

STEFAN EKLÖF AMIRELL

## LA PIRATERIE MARITIME EN AFRIQUE CONTEMPORAINE

### RESSORTS LOCAUX ET INTERNATIONAUX DES ACTIVITÉS DE PIRATERIE AU NIGERIA ET EN SOMALIE

Depuis 2005, le pôle de l'activité des pirates est passé de l'Asie du Sud-Est à l'Afrique, en particulier aux eaux territoriales de la Somalie et du Nigeria. Cet article considère comme tautologique l'usage de la notion d'« États faillis » pour expliquer ce phénomène et s'interroge sur l'efficacité de l'intervention internationale navale dans les eaux somaliennes. Plusieurs raisons structurelles de portée globale et régionale sont identifiées comme les causes profondes de la piraterie, notamment les inégalités combinées au développement du commerce, à l'exploitation des ressources maritimes et à la prolifération des armes à feu.

**D**epuis 2005 environ, l'attention portée par la communauté internationale à la piraterie maritime s'est déplacée des mers de l'Asie du Sud-Est vers les côtes africaines<sup>1</sup>. Selon les statistiques du Bureau maritime international, le BMI (agence de la Chambre de commerce internationale, CCI), 65 % des actes de piraterie et des tentatives d'attaques perpétrés contre des navires dans le monde sont survenus sur les côtes du continent africain en 2008, soit 189 cas sur les 293 répertoriés. Quatre ans plus tôt, cette part n'était que de 22 % (73 des 329 cas recensés). Ces statistiques reflètent surtout la recrudescence des activités de pirates somaliens dans le golfe d'Aden et au large des côtes orientales de la Somalie, même si ces activités connaissent aussi un essor notable au Nigeria et en Tanzanie<sup>2</sup>.

En mettant en perspective ces récents événements dans un cadre historique postcolonial plus large, le présent article veut établir comment, quand, où et pourquoi les activités de piraterie se sont développées depuis les années 1970. Les conditions géographiques et historiques des régions du continent où sévissent ces activités seront dans un premier temps comparées à celles des pays d'Asie du Sud-Est où les pirates sévissent depuis plusieurs décennies.

---

1. Je voudrais exprimer toute ma gratitude à Roland Marchal ainsi qu'à un lecteur anonyme pour leurs suggestions constructives concernant la première version de cet article.

2. Pour ces données, voir ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January - 31 December 2008*, Londres, ICC International Maritime Bureau, 2009, p. 5-6, disponible sur <<http://www.imo.org>>.

Une évaluation critique des informations disponibles permettra dans un second temps de se pencher sur les origines locales et globales de la recrudescence de la piraterie en Afrique (opportunités, disparités, prolifération d'armes légères et de calibre moyen). La thèse fort répandue d'une accentuation de la piraterie en raison de la faillite de l'État est ici récusée. Dans le delta du Niger et au large des côtes somaliennes, la hausse fulgurante des activités de piraterie organisée est plutôt le résultat d'une intrication entre dynamiques sociopolitiques locales et influences transnationales et globales.

### CONTRAINTES GÉOGRAPHIQUES ET HISTORIQUES DE LA PIRATERIE EN AFRIQUE

À la différence des zones maritimes d'Asie du Sud-Est et des Antilles, les côtes africaines n'offrent pas de conditions géographiques et naturelles particulièrement favorables à la piraterie. Dépourvues de grands archipels dotés de baies, elles le sont aussi d'îles nombreuses, peu habitées, situées à proximité des voies maritimes et pouvant servir de repaires pour les pirates. Des passages étroits à circulation dense (à l'exemple du détroit de Philips situé au sud de Singapour), où les navires marchands sont obligés de ralentir, offrant ainsi une opportunité aux pirates, n'existent pas. Les océans et mers de l'Afrique subsaharienne n'ont pas connu d'activités de piraterie tout au long de leur histoire, à la différence des hauts lieux de la piraterie dans le monde qu'ont été les Détroits de Malacca et de Singapour, la mer de Sulu et les Caraïbes. Depuis l'époque moderne et jusqu'à la fin de l'entreprise coloniale, deux facteurs ont empêché l'émergence d'unités politiques thalassocratiques fondées sur le pillage comme ce fut le cas en Asie du Sud-Est et en Méditerranée entre les XVI<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles<sup>3</sup> : les conditions géographiques d'une part et la suprématie maritime des puissances européennes tout au long des côtes d'Afrique subsaharienne d'autre part. Notable exception, Madagascar, qui du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle constitue une sorte de base arrière permettant aux pirates européens de sévir sur le commerce des Indes orientales et sur d'autres échanges commerciaux maritimes dans la région. En revanche, rien ne permet d'affirmer l'existence d'une continuité historique entre ces pirates et ceux qui ont investi les fleuves, les eaux littorales et les couloirs de navigation de

---

3. Par exemple les États de la Barbarie, les Sultanats de Sulu et Johor et la rébellion de la dynastie Tâi Sơn au Vietnam. Le mot « thalassocratie » vient du grec ancien *thalassokratiā* (de *thalassa*, « la mer », et *kratos*, « le pouvoir, la force, la puissance ») et renvoie à une puissance politique fondée principalement sur la domination de la mer.

l'Afrique contemporaine<sup>4</sup>. On peut en déduire qu'à la différence de certaines régions d'Asie du Sud-Est (sud des Philippines et archipel de Sulu où les activités de piraterie menées depuis la fin de la seconde guerre mondiale sont en partie le fruit de normes et valeurs culturelles locales), les explications culturelles et historiques ne sauraient être convoquées pour rendre compte de ce phénomène en Afrique<sup>5</sup>.

La récente augmentation de la piraterie dans cette partie du monde trouve principalement ses ressorts dans l'évolution historique de ces dernières décennies. Pourtant, en dépit d'une similitude des défis socio-économiques et politiques de beaucoup de pays du continent (pauvreté, inégalités sociales, faiblesse des institutions publiques, instabilité politique, corruption, criminalité et violence), la piraterie n'est pas devenue un problème majeur de la plupart des pays du continent depuis les indépendances : de 1993 à 2008, seul un pays maritime africain sur trois (12 sur 36) a enregistré une moyenne annuelle de plus d'une attaque. Plus de 58,6 %, soit 606 attaques sur 1034, sont sur cette période le fait de pirates nigériens et somaliens : le Nigeria totalise 250 attaques tandis que les eaux au large de la Somalie (y compris le golfe d'Aden et la mer Rouge) en enregistrent 356. Ces deux pays sont suivis de la Tanzanie, qui n'a répertorié que 78 cas d'attaques sur la même période.

Le niveau de violence des attaques atteint en Somalie et au Nigeria est beaucoup plus élevé que dans les autres pays africains. Les pirates de ces deux pays sont mieux équipés en armes à feu, en particulier les Somaliens qui, pour beaucoup, disposent de fusils automatiques et de lance-roquettes. Les pirates somaliens et nigériens sont également responsables de la totalité des trente meurtres de membres d'équipage enregistrés dans les eaux africaines entre 1998 et 2008, et de plus de 60 % des dommages corporels causés aux victimes<sup>6</sup>.

---

4. Il n'y a eu que huit cas d'attaques survenues à Madagascar entre 1991 et 2008. Voir ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January - 31 December 2002*, Barking, ICC International Maritime Bureau, 2003, p. 5; *Piracy and Armed Robbery...*, op. cit., 2009, p. 5.

5. Sur l'acception culturelle de la piraterie chez les Tausug et autres groupes ethniques au sud des Philippines, voir T. M. Kiefer, *The Tausug. Violence and Law in a Philippine Moslem Society*, New York, Holt, Rinehart & Winston, 1972, p. 83-85; S. Eklöf, *Pirates in Paradise. A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*, Copenhagen, NIAS Press, 2006, p. 39-41.

