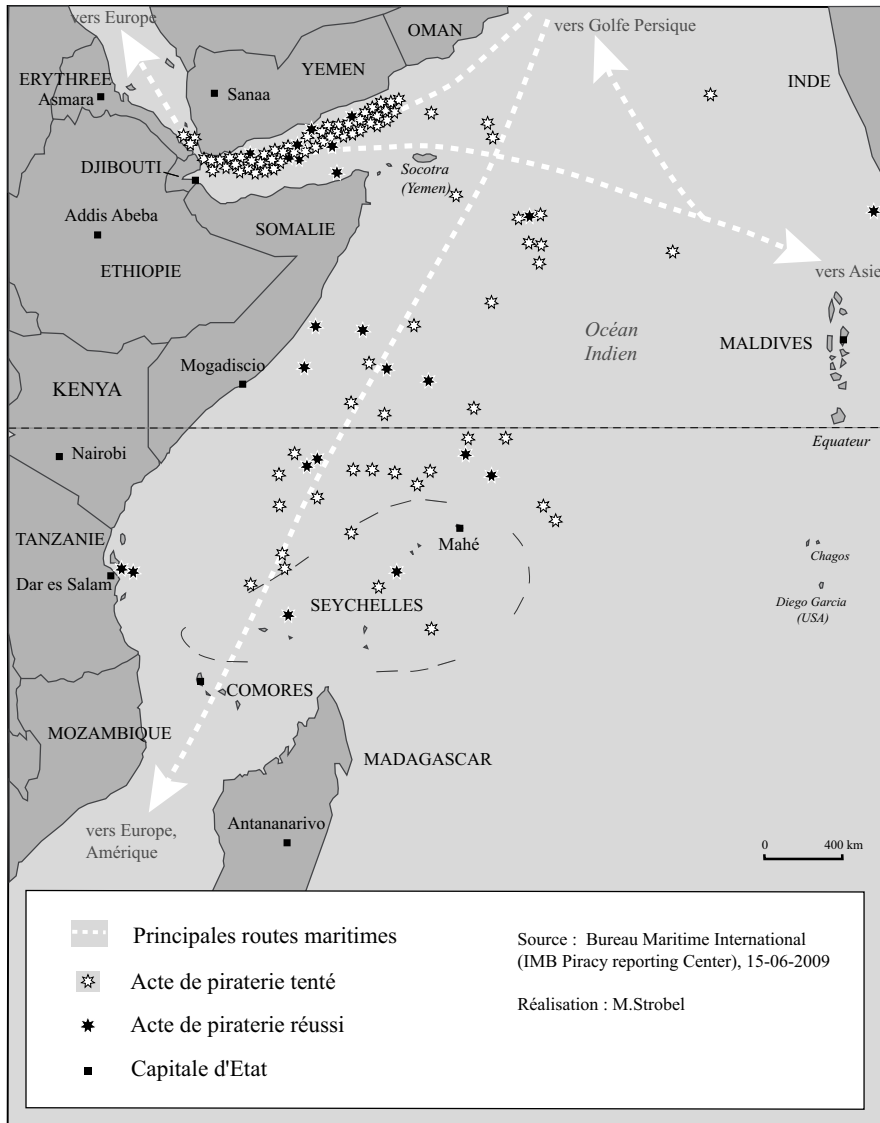
À l'urgence de ces situations quand des ressortissants sont concernés – et à la trilogie retentissante de *Pirates des Caraïbes* ! – s'ajoutent des considérations plus structurelles. La piraterie n'a fait qu'accompagner et illustrer deux tendances lourdes. D'une part, la piraterie a sa place dans une scène internationale post-guerre froide en proie à une « anarchie en marche », voire lexicale dans la communauté des internationalistes tiraillés entre « menaces asymétriques », « sécurité non traditionnelle », « nouveaux paradigmes de la violence », etc. D'autre part, cette montée en puissance de la question pirate se justifie et s'explique par le poids croissant de la mer dans les enjeux mondiaux. Auparavant, les océans ont longtemps eu l'image d'un « monde du silence » aussi bien biologique que politique et académique¹. Peu avant avril 2007, Michel Serres regrettait le manque de visées maritimes lors des campagnes présidentielles : la France a toujours connu une agriculture qui a pesé auprès de présidents presque exclusivement terriens, arguait-il [Serres, 2007, p. 27]. La rareté patente d'instituts et chercheurs travaillant sur le monde maritime ne contribuait pas non plus à une meilleure compréhension de cet univers. Cependant, cette indifférence apparaît aujourd'hui parfaitement infondée, aussi bien en France que dans le monde. Sur 185 États membres de l'ONU en 1996, seule une trentaine n'avait pas d'accès à la mer et la moitié de la population mondiale vivait sur une bande de cinquante kilomètres le long des côtes. La « marinisation » des économies est de plus en plus évidente [Papon, 1996]. Les océans regorgent de ressources naturelles souvent vitales pour les populations côtières et constituent de véritables autoroutes maritimes. Depuis 1945, le trafic maritime double tous les dix ans. Dans ce contexte, les océans représentent un

1. En référence à Louis MALLE, Jacques-Yves COUSTEAU, *Le Monde du silence*, France-Italie, FSJYC Production/Requins associés/Titanus, 1955, 82 minutes.

CARTE 1. – ACTES DE PIRATERIE EN ASIE DU SUD-EST
DE JANVIER À JUIN 2009



CARTE 2. – ACTES DE PIRATERIE AU LARGE DE LA SOMALIE
ENTRE JANVIER ET JUIN 2009



Hérodote, n° 134, La Découverte, 3^e trimestre 2009.

enjeu stratégique important, dans lequel les détroits jouent un rôle crucial. Le défi sécuritaire est considérable : fin 2004, la sécurité de la marine marchande concernait 93 000 navires, 8 200 ports, 1 227 000 officiers et marins, 45 000 agences maritimes, 15 millions de containers et 3,6 millions de mouvements de cargos par an ; or, cette même année, ces navires transportaient plus de 80 % des 5,8 milliards de tonnes que totalisaient les échanges commerciaux dans le monde [Boutillier, 2005, p. 14]. La France elle-même ne peut se montrer insensible à la donne maritime : elle compte la seconde plus vaste Zone économique exclusive au monde, étendue sur dix millions de kilomètres carrés². Autant d'arguments pour justifier un « Grenelle de la mer » en France, voire un « Versailles de la piraterie » dans le monde, au confluent des nouvelles problématiques sécuritaires et maritimes.

Car, le problème étant enfin posé, connu et jugé digne d'intérêt par des dirigeants de plus en plus sensibles aux « nouveaux barbares » autant qu'à la mer, reste à le traiter [Rufin, 1992]. À cette fin, il convient tout d'abord de le cibler. Tous les États ayant ratifié la convention de Montego Bay (CMB) entrée en vigueur le 16 novembre 1994 s'accordent sur cette définition bornée de critères objectifs dans l'article 101. Relèvent de la piraterie :

Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer [...]

À l'heure d'entamer ses recherches, l'analyste ou diplomate pourrait se satisfaire de cette définition. Mais si les motivations privées permettent d'éviter l'amalgame entre piraterie et terrorisme, le critère précis de la haute mer se révèle trop restrictif puisqu'il exclut les attaques commises dans les ports et eaux territoriales. Devant l'évidence des faits, l'Organisation maritime internationale (l'OMI) a adopté en 2001 la résolution A.922 (22) qui intègre dans sa réflexion la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (à considérer ici comme synonyme du banditisme maritime). Cette dernière catégorie complète l'article 101 de la convention de Montego Bay en désignant :

Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits [OMI, 2001, § 2.2.].

2. « The Sea, a French passion », *Label France*, n° 63, 3^e trimestre 2006, p. 20-36.

Pour plus d'informations, ouvertes et officielles, consulter : www.marseamer.fr (portail des affaires maritimes en France, www.mer.gouv.fr (site gouvernemental)). Voir également les travaux du groupe Poséidon : Sophie BOISSARD, Xavier DE LA GORCE, *Une ambition maritime pour la France : Rapport remis au Premier ministre*, 4 décembre 2006, p. 25, 73 et 80.

Par piraterie, il sera donc question, par métonymie, de piraterie *stricto sensu* ainsi que de banditisme maritime.

