



Histoires de pirates

On les appelait Barbe-Noire, Jambe-de-Bois... Pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers et autres barbaresques n'ont pas fait qu'alimenter l'imaginaire de la fiction. Ils furent aussi, pour les États, de redoutables stratèges et des acteurs économiques de poids...

RENÉ-ÉRIC DAGORN

Déjà Homère s'inquiétait d'eux: «*Mes hôtes, votre nom? D'où nous arrivez-vous sur les routes des ondes? Faites-vous le commerce? N'êtes-vous que pirates qui, follement, courez et croisez sur les flots, et, risquant votre vie, allez piller les côtes étrangères*» (*Odyssee*, III, 71-74 et IX, 252-255). La piraterie maritime est aussi ancienne que le commerce et lui est indissociable: la mer est un espace de «non-droit» où les armées des États et empires ne peuvent intervenir que très difficilement. D'où, comme l'analyse l'historien américain Daniel Heller-Roazen dans un ouvrage tout récent, l'inquiétude sourde qui accompagne ces navigateurs criminels en tout genre: pirates de l'Antiquité, corsaires du Moyen Âge, barbaresques de la mer Rouge, flibustiers et boucaniers des Temps modernes.

César, les pirates et le contrôle des... terres

En - 78, Jules César est un jeune patricien de 23 ans. Son oncle Marius vient d'être disgracié à Rome et César doit lui aussi s'exiler. En route vers Rhodes, le navire de César est pris en chasse au large des côtes de Carie. Capturé par les pirates de Cilicie, le jeune Caius Julius César est emprisonné à terre dans la ville de Pharmacuse et échangé quelques semaines plus tard contre une rançon de cinquante talents, une somme considérable. Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Libéré, César convainc le légat de Milet, Valerius Torquatus, de lui confier le commandement d'une flotte de galères. À la tête de celle-ci, César capture les pirates, récupère la rançon, et se présente devant le préteur d'Asie Mineure, un certain Junius, pour demander leur exécution. Celui-ci se montre très réticent: des accords et des arrangements implicites lient tous les pouvoirs à terre aux pirates des îles ioniennes et il n'est pas question de s'aliéner les pouvoirs illégaux des pirates illyriens, tyrrhéniens et ciliciens. La petite histoire raconte que César se passera de l'accord de Junius et fera exécuter les prisonniers. Au-delà de l'anecdote historique, trois éléments essentiels de la piraterie ancienne apparaissent ici. La piraterie est liée aux routes du commerce maritime; elle pro-

cède soit du pillage, soit de la contrebande, soit de la prise d'otages échangés contre des rançons; enfin elle suppose une organisation rigoureuse à terre et des alliances avec les pouvoirs locaux que l'on corrompt. Et ceci est vrai aussi bien dans la Méditerranée ancienne, que dans les mers de Chine, d'Inde ou d'Arabie au Moyen Âge. Et bien sûr dans le lieu principal de la piraterie occidentale à partir du XVI^e siècle, le bassin des Caraïbes.

De la flibuste à la piraterie

Dès le début du XVI^e siècle et la mise en place des routes maritimes commerciales entre l'Europe et les Amériques vont se poser les questions conjointes de la liberté de navigation et du droit de la guerre. Pour les Espagnols et les Portugais, les choses sont simples: ils estiment, par droit de découverte, avoir le monopole de la navigation dans les eaux américaines. Tout navire étranger qui navigue dans les Caraïbes est susceptible d'être capturé et reconnu de «bonne prise». À l'inverse, les navigateurs des autres États européens du XVI^e siècle affirment la liberté de navigation et l'absence de droit sur la mer. Au même moment, les guerres européennes successives entre la France, l'Espagne ou le Portugal puis l'Angleterre engagent ces pays dans des affrontements maritimes par navigateurs interposés..., jusqu'aux Antilles. Ce mélange d'aspects politico-militaire et de brigandage – qu'on appelle la flibuste – va être la principale caractéristique de cette première phase qui dure du XVI^e siècle au milieu du XVII^e. Michel Le Bris a étudié en détail cette épopée où s'affrontent des flibustiers célèbres: John Hawkins, Francis Drake, ou François Le Clerc dit «Jambe-de-Bois» (1)!