6. Ces chiffres sont tirés des rapports annuels du BMI entre 1993 et 2009. Ces données présentent des biais de sous-évaluation ou de surreprésentation des cas d'attaques. Pour une critique des instruments de mesure de la piraterie en Asie du Sud-Est, voir S. Eklöf, *Pirates in Paradise...*, op. cit., p. 94-99. Toutefois, il apparaît de manière irréfutable que la piraterie est plus fréquente et plus violente dans les eaux somaliennes et nigériennes que dans les autres pays africains. D'ailleurs, si des statistiques plus fiables étaient produites, y compris sur les attaques perpétrées contre des navires non-commerciaux, ce constat serait certainement renforcé. En outre, même le BMI

Il y a donc une différence qualitative et quantitative dans les cas de « piraterie et vols à main armée contre des navires » signalés au sens du BMI entre, d'une part le Nigeria et la Somalie, et d'autre part, la plupart des autres régions d'Afrique. Ainsi, en dehors des deux pays qui nous intéressent ici, la plupart des attaques répertoriées ailleurs sur le continent sont décrites comme des cas de vols dans les zones portuaires. Elles peuvent constituer une nuisance mais, en général, elles ne constituent pas une menace sérieuse pour la sécurité des compagnies de navigation marchande et de leurs équipages. Puisque ces attaques peuvent être expliquées de manière pertinente par le défaut de sécurité à bord des navires et dans les zones portuaires, elles ne présentent que peu d'intérêt dans le contexte plus large de la recherche sur les politiques et la sécurité maritimes<sup>7</sup>.

#### **NIGERIA : DE LA PIRATERIE OPPORTUNISTE À LA PIRATERIE ORGANISÉE**

La première irruption d'activités de piraterie en Afrique survient dans et autour des grands ports d'Afrique de l'Ouest (en particulier ceux du Nigeria) au milieu des années 1970<sup>8</sup>. Le boom des exportations pétrolières du Nigeria et l'essor subséquent des importations de marchandises telles que les produits manufacturés, les boissons alcoolisées, les cigarettes, les voitures et les appareils électroniques a donné lieu à une forte hausse du nombre de navires commerciaux étrangers faisant escale à Lagos, Apapa, Port Harcourt et dans les autres grands ports nigériens. Dotés d'une capacité manutentionnaire faible au regard de l'intensification du commerce maritime, ces ports pénalisaient les navires par de longs retards dans et autour des zones portuaires. Ces retards, associés au contexte de relative insécurité dans ces

---

reconnaît l'existence de biais de sous-représentation dans leurs chiffres des années récentes, en particulier concernant les eaux nigérianes. Voir ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery...*, op. cit., 2009, p. 26.

7. Pour une analyse critique des définitions de « piraterie et vols à main armée contre des navires » telles que présentées par le BMI, voir S. Eklöf, « Piracy: Real Menace or Red Herring? », *Asia Times Online*, 4 août 2005, disponible sur <<http://www.atimes.com>>. Aux termes de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer (article 101), le terme de « piraterie » ne s'applique qu'aux agressions survenues en haute mer. Les termes « vols à main armée contre des navires » renvoient aux actes de la même nature perpétrés au sein de la juridiction des États. Pour ces définitions, voir également ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery...*, op. cit., 2009, p. 3.

8. Il n'y a pas de statistiques fiables disponibles sur la période précédant 1980. Toutefois, selon le bureau de l'Attaché de Défense de Grande-Bretagne (cité par M. N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, Londres, Hurst & Co., 2008, p. 111), on n'entendait pas parler d'attaques dans les eaux nigérianes avant 1970. Voir également R. Villar, *Piracy Today. Robbery and Violence at Sea since 1980*, Londres, Conway Maritime Press, 1985, p. 16, qui rapporte que les premières attaques sporadiques ont eu lieu entre 1975 et 1977.

zones et à bord des navires, ont créé des opportunités pour le vol et le grand banditisme perpétrés contre les navires étrangers par des gangs locaux. Le capitaine d'un navire britannique faisant escale à Apapa en mai 1980 décrivait la situation autour du port dans ces termes :

« Des bandes de voleurs, apparemment sans contrôle, faisaient des va-et-vient sur le quai, prêtes à piller toute marchandise dès que celle-ci était débarquée du navire. Depuis le début du déchargement [de la cargaison], j'ai été témoin de nombreux cas de pillage de la cargaison sur le quai. J'ai vu des voleurs tenter d'ouvrir les caisses d'emballage en bois pour voir ce qu'il y avait à l'intérieur. Je me suis souvent plaint [...] un agent de sécurité bien armé nous a été fourni un matin durant deux heures. Mais après avoir pris son déjeuner à bord, il a disparu. Cette situation est tout à fait intolérable<sup>9</sup>. »

Selon les premiers rapports sur les attaques, les auteurs ne portaient en général pas d'armes à feu mais étaient souvent équipés d'armes blanches (couteaux, machettes, haches). Les actes de violence à grande échelle étaient rares et, assez souvent, l'équipage réussissait soit à empêcher les assaillants de monter à bord, soit à les repousser hors des navires avant qu'ils aient pu mettre la main sur le butin ou s'échapper avec<sup>10</sup>. Il n'est pas établi que ces attaques aient été organisées par des gangs, ni qu'elles aient requis une planification rigoureuse, des connaissances fines ou des équipements sophistiqués. De ce fait, il est plus juste de qualifier ces attaques d'actes de piraterie « opportuniste » plutôt qu'« organisée ». Elles peuvent par conséquent être mieux comprises comme une des manifestations d'un mouvement général de hausse de la criminalité (surtout les vols à main armée et les cambriolages) qui sévissait à cette époque à Lagos et dans d'autres grandes villes du pays<sup>11</sup>.

Afin de se prémunir contre les attaques à l'intérieur et autour des zones portuaires, les navires ont entrepris de jeter l'ancre jusqu'à 20 milles nautiques au large des côtes mais ceci n'a pas découragé les pirates, souvent équipés de pirogues dotées de puissants moteurs. Que ce soit dans les zones portuaires ou en mer, les assaillants faisaient irruption et se jetaient sur

9. *Ibid.*, p. 94, texte traduit de l'anglais. Le rapport prend acte de l'inefficacité de la police nigérienne dans les années 1980. Voir aussi O. Marenin, « Policing Nigeria: Control and Autonomy in the Exercise of Coercion », *African Studies Review*, vol. 28, n° 1, 1985, p. 73-93.

10. Voir R. Villar, *Piracy Today...*, *op. cit.*, 1985, p. 92-117 pour des détails sur les 236 attaques survenues sur et autour de la côte ouest-africaine entre 1980 et 1983. Environ deux tiers de ces attaques (155 cas) étaient perpétrés soit dans les zones portuaires, soit au large des côtes nigériennes. Voir la liste des attaques pirates constituée par le BMI entre 1981 et 1987 dans E. Ellen (dir.), *Piracy at Sea*, Paris, ICC Publishing SA, 1989, p. 241-271.

11. Voir L. Fourchard, « Les territoires de la criminalité à Lagos et à Ibadan depuis les années 1930 », *Revue Tiers Monde*, n° 185, 2006, p. 95-111.

les trappes et conteneurs pour voler la cargaison, les effets personnels de l'équipage, les cordes d'amarrage ou encore les pièces du navire. Au début des années 1980, le nombre d'attaques s'est accru, et dans certains cas, les pirates utilisaient des armes à feu. Dans de nombreux cas, les membres d'équipage des navires attaqués étaient blessés. Ce tournant donna lieu, en mars 1983, à la présentation d'une note par le gouvernement suédois au Comité pour la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI, organisme des Nations unies à ne pas confondre avec le BMI). Elle aboutit à l'adoption par l'OMI d'une résolution appelant notamment les gouvernements concernés à « prendre à titre prioritaire toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et de vols à main armée contre les navires circulant dans ou à proximité de leurs eaux territoriales<sup>12</sup> ».

C'est en partie en raison de cette pression internationale que la piraterie décline dans les eaux nigérianes. En 1986, seules huit attaques étaient signalées à l'OMI. Le gouvernement nigérian avait alors déclaré que, pour faire baisser le nombre d'incidents de piraterie et de vols à main armée contre des navires dans ses ports, il avait renforcé les patrouilles et lancé un programme de formation pour le personnel maritime<sup>13</sup>. Selon toute vraisemblance, les événements politiques au Nigeria ont été beaucoup plus déterminants que la pression internationale dans ce succès. Sous le régime du général Ibrahim Babangida (1985-1993), les vols à main armée et leur large couverture médiatique étaient généralement interprétés comme visant à contester la légitimité du régime militaire. Cela a obligé le gouvernement à lancer une campagne officielle d'éradication des attaques à main armée et de la criminalité en général, de renforcement des capacités policières, ainsi qu'un parrainage des groupes d'autodéfense<sup>14</sup>. Ainsi, la baisse du nombre de vols à main armée contre des navires doit probablement être comprise comme une composante d'une campagne plus large de lutte contre la criminalité au Nigeria.