La menace à présent considérée et ciblée, il convient de l'éliminer. Se pose alors le choix du champ de bataille. Le forban nous attire en mer. Mais n'est-ce pas à terre que tout se réglera ? Qui tient les côtes ne tiendrait-il pas la mer ? La piraterie ne serait-elle pas avant tout une menace... terrestre ? Se pose ainsi la question du « point décisif » (général Beaufre) et du « centre de gravité » (Clausewitz) de la piraterie maritime du troisième millénaire. Malgré les apparences et intérêts des uns (1), les racines du fléau sont avant tout terrestres (2). Un tel retournement de perspective pourrait se révéler décisif pour espérer un règlement efficace de la question (3) ainsi que pour envisager les prochaines alertes avec les outils adéquats (4).

Les manœuvres navales, privées ou publiques : un coup médiatique... et dans l'eau

Embouteillage naval

Très logiquement, pour lutter contre la piraterie maritime, les efforts se sont portés en premier lieu en mer, aussi bien dans le détroit de Malacca que dans le golfe d'Aden. En Asie du Sud-Est, après le brusque retour de la piraterie au lendemain de la guerre froide, des patrouilles coordonnées – non conjointes, c'est-à-dire transfrontalières – ont été mises en place en 1992. De nombreux accords et dialogues bi/trilatéraux se sont enchaînés pour encadrer la coopération régionale. Après une chute de tension et d'attention au cours des années 1990, les opérations ont été relancées au lendemain du 11 septembre 2001 selon trois axes : un volet naval en juillet 2004 – MSSP (Malacca Strait Sea Patrol), un volet aérien en 2005 (opération *Eyes in the Sky*) et un volet lié au renseignement en 2006 (Intelligence Exchange Group).

Au large de la Somalie aussi le premier réflexe a été de nature navale. Avant l'explosion des actes de piraterie en 2008, le président Sarkozy tenait à sécuriser les approvisionnements du PAM (Programme alimentaire mondial) à destination des populations affamées de la Corne de l'Afrique. Puis l'amiral Valin en charge des forces armées de l'océan Indien – ALINDIEN – a pris en charge l'escorte des navires marchands les plus vulnérables, à savoir lents et bas sur l'eau. L'Espagne a rejoint la France pour structurer ces accompagnements dans le cadre de l'EU NAVFOR – opération *Atalanta*. Depuis le 8 décembre 2008 et avec l'aide de plusieurs marines européennes, des frégates et patrouilleurs aériens

veillent à la sécurité de bateaux marchands invités à se faire connaître sur le site Internet du Maritime Security Center Horn of Africa (www.mschoa.eu). De son côté, l'OTAN escorte à son tour les navires du PAM. Les États-Unis, rejoints entre autres par la Corée du Sud et Singapour, ont pris en charge la mise en place de la Task Force (TF) 151 avec le mandat précis de lutter contre la piraterie, à la différence de sa sœur aînée, TF 150, dédiée à la lutte antiterroriste. Enfin, à ces structures s'ajoutent des initiatives unilatérales de la part des Russes, Indiens et Chinois décidés à opérer en électrons libres.

En parallèle à ces démarches publiques, des compagnies de sécurité privées se sont fait connaître auprès des armateurs inquiets. Parmi elles, dans le détroit de Malacca : Anglo-Marine Risk, Maritime Risk Management puis, après le succès de ce type de sociétés en Irak, BARS et Glenn Marine Defence (Asia) où œuvrent des Gurkhas. En Somalie, plusieurs proposent leurs services dont Blackwater récemment rebaptisé Xe. Nombre de gadgets sont proposés aux armateurs pour protéger les marins : mannequins déguisés en vigiles pour tromper les pirates, bastingage électrifié, canons à bruit, etc. Mais le bon sens suffit la plupart du temps : éclairage du pont, activation des lances à incendie, installation de filets et cordes pour retarder l'avancée de pirates, etc.

Obstacles opérationnels

L'accent strictement maritime de toutes ces démarches suscite l'étonnement. Les obstacles face à de telles opérations semblent en effet nombreux. Il faut tout d'abord compter avec le cadre géographique. La longueur du détroit de Malacca est estimée à 937 kilomètres. Environ 70 000 navires l'empruntent chaque jour [Ho, 2009]. Si sa rive est, en Malaisie, est bordée de radars et d'ensembles littoraux aménagés, il en va différemment à l'ouest, en Indonésie, où la côte est morcelée en de nombreux îlots. Nul ne sait où commence et se termine la terre ferme parmi les dédales de rivières et bras de mer qui sillonnent les marais. Il y est alors très difficile de sécuriser toutes les côtes. Même environ quatre fois moins nombreux aux abords du détroit de Bab el-Mandeb, escorter tous les navires transitant dans le golfe d'Aden relève de la mission impossible. La zone à couvrir est estimée à 2,5 millions de kilomètres carrés, soit presque quatre fois la France si l'on considère les eaux au large de la Somalie, puisque les pirates n'hésitent pas à attaquer jusqu'à 830 kilomètres (450 milles marins) des côtes comme dans le cas du détournement du *Sirius Star* en novembre 2008. La petite trentaine de bâtiments sur zone, selon les arrivées, retraits et relais, ne suffiront jamais à sécuriser cette voie maritime. Dans leurs *kampung* des mangroves ou sur leur bateaux mères en haute mer, les pirates se sentent à l'abri. Ces intouchables narguent à leur guise

ces déploiements navals impressionnants. Et sans doute trop lourds. Car, dans ce contexte de guérilla maritime, les frégates sur zone ne peuvent réagir promptement. Certes l'hélicoptère pourrait être la solution. Cependant, dans la Corne de l'Afrique, il lui faut au moins un quart d'heure pour répondre à l'appel d'un navire attaqué. C'est bien plus de temps qu'il n'en faut aux pirates pour tenir en respect l'équipage d'un navire. De plus, ces aéronefs constituent une cible de choix pour les lance-roquettes dont sont équipés les pirates. Surtout, toutes les marines ne disposent pas d'hélicoptères ! Celle somalienne est quasi inexistante et celle en Indonésie ne compte qu'environ un tiers de navires opérationnels. Par ailleurs, du ciel ou depuis les passerelles des bâtiments, à cause de la nuit, des reflets du soleil ou de la houle, il n'est guère aisé de distinguer un pirate d'un pêcheur somalien, yéménite ou indonésien. Les pirates le savent et en abusent pour se camoufler. Les marins civils se trouvent tout aussi démunis malgré tous les équipements dont on les affuble. La vitesse maximale du bateau constitue leur meilleure arme pour échapper aux pirates ; malheureusement, la manœuvre pour l'atteindre nécessite plusieurs minutes. Surtout, ces équipages ne souhaitent pas être armés et les consignes sont précises : une fois à bord, si les tentatives d'intimidation ont échoué, il est préférable de laisser les pirates opérer sans risquer de balles perdues.

À ces obstacles opérationnels et matériels s'ajoutent des difficultés financières pour intervenir en mer. La question semble taboue au sein des états-majors. Officiellement, l'Union européenne, dans le cas de l'opération *Atalanta*, fait état d'un financement commun à hauteur de 8,3 millions d'euros : « Ce budget, réparti entre les États membres de l'UE et déterminé en fonction de leur PIB, couvre principalement les frais de fonctionnement de l'état-major opérationnel et de celui de la force, embarqué sur zone. [...] » Néanmoins, « chaque nation [conserve] la charge budgétaire des moyens qu'elle met en œuvre (frais de déploiement, soutien logistique, soldes...) », ce qui n'est pas négligeables, même au regard des rançons payées et évaluées aux alentours de 100 millions de dollars en 2009 (chiffre par définition impossible à estimer avec précision). Une frégate déployée implique en effet dans son sillage plusieurs autres bâtiments nécessaires à son fonctionnement et à son ravitaillement.

Difficultés juridiques

Surtout, les États en lutte contre la piraterie doivent faire face à un vide – ou trop-plein ? – juridique. Car les juristes se noient sous les conventions. Sur zone, ils ont *a priori* l'embaras du choix entre la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer, la convention de Rome de 1988 sur la sécurité des personnes et des biens en mer enrichie de ses protocoles additionnels, la convention

internationale contre la prise d'otages de 1979 et les résolutions 1814, 1816, 1838 et 1848 adoptées en 2008 aux Nations unies. Malgré cet arsenal, Danois et Néerlandais se sont vus contraints de relâcher des pirates attrapés à cause du manque d'outils juridiques pour encadrer leurs interpellations. En France, on dit réfléchir à un prochain texte pour réactualiser les anciennes dispositions de la loi du 10 avril 1825 traitant de piraterie. Comme dans d'autres pays, toutes les dispositions annoncées dans la convention de Montego Bay (CMB) ne sont pas retranscrites dans le droit interne. En attendant, il a fallu par exemple un vague accord oral avec une autorité somalienne pour légaliser à moindres frais l'action des forces armées contre le *Ponant* en avril 2008. Face à l'urgence de la situation, les prises d'initiatives des juristes furent en l'espèce salutaires.