Cette première période se termine avec la fin du monopole hispano-portugais sur le commerce des Amériques au début du XVII^e, d'une part, et l'affaiblissement – parfois assez relatif – des conflits européens dans les mers du Sud au cours du XVIII^e siècle. Face à la fin des mandats de course, les flibustiers et corsaires «ont le choix entre la soumission et une place dans la société coloniale, ou la poursuite de l'aventure maritime en dehors de la loi» (2). Commence alors la

phase la plus célèbre de l'histoire de la piraterie. C'est au début du XVIII^e siècle que celle-ci trouve son apogée, particulièrement dans une sorte de «d'âge d'or» qui va de 1715 à 1724, autour de pirates emblématiques comme Barbe-Noire. Le cinéma hollywoodien a immortalisé les clichés romantiques de la piraterie des Caraïbes. Mais, «loin de tout romantisme social, (elle) est avant tout une affaire commerciale», affirmait Jean Meyer dans un texte fondateur de 1971 (3). Et l'historien Jean-Pierre Moreau de commenter: «*Ce fut une industrie de pillage.*»

À terre, des bases permanentes permettent le recrutement, l'organisation des ports, la logistique maritime et la structure des transactions illégales (prise d'otages, détournement de navires, attaques des villes côtières): ce sont les îles de la Tortue en Jamaïque et de New Providence aux Bahamas, par exemple. Le choix de l'équipage est fondamental: l'objectif est de mener une attaque éclair contre un navire avec beaucoup d'hommes et non pas de le couler! Il faut aussi un bon pilote: c'est lui qui, par sa connaissance des routes maritimes et des vents, permet l'efficacité des attaques et de la fuite face aux flottes étatiques qui commencent à tenter de contrôler ses espaces hors droit. L'ensemble est orga-

En mer de Chine aussi!

Les empereurs chinois des XV^e et XVI^e siècles contrôlaient les mers du Sud, les détroits et entretenaient des expéditions parfois très lointaines (comme celles de Zheng He, 1371-v. 1434). Mais au début du XVIII^e siècle, le déclin de la dynastie Ming amène l'Empire à se replier sur le continent. La piraterie se développe alors rapidement, particulièrement dans le détroit de Formose. En 1625, un pirate se taille un royaume maritime de plus en plus étendu. Zheng Zhilong va devenir le plus célèbre pirate du XVI^e siècle asiatique. La solution que l'empereur trouvera finalement pour le soumettre sera de le nommer... amiral de la flotte impériale. ■ R.-E.D.

Robinson Crusoé et la dynamique du capitalisme

Vous n'avez jamais entendu parler d'Alexander Selkirk ? Il est pourtant l'un des plus célèbres inconnus de la mythologie littéraire, le « modèle » dont Daniel Defoe fera, en 1719, Robinson Crusoé. Michel Le Bris, dans la préface à la biographie que lui consacre Diana Souhami, résume abrégeamment le parcours de ce mauvais garçon, né en Écosse en 1680 : « Une parfaite tête de lard. Dur au mal, buté, surnois, querelleur, prompt à faire le coup de poing (...), avec pour seul credo (...) survivre à tout prix. » Comme beaucoup de « bad boys » de son temps, Selkirk devient marin pour échapper aux différents procès pour violence qui le poursuivent depuis son adolescence.

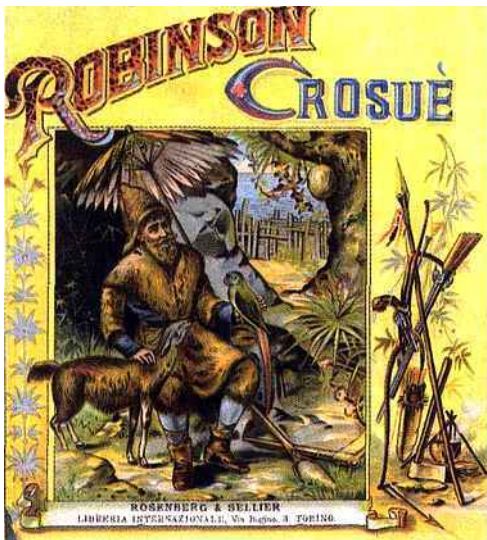


Foto: G. Leininger

En 1695, on le retrouve comme corsaire dans l'océan Pacifique sous les ordres de l'un des plus célèbres commandants de la course du début du XVIII^e siècle, William Dampier. Corsaire, pirate, flibustier, la différence est mince et peut changer rapidement selon les circonstances. Sous la direction du capitaine Stradling, Selkirk continue sa vie de chef d'équipage buté et bagarreur aussi bien sur le Pacifique que sur l'Atlantique, à la poursuite des navires espagnols et français. Jusqu'à ce jour de 1704 où, excédé par ce marin par trop indocile, Stradling décide de l'abandonner sur l'une des îles de l'archipel Juan-Fernandez