La réduction de ces actes dans le domaine maritime a été observée tout au long du régime de Babangida et au cours des premières années de gouvernement de son successeur Sani Abacha (1993-1998). La légitimité politique revendiquée par les gouvernements militaires dépendait de leur capacité à

12. Résolution A.545(13) de l'OMI adoptée le 17 novembre 1983. Pour la note du gouvernement suédois, voir le point de l'ordre du jour n°23 (MSC 48/23/4) du 10 mars 1983, 48<sup>e</sup> session du Comité sur la sécurité maritime. Tous ces chiffres sont cités dans les documents de l'OMI conservés au Centre de renseignement maritime de l'OMI à Londres.

13. MSC 54/13/1, annexe.

14. O. Marenin, « The Anini Saga: Armed Robbery and the Reproduction of Ideology in Nigeria », *Journal of Modern African Studies*, vol. 25, n° 2, 1987, p. 278; L. Fourchard, « A New Name for an Old Practice: Vigilantes in South-Western Nigeria », *Africa*, vol. 78, n° 1, 2008, p. 28-30.

assurer l'ordre et la sécurité, laquelle conditionnait par ailleurs l'attractivité du pays pour les investissements étrangers et la sauvegarde des revenus pétroliers. La baisse du nombre d'attaques à main armée et d'actes de banditisme contre des navires internationaux signalés dans les eaux du Nigeria entre le milieu des années 1980 et le milieu des années 1990 est le fruit de cette politique.

La résurgence de la piraterie maritime, dans la deuxième moitié des années 1990, résulte de la détérioration du climat social dans le pays, associée à une hausse de la criminalité et de la violence en particulier à Lagos et dans le delta du Niger<sup>15</sup>. La piraterie se constitue alors en acte politique : c'est un moyen de faire pression sur les autorités. Les attaques opportunistes contre les navires à quai ou ayant jeté l'ancre à Lagos et à Apapa reprennent. En outre, une forme de piraterie violente et organisée, perpétrée au moins en partie par des organisations d'autodéfense et des milices bien armées, voit le jour dans la région du delta du Niger. L'essor des groupes d'autodéfense et des milices dans le delta résulte de la dégradation de l'environnement et des bouleversements sociaux causés par l'extraction du pétrole dans la région, combinés à l'échec de l'État et des compagnies pétrolières à apporter des réponses adéquates aux griefs des communautés locales. Ces griefs, ainsi que les opportunités de piraterie, semblent s'être accentués avec l'intensification de la mise en place de forages d'hydrocarbures offshore dans la région à la fin des années 1990<sup>16</sup>.

Les attaques contre des navires dans le delta du Niger doivent par conséquent être comprises dans le contexte plus large des conflits dans cette région, de même que les vols à main armée visant les navires perpétrés dans la zone doivent être lus comme une des expressions de ces conflits. Beaucoup d'attaques au cours de la dernière décennie consistaient en une prise en otage de membres d'équipage ou de passagers en échange d'une rançon et/ou en un détournement du navire. Les ouvriers et les agents de sécurité des installations pétrolières ont constitué une cible spécifique pour les milices dont le projet était non seulement d'extorquer de l'argent aux compagnies pétrolières, mais aussi d'exercer une pression politique sur le gouvernement nigérian. Dans de nombreux cas, les attaques de navires étaient accompagnées de nombreux coups de feu avant ou après l'abordage. Selon les statistiques

---

15. J. Ginifer et O. Ismail, *Armed Violence and Poverty in Nigeria. Mini Case Study for the Armed Violence and Poverty Initiative*, Bradford, Centre for International Cooperation and Security/University of Bradford, 2005, p. 9, disponible sur <<http://www.smallarmssurvey.org>>.

16. Il existe une foisonnante et grandissante littérature sur le conflit du delta du Niger. Voir par exemple S. Ariweriokuma, *The Political Economy of Oil and Gas in Africa: The Case of Nigeria*, Abingdon/New York, Routledge, 2009.

du BMI, entre 1998 et 2008, vingt personnes ont été tuées et 64 blessées au cours de ces attaques, ce qui confère au Nigeria la première place en nombre de victimes en Afrique (Somalie et mer Rouge comprises)<sup>17</sup>.

Pourtant, les statistiques du BMI ne rapportent qu'une infime partie du problème. En 1998, le directeur exécutif du bureau, Eric Ellen, estimait que seulement 40 à 60 % des attaques de pirates figuraient dans les rapports du BMI. Le rapport annuel de 2008 relève au sujet du Nigeria que « compte tenu de la sous-déclaration des attaques, les chiffres réels sont probablement plus élevés<sup>18</sup> ». De surcroît, tous les actes de piraterie et de vols à main armée dans les eaux nigérianes ne sont pas attribuables aux milices du delta du Niger : dans la zone portuaire de Lagos et dans les grands ports nigériens, des gangs apparemment apolitiques, mais bien organisés et lourdement armés, seraient responsables de la plupart des actes de piraterie. Plus récemment, les bateaux de pêche locaux ont aussi été l'objet d'attaques répétées : en décembre 2008, le président de l'Association nigérienne des propriétaires de chalutiers (Nigerian Trawler Owners Association), Margaret Orakwusi, affirmait que son association avait depuis 2004 relevé au moins 293 attaques contre des chalutiers de pêche nigériens. Ces opérations ont entraîné la mort et/ou l'enlèvement de membres d'équipage ainsi que des prises d'otages et, dans certains cas, des navires ont sombré. Selon Mme Orakwusi, ces attaques ont contribué à une forte réduction du nombre des chalutiers en service ainsi qu'à une perte importante de recettes pour l'industrie de la pêche du pays<sup>19</sup>. Les autorités nigérianes, quant à elles, semblent incapables de prendre des mesures efficaces contre les pirates (politiquement motivés ou non) opérant dans les eaux territoriales du pays.

#### SOMALIE : L'EFFONDREMENT DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Tout comme au Nigeria avant les années 1970, la piraterie et le vol à main armée contre des navires étaient quasiment inexistantes au large des côtes

17. Voir les rapports annuels sur la piraterie et les vols à main armée contre les navires publiés par le BMI (1998-2009).

18. J. A. Gottschalk et B. P. Flanagan, *Jolly Roger with an Uzi. The Rise and Threat of Modern Piracy*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000, p. 89; ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery...*, op. cit., 2009, p. 26.

19. G. Akinsanmi, « Nigeria: Nation Loses N25bn to Piracy, Sea Robberies », *Thisday Online*, 6 décembre 2008, disponible sur <<http://allafrica.com>>. Voir aussi I. Obi, « Fish on the Run: How Pirates Attacks on Fishing Trawlers Hike Price of Fish », *Vanguard*, 1<sup>er</sup> mars 2008; W. Connors, « Pirates Terrorize Nigeria's Fishing Fleet », *New York Times*, 12 juin 2008.

somaliennes avant les années 1980<sup>20</sup>. Les attaques contre les navires commerciaux n'ont débuté qu'en 1989. Cette année-là, le Mouvement national somalien, groupe rebelle du nord du pays, soutenu par l'Éthiopie, se dressait contre le gouvernement militaire de Siyaad Barre (1969-1991) en se saisissant d'au moins quatre navires au large des côtes somaliennes. Mettant en garde les agences maritimes internationales contre toute coopération avec le régime de Mogadiscio, les rebelles faisaient valoir que ces agences n'étaient plus en mesure d'assurer la sécurité des navires et de leurs équipages. Le 11 décembre 1989, un pétrolier battant pavillon italien, le Kwanda, était détourné au large du Puntland et son équipage retenu pendant 27 jours<sup>21</sup>.