Toutes les patrouilles étrangères sont surtout confrontées à la souveraineté des gouvernements somalien et indonésien sur leurs eaux territoriales. Seules Jakarta et Mogadiscio sont en droit d'y intervenir. Ces jeunes États se montrent très soucieux de faire respecter leurs prérogatives. Le cas somalien pose en conséquence d'autant plus de problème qu'aucune autorité de fait ne peut y exercer une quelconque fonction de police côtière. La frustration s'en trouve accrue parmi les marines étrangères plus au large, prêtes et équipées pour intervenir. Pour y remédier, des accords ont été trouvés avec le Kenya afin d'y remettre les pirates interpellés ; d'autres arguent de l'article 105 de la CMB pour arrêter et poursuivre des pirates interpellés en haute mer ; quelques-uns proposent enfin d'embarquer des officiers de police judiciaire somaliens pour ne pas interrompre la procédure. Si l'Indonésie est un interlocuteur autrement plus consistant que la Somalie, le détroit de Malacca reste en proie à de vives polémiques juridiques, qu'il s'agisse des *hot pursuits* – ou poursuites par-delà les frontières – que l'on dit facilitées dans les cénacles régionaux mais de fait toujours aussi compliquées : le temps de demander les autorisations pour continuer la chasse ou transférer la responsabilité de la poursuite suffit au pirate pour s'échapper. D'autre part, les licences accordées aux compagnies de sécurité privées dans un pays ne sont pas nécessairement valables dans un pays limitrophe ; c'est ainsi que de vives disputes ont éclaté entre la Malaisie et Singapour à propos d'hommes en armes à bord des navires et susceptibles de porter atteinte à la souveraineté de l'État où le navire mouillait [Valencia, 2005, p. 361].

La piraterie comme objectif secondaire

Malgré tous ces obstacles, les gouvernements européens, américain et asiatiques ont longtemps persisté dans leurs démarches essentiellement navales. Pourquoi avoir tant tardé à répondre à l'appel du secrétaire général des Nations

unies qui espérait un investissement également le long des côtes, sur le terrain civil et non plus seulement militaire ? Certes, depuis octobre 1993 et la tragédie américaine jouée dans les rues de Mogadiscio, les opérations à terre en Somalie sont plus que redoutées. Surtout, les États ont davantage d'intérêts à faire valoir en mer. Débarquer leur serait presque inutile. Pour l'Union européenne, à travers l'opération *Atalanta*, il s'agissait aussi en 2008 de donner une visibilité à la politique européenne de sécurité et de défense (PESD) à l'aube de négociations avec l'OTAN. En confiant l'état-major opérationnel au Royaume-Uni, l'objectif est également de relancer la coopération franco-britannique après les discussions difficiles autour du projet de porte-avions commun. Pour la Chine, la lutte anti-pirates offre l'occasion rêvée d'un test grandeur nature pour sa marine hauturière, en train de quitter sa posture strictement côtière. Russes, Indiens et Japonais voulaient également être de la partie pour observer les marines rivales et montrer le pavillon. Les Américains enfin n'hésitent pas à brandir la menace terroriste, en Afrique orientale comme dans le détroit de Malacca. Au lendemain du 11 septembre 2001, certains chercheurs à Singapour ont ainsi soulevé l'hypothèse d'une connexion entre pirates et jihadistes afin d'éveiller l'attention. Les cénacles académiques se sont agités. La zone a été classée risque de guerre par la Lloyd's, ce qui suscita la colère des compagnies maritimes régionales à cause de la hausse des coûts subséquente. Les États-Unis ont appuyé la thèse et proposé leur service : c'était pour eux l'opportunité de se positionner au cœur d'un détroit stratégique pour les approvisionnements énergétiques de la Chine. Dans la course au contrôle des *chokepoints*, les pirates fournissent un prétexte de choix pour déployer des forces navales. Ce qui se passe à terre paraît alors très éloigné des considérations stratégiques. Les intérêts pour débarquer se font moins évidents aux yeux des états-majors.

Malheureusement, au final, peut-être à cause d'un manque d'engagement clair et total, le bilan de toutes ces patrouilles maritimes interdit pour l'heure d'éventuelles parades précipitées. Les officiers ont cru avoir trouvé la bonne solution suite aux vagues d'arrestations lors du premier trimestre 2009 et à la baisse du nombre de détournements. Cependant, le total des tentatives demeurait quant à lui égal à celui des années précédentes. Seuls quelques abordages étaient contrecarrés par le dispositif naval. Surtout, une fois la belle saison revenue et la mer à nouveau praticable pour les pirates, les agressions ont repris sur un rythme très élevé en avril. L'épicentre s'était simplement déplacé de quelques centaines de kilomètres. Dans le détroit de Malacca aussi, l'impact des patrouilles est difficile à estimer. Bien que les experts locaux se gargarisent des mesures prises en mer, à l'origine selon eux de la chute du nombre d'attaques, nul ne connaît le nombre précis de rotations et de bâtiments engagés ; à défaut, des officiers occidentaux faisaient état de seulement trois patrouilles aériennes de quelques heures entre septembre 2005

et mars 2006 tandis qu'un marin indonésien ne cachait pas son scepticisme : les navires sont à ses yeux de tonnages satisfaisants pour impressionner les journalistes mais trop importants pour poursuivre les pirates au plus profond des estuaires et mangroves. Enfin, il est impossible d'établir une liste précise des compagnies de sécurité privées souvent citées mais rarement rencontrées. Leur matériel laisse songeur : les hélicoptères et navires en couverture de leurs catalogues sont souvent revendus et depuis longtemps inutilisables. Le succès annoncé dans le détroit de Malacca et attentivement observé depuis le golfe d'Aden serait donc à chercher ailleurs qu'en mer.

Les racines terrestres des pirateries somaliennes et indonésiennes

Alors que les projecteurs se braquent sur les eaux territoriales et la haute mer, c'est à terre que se joue le devenir de la piraterie. Trois séries de facteurs y permettent au grand incendie pirate de se propager.

Un terrain propice

Certes, Joseph Conrad et Henri de Monfreid ont largement contribué à façonner le mythe pirate en Insulinde comme dans la Corne de l'Afrique. La côte des pirates de la péninsule Arabique demeure aussi célèbre que les *Orang laut* des détroits malais qui taxaient les navires de passages pour le compte de sultans locaux. Plus que les références historiques, la magie noire des *dukun* indonésiens a récemment suffi à entourer les pirates d'une aura qui les distingue du criminel des rues. Des pirates ont ainsi expliqué comment un sorcier venait de Java leur apporter de l'eau traitée par ses soins : versée sur les sampans, elle les rend invisibles. Des policiers de Penang, en Malaisie, soutenaient par ailleurs que les pirates sont insensibles aux balles des fusils et capables de courir sur l'eau avant de disparaître dans des nuages de fumée. En Somalie, être pirate, c'est l'assurance de parader avec une arme de gros calibre et de traiter avec des Occidentaux. Il se conçoit alors aisément que des jeunes soient tentés par la carrière. Mais ces arguments se révèlent difficiles à manier et à estimer. Sur place, la donne géographique, plutôt que les contextes historiques ou culturels parfaits facteurs de dramatisation à défaut d'explication [Bertrand, 2001, p. 41], favorisent cette criminalité maritime.

S'agissant du cadre territorial propice à la piraterie en Somalie comme en Indonésie, les pirates disposent tout d'abord de profondeurs stratégiques d'où opèrent les parrains : d'une part Palembang par rapport aux repaires de Tanjung

Jabung vers Jambi ou des Riau au sud de Singapour, d'autre part le Kenya ainsi que sans doute Dubaï par rapport aux repaires de Harardhere et Eyl, par exemple, en Somalie³. M. P(h)ang, la cinquantaine bedonnante, sponsor réputé de nombreuses opérations pirates en Indonésie, se cacherait actuellement au sud de Singapour. Un autre Chinois, également originaire de Malaisie, aurait pris le relais et téléguiderait les détournements depuis Palembang. Enfin, nombre de rançons auraient transité ou été négociées depuis les Émirats arabes unis. Ce sont dans ces lieux à l'écart que les butins sont généralement recyclés.