au large du Chili. Selkirk parvient à survivre pendant quatre ans grâce aux chèvres qui prolifèrent sur l'île. Retrouvé en 1708, Selkirk reprend aussitôt sa vie de corsaire-pirate. Y a-t-il quelque chose de changé en lui ? D. Souhami le suggère. Devenu riche à la suite d'une belle prise dans le Pacifique, il ne s'installe que quelques années à terre entre 1711 et 1715 avant de repartir sur des navires négriers. Cherche-t-il à retrouver son île déserte ? Il finira par mourir de la malaria quelque part dans le golfe de Guinée en 1721.

Au-delà de ce destin individuel, c'est ce que Fernand Braudel appelle « la dynamique du capitalisme » qui apparaît à travers le parcours chaotique de corsaire et de pirate de Selkirk. C'est parce que l'Europe est capable de développer son commerce et ses échanges à l'échelle du monde que les compagnies européennes recrutent et envoient sous toutes les latitudes des hommes comme Selkirk. Les grandes compagnies marchandes du XVI^e et du XVII^e siècle comme la VOC (Verenigde Oostindische Compagnie) – la Compagnie hollandaise des Indes orientales – sont les acteurs de cette construction spatiale. Ce sont elles qui sont capables de créer les échanges inégaux. Ce sont elles qui structurent les premiers grands flux mondiaux. La microhistoire d'Alexander Selkirk/Robinson Crusoé ne peut donc prendre de sens que dans la géohistoire globale de la construction de l'espace économique mondial. Comme le dit F. Braudel, « il faut tout voir, sinon tout situer, à l'échelle nécessaire du monde ». Même le « microdestin » de ce pirate et corsaire d'Alexander Selkirk ! ■ R.-É.D.

À lire

- **Les Folles Aventures du vrai Robinson Crusoé**
Diana Souhami, Autrement, 2006.
- **La Dynamique du capitalisme**
Fernand Braudel, 1985, rééd. Flammarion, coll. « Champs histoire », 2008.
- **La Compagnie des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux**
Philippe Haudrère, Desjonquères, 2006

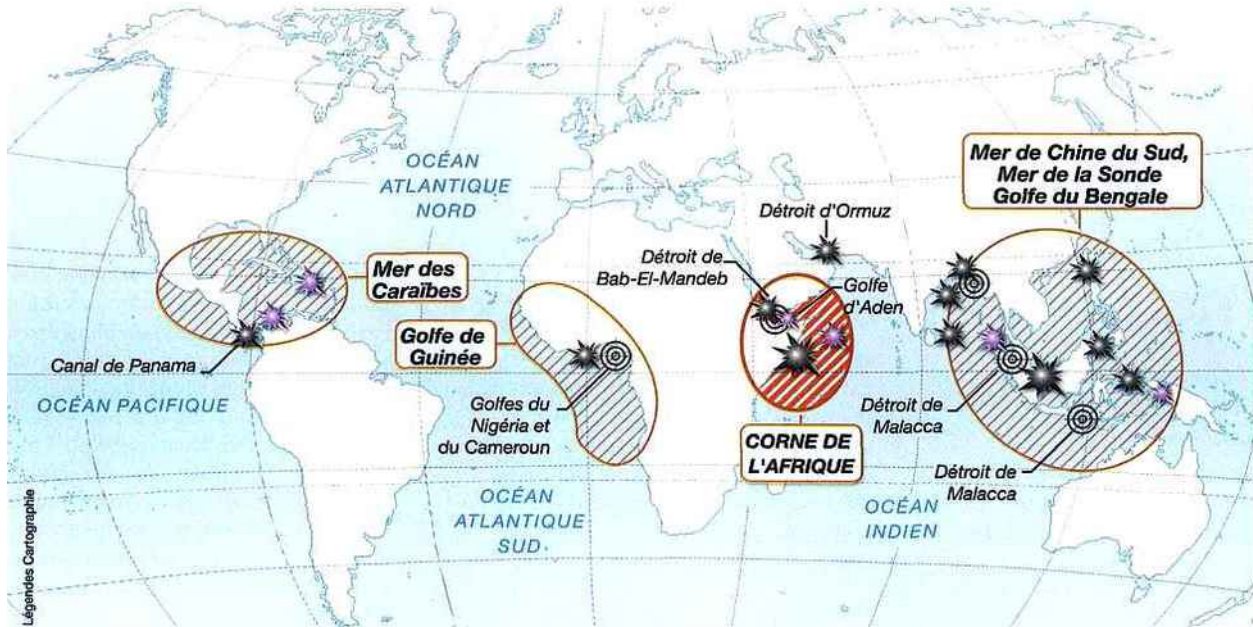
nisé autour d'hommes charismatiques, ces pirates dont l'histoire et la mythologie historique ont retenu les noms : Edward Teach (dit Barbe-Noire, né vers 1680, mort en 1728) dont le navire, le *Queen Anne's Revenge*, sera la hantise des Caraïbes pendant les deux années 1717-1718 ; François l'Olonnais (1630-1669), considéré comme l'un des pirates les plus cruels des côtes d'Amérique centrale – il mettait en scène la torture de ses prisonniers – ; ou Henri Morgan (1637-1688), pirate, corsaire, marin assez médiocre, mais excellent preneur de villes, qui finira gouverneur anobli de la Jamaïque – l'industrie sucrière naissante ayant besoin d'un « parrain » !