La saisie du Kwanda et d'autres navires a de toute évidence procuré des ressources financières à la lutte armée du Mouvement national somalien. Elle a aussi contribué à rendre audibles les revendications des rebelles concernant la souveraineté des eaux territoriales somaliennes. Les rebelles ont par ailleurs affirmé que les actes de piraterie faisaient partie d'opérations de « surveillance des côtes<sup>22</sup> ». Cette stratégie rappelait (et se serait fortement inspirée de) celle du Front Polisario au Sahara occidental, qui, en particulier entre les années 1970 et le début des années 1980, a tenté de faire respecter son droit à la souveraineté dans les eaux territoriales du Sahara occidental en menant dans la région une série d'attaques armées contre des bateaux de pêche<sup>23</sup>.

En revanche, après l'effondrement du régime de Mogadiscio et du pouvoir central de l'État en 1991, ni le Mouvement national somalien, ni aucun autre groupe rebelle ou faction politique n'avaient la capacité et l'intérêt de gouverner les vastes eaux territoriales du pays. La Somalie et sa zone économique exclusive (ZEE) constituant un ensemble de près de 1 200 000 km<sup>2</sup> sont restées sans pouvoir central. L'effondrement du pouvoir central a transformé les eaux

---

20. Ni la chronologie de la période 1960-1983 donnée par B. M. Jenkins dans *A Chronology of Terrorist Attacks and other Criminal Actions against Maritime Targets*, Santa Monica, The Rand Corporation, 1983, p. 7-26, ni, et encore moins, celle de la période 1981-1987 présentée dans E. Ellen (dir.), *Piracy at Sea...*, *op. cit.*, p. 241-271 ne mentionnent des attaques dans les eaux territoriales somaliennes ou à leurs abords. Voir également « Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie présenté en application de la résolution 1630 (2005) du Conseil de sécurité », document des Nations unies S/2006/229, 2006, p. 25. Toutefois, des plaintes ont été formulées vers la fin des années 1980 au sujet de pirates se faisant passer pour des agents de sécurité publique et qui attaquaient des navires. Tous les documents des Nations unies (sauf de l'OMI) cités ici sont disponibles dans la base de données du système de documentation officielle de l'ONU (SDO) : <<http://documents.un.org>>.

21. Voir la base de données des messages sur les activités anti-navigation (Anti-Shipping Activity Messages – Asam) constituée aux États-Unis par la National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) : <<http://www.nga.mil>>. Voir en particulier les messages 1989-19 et 1990-2.

22. *Ibid.*, message n° 1989-19.

23. Voir B. M. Jenkins, *A Chronology of Terrorist Attacks...*, *op. cit.*; T. S. Schiller, « Maritime Terrorism: The Threat », in B. A. H. Parritt (dir.), *Violence at Sea: A Review of Terrorism, Acts of War, and Piracy, and Countermeasures to Prevent Terrorism*, Paris, ICC Publishing SA, 1986, p. 89.

territoriales et la ZEE de la Somalie en zone maritime de non-droit, dans laquelle plus aucune marine régulière ni aucun garde-côte ne patrouillait. Aucune autorité n'était susceptible de faire respecter les législations nationales et internationales en matière de droit de la mer et/ou de réglementer et gérer l'industrie de pêche du pays et les autres ressources marines. Les bénéficiaires immédiats de l'effondrement d'une surveillance maritime en Somalie, tout au moins à court terme, furent essentiellement les pêcheurs artisanaux locaux. La situation a rendu possible une exploitation sauvage du requin et du homard, ces espèces étant fortement demandées à l'exportation (surtout au Moyen-Orient et en Asie de l'Est) et a constitué une opportunité économique rare pour un pays déchiré par la guerre. Ces opportunités ont attiré vers les régions côtières un grand nombre de Somaliens qui, auparavant, n'étaient guère impliqués dans les activités de pêche<sup>24</sup>.

L'effondrement du pouvoir étatique a également fait émerger dans les eaux somaliennes des activités de pêche illicites et non-réglées, par des chalutiers étrangers et par une opération de joint-venture peu légale initiée sous l'ère Barre, organisée à partir du Yémen et associant l'Italie à la Somalie : Shifco (Somali High' Seas Fishing Company). Cette situation a conduit un panel d'experts des Nations unies à relever en 2003 que :

« L'industrie de la pêche somalienne, jadis florissante, s'est détériorée et c'est maintenant la loi de la jungle entre les diverses flottes de pêche du monde. Depuis plus d'une décennie, des centaines de navires de divers États-membres pêchent sans interruption dans les eaux somaliennes dans le cadre d'une pêche non déclarée et non réglementée [...]. Cette situation est lourde de conséquences et a peut-être déjà eu un effet catastrophique sur la gestion durable des ressources marines somaliennes<sup>25</sup> ».

Parmi les navires de pêche étrangers, un grand nombre battaient pavillon espagnol, français, japonais, kenyan, ougandais, pakistanais, saoudien, sri-lankais, sud-coréen, taïwanais et yéménite. Ces navires étaient spécialisés dans la pêche des espèces pélagiques telles que le thon, l'espadon et le maquereau espagnol, mais aussi de plus petites espèces comme la sardine, l'anchois et le maquereau. Certains de ces navires auraient même eu recours à des méthodes de pêche interdites telles que les filets dérivants, la dynamite et la destruction de récifs coralliens, provoquant ainsi d'importants dégâts environnementaux sur l'écosystème marin. Bien qu'il n'existe que peu d'études sur les effets de la

24. United Nations Environment Programme, *The State of the Environment in Somalia: A Desk Study*, 2005, p. 46-47, <[www.preventionweb.net](http://www.preventionweb.net)>.

25. « Rapport du Groupe d'experts sur la Somalie créé par la résolution 1474 (2003) du Conseil de sécurité », document des Nations unies S/2003/1035, 2003, p. 35.

pêche illégale, non déclarée et non réglementée sur la faune marine après 1991, quelques indications permettent d'affirmer que plusieurs espèces importantes ont subi une forte diminution. Par exemple, au large du Puntland, on présume que 80 % du stock de homards a disparu. De même, quelques espèces de requins autrefois abondantes, y compris les requins-scies, les requins-marteaux, les requins blancs et les requins-taupes bleus, ont totalement disparu dans certaines régions. À cela s'ajoute la dégradation de l'environnement marin et côtier liée au fait que les bateaux étrangers auraient déversé des déchets toxiques au large des côtes de la Somalie au cours des années 1990<sup>26</sup>.

En l'absence d'une autorité administrative centrale capable de réguler l'industrie de la pêche, des chefs de guerre et de factions se sont mobilisés pour combler ce vide politique en matière maritime. En délivrant des « licences de pêche » aux chalutiers étrangers et en se servant des pêcheurs locaux pour harceler et extorquer des fonds aux chalutiers en « infraction », les seigneurs de guerre mettaient en avant un rôle légitime de surveillance de la côte et de défense de ce qui était perçu comme un droit de propriété traditionnel sur certains lieux de pêche détenus par des Somaliens. Dans un pays où règne la misère et qui, contrairement à de nombreux pays africains en proie aux conflits, n'a pas de ressources naturelles importantes à exploiter, ce sont de telles activités qui permettaient aux seigneurs de guerre de recueillir des fonds<sup>27</sup>. La vente de licences de pêche et l'extorsion se sont révélées relativement rentables, permettant à certains chefs de faction de s'enrichir, de rétribuer leurs milices privées et de se réapprovisionner en armes et munitions. Dans ce contexte, les revenus des ressources marines n'ont pas permis une meilleure gestion des ressources ni une surveillance effective de l'industrie de pêche<sup>28</sup>. En effet, au lieu de contribuer à l'exigence de protection des eaux somaliennes contre la surpêche et la dégradation de l'environnement, les opérations de « surveillance côtière » se sont transformées en un système de racket et d'extorsion de fonds qui, selon un groupe d'experts des Nations unies dans le pays, n'était plus distinct de la piraterie. Dans un contexte de revendications plurielles et antagonistes de la souveraineté maritime, l'achat d'une

26. United Nations Environment Programme, *The State of the Environment...*, op. cit., p. 47; S. Coffen-Smout, « Pirates, Warlords and Rogue Fishing Vessels in Somalia's Unruly Seas », disponible sur <[www.chebucto.ns.ca](http://www.chebucto.ns.ca)>. Voir aussi G. H. Musse et M. H. Tako, « Illegal Fishing and Dumping Hazardous Wastes Threaten the Development of Somali Fisheries and the Marine Environment », texte de communication orale présentée à la conférence « Tropical Aquaculture and Fisheries », Kuala Lumpur, 7-9 septembre 1999, <[www.mbali.info](http://www.mbali.info)>; S. Grosse-Kettler, « External Actors in Stateless Somalia: A War Economy and its Promoters. Paper 39 », Bonn, Bonn International Center for Conversion, 2004, p. 28-30, disponible sur <<http://kms1.isn.ethz.ch>>.