Les repaires où résident les pirates se trouvent quant à eux coupés des pôles administratifs et économiques. Ils se développent dans des zones grises et de non-droit. En Somalie, le contexte politique instable et l'absence d'autorité gouvernementale ont naturellement mené à cette situation. En Indonésie, le manque d'infrastructures – routes, électricité, services publics – a conduit à l'isolement des villages de pêcheurs plantés au cœur des mangroves et marais. Jusqu'en 2007, les repaires de Pelambung au nord de Karimun ainsi que de Keramat en mer de Chine méridionale ne disposaient de l'électricité que de 22 heures à 6 heures du matin grâce à un groupe électrogène. L'accès y était très difficile et les forces de police totalement absentes. De même, Miming, connu et recherché pour ses forfaits commis en mer, a pu occuper sans souci, jusqu'en juillet 2007, les fonctions de bateau-taxi dans le repaire de Dapur Arang, situé au nord-ouest de Batam, à moins de dix kilomètres au sud de Singapour. En 2004, le chef de ce village indiquait les cabanes de pirates sans pour autant procéder à leur arrestation : il semblait se satisfaire de cette confortable paix sociale, ravi d'assurer un minimum de revenus à ses protégés ; seule une dérive terroriste ou séparatiste l'aurait amené à contacter d'urgence Jakarta. Dans ce type de repaires, l'espace côtier est particulièrement propice au lancement d'attaques depuis le littoral. En Indonésie, les 17 508 îles, dont 6 000 inhabitées, offrent autant de cachettes potentielles. En Somalie, la côte de 3 025 kilomètres laisse aux pirates l'usage de larges plages désertes : la population était en effet estimée à seulement 9,8 millions d'habitants en 2008⁴.

Entre d'une part l'arrière-pays d'où viennent les candidats à la piraterie, d'autre part les ghettos sur pilotis d'où guettent les malfrats, des villes de moyenne importance, généralement des chefs-lieux de districts, font office de sas ou d'écluse. C'est ici que se confirment les vocations. Les pirates à la retraite y parquent souvent et s'y installent volontiers. Tel est le cas à Boosaaso, au Puntland, où les

3. On manque encore à ce jour d'enquêtes approfondies parmi les pirates somaliens, ce qui n'autorise que la formulation d'hypothèses.

4. CIA, *Somalia, The World Factbook*, <[http s://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html)> (consulté en mai 2009, réactualisé le 23 avril 2009).

forbans crânent dans leurs *pickups* rutilants, ainsi qu'à Batam dans l'archipel des Riau. Ceux qui ont réussi à force d'abordages et détournements y font bâtir des maisons très colorées dans le style kitcho-malais si propre à la région. C'est le cas de Marcus Uban qui s'est depuis reconverti dans les combats de boxe. Dans les rues, ces vétérans croisent ceux en route vers la piraterie. À Batam, ces derniers font halte dans les échoppes sises derrière l'hôtel Harmony. Dans ce quartier de Lubuk Bajak (le bournier pirate), les jeunes et marins au chômage attendent du *small business*, légal ou pas, de nuit ou de jour. Ils échangent informations et contacts. C'est autour de ces tables que les coups se montent. Avant de partir en campagne, les bandes se réunissent dans des hôtels de la ville, comme le Fanesya d'où Joni, le gérant, conduisait – conduit ? – souvent les pirates à leurs embarcations.

Dans ces zones se pose la question de l'autorité. Personne n'encadre la population en proie à des dirigeants corrompus et incapables de montrer l'exemple. Au contraire. À Bintan par exemple, le président de l'assemblée locale, Bobby Jayanto, a déjà été impliqué dans nombre d'affaires allant du meurtre d'opposant politique à la prostitution, *via* les paris clandestins depuis son hôtel Karteka et le trafic de déchets toxiques qu'il qualifia d'engrais. Notons que les lois sur l'autonomie de 1999 (lois 22/1999 et 25/1999) ont multiplié les échelons administratifs et, corollairement, les cas de corruption. De façon générale, la révélation de nombreux scandales à la suite du départ de l'autocrate Suharto et de la *Reformasi* en 1998 a perturbé les Indonésiens ruraux généralement attachés à l'image paternaliste du dirigeant.

Enfin, à l'échelle nationale, le gouvernement indonésien a dû s'attaquer ces douze dernières années à la crise de 1997 en même temps qu'aux vellétés sécessionnistes à Timor, à Aceh ainsi qu'en Papouasie occidentale. À un degré supérieur, la Somalie est elle aussi au bord de l'explosion depuis 1991 et la chute de Siad Barre ; elle doit sans cesse compter avec les ingérences de pays voisins et les menaces des milices islamistes. Dans les deux cas, les problématiques côtières ont longtemps cédé la place aux considérations politiques et sécuritaires dans l'agenda des dirigeants. Ce manque d'attention achève de préparer le terrain pour les pirates. Ils pourront y évoluer à leur guise, dans un environnement favorable. Encore faut-il déclencher le mécanisme et lancer le processus. Les difficultés économiques vont apporter l'étincelle fatale dans un contexte si sensible.

Le feu aux poudres

Dans la Corne de l'Afrique comme dans les détroits malais, les déçus ou victimes de la mondialisation ont décidé d'aller chercher en mer ce qui leur semblait dû. Le cadre géographique les y incitait, la donne économique les a convaincus.

En Somalie, le pillage des ressources maritimes par les flottes de pêche occidentales a semé le trouble parmi les populations côtières. Encore en 2009, le gain pour ces compagnies était estimé à 300 millions de dollars par an tandis que la somme des rançons avoisinait les 100 millions de dollars en 2008 [Japarro, 2009]. En Somalie, 65 % de la population travaille dans le secteur primaire. À l'aube de la guerre civile, 60 % des revenus tirés de la pêche l'étaient de façon artisanale. Le bourg de Eyl, aujourd'hui repaire pirate réputé, fournissait à lui seul 10 % de la production de la pêche artisanale qui ne demandait qu'à développer son potentiel⁵. Incapables de lutter avec leurs homologues occidentaux et ne pouvant compter que sur eux-mêmes, les premiers pirates ont décidé de prendre la mer.

En Indonésie aussi, les travaux autour du port de Singapour, le trafic incessant des navires de gros tonnages ainsi que les pêches illégales de compagnies étrangères ou des voisins vietnamiens et thaïlandais ont fait fuir les poissons. En témoigne une virée de nuit en 2004. Sans compter les risques pris à naviguer, sans lumières, sur un petit sampan, parmi les tankers et porte-containers, Arsad, un pêcheur de Dapur Arang, n'a rapporté au matin que quatre encornets et un poisson revendu un dollar de Singapour le lendemain au marché. Difficile dans ces conditions de subvenir aux besoins de sa famille. D'autres n'ont pas eu sa patience et ont versé dans la piraterie. Ils ont été rejoints par de jeunes garçons originaires de Flores, Madura, Palembang ou Sumatra-Ouest. Tous étaient venus chercher du travail à Batam, Bintan ou Karimun, officiellement rassemblées en une zone franche lors de la visite du chef d'État indonésien Susilo Bambang Yudhoyono en janvier 2009. Hélas, l'offre n'a pu satisfaire la demande. De nombreux candidats au miracle asiatique se sont ainsi trouvés entassés dans quelque 40 000 logements sauvages (*rumah liar* ou *ruli*) à Batam. Comme d'ordinaire en Indonésie, le secteur informel a pu absorber une partie des oubliés du miracle asiatique. D'autres se sont tournés vers la petite délinquance. S'agissant des femmes, des villages entiers sont dédiés à la prostitution (Batu 24 à Bintan), parfois de mineures (Batu Aji à Batam). Les jeunes garçons peuvent sans difficulté œuvrer dans la contrebande de cigarettes (non loin de Dapur Arang), de sable (à destination des chantiers de Singapour) ou de granit (non loin de Pelambang). L'immigration clandestine a également le vent en poupe ; il en coûtait moins de quarante euros en 2007 pour traverser le détroit depuis une plage à l'est de Karimun en direction d'un petit village non loin de Kukup, en Malaisie. Dans

5. Food and Agriculture Organization of the United Nations, *Fishery and Aquaculture Country Profile – Somalia*, <http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_SO/en (consulté en mai 2009, réactualisé en 2003).

le golfe d'Aden également, de nombreux clandestins tentent leur chance. Chaque année, sept cents disparaissent en mer contre une seule victime due à la piraterie en 2008⁶.