Libertalia pirate et contrôle des États

C'est au milieu du XVIII^e siècle, dans le crépuscule de la piraterie – et en lien avec celui-ci – que se diffuse le mythe de « Libertalia », une communauté pirate libertaire, sorte d'utopie égalitaire et de cité idéale, que Daniel Defoe décrit longuement dans son *Histoire générale des plus fameux pirates*. La localisation même de cette Libertalia supposée, au nord de Madagascar, est le symbole de la lente disparition de la piraterie dans les Caraïbes : désormais les États se renforcent et commencent à contrôler de façon de plus en plus efficace les mers et les routes commerciales.

La piraterie continue d'exister de façon endémique jusque dans les années 1750-1780, mais elle n'est plus qu'une sorte de soupape de sécurité pour la société coloniale. Face à un contrôle étatique des mers de plus en plus efficace, elle va disparaître pendant deux siècles... avant de revenir de façon totalement imprévue, à la fin du XX^e siècle, dans le sillage de la mondialisation et de ses routes commerciales. ■ · ·

- (1) **Michel Le Bris**, *D'or, de rêves et de sang. L'épopée de la flibuste (1494-1588)*, Hachette, 2001.
- (2) **Jean-Pierre Moreau**, *Une histoire des pirates. Des mers du Sud à Hollywood*, Seuil, coll. « Points histoire », 2007
- (3) **Jean Meyer**, « La course, romantisme, exutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Les Annales de Bretagne*, vol. LXXVIII, n° 2, juin 1971



Principaux lieux de piraterie

- Zones de piraterie diffuse
- Détroits, ports et routes les plus affectés

La piraterie maritime

- Attaques de navires marchands
- Attaques de passagers

Source ICC IMB
(International Crime Commission
International Maritime Bureau) rapport 2010

Le golfe d'Aden est aujourd'hui le principal lieu de la piraterie avec plus de 217 attaques en 2009 sur un total de 406. Vient ensuite le golfe de Guinée (28 incidents pour les seules mers nationales du Nigeria). Les attaques dans les mers du Sud-Est asiatique sont en baisse constante depuis quatre ans (15

attaques dans le détroit de Malacca en 2009, 13 en mer de Chine). Le quatrième lieu de la piraterie reste les Caraïbes et les mers autour du détroit de Panama avec 37 attaques en 2009 (dont 12 dans les seules eaux territoriales du Pérou à la sortie du canal).

Le retour de la piraterie

Prise d'otages, trafic d'armes et de drogues..., la nouvelle piraterie maritime, apparue dans le contexte de la mondialisation naît de la prolifération de réseaux mafieux dans les États les plus pauvres de la planète.