27. *Ibid.*, p. 2-3.

28. « Rapport du Groupe d'experts sur la Somalie créé par la résolution 1425 (2002) », document des Nations unies S/2003/223, 2003, p. 44.

« licence de pêche » auprès d'une faction ou d'un chef de guerre ne donnait aucune garantie contre le harcèlement des autres groupes. Le paysage de la pêche le long de la côte du Puntland ressemblait donc parfois à une bataille navale où des bateaux de pêche étaient dotés de canons anti-aériens tandis que de nombreux membres d'équipage étaient lourdement armés<sup>29</sup>.

En dépit de ce climat d'insécurité, le BMI n'a enregistré qu'un nombre relativement faible d'attaques au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden durant la majeure partie des années 1990. Avant 1998, on ne comptait qu'un total de 24 actes de piraterie<sup>30</sup>. Il est toutefois probable que ce faible nombre soit lié à la sous-déclaration du nombre d'attaques. En effet, le Centre d'information sur la piraterie du BMI n'a été mis en place à Kuala Lumpur qu'en 1992, et ce comme instance régionale d'Asie du Sud-Est. Ce bureau était peu connu des victimes d'attaques de pirates ; il pâtissait également de la réticence de beaucoup à signaler des attaques, en particulier lorsque la déclaration était susceptible de lever des interrogations sur la légalité des activités de pêche dans les eaux somaliennes.

Vers la fin des années 1990, le nombre déclaré d'attaques visant des navires de commerce sur les côtes somaliennes a explosé. Cette fois, la piraterie s'est étendue aux grandes voies maritimes dans le golfe d'Aden, au large des côtes septentrionales du pays. Entre 1998 et 2007, le BMI enregistre une moyenne annuelle de 26 attaques, chiffre qui a plus que quadruplé en 2008 et qui est sensiblement plus élevé encore en 2009, en dépit de l'intervention de forces navales étrangères pour sécuriser les voies maritimes au large de la Somalie<sup>31</sup>. En général, les pirates sont lourdement équipés (armes automatiques et lance-roquettes) et n'hésitent pas à user d'une violence d'une rare intensité. Opérant à partir de petites vedettes rapides, les pirates ont progressivement étendu la portée de leurs activités à plus de 600 milles nautiques des côtes somaliennes<sup>32</sup>. Les navires sont souvent capturés et acheminés vers les rives du Puntland ou plus loin au sud, la cargaison retenue et l'équipage gardé en otage dans l'attente d'une rançon. La piraterie et le vol à main armée contre des navires constituent l'activité principale de différents groupes liés aux seigneurs de guerre du Puntland et du sud de la Somalie. Certains de ces groupes se sont transformés en organisations paramilitaires hiérarchisées, capables de déployer une puissance maritime considérable sur des centaines de milles nautiques au large des côtes<sup>33</sup>. Au fil des années, des millions de

29. « Rapport du Groupe d'experts sur la Somalie créé par la résolution 1474 (2003)... », doc. cit., p. 36.

30. ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery...*, op. cit., 2009.

31. *Ibid.*

32. *Ibid.*, p. 20.

33. Voir « Rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie... », doc. cit., p. 27.

dollars ont été versés aux pirates, soit en paiement de la délivrance de licences de pêche, soit sous la forme de rançons perçues en échange de navires et de leurs équipages pris en otage. C'est avec ces revenus que les chefs de gangs ont pu rémunérer leurs hommes, acheter des armes plus sophistiquées et se doter de bateaux plus rapides grâce auxquels de nouvelles attaques sont lancées. Les recettes ont également été investies dans d'autres activités illicites : trafic de stupéfiants (principalement du khat yéménite), d'armes, de charbon de bois et d'êtres humains<sup>34</sup>.

Jusqu'ici, la communauté internationale s'est montrée incapable de faire face au problème de la piraterie et des attaques armées au large de la Somalie. En juin 2008, le Conseil de sécurité des Nations unies, avec l'assentiment du gouvernement fédéral de transition à Mogadiscio (GFT, gouvernement reconnu sur le plan international mais impuissant au niveau national), a adopté la résolution 1816, qui autorise les navires de pays étrangers à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de lutter plus efficacement contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer<sup>35</sup>. Ces interventions n'ont à ce jour pas réussi à inverser la tendance des activités de piraterie. Elles auraient même paradoxalement contribué à leur escalade, comme en témoigne le décompte du BMI qui fait état d'une forte hausse des attaques au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden au cours des trois premiers trimestres de 2009 par rapport à la même période en 2008. Il apparaît en outre que la violence de ces attaques s'est accentuée, sans doute en partie pour répondre à celle déployée par certaines forces navales internationales<sup>36</sup>.

---

34. M. Murphy, *Small Boats, Weak States...*, *op. cit.*, p. 110. Voir aussi « Rapport du Groupe d'experts sur la Somalie créé par la résolution 1474 (2003)... », *doc. cit.*, p. 36-46. Selon une estimation fiable, les rançons payées pour la seule année 2008 s'élevaient à un montant compris entre 20 et 40 millions de dollars US. Voir K. Menkhaus, « Dangerous Waters », *Survival*, vol. 51, n° 1, 2009, p. 23.

35. Conseil de sécurité des Nations unies, « Résolution 1816 (2008) adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902<sup>e</sup> séance, le 2 juin 2008 », document des Nations unies S/RES/1816, 2008. Pour une analyse du contexte et des enjeux de cette résolution, voir C. Warbrick, D. McGoldrick et D. Guilfoyle, « Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts », *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 57, 2008, p. 690-699. Cette résolution a été complétée par d'autres résolutions élargissant ses dispositions. Au moment où nous rédigeons cet article, on dénombre environ vingt-cinq navires de guerre de pays asiatiques, européens, nord-américains et d'Australie déployés au large de la Somalie.

36. De janvier à septembre 2009, on a compté 168 attaques, dont 32 qui se sont soldées par des détournements. À la même période l'année précédente, on recensait 63 attaques, dont 26 se soldant par une prise d'otages. Voir ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships...*, *op. cit.*, 2009, p. 23.

**EXPLIQUER LA PIRATERIE : LA TAUTOLOGIE DE « L'ÉTAT FAILLI »**

Les notions d'« État faible », d'« État effondré » ou d'« État failli » sont souvent mobilisées pour expliquer l'irruption des activités de piraterie dans le monde, que ce soit en Afrique ou ailleurs<sup>37</sup>. Évoquant la situation d'un État qui ne parvient pas à exercer sa souveraineté sur son territoire (ou ses eaux territoriales), les termes d'« État effondré » et d'« État failli » sont en effet devenus, pour citer Ken Menkhaus, « des appellations jetables servant à décrire toute une panoplie de crises politiques<sup>38</sup> ». Les États déstructurés sont subséquemment associés à de graves bouleversements socioéconomiques et politiques, à la faiblesse des institutions publiques (y compris concernant des fonctions essentielles, en particulier le respect de l'État de droit), à la corruption et à un taux de criminalité élevé. Assez logiquement, la majorité de ces États se trouvent être des pays en voie de développement, principalement d'Afrique subsaharienne.