En Somalie comme en Indonésie, le banditisme maritime s'intègre donc dans l'éventail plus large de la petite criminalité aux accents plus socioéconomiques que simplement historico-culturels. Aussi les réseaux criminels sont-ils susceptibles d'attiser les rancœurs dans leurs propres intérêts et de souffler sur les braises du désespoir.

La piraterie attisée par les réseaux criminels

Si les rumeurs de réseaux somaliens jusqu'au Canada demandent à être étayées, il n'en demeure pas moins que les pirates pourraient avoir accès aux bases de données de la Lloyd's et de *Jane's Intelligence*. De lourds soupçons pèsent également sur les banques de Dubaï⁷.

En Indonésie aussi la grande criminalité est impliquée, mais au niveau local plus que régional, depuis la coopération tant attendue de la Chine au début des années 2000. Outre M. P(h)ang susmentionné, Bulldog s'est affirmé au fil des années 1990 comme un parrain réputé de l'archipel des Riau. La plupart des gangs autour de Dapur Arang devaient lui rendre des comptes. Avec son frère, moins brutal mais plus malin, il a emprunté le pas de Barberousse pour se bâtir un empire au sud du détroit de Malacca. Il possède de nombreux établissements – dont la discothèque Pacific à Batam où s'échangent complaisamment des pilules d'ecstasy – ainsi qu'une grande villa à Java. Sans doute en guise de repentance, il a également fait don d'une école coranique suite à son récent pèlerinage à La Mecque.

Si ces hommes d'affaires véreux peuvent chercher à profiter du désœuvrement de certains, les terroristes demeurent en revanche en dehors du jeu pirate. Nos forbans n'auraient aucun intérêt à collaborer avec des extrémistes qui, par leurs méfaits, provoqueraient des réactions occidentales de grande envergure. Les patrouilles déployées nuiraient considérablement aux associations côtières de malfaiteurs. Par ailleurs, les pirates rencontrés en Indonésie se saoulent en pleine journée, même durant le ramadan, ce qui n'en fait pas des partenaires très recommandables pour des musulmans rigoristes et, en sus, parfaitement capables de monter seuls ce type d'opérations. En Somalie, loin de coopérer, les milices

6. Général Patrice Sartre : interview, *Face à l'info*, RTBF-Radio, 20/4/2009.

7. « Pirates : the \$80m Gulf connection », *The Independent*, 21/4/2009 ; « No pirate money laundered in our banks, says Dubai », *Times of India*, 23/4/2009.

musulmanes ont témoigné leur vive colère après le détournement du *Sirius Star* qui battait pavillon saoudien. À ce jour, aucune preuve d'éventuelles connexions n'a pu être apportée en Somalie comme en Indonésie, malgré de nombreuses allégations très utiles pour justifier des patrouilles dans les zones à risque. La légitimité de ces opérations militaires s'en trouve renforcée alors que les axes les plus prometteurs pour espérer éradiquer la piraterie à long terme se trouvent à terre auprès des populations [Kaplan, 2009 ; Kraig, 2009].

Le politologue, l'urbaniste et le policier unis contre le pirate

Plus que le stratège, le diplomate ou le militaire, le personnel civil basé au plus près des repaires pirates est susceptible d'apporter une aide adaptée au contexte local. Plusieurs mesures ont par exemple été prises à terre, en Indonésie, et ont davantage contribué à la baisse de la piraterie dans le détroit de Malacca que les seules patrouilles navales et aériennes. Telle est la leçon que doivent retenir les puissances d'Est et d'Ouest pour espérer atteindre les mêmes résultats au large de la Somalie.

Stabiliser les États

En 2006, l'Union des tribunaux islamiques reprend temporairement le pouvoir à Mogadiscio. Ils parviennent à rétablir l'ordre tel qu'ils l'entendent. Ce retour d'une autorité forte au pouvoir s'accompagne d'une baisse brutale de la piraterie le long des côtes somaliennes. Une fois les militants délogés par l'armée éthiopienne et l'incertitude politique de retour, les activités illégales reprennent. Le chaos profite aux pirates qui aiment se tapir dans le trouble politique avant de bondir sur leurs proies.

À la même époque, en 2006, l'Indonésie n'est touchée que par 50 attaques, contre 79 l'année précédente et 121 en 2003. La courbe ira déclinant jusqu'à aujourd'hui : 43 attaques en 2007 et 28 en 2008. À croire que l'Indonésie (se) serait apaisée après les heurts et errements de la *Reformasi*. En 2008, un rapport d'ONG soulignait la stabilité du pays, à la différence de la Malaisie ou de la Thaïlande [Mac Beth, 2008]. Avec d'une part son président Subianto Bambang Yudhoyono, le premier élu au suffrage universel direct en 2004 et capable de mener son mandat à son terme, d'autre part en l'absence d'une forte opposition contestatrice, le pays entamerait-il sereinement sa reconstruction ? En plus d'un officier potentiellement à poigne à la tête du pays, la province de Sumatra-Sud connaît elle aussi un renouveau. Après avoir fait des merveilles dans le *kabupaten*

(district) de Musi Banyuasin, Alex Nurdin est devenu gouverneur de la province, bien décidé à y rétablir une saine gouvernance. Il comptait y appliquer son programme novateur : gratuité pour la santé et l'éducation ; même le vice-président indonésien est venu se rendre compte par lui-même de ces initiatives. La zone de Boom Baru, repaire de toutes les crapules de la région, a été nettoyée, tout comme la ville de Palembang qui a remporté le prix de la ville la plus propre d'Indonésie [Saleh, 2008]. Ce titre, obtenu alors que peu avant les détritiques fétides empuantisèrent les rues, indique un renouveau. À force de labeur, ces bonnes intentions rejailliraient sur le détroit de Malacca où le nombre d'incidents est passé de trente-huit en 2004 à deux en 2008. Des liens se dessinaient entre la situation à terre et en mer.

D'avantage confiants dans leurs dirigeants et les perspectives économiques, des pirates ont ainsi stoppé leurs activités. Il est temps pour eux de passer à autre chose. C'est le cas de quatre anciens compères. Yanti, 45 ans en 2009 et les yeux brûlés par le soleil, s'affiche comme le chef de file. Orik a 33 ans. Il est père de deux jeunes enfants. Après avoir intégré l'académie de marine marchande à Jakarta, il a dû regagner son *kampung* voisin de Dapur Arang, faute de moyens. Tout d'abord bateau-taxi, il a ensuite viré naturellement pirate. Norman, l'air de rien, a connu nombre d'abordages. Il a 30 ans et deux enfants. Préparer le matériel, tresser les cordes, piloter le *pancung* (nom donné aux petites et rapides embarcations en bois) : c'est son affaire. Sam se fait beaucoup plus discret. On saura simplement qu'il est un jeune marié. Leur choix d'arrêter la piraterie s'explique par leur vieil âge et leurs ambitions plus familiales que criminelles. Ils ne peuvent plus se permettre de partir à l'abordage de nuit en jouant les équilibristes sur des filins. Tous sont en train de connaître les premières émotions du mariage ou de bâtir une famille. Les attaques en mer ne sont plus de leur âge. Orik est par exemple propriétaire de son propre *pancung* et peut s'investir comme bateau-taxi. En 2009, il gagnait environ 450 000 roupies par jour travaillé, auxquelles il fallait soustraire 150 000 roupies pour le diesel. Surtout, une source inattendue de substantiels revenus leur apporte bières et confort. Depuis leur retraite, par l'entremise d'un fixeux basé à Bintan, ils ont œuvré dans le cadre de reconstitutions plus ou moins signalées, pour des journalistes plus ou moins rigoureux. Allemands, Japonais, Néerlandais, Français, Suisses et Américains ont pu deviner leurs yeux ou histoires derrière leurs masques et interviews publiées. Une entrevue de sept heures rapportait à la bande 3,6 millions de roupies début 2009, « pour rembourser le carburant et la journée de travail perdue » négociaient-ils. L'affaire est juteuse et nettement moins risquée que des vols en mer.