Dans le golfe d'Aden, le détroit de Bâb El-Mandeb est l'un des lieux de passage les plus importants des routes maritimes mondiales: près de 20% des pétroliers et des porte-conteneurs passent par ce détroit. Sur les rives du golfe se situent deux des principaux « failed States » de la planète, la Somalie au sud et le Yémen au nord. Ces deux espaces sont en lien avec des villes importantes capables de gérer l'argent des entreprises informelles de piraterie et de ses principales activités: prise en otage des équipages, échanges de rançons, détournements de navires et de leurs cargaisons – là aussi échangés contre des rançons. Dubaï et Nairobi sont intégrés à ce trafic financier de blanchiment financier. Telle est la situation en ce début du

xxi^e siècle, où l'on assiste à un renouveau de la piraterie maritime.

Ainsi, le 4 avril 2008, le navire de luxe français *Le Ponant* est détourné au large de la Somalie; en septembre 2008, le cargo *MV Faina* contenant plusieurs dizaines de tonnes d'armes est capturé par les pirates somaliens; le 18 novembre 2009, le supertanker *Sirius Star* (318000 tonnes, plus de 300 mètres de long) est lui aussi détourné. Et la liste pourrait continuer ainsi longtemps...

La piraterie maritime se comprend à terre

Ce renouveau s'inscrit dans une perspective d'ensemble: il y a piraterie sur les routes maritimes de la mondialisation, dans des lieux qui concentrent certains des États

effondrés actuels, et qui s'inscrivent dans les espaces où se développent les formes mafieuses de la globalisation.

Aujourd'hui, la Somalie n'existe que sur les cartes. Le pays est divisé en trois ou quatre entités politiques séparées. Au nord-ouest, le Somaliland est indépendant depuis 1991 (cette indépendance n'est bien sûr pas reconnue officiellement): 3,5 millions d'habitants pour 150000 kilomètres carrés environ, soit environ un quart du territoire de la Somalie. Au nord, le Puntland, région plus floue que le Somaliland – mais qui a déclaré son indépendance en 1998 malgré tout: 250000 kilomètres carrés pour 3,5 millions d'habitants également. Le Somaliland et le Puntland possèdent un gouvernement, une monnaie, un drapeau, une capitale – tout

TROIS QUESTIONS À...

Simon Minkowski De nouveaux réseaux mafieux

Simon Minkowski est maître de conférences à l'IEP-Paris, consultant en intelligence stratégique et ancien officier français de renseignement en Afrique et au Moyen-Orient.

Le détournement le 15 novembre 2008 du superpétrolier saoudien MV Sirius Star, a marqué les esprits: pourquoi est-il aussi important?

La localisation du détournement (en plein océan Indien et non plus le long du rail de circulation du golfe d'Aden) ainsi que la nature du navire concerné (un supertanker de plus de 300 m de long et contenant environ 2,2 millions de barils de brut, soit une valeur estimée à 150 millions de dollars) ont marqué un véritable tournant du phénomène de la piraterie somalienne. L'affaire Sirius Star permet de comprendre l'articulation de la piraterie à terre, et les réseaux qui la sous-tendent, notamment d'un point de vue financier.

En quoi ce détournement est-il révélateur des formes actuelles de la piraterie?

À une première échelle, les côtes marginalisées du Puntland (région semi-autonome depuis 1998 du Nord-Est de la Somalie, majoritairement peuplée par le clan Darood), et plus particulièrement les villages de pêcheurs de Eyl, Hobyo et Harardhere, ont concentré l'essentiel de cette activité, en plein *boom* depuis 2007. Bénéficiant d'un isolement géographique pratique, de la corruption galopante des autorités locales, et d'un savant mélange de protection clanique, la piraterie artisanale s'est transformée en une entreprise mafieuse régionale. Avec la complicité de relais yéménites et kenyans, la piraterie participe ainsi aux côtés du trafic de réfugiés, d'armes et de qat, à la formidable vitalité illicite des échanges régionaux, à partir de la Somalie et vers l'intérieur du continent africain ou vers la péninsule arabique, dont Dubaï reste une plaque tournante

(pour une large partie légale aussi). On voit ainsi comment la piraterie est l'une des conséquences de l'instabilité chronique de la Somalie, mais qu'elle est aussi devenue une activité structurée et aux ramifications globalisées (à l'image de la géographie mondiale de la diaspora somalienne).

Comment se déroule concrètement une opération de cette « Somalia connection » ?