Un premier niveau d'analyse ferait valoir l'existence d'une forte corrélation entre la fréquence des activités de pirateries et le degré de défaillance de l'État. Par exemple, sur les 293 attaques signalées par le BMI en 2008, une seule a eu lieu dans un État considéré comme « solide » ou « modéré » au regard des indices des États faillis (*Failed State Index*) publiés par le bimensuel *Foreign Policy*, en collaboration avec le Fund for Peace (ONG américaine de recherche et d'enseignement)<sup>39</sup>. De surcroît, nous l'avons vu, des bouleversements sociopolitiques et l'absence d'institutions capables de faire respecter la loi ont bien évidemment eu un impact décisif sur l'émergence de la piraterie au Nigeria et en Somalie. Rappelons que les deux États, respectivement classés à 95,7 et 114,2 en 2008, figurent aux premiers rangs de la liste des États faillis (un État failli ayant un indice compris entre 90 et 120).

Donna Nincic a tenté d'établir de façon systématique une corrélation entre le degré d'effondrement des États et les cas de piraterie et de vol à main armée

37. Voir par exemple D. Nincic, « State Failure and the Re-emergence of Maritime Piracy », texte présenté à la 49<sup>e</sup> session de l'Annual Convention of the International Studies Association, San Francisco, 26-29 mars 2008 ; « Ahoy there! », *The Economist*, 22 novembre 2008, p. 50 ; M. Murphy, *Small Boats, Weak States...*, *op. cit.*

38. K. Menkhaus, « State Collapse in Somalia: Second Thoughts », *Review of African Political Economy*, vol. 97, 2003, p. 407. Citation traduite de l'anglais.

39. Voir le site internet du Fund for Peace : <<http://www.fundforpeace.org>>. L'exception à cette règle était un cas de vol à main armée perpétré en août sur un yacht en mouillage près de la Corse. Voir ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery...*, *op. cit.*, 2009, p. 70. Il est probable, toutefois, que les vols à main armée contre les petits bateaux de plaisance dans les régions développées du monde soient sous-déclarés, puisque les victimes sont en général plus susceptibles de signaler de telles attaques aux commissariats de police locaux qu'au BMI.

contre des navires signalés au long des côtes africaines entre 2005 et 2007<sup>40</sup>. Les résultats de son analyse se révèlent malheureusement peu convaincants, car elle a seulement pu démontrer que, dans le cas africain, la faiblesse de l'État est une condition nécessaire mais non suffisante à la piraterie. Cette conclusion était pourtant fort prévisible puisque tous les États africains figuraient au rang d'États « faillis » ou « modérément faillis » (avec un score de 60 ou plus) selon le classement de Fund for Peace. L'argument d'« État effondré » ne tient pas plus quand on considère les États maritimes qui n'ont pas connu d'attaques. Le Soudan, par exemple, est classé avant-dernier État le plus failli de la planète juste devant la Somalie, avec un score de 113 au classement général. Toutefois, le pays, doté d'un littoral de 850 kms de long sur la très fréquentée mer Rouge, n'a à ce jour pas enregistré la moindre attaque de pirates signalée par le BMI.

En fait, l'argument d'« État failli » ne résiste pas à l'analyse historique. Avant l'expansion européenne, il existait en Afrique subsaharienne très peu d'États (pour pertinent que ce concept puisse être pour décrire la complexité des sociétés africaines de l'époque), mais aussi très peu d'attaques de pirates. De fait, la majeure partie de la Somalie (à l'exception du Somaliland dans le nord) ne connaissait pas d'États solides avant la colonisation italienne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>41</sup>. L'absence d'une autorité étatique n'a cependant généré aucune activité de piraterie significative contrairement à certaines parties de l'océan Indien telles que la « côte des Pirates » de l'actuel royaume des Émirats arabes unis, où sévissait la piraterie et ce de manière probablement endémique avant que les Britanniques l'endiguent au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>42</sup>.

S'il est vrai que l'idée d'effondrement de l'État est souvent invoquée tant par les médias que par des hommes politiques et des chercheurs pour rendre compte de l'émergence de la piraterie partout dans les pays en voie de développement, le concept est souvent trompeur<sup>43</sup>. D'une part, il détourne l'attention d'autres logiques, plus importantes, de la piraterie et des autres formes de criminalité organisée qui laissent penser que les ressorts de ce problème sont endogènes aux États concernés. Ces racines peuvent être l'absence d'un État de droit, la corruption, la criminalité, les inégalités économiques, la guerre

40. D. Nincic, « State Failure... », art. cit., p. 17.

41. Voir I. I. Ahmed et R. H. Green, « The Heritage of War and State Collapse in Somalia and Somaliland: Local-level Effects, External Interventions and Reconstruction », *Third World Quarterly*, vol. 20, n° 1, 1999, p. 113-127.

42. Voir C. Belgrave, *The Pirate Coast*, Londres, Bell, 1966.

43. Pour une analyse critique du concept et de la théorie d'« État failli », voir M. Bøås, K. M. Jennings, « Insecurity and Development: The Rhetoric of the "Failed State" », *European Journal of Development Research*, vol. 17, n° 3, 2005, p. 385-395.

civile ou d'autres facteurs qui ne sont pas nécessairement liés aux dynamiques transnationales et mondiales des hiérarchies de puissances. Pourtant, sur le plan historique, pratiquement tous les États dits aujourd'hui « faibles » ou « faillis » en Afrique sont des constructions résultant des interactions transnationales et mondiales : l'expansion coloniale d'abord, mais aussi d'autres formes d'interactions globales dans les domaines économique, politique et militaire, avant et après les indépendances. Il est donc historiquement inconcevable que la faiblesse ou la faillite d'un État soit pensée indépendamment du contexte régional et mondial.

Enfin, les indicateurs permettant de classer les États faillis, notamment la pression démographique, la pauvreté, les disparités économiques, la criminalisation de l'État, ne peuvent être traités comme des explications suffisantes, mais seulement comme des symptômes ou des effets de logiques plus larges liées aux aspects historiques de portée internationale et globale. Par conséquent, chaque facteur participe à la labellisation d'État « faible » ou « failli » a besoin d'être lui-même expliqué. Rendre compte de la piraterie ou de toute autre forme de criminalité ou de crise sociopolitique et économique en s'appuyant sur le concept d'« État failli » est une tautologie, la piraterie étant précisément un indicateur servant à déterminer le degré présumé de faillite de l'État.

#### **DES EXPLICATIONS TRANSNATIONALES : ENTRE OPPORTUNITÉS ET INÉGALITÉS**

Les premières conditions nécessaires à l'émergence de la piraterie sont tellement évidentes qu'on risque de les perdre de vue. Sans le trafic maritime lié au commerce, à la pêche ou à d'autres besoins, il n'y aurait pas d'opportunités pour la piraterie. Il faut y ajouter les inégalités économiques liées à l'expansion phénoménale du commerce maritime mondial : le passage de navires chargés d'une cargaison près du littoral d'une zone habitée par des populations pauvres a souvent favorisé l'émergence de la piraterie. Au Nigeria (et, dans une moindre mesure, dans d'autres États d'Afrique de l'Ouest), l'irruption de la piraterie opportuniste dans la deuxième moitié des années 1970 est liée à l'augmentation soudaine du trafic maritime provoquée par le boom des exportations pétrolières, qui allait de pair avec la forte augmentation des importations de produits de luxe et autres biens de consommation. La survenance de plusieurs actes de vols à main armée contre des navires dans les eaux nigérianes demeure ainsi principalement due à la forte densité du trafic maritime international par rapport aux autres pays africains (Afrique

du Sud non comprise)<sup>44</sup>. De même, bien que le nombre de navires de commerce international faisant escale dans les ports somaliens depuis l'effondrement de l'autorité centrale en 1991 soit relativement faible, le pays est stratégiquement situé à proximité des couloirs majeurs de navigation internationale du golfe d'Aden et du détroit de Bab el-Mandeb.