Mais qu'en est-il des enfants, petits frères, cousins, neveux ou voisins pour reprendre le flambeau et l'entreprise familiale ? Que va devenir le savoir-faire acquis ? À les entendre, les jours de l'artisanat pirate dans les Riau semblent

comptés. À la différence de leurs oncles et pères, les jeunes peuvent profiter des écoles bâties et des sociétés implantées dans les alentours de Dapur Arang. Ils savent lire et écrire, ce qui n'était pas évident quelques décades plus tôt quand il fallait vivre dans le tumulte du triangle de croissance en devenir. Fort de ces acquis et des opportunités offertes dans les ateliers et bureaux du district de Batam, les rêves sont aujourd'hui plus à quai qu'en mer, davantage dans la légalité que l'illégalité. La génération qui émerge – appelée *Generasi Y* – n'aura plus à l'esprit, inscrit dans leur vécu, le chaos sociopolitique de 1997-1998. Les modèles, héros et priorités ont changé : cap sur le business.

Reconnecter les repaires pirates aux pôles administratifs et politiques

Le retour de la stabilité au niveau national, voire provincial, doit s'accompagner de mesures concrètes au niveau local. À ce titre, il convient sans doute de souligner les efforts entrepris à Palembang, un *pelabuhan tikus* (port-souris ou de contrebande) réputé, au nord de Karimun, d'où partaient pirates et granit. Ici, le chef de village explique comment l'unique route qui dessert les habitations a été bitumée et élargie. Des égouts ont été creusés et un poste de douane a été construit non loin. L'État réapparaît et face à lui la piraterie fait profil bas. De même à Tanjung Pinang, une plus grosse bourgade où transitent quelques malfrats, le quartier nord du port a été réaménagé ; des commerces ont fait leur apparition ainsi que l'éclairage public. À Dapur Arang, vers l'ancien fief de Bulldog et plateforme logistique des gangs opérant jusqu'en mer de Chine méridionale, les passerelles ont été bétonnées, signes d'une stabilité retrouvée ! Les villageois sont également connectés à Internet depuis 2008 et l'on parlait début 2009 d'un projet de complexe touristique à l'ouest de l'île. Non loin, à Sekupang, un nouveau quartier général abrite la police maritime de Batam. Enfin, le jeu clandestin a été interdit, en particulier dans le quartier de Lubuk Bajak. Certes les anciens délinquants qui vivaient de cette activité pourraient être tentés de se recycler et d'emprunter de nouvelles voies criminelles. Mais les conséquences sont surtout lourdes pour les pirates ; l'un des leurs expliquait en 2009 que ses collègues perdaient de la sorte une manière aisée de blanchir l'argent sale des abordages et vols de cargaisons.

Mais sans doute ces chefs de gang se reportent-ils en bons gestionnaires sur d'étranges projets immobiliers, comme celui de la marina à l'ouest de Batam : de nombreux logements récemment construits y restent désespérément vides. C'est pourquoi il conviendrait d'accompagner ces dispositions politiques et urbaines d'enquêtes policières, toujours à terre.

Contrôler les flux criminels

Les marges de progression dans le domaine de la connaissance des circuits de financements et de renseignement de la piraterie laissent entrevoir de nouvelles pistes dans la lutte anti-pirates. Ces questions poussent à agir toujours à terre, non plus au cœur des repaires mais aux pôles des réseaux pirates : les capitales provinciales d'une part – à Palembang, Batam ou Boosaaso par exemple – et les grands ports des pays voisins – Singapour et Mombasa par exemple. Le curriculum pirate s'étend en effet de l'un à l'autre, du foyer de la vocation, où se font les rencontres décisives, jusqu'à la cible finale en direction ou aux abords des infrastructures portuaires de la région.

Sans plus de précisions, des témoignages ont fait état de guetteurs le long de la mer Rouge jusqu'à Suez afin de renseigner les pirates. Une telle hypothèse semble peu probable : dans le cas des prises d'otages, les pirates font essentiellement preuve d'opportunisme en choisissant, en mer, la cible à leurs yeux la plus facile. En revanche, en cas de détournement, comme parfois dans le détroit de Malacca, il convient de planifier l'opération, notamment pour la revente des marchandises. À cette fin, des agents infiltrés dans les compagnies maritimes peuvent informer et avertir un parrain qui, ensuite, s'enquerra du recrutement de pirates *freelance* et disponibles dans les quartiers interlopes de Batam. À écouter ces derniers, des marins employés à bord des bateaux visés peuvent également faire office d'informateurs. L'un d'eux, embarqué sur un tanker, devait participer prochainement au détournement de trois mille tonnes de pétrole. Et le pirate de préciser : « Bien entendu, lors de l'abordage, il sera ligoté comme les autres pour qu'aucun soupçon ne pèse sur lui. » Toutefois, ces cités portuaires ne sont pas que sources de renseignements et infiltrées à leur insu. À l'écart des docks, il leur arrive aussi d'abriter dans leur banque de l'argent parfois bien mal acquis.

À l'opposé, aux alentours des pôles somalien ou indonésien de la piraterie, à l'ombre des grandes cités provinciales, le défi consiste à présent pour les autorités à réguler en priorité la main-d'œuvre en partance pour les littoraux criblés de gangs. La sécheresse des rizières de l'arrière-pays sumatranais contraint en effet certains exploitants agricoles à une seule récolte par an. Dans un contexte de crise environnementale – feux de forêts et exploitation forestière incontrôlée –, l'exode rural apparaît comme la seule option viable pour la jeunesse désespérée. Une fois arrivée dans la gare de triage urbaine de ces grandes villes, le pire comme le meilleur s'offrent à elle. Quelques-uns mal intentionnés lui parlent de l'argent facile de la piraterie. Heureusement, sur l'exemple des banlieues d'Occident, des acteurs sociaux se font eux aussi connaître et proposent leurs services. À Tanjung Pinang, un foyer catholique accueille depuis de nombreuses années les enfants des familles ayant convergé vers le nouveau front pionnier de Batam, présenté

dans les années 1990 comme l'eldorado indonésien. Il s'agit pour les volontaires d'élargir l'alternative offerte aux jeunes en leur soumettant l'hypothèse d'un destin inscrit dans la légalité. En 2008, cinq *pesantren* ou écoles coraniques ont également ouvert dans la même ville, avec le même but avoué.

À la différence de l'Indonésie, le travail des organisations non gouvernementales en Somalie est rendu très délicat à cause du chaos qui y règne. À défaut, il conviendrait de reconstruire l'appareil policier et judiciaire afin de prévenir et gérer la menace pirate au mieux. En plus d'être davantage terrestre que maritime, l'enjeu est civil et non pas seulement militaire. En conséquence, les États-Unis s'expriment aujourd'hui sur la question par la bouche d'Hillary Clinton plutôt que par officiers interposés. Les mesures de la secrétaire d'État américaine invitaient d'ailleurs à l'optimisme d'autant plus que l'Europe suivait le mouvement. Mais, aussitôt rassurée, la communauté maritime doit à nouveau s'inquiéter des abords du détroit de Malacca.

Ne pas baisser la garde

Soulagements pour la Somalie

L'Union européenne a tenu à accompagner ses initiatives navales de mesures politiques et financières. Elle a tout d'abord appuyé le processus de Djibouti pour la paix et la réconciliation, placé sous l'égide des Nations unies. Elle s'est félicitée de l'élection du président Cheikh Sharif Cheikh Ahmed le 30 janvier 2009 tout en espérant la tenue d'un référendum pour valider une nouvelle Constitution avant la fin de la période de transition en août 2011. Ce discours diplomatique date de mars 2009, avant les combats du mois de mai qui ont placé le gouvernement en place sous la menace directe des milices Al Shabab. C'est pourquoi l'aide doit être aussi plus concrète, notamment à l'égard de la mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM). À cette fin, « le document de stratégie pour la Somalie concernant la période 2008-2013 prévoit l'allocation de 215 millions d'euros au titre du dixième fonds européen de développement. Il concerne trois secteurs de coopération principaux : la gouvernance, l'éducation et le développement rural » [UE-PESD, 2009, p. 3]. Au regard des derniers développements, ces trois points seront décisifs pour éradiquer la piraterie à la racine.