Une opération se monte d'abord grâce à un « financier » avançant les fonds nécessaires (location du matériel, recrutement de l'équipage et des pirates) et bénéficiant avant toute chose de solides réseaux « sécuritaires » locaux. Le navire une fois détourné (et les membres d'équipages pris en otages) est ramené à proximité immédiate du village côtier. S'ensuivent des négociations directes, jusqu'à ce que l'armateur choisisse de payer la rançon (comprise entre 500 000 et 2 millions de dollars en général et sous forme de parachutage de la somme en liquide, comme le 9 janvier 2009 pour le *Sirius Star*). Suivant une répartition proportionnelle et précise du butin (le pirate étant monté le premier à bord du navire lors de l'abordage reçoit même une prime) entre l'ensemble des acteurs et des intermédiaires (ce qui donne parfois lieu à de violents règlements de compte au sol), une partie de l'argent est réinvestie localement (achat de véhicules, construction de maisons) alors que le reste « s'évapore » à travers les tuyaux sinueux et « grisés » du système des *hawilad*. L'argent transite instantanément entre agents « agréés », depuis la Somalie vers d'autres destinations souvent situées dans le golfe (avant de resservir à nouveau à la préparation d'une nouvelle expédition). ■

PROPOS RECUEILLIS PAR R.-É.D.

Pour aller plus loin

- « Piracy off the Somali Coast »
Onu, International expert group on piracy off the Somali Coast, novembre 2008.
www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated

non reconnu par la communauté internationale... mais n'en existant pas moins. À l'extrême sud, la région de Mogadiscio, la seule région que le gouvernement somalien contrôle réellement. Entre la capitale Mogadiscio et le Puntland, une région floue, le Galmudug, contrôlée par quelques grands seigneurs de la guerre. C'est sur cette situation de *failed State* – que l'on peut transposer en partie au Yémen ou, à un moindre degré, encore dans le nord de l'Indonésie – que prolifèrent les bases arrière terrestres des entreprises de piraterie.

Depuis vingt ans, près 4 000 actes de piraterie ont été dénombrés dans le monde, dont un peu plus de 400 pour la seule année 2009. Le rapport 2010 de l'ICC (International Crime Service) détaille l'ensemble de ces attaques (1). Il montre que c'est logiquement dans le golfe d'Aden que la situation est à la fois la plus grave et qu'elle se dégrade le plus. Ainsi, sur 47 vaisseaux détournés et pris en otages en 2009, 42 l'ont été au large de la Somalie. La zone d'atta-

BIBLIOGRAPHIE

PIRATES AU JOUR LE JOUR
Jean-Pierre Moreau, Tallandier, 2009.

**UNE HISTOIRE DES PIRATES
Des mers du Sud à Hollywood**
Jean-Pierre Moreau, Seuil, 2007.

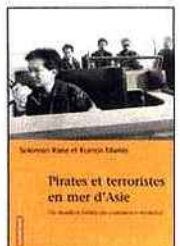
**PIRATES ET TERRORISTES
EN MER D'ASIE
Un maillon faible du commerce mondial**
Solomon Kane et François Martin, Autrement, 2005.

**L'ASIE-PACIFIQUE DES
CRISES ET DES VIOLENCES**
Christian Huetz de Lempis et Olivier Sevin (dir.), Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2008.

**DOSSIER « PIRATES ET
PIRATERIES »**
Béatrice Giblin (coord.), Hérodote, 3^e trimestre, 2009.

**L'ENNEMI DE TOUS
Le pirate contre les nations**
Daniel Heller-Roazen, Seuil, 2010.

MOI, OSMANE, PIRATE SOMALIEN
Laurent Merer, Koutoubia, 2009.



Enfants-pirates ? Non, enfants-soldats !



ECPAD/Ministère de la Défense/Reuters

L'équipage du yacht français
Le Tanit pris en otage au large
de la Somalie en avril 2009.

Osmane, un jeune enfant-soldat somalien, parvient à échapper aux commandos de la marine qui pourchassent un groupe de pirates fuyant dans le désert après l'échange d'une rançon. Comment ce jeune Somalien est-il devenu

pirate ? Passé de Mogadiscio en ruines jusqu'au village de Garaacad, Osmane partage la vie précaire des pêcheurs de la Corne de l'Afrique, ces « pirates » qui désormais pillent et prennent en otages les flottes et les équipages des plus

grandes puissances. Comment comprendre les itinéraires de ces enfants-soldats que sont les jeunes pirates embarqués sur les zodiacs et les vedettes rapides du golfe d'Aden ou du détroit de Malacca ? Laurent Mérer, ancien chef des forces navales françaises de l'océan Indien, s'est posé la question dans un beau livre intitulé *Moi, Osmane, pirate Somalien* publié en 2009.