Le recours à la piraterie est aussi le résultat de la faiblesse de l'appareil de sécurité des propriétaires de navires comme des autorités chargées de l'application du droit maritime. Les navires de commerce ne sont généralement pas armés (contrairement à ce qui fut pratiqué jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle) et l'accès à bord est relativement facile, que les navires soient à quai ou au mouillage. Les équipements de dissuasion (telles que les clôtures électrifiées) existent depuis de nombreuses années et sont recommandés par le BMI, mais ont rarement été adoptés, vraisemblablement en raison du coût et des désagréments qu'ils occasionnent. En outre, depuis les années 1960, la taille des équipages à bord des navires commerciaux a été considérablement réduite. Cela donne souvent un avantage numérique décisif aux agresseurs. Ces éléments montrent que, dans une stricte perspective coûts/bénéfices, la piraterie et le vol à main armée ont généralement peu intéressé l'industrie du transport maritime au cours des dernières décennies. Même l'explosion inédite des activités de piraterie au large des côtes somaliennes ces dernières années reste économiquement peu coûteuse par rapport au chiffre d'affaires de l'industrie dans son ensemble. Par ailleurs, le coût des opérations des dizaines de navires de guerre dans la région excède certainement de loin le total des rançons versées au cours des dernières années<sup>45</sup>.

La pression exercée sur les forces de l'ordre dans de nombreux pays africains a certes créé des opportunités pour la piraterie, mais elle doit être comprise dans une perspective internationale et non pas seulement comme une manifestation de la faiblesse ou de l'effondrement des États. L'adoption de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer étendait

---

44. Il n'existe pas de statistiques fiables sur le volume des échanges maritimes en Afrique, mais la valeur totale des exportations et des importations peut servir d'indicateur approximatif de la quantité relative du commerce maritime dans les différents pays africains. En 2005, le Nigeria représentait 25,6 % des importations totales de l'Afrique subsaharienne et 12,5 % de l'ensemble des exportations. Voir les chiffres de l'annuaire du commerce des biens des Nations unies 2007 (*United Nations Commodity Trade Yearbook*, 2007) disponibles sur <comtrade.un.org>.

45. Voir K. Menkhaus, « Dangerous Waters », art. cit., p. 23-24. Pour une idée du coût des opérations navales étrangères dans la région, le volume total du contingent suédois, constitué de 152 personnes, deux corvettes et un navire de soutien stationné pendant quatre mois en 2009, est supposé avoir coûté 285 millions de couronnes suédoises (soit 36,5 millions de dollars). Voir M. Holmström, « Pirater greps av svensk styrka », *Svenska dagbladet* (Stockholm), 27 mai 2009, p. 7. Le coût total de la modeste contribution suédoise, sans parler des autres contingents, semble donc avoir été l'équivalent de l'ensemble des rançons payées en 2008. Voir également la note 34 ci-dessus.

de 3 à 12 milles nautiques les limites des eaux territoriales de chaque pays. De plus, une limite de 200 milles nautiques a été arrêtée pour les ZEE. Ces dispositions signifiaient que les eaux à surveiller s'étaient considérablement étendues, que ce soit pour la piraterie ou pour la contrebande, le trafic d'êtres humains, la pêche illégale, le déversement de déchets, la pollution, la recherche ou le sauvetage. Dans la plupart des pays en voie de développement, en Afrique comme dans d'autres régions en Asie et en Amérique latine, les marines nationales, les gardes-côtes et les autorités de police maritime chargés de la surveillance des mers n'ont pas été équipés de ressources conséquentes pour accomplir leurs tâches. Il en résulte une surcharge de travail importante, en particulier dans les pays où les eaux territoriales et les zones maritimes sont étendues. Dans ce contexte, la piraterie et le vol à main armée contre des navires commerciaux étrangers n'ont pas toujours été considérés comme un enjeu de premier plan.

En outre, la surcharge du travail de contrôle maritime va souvent de pair avec une inefficacité et une corruption d'intensité variable au sein des services de police. En général, les risques encourus par les auteurs d'actes de piraterie sont ainsi relativement faibles. Des exceptions existent toutefois à cette règle. C'est le cas des régimes militaires habituellement répressifs, tel celui de Babangida au Nigeria à partir du milieu des années 1980, qui décida que la piraterie et le vol à main armée visant les navires (tout comme la criminalité en général) constituaient une menace importante pour sa légitimité politique et la sauvegarde des intérêts économiques du pays. Afin d'endiguer le problème, les autorités ordonnèrent des mesures de répression sévères, impliquant souvent de graves atteintes aux droits humains<sup>46</sup>.

Les inégalités, plutôt que la pauvreté, sont un autre ressort explicatif important du fait que la piraterie soit presque exclusivement limitée aux pays en voie de développement. Le butin moyen d'une attaque opportuniste (en dehors des prises d'otages) se situe probablement entre 5 000 et 15 000 dollars<sup>47</sup>. Puisque la plupart des attaques sont menées par des groupes de cinq à dix personnes (voire plus), le gain net moyen pour chaque pirate, après déduction des coûts de l'opération (bateau, carburant, pots-de-vin, armes éventuelles, etc.), ne va en général pas au-delà de quelques centaines de dollars. Il va de

---

46. Dans la même logique, l'attitude du régime autoritaire indonésien sous le président Suharto a contribué à améliorer la sécurité maritime dans les détroits de Malacca et de Singapour de 1992 à 1998. Cependant, peu de temps après la chute du régime en mai 1998, la piraterie a rebondi dans la région. Voir S. Eklöf, *Pirates in Paradise...*, *op. cit.*, p. 136-137.

47. Pour des tentatives d'estimation des gains moyens de la piraterie et des vols à main armée, voir *ibid.*, p. 99 et 108.

soi que de tels gains, face aux risques impliqués, n'attirent guère les groupes ou individus criminels dans les régions développées du monde. En revanche, dans de nombreux pays asiatiques et africains, un seul raid peut générer l'équivalent d'une ou de plusieurs années de salaire d'un travailleur non qualifié<sup>48</sup>. Les gains obtenus après une prise d'otages, avec des rançons oscillant généralement entre 500 000 et 1 million de dollars pour un retour sain et sauf de l'équipage et une restitution du navire et de sa cargaison, sont évidemment beaucoup plus élevés, même si le butin est partagé par plusieurs individus et que le coût d'une telle opération est plus élevé.

#### **PIRATERIE ORGANISÉE ET PROLIFÉRATION D'ARMES**

Au Nigeria comme en Somalie, l'émergence de la piraterie organisée ne peut être saisie indépendamment de l'environnement régional et mondial. Dans ce contexte, la prolifération des armes est un ressort décisif – mais souvent négligé – à prendre en compte. Le recours aux actes de piraterie organisée dépend en effet pour l'essentiel de la capacité technologique des organisations : il faut des armes, mais aussi d'autres équipements, tels que des bateaux à grande vitesse, des moteurs hors-bord et des appareils de communication. De fait, un facteur-clé de l'organisation de la piraterie au Nigeria et en Somalie a été la prolifération des armes, en particulier légères (pistolets-mitrailleurs au Nigeria ; mitrailleuses lourdes, lance-grenades, lance-roquettes et missiles en Somalie).

Au Nigeria, l'émergence de groupes armés organisés hors du contrôle de l'État est la conséquence de plusieurs décennies de troubles politiques et de guerre civile, non seulement dans le pays, mais plus largement en Afrique de l'Ouest. Dans le delta du Niger, différents groupes armés, y compris des groupes d'autodéfense et des milices ethniques, ont vu le jour à cause de la dégradation de l'environnement, de la discrimination ethnique et du manque d'opportunités économiques en dépit de l'exploitation du pétrole et du gaz dans la région par des sociétés étrangères agréées par le gouvernement central. En outre, les frontières poreuses du pays ont facilité le trafic d'armes et l'afflux d'anciens soldats, de milices et autres éléments criminels des pays voisins en proie aux conflits. La transition vers la démocratie et le développement d'un climat politique moins répressif au Nigeria après 1999 a alimenté une recrudescence des milices à but politique, parrainées par des gouverneurs

---

48. *Ibid.*, p. 100-101.

d'États et d'autres entrepreneurs politiques locaux qui incluent le cas échéant des criminels et des voyous<sup>49</sup>.