En parallèle, les États-Unis ont enfin répondu à l'appel du secrétaire général des Nations unies et de son émissaire pour la Somalie. Suite à la capture surmédiatisée du capitaine de l'*Alabama* Richard Phillips en avril 2009, Hillary Clinton a présenté des mesures autres que navales. Le premier objectif consiste à geler les

avoirs des pirates et à contrôler leurs opérations bancaires. En effet, les pirates s'équipent de mieux en mieux à cause des rançons versées puisque, de coutume, environ un quart du butin est consacré à l'amortissement du matériel et à l'investissement dans de nouvelles armes. Le reste de l'argent est réparti entre les autorités corrompues, les pirates à rémunérer et les frais de l'opération à couvrir : carburant, cigarettes, etc. Il faut espérer qu'il ne sera pas trop difficile de tracer les liquidités servant au paiement des rançons. La secrétaire d'État américaine a par ailleurs souhaité remettre en place le système judiciaire somalien. En l'espèce, il lui faudra trouver l'interlocuteur le plus pertinent parmi le chaos somalien, de Mogadiscio au Somaliland, *via* le Puntland. Enfin, elle souhaitait une rencontre à New York du Groupe de contact international contre la piraterie fort de vingt-quatre pays et déjà réuni au Caire en mars 2009. Nicolas Sarkozy et José Luis Zapatero appuyèrent cette initiative à l'occasion de leur rencontre fin avril à Madrid. L'ONU également. Sollicité par les États impliqués dans la lutte contre la piraterie, le secrétariat général a remis un rapport envisageant une implication croissante de l'organisation en Somalie avec, à terme, la possibilité d'une opération de maintien de la paix. Il fut souligné par les hauts fonctionnaires que l'approche ne pouvait être que globale, la piraterie s'inscrivant dans un contexte de désordre national [Conseil de sécurité, 2009].

Inquiétudes en Indonésie

La mobilisation générale est lancée en Afrique occidentale. L'espoir gagne les rangs des diplomates. Le bilan s'avère plus mitigé en Indonésie, quelques mois après la parution de statistiques pour 2008 pourtant encourageantes. Après un bref répit dû – tout comme en Somalie – à la mauvaise saison, trois attaques en deux jours ont eu lieu les 20 et 22 avril 2009 à moins de 20 kilomètres de la petite île déserte de Mangkai [Wee, 2009]. Les affaires avaient déjà repris au nord de Dapur Arang en l'espace de trois mois fin 2008. Le 4 octobre, un navire de commerce malaisien, le *Sin Huat*, était agressé au large de la bouée rouge et blanche de Berhanti, située à seulement quelques encablures du *kampung*. Quatre autres attaques du même type ont été rapportées dans la même zone ou, au maximum, à vingt kilomètres du repaire [ReCAAP, 10-11/2008, 1/2009 ; Tan, 2008]. Cette tension au large de Batu Berhenti doit retenir l'attention d'autant plus que, le 31 mars 2009, le remorqueur *Destiny 3* fit état d'un vol similaire dans la même zone sur le canal 14 de sa VHF [ReCAAP, 4/2009, p. 33]. D'après les rapports, il s'agissait dans chaque cas de cinq ou six pirates armés au mieux de machettes, n'attaquant que de nuit, sans blesser l'équipage et en ne ciblant que des proies faciles tels des remorqueurs lents et bas sur l'eau. Voilà qui serait à la portée d'une bande de voyous maritimes de Dapur Arang.

D'autres attaques demeurent probablement inconnues. Pour un vol d'une quinzaine de filets estimés à 35 700 ringgits au large de Batu Pahat et Pulau Besar, en Malaisie, au sud du détroit de Malacca, et rapporté fin avril 2009⁸, combien d'autres ne dépassent pas les petits cénacles des pêcheurs locaux ? Ces derniers sont bien loin d'être connectés à Internet ou même de soupçonner l'existence du centre d'information mis en place par l'accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia* – ReCAAP) ou du Bureau maritime international (BMI ou IMB). Quant aux pêcheurs illégaux vietnamiens ou thaïlandais qui descendent jusqu'au sud de la mer de Chine méridionale, se plaindre d'une attaque reviendrait de leur part à admettre l'entrée illégale dans les eaux territoriales indonésiennes [Liss, 2007].

À l'appui de ces inquiétantes agressions et suppositions, des jeunes pigistes de la piraterie n'excluaient pas de repartir en mer attaquer des navires dans le détroit. Tel est le cas de S. Il vient de Flores, a dépassé la trentaine, est marié et père de famille. Il travaille comme vigile de nuit pour plusieurs magasins de Lubuk Bajak. Il a déjà détourné des tankers et s'est fait attraper après une nuit passée à nager pour tenter d'échapper à la police. C'est aux excès de fureur, de colère et de brutalité de cette dernière qu'il doit d'avoir perdu son œil. Accusé de détention d'armes – « avec des balles de ce calibre » dit-il en faisant rouler sa cigarette entre ses doigts noirs –, il risquait jusqu'à quatre ans de prison ; il ne passera finalement que trois mois derrière les barreaux. Son parrain a préféré payer 15 millions de roupies (environ 1 000 euros) et le savoir dehors. Depuis, S. guette une prochaine opportunité pour repartir en mer. Il en va de même pour un autre larron tout juste sorti de quatre années passées en prison. Il ne gagne à présent que 45 000 roupies (environ 3 euros) par jour à force de garer les voitures en plein soleil dans un parking de Batam. Quant à D., un pirate qui opérait vers Kalimantan avant d'être arrêté, lui et sa petite amie aimeraient pouvoir se lancer dans la vie et envisager le mariage. Pour ce faire, le financement manque. Le jeune couple recherche une mise de départ. D. peine à trouver un emploi lucratif. Il tente de se lancer dans le commerce d'antiquités à l'origine inconnue, mais rien n'y fait ni ne prend.

Dans ces conditions, de jeunes hommes à la force de l'âge résistent difficilement à l'appel du gang qui préparait début 2009 une attaque contre un pétrolier transportant 3 000 tonnes de pétrole. L'opération, montée grâce à des renseignements venus de Singapour (*cf. supra*), nécessite treize pirates. Tous seraient payés entre 20 000 et 70 000 dollars de Singapour (10 000 et 35 000 euros) selon leur poste et leur rang dans le groupe. De telles sommes comparées aux maigres émoluments quotidiens difficilement glanés dans les rues de Batam

8. « Pirates stealing fishing nets now », *The New Straits Times*, 27/4/2009.

suffisent à convaincre les plus sceptiques. Pour donner le feu vert, l'initiateur de ce détournement attendait simplement que le prix du pétrole augmente afin d'accroître sa marge à la revente du butin. Au-delà de cette seule opération, D. souligne le facteur politique postélectoral : aux lendemains des scrutins régionaux, législatifs et présidentiel organisés en avril et juillet 2009 d'une part, avant la mise en place des nouveaux parlements et gouvernement au cours de l'automne de la même année d'autre part, l'attention pourrait se porter plus sur les stratégies partisans à Java que sur la sécurité des détroits sumatranais. Le climat social pourrait éclipser la donne sécuritaire. À l'image régionale du pays succéderait l'avenir économique de la nation au rang des priorités ministérielles. Dès lors, tout comme les pirates surgissent toujours dans l'histoire entre deux ordres internationaux stabilisés, ils pourraient faire à nouveau parler d'eux si la transition gouvernementale était amenée à se prolonger. Certes, le métier présente des dangers, à naviguer de nuit, sans lune ni lumières, ni combinaisons, gilets ou GPS. Comme le précisait Mak Joon Num, ancien directeur de l'Institut maritime malaisien, le nombre de pirates disparus par accident lors de leurs propres attaques et abordages demeure inconnu⁹; il n'est certainement pas nul. Mais quelle autre solution s'offre aux jeunes qui s'entassent à Batam ? Réponse : se lever à trois heures du matin chaque jour pour aller vendre salades ou légumes en échange d'un maigre salaire quotidien de 50 000 roupies (environ 3,30 euros). C'est ce que s'apprête à faire D. demain sur un marché poussiéreux de Lubuk Bajak.