L. Mérer propose d'abord, sous forme d'un court récit ro-

mancé, la vie de cet adolescent à la fois imaginaire et bien réel, avant d'analyser en sociologue et géopoliticien sa trajectoire. Sur une bande de 800 kilomètres, du Somaliland au Puntland, c'est toute une

économie liée à la piraterie maritime qui s'est installée depuis le milieu des années 1990. Les sommes rapportées par les prises d'otages sont sans commune mesure avec les revenus de la pêche locale. Et ce d'autant plus que les flottes européennes et japonaises viennent jusqu'au nord des Seychelles pour exploiter les bancs de poissons destinés à la consommation occidentale. Au point de départ, l'appauvrissement des zones de pêche dans une région où les États sont des « failed States », des États effondrés qui n'ont pas ou plus les moyens de construire des tissus économiques formels.

Au point d'arriver à un secteur informel et mafieux qui a pris le relais d'une organisation étatique défailante. Et dans ce contexte, la vie broyée de Osmane, 15 ans, enfant-soldat somalien ! ■ R.-É.D.

que qui était en 2007-2008 essentiellement concentrée dans le rail de navigation du golfe descend maintenant très au sud, jusqu'aux Seychelles... voire jusqu'au nord de Zanzibar (Tanzanie) et de Grande-Comore (la plus grande et la plus au nord des trois îles de l'Union des Comores).

En mer de Chine et dans le détroit de Malacca, la situation s'est nettement améliorée depuis quelques années. Là où Solomon Kane et Francis Martin étudiaient dans un ouvrage célèbre « *la piraterie, les pirates et terroristes en mer d'Asie, comme l'un des maillons faibles du commerce mondial* (2) », la région est aujourd'hui beaucoup plus calme. L'Indonésie a été félicitée par les organisations internationales pour ses efforts pour lutter contre les bases des pirates... même si dans le même temps on a compté 9 attaques à Singapour contre 6 l'année dernière.

Le Nigeria inquiète beaucoup les analystes de la piraterie. Il y a là des conditions potentiellement explosives : une industrie pétro-

lière fortement corrompue qui génère des masses « d'argent sale » considérables, des espaces mal contrôlés par un gouvernement dépassé. C'est d'ailleurs le lieu où les formes d'attaques de piraterie ont été les plus violentes : l'un des équipages pris en otage a été assassiné, ce qui est très rare (les otages sont l'une des bases du commerce de la piraterie – il y a eu 1 052 personnes prises en otages en 2009 dans les quatre lieux planétaires de la piraterie).

Quelles solutions ?

À la suite de la prise en otage du navire de luxe français *Le Ponant*, le Premier ministre français François Fillon avait proposé la création d'une force internationale d'intervention sous mandat de l'Onu pour lutter contre la piraterie maritime. Devant les difficultés de la mise en place d'une telle force, l'Otan a assuré d'octobre à décembre 2008 la protection des navires du Pam (Programme alimentaire mondial) au large de la Somalie. Depuis le 8 décembre

2008, c'est l'opération Atalante qui a pris le relais. Cette mission de l'Union européenne sous mandat de l'Onu regroupe 9 pays, une vingtaine de navires, et près de 2 000 militaires au total.

Mais quelles que soient les forces militaires et maritimes déployées, celles-ci ne peuvent être que les compléments d'une tout autre politique : celle qui vise au développement des régions et des États. La piraterie doit être ramenée à ces racines : le chaos, la misère, l'instabilité politique. Face à cela, les solutions économiques et politiques sont pour l'instant dérisoires. Un seul chiffre suffira à le faire comprendre : l'aide internationale totale à la Somalie est de 150 millions de dollars par an, soit... le prix d'un Airbus ! ■ R.-É.D.

(1) ICC/IMB (International Maritime Bureau), « IMB piracy and armed robbery report 2010 » Disponible sur www.icc-cs.org.uk/

(2) Solomon Kane et Francis Martin, *Pirates et terroristes en mer d'Asie*, Autrement, 2005