Ce contexte a conduit à une érosion de la capacité de l'État central à conserver le monopole de la violence légitime, avec pour effet la montée des taux de criminalité, en particulier dans la région du delta du Niger, mais aussi tout autour de Lagos. Il faut ajouter à cela le règne de l'impunité dans le système judiciaire pour les milices et autres groupes armés organisés. Symétriquement, les formes extra-étatiques du pouvoir politique et social se sont renforcées, ce qui donne lieu, selon Ruben Eberlein, à « des arrangements pour le partage des butins entre des régions quasi-autonomes et le centre<sup>50</sup> ». Cela permet aussi l'émergence de règles locales de prédation et de formes d'appropriation des biens publics et des ressources naturelles par des acteurs socialement et politiquement influents. La montée en puissance de groupes de pirates organisés, bien armés et équipés, spécialisés dans l'attaque des installations d'exploitation pétrolière ainsi que des bateaux de pêche, des paquebots et des navires commerciaux, dans les régions de Lagos et du delta du Niger, ne serait donc que la manifestation d'une transformation plus large de l'État et des relations de pouvoir sur le plan social, économique et politique. Cette transformation ne saurait être exclusivement ni même principalement analysée en termes de « faillite de l'État ». Elle témoigne plutôt d'un processus politique continu et complexe dans lequel les acteurs politiques locaux jouent un rôle central.

En Somalie, l'émergence de la piraterie organisée est également liée à la prolifération des armes, à la constitution de groupes non-étatiques et au contexte géopolitique régional et mondial. À l'époque coloniale, la Somalie était déjà l'une des sociétés les plus lourdement armées en Afrique, en raison de guerres impliquant à la fois l'Éthiopie voisine et les colonisateurs anglais et italiens. Sous le régime de Siyaad Barre, les forces de sécurité somaliennes ont bénéficié d'un important afflux d'armes, en provenance d'Union soviétique d'abord, puis des États-Unis dans le cadre de la lutte hégémonique des deux superpuissances pendant la guerre froide. En outre, à partir de 1980, le stock d'armes du Mouvement national somalien et d'autres groupes rebelles a été approvisionné par l'Éthiopie, soutenue par l'Union soviétique. Avec la chute du régime Barre en 1991, les armes du gouvernement central à Mogadiscio et en province sont tombées aux mains des chefs de milices et de clans, des

49. Voir J. Ginifer, O. Ismail, *Armed Violence and Poverty...*, op. cit.; G. Wannenburg, « Organised Crime in West Africa », *African Security Review*, vol. 14, n° 4, 2005, p. 5-16; D. Von Kemedi, *Fuelling the Violence. Non-State Armed Actors (Militia, Cults, and Gangs) in the Niger Delta*, working paper n° 10, Berkeley, Institute of International Studies/University of California, 2006, disponible sur <<http://geography.berkeley.edu>>.

50. R. Eberlein, « On the Road to the State's Perdition? Authority and Sovereignty in the Niger Delta, Nigeria », *Journal of Modern African Studies*, vol. 44, n° 4, 2006, p. 591.

groupes d'autodéfense et des groupes armés indépendantistes qui les ont redistribuées à leurs hommes. Cela explique l'abondance d'armes légères et de petit calibre facilement accessibles à une variété d'acteurs non-étatiques depuis le début des années 1990. En dépit de l'embargo des Nations unies de 1992, la circulation d'armes en provenance des pays voisins s'est d'ailleurs poursuivie et a bénéficié aux différentes factions armées<sup>51</sup>.

**C**ontrairement à l'argument actuel d'un problème généré par la déliquescence des États, nous avons vu que l'émergence de la piraterie organisée aussi bien dans le Puntland que dans le delta du Niger doit être comprise comme une composante d'un ordre social et politique fondé sur une économie de pillage. Il faut aussi prendre en compte l'impact d'une mondialisation qui se manifeste sous différentes formes. À bien des égards, les nouveaux régimes dans lesquels se meuvent les pirates évoquent d'autres sociétés thalassocratiques dans l'histoire, tels que les États barbares d'Afrique du Nord du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle et le sultanat de Sulu en Asie du Sud-Est aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Une hypothèse surgit dès lors : les communautés pratiquant la piraterie dans le Puntland et le delta du Niger renvoient-elles à des formes d'État en construction proches de la dynamique de « la construction de l'État en tant que crime organisé » que décrit Charles Tilly à propos de l'Europe moderne<sup>52</sup> ? Il existe des manifestations de cette dynamique, en particulier dans le Puntland, mais aussi dans une moindre mesure dans certaines parties du delta du Niger, comme en témoigne la mise en place d'une sécurité interne, d'un ordre social et d'une centralisation à l'échelle locale du pouvoir politique, accompagnée d'une accumulation de richesses et d'un exercice de fait de la souveraineté sur un territoire (et sur une zone maritime) relativement bien défini. Il existe aussi des tentatives partiellement réussies de constitution d'un monopole de l'exercice de la violence légitime (par les gardes-côtes en Somalie, les groupes de *vigilantes* et les milices dans le delta). Ce sont là des traits caractéristiques associés à la formation de l'État<sup>53</sup>. Parallèlement, l'influence des gouvernements

51. Voir L. Cliffe, *Armed Violence and Poverty in Somalia. A Case Study for the Armed Violence and Poverty Initiative*, Bradford, Centre for International Cooperation and Security/University of Bradford, 2005. Voir aussi S. Grosse-Kettler, « External Actors... », art. cit., p. 24-28.

52. C. Tilly, « War Making and State Making as Organized Crime », in P. Evans, D. Rueschemeyer et T. Skocpol (dir.), *Bringing the State Back In*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 169-187.

53. Pour d'autres analyses sur le processus de formation de l'État en Somalie, voir I. I. Ahmed et R. H. Green, « The Heritage of War... », art. cit. ; K. Menkhaus, « Governance without Government in Somalia. Spoilers, State Building, and the Politics of Coping », *International Security*, vol. 31, n° 3, 2007, p. 74-106. Pour une analyse analogue portant sur le delta du Niger, voir R. Eberlein, « On the Road... », art. cit.

a largement décliné et serait même pratiquement inexistante dans le Puntland et dans certaines parties de la région du delta du Niger.

L'émergence de communautés enracinées dans les activités de piraterie et dans une économie de pillage doit être comprise en lien avec les intérêts extérieurs, régionaux et mondiaux, pour l'exploitation des ressources naturelles. Dans le delta du Niger, le pétrole et le gaz naturel sont exploités depuis les années 1970, et plus encore depuis la fin des années 1990, principalement par des sociétés européennes, américaines et (plus récemment) chinoises, avec peu de retombées économiques pour la majorité de la population locale et un coût environnemental élevé. En Somalie, les chalutiers, principalement d'Asie et d'Europe, ont depuis le début des années 1990 surexploité les eaux territoriales et la ZEE du pays. Des entreprises européennes semblent avoir déversé illégalement des déchets toxiques dans les eaux somaliennes, au prix d'une grave dégradation de l'environnement maritime. Pendant ce temps, les armes légères circulaient en abondance vers ces régions, le trafic étant alimenté à la fois par la demande des différentes factions et par le souhait d'acteurs extérieurs à ces conflits de fournir ces armes. Ces acteurs sont à la fois des forces armées et des gouvernements régionaux, des superpuissances et des marchands et fabricants d'armes du monde entier. Ainsi, l'interaction complexe des forces de la mondialisation et des dynamiques sociopolitiques et économiques locales permet une compréhension fine des raisons pour lesquelles la piraterie organisée s'est développée au Nigeria et en Somalie au cours des dernières décennies. Toute compréhension du problème de la piraterie en des termes plus ou moins exclusivement locaux ou nationaux et toute démarche explicative reposant sur la notion trompeuse et tautologique de « faillite de l'État » s'avèrent donc *in fine* bien vaines ■

Stefan Eklöf Amirell

Institut suédois de politique étrangère

Traduction : Ibrahim Ndzesop

*Abstract*

**Maritime piracy in contemporary Africa: global and local explanations to piratical activity in Nigeria and Somalia**

*Since 2005 the focus of piratical activity has shifted from Southeast Asia to Africa, particularly the waters of Somalia and Nigeria. This article dismisses as tautological the popular notion of "failed states" in order to explain modern piracy and questions the efficiency of current international naval intervention in Somali waters. Instead a*

*number of structural reasons of global and regional scope are identified as the root causes of piracy, including global inequality paired with increases in global trade, the exploitation of maritime resources and the proliferation of small fire arms.*