Conclusion

Appréhendée sous le seul angle maritime, la piraterie somalienne perdue. Des efforts ont été entrepris à terre, à Sumatra, pour s'attaquer aux racines de la criminalité maritime : ils devront être soutenus et étayés pour éviter une prochaine recrudescence du fléau. Cette approche axée sur le développement à terre, loin de rivalités de pouvoir dans les détroits du globe, vaut pour d'autres zones. Dans la mer des Sulu aux Philippines ou dans le golfe de Guinée au large du Nigeria, les pirates restent très concernés par les enjeux politiques autour de leurs terres natales : redistribution de la manne pétrolière, autonomie, indépendance, tensions religieuses. Dans le cas des attaques du MEDN (Mouvement d'émancipation du delta du Niger) et d'Abu Sayyaf, la frontière est ténue entre banditisme et terrorisme (*cf.* article de Benjamin Augé). Sans doute les membres balancent-ils de l'un à l'autre en fonction de la cible, des besoins du moment et de la situation en cours.

9. Entretien avec Mak Joon Num, à Kuala Lumpur, Institut maritime malaisien, le 10/4/2002.

Le rapport rédigé par le député Ménard et remis en mai à Nicolas Sarkozy conseille le recours à cette méthode globale pour aider l'État somalien à retrouver son autorité [Ménard, 2009]. L'idée d'une taxe sur les marchandises transitant dans le golfe d'Aden a même été soulevée afin de financer un fonds d'aide aux populations côtières. Ces dispositions paraissent plus raisonnables que les seules patrouilles navales qui ne seront efficaces que doublées. Mais doubler le nombre de bâtiments demanderait un lourd investissement à des États comme la France qui fournit déjà un patrouilleur aérien et trois navires.

L'État doit se méfier de l'exemple de Sisyphe qui pousse encore et toujours son rocher, de la même manière qu'il pourrait être lui-même condamné à repousser inlassablement les actes d'abordage. Après quelque deux cents arrestations au large de la Somalie, certes le Bureau maritime international a compté en janvier-mai 2009 moins de détournements qu'en janvier-décembre 2008 : 29 incidents contre 42. Mais le nombre de tentatives a augmenté : 114 contre 111 [IMB, 5/2009]. La piraterie n'est pas encore sous contrôle. D'où l'indispensable et nécessaire révolte, face à l'absurde de cette menace maritime, afin de briser ce cycle infernal en attaquant le problème en profondeur. Si le roi de Corinthe, fils d'Éole, n'a pas pu ou su devenir « l'homme révolté » cher à Albert Camus¹⁰, espérons en revanche l'ancrage de « l'État révolté » des côtes africaines à celles asiatiques. Les gouvernements ont tout à y gagner en saisissant le prétexte de la piraterie pour se renforcer. Mais le marin ou le pêcheur préférera se montrer lucide face à l'optimisme et aux espoirs autant diplomatiques que statistiques, dans le cas somalien comme indonésien.

Car il savait ce que cette foule en joie ignorait, et qu'on peut lire dans les livres, que le bacille de la peste ne meurt ni ne disparaît jamais, qu'il peut rester des dizaines d'années endormi dans les meubles et le linge, qu'il attend patiemment dans les chambres, les caves, les malles, les mouchoirs et les paperasses, et que, peut-être, le jour viendrait où, pour le malheur et l'enseignement des hommes, la peste réveillerait ses rats et les enverrait mourir dans une cité heureuse [Camus, 1946].

Ainsi en va-t-il de la piraterie.

10. *L'Homme révolté* (1951) s'inscrit à la suite du *Mythe de Sisyphe* (1942) dans la pensée de Camus. Ces deux essais prônent la *révolte* comme seule réponse possible à l'*absurde* qui semble accompagner le destin humain. Le *cogito* cartésien revisité par Camus – « Je me révolte donc nous sommes » – s'appliquerait à merveille aux États d'Asie soumis à la piraterie : « Si nous avons conscience du néant et du non-sens [de la piraterie] [...], ce n'est pas une fin et nous ne pouvons en rester là. En dehors du suicide, la réaction de l'homme [et de l'État] est la révolte instinctive. Ainsi, du sentiment de l'absurde, nous voyons surgir quelque chose qui le dépasse. »

Bibliographie

- BERTRAND R. (2001), « L'affaire de la prise d'otages de Jolo : un exemple de criminalisation du politique en Asie du Sud-Est », *La Revue internationale et stratégique*, automne, n° 43, p. 41-47.
- BOUTILIER J. (2005), « Global maritime outlook 2004 », in J. HO, C.Z. RAYMOND, *The Best of Times, The Worst of Times : Maritime Security in the Asia-Pacific*, IDSS, World Scientific Publishing, Singapour, p. 14.
- CAMUS A. (1946), *La Peste*, Gallimard, Paris.
- CONSEIL DE SÉCURITÉ (2009), *Rapport spécial sur la Somalie présenté par le Secrétaire général en application de la résolution 1863 (2009) du Conseil de sécurité*, ONU, New York, S/2009/210, 16 avril, 26 p.
- FAU N. (avec la contribution de NUR Y.) (1998), « Le pari des triangles de croissance SIJORI et IMT-GT », *Hérodote*, 1^{er} trimestre, n° 88, p. 125-140.
- HO J. (2009), « Cooperative mechanisms in the Malacca Straits », International Maritime Security Conference, Singapour, 14 mai.
- ICC-IMB (2002), *Piracy and Armed Robbery against Ships*, annual report, 1^{er} janvier-31 décembre 2001, ICC-CCS, Londres, 73 p.
- ICC-IMB (2009), *Piracy and Armed Robbery against Ships*, annual report, 1^{er} janvier-31 décembre 2008, ICC-CCS, Londres, 47 p.
- IMB (2009), « Pirate attacks off Somalia already surpass 2008 figures », ICC-CCS, 12 mai.
- JASPARRO C. (2009), « Somalia's piracy offers lessons in global governance », *YaleGlobal*, 6 avril, < <http://yaleglobal.yale.edu/display.article?id=12210> >
- KAPLAN Robert D. (2009), « Anarchy on land means piracy at sea », *The New York Times*, 12 avril.
- KRAIG M. (2009), « Weak nations pose greatest threat », *Star Tribune*, avril.
- LACOSTE Y. (2001), « La Méditerranée », *Hérodote*, 4^e trimestre, n° 103, p. 3-39.
- LISS C. (2007), « The roots of piracy in Southeast Asia », Nautilus Institute, 22 octobre.
- MAC BETH J. (2008), « Indonesia's surprising stability », *The Straits Times*, 7 octobre.
- MARITIME SAFETY COMMITTEE (2001), *Recueil des règles pratiques pour la conduite des enquêtes et délits de piraterie et de vol à main armée*, OMI, Londres, résolution 922, 29 novembre, § 2.2.
- MENARD C. (2009), *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée nationale, Paris, n° 1670, 13 mai, 125 p.
- PAPON P. (1996), *Le Sixième Continent : géopolitique des océans*, Odile Jacob, Paris.
- RECAAP (2008), « Incident alert », ReCAAP-ISC, 31 octobre.
- RECAAP (2008), « Incident alert », ReCAAP-ISC, 10 novembre.
- RECAAP (2009), « Map 1, Map 5 », *Annual Research Report 2008*, ReCAAP-ISC, Singapour.
- RECAAP (2009), *ISC Quarterly report*, ReCAAP-ISC, Singapour, avril 2009.
- RUFIN J-C. (1992), *L'Empire et les nouveaux barbares*, Lattès, Paris.
- SALEH K. (2008), « Palembang to get ASEAN clean award », *The Jakarta Post*, 8 octobre.

HÉRODOTE

Serres M. (2007), « Interview ». *Thalassa magazine*, n° 6, mars-avril, p. 27.

TAN J. (2008), « S'pore barge robbed at sea », *The Straits Times*, 11 novembre.

UE-PESD (2009), Opération navale de l'UE contre la piraterie, secrétariat du Conseil de l'UE, Bruxelles, EU NAVFOR/04 mars.

VALENCIA M. (2005), « PSC operations in the Malacca Strait: legal and political issues and options », *The Indonesian Quarterly*, vol. 33, n° 4.

WEE V. (2009), *The Business Times*, 27 avril.

NB : les enquêtes de terrain et entretiens se sont déroulés entre 2000 et 2009 lors de plusieurs voyages en Malaisie, à Singapour ainsi qu'en Indonésie dans les provinces des Riau, de l'archipel des Riau (Karimun, Batam, Bintan), de Jambi, de Sumatra-Sud et de Bangka-Belitung.