

INTRODUCTION

Michèle Battesti

La genèse du colloque international « la piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État », qui s'est déroulé du 9 au 12 mai 2012 à l'université de La Rochelle et à la Corderie royale de Rochefort, remonte à la décision prise au sein de l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM) à la fin 2009 de lancer un programme de recherche sur l'« Histoire de la sûreté et de la sécurité maritime ». Le choix du thème de la piraterie s'est tout naturellement imposé en raison de l'actualité. Alors que cette criminalité semblait reléguer au passé révolu de la marine à voiles, de l'île de la Tortue, des romans et films d'aventures, elle faisait l'objet d'une large couverture médiatique à la suite des prises d'otages à bord des yachts français *Ponant* (avril 2008), *Carré d'As* (septembre 2008), *Tanit* (avril 2009) par des pirates somaliens dans l'océan Indien. Confrontée à cette menace pesant sur une des principales routes maritimes mondiales, l'Union européenne décida sous l'impulsion de la France l'envoi d'une force navale significative pour protéger les navires de commerce : l'opération *Atalanta* (décembre 2008). Les statistiques n'en ont pas moins continué d'être alarmantes. Le rapport du Bureau maritime international (BMI) sur la piraterie, présenté le 14 janvier 2010, révéla que l'année précédente 406 actes de piraterie avaient été recensés dans le monde. Au total, 49 navires avaient été saisis par les pirates et 120 touchés par des tirs, 1 052 marins pris en otage, 8 tués et 68 blessés. Plus de la moitié des attaques (217) avaient été perpétrées par des pirates somaliens, contre 111 en 2008. Certains n'hésitaient pas alors à affirmer que la piraterie était la plus grande menace navale pesant sur la liberté des mers depuis la Seconde Guerre mondiale et qu'elle représentait un grave danger pour la mondialisation. Le déploiement des forces navales européennes auxquelles se sont jointes celles de l'otan, de la *Task Force 151*, des unités des marines nationales (Corée, Chine, Iran, Inde, etc.) n'a pas eu de suite l'effet dissuasif escompté. Pire, il lui a été reproché d'engendrer des effets pervers, puisque les pirates somaliens contraints d'abandonner le corridor d'accès à la mer Rouge trop bien protégé opéraient à plus de 1 000 milles marins de leurs bases et étendaient leur zone de déprédation à un espace aussi vaste que l'Europe occidentale. Quelque 1 500 à 2 000 pirates tenaient tête aux marines de guerre

les plus sophistiquées. Un comble à l'époque du radar, du GPS, des satellites d'observation, alors que les observateurs s'étonnaient déjà au XIX^e siècle de la survivance des forbans à l'ère de la vapeur. La lutte anti-piraterie ressemblait de surcroît au tonneau des Danaïdes. Faute de débouchés juridictionnels, près de 90 % des présumés pirates interceptés par les forces navales présentes sur cette zone étaient relâchés.

10 À cette époque-là, experts et milieux maritimes débattaient avec vivacité sur la question de savoir si l'État devait déléguer son pouvoir régalien et autoriser l'emploi de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français pour pallier l'incapacité de la Marine nationale de faire face à un tiers des demandes de protection des armateurs. Autre débat, la piraterie n'est pour certains qu'un problème « tactique » et non pas « stratégique », ce qui par parenthèse revient à oublier que l'histoire est riche d'échecs de manœuvres stratégiques à cause d'erreurs tactiques. Mais il est indéniable que la piraterie n'a jamais interrompu la route maritime passant par le bassin somalien et la mer Rouge, tout au plus engendre-t-elle une « nuisance » qui peut être qualifiée de stratégique pour les économies des États industriels dans la mesure où ceux-ci fonctionnent à flux tendus et que leurs approvisionnements énergétiques et les matériaux stratégiques sont acheminés par voie maritime pour 90 %.

Dans ce contexte, il convenait de reformuler la problématique posée par la piraterie : est-ce un nouveau paradigme de la défense et de la sécurité ? La prospérité de la piraterie s'inscrit dans un contexte d'essor des violences crapuleuses visant la navigation maritime sur l'ensemble de la planète et elle accompagne et renforce les méfaits des cartels criminels qui se livrent à toutes espèces de trafics illicites (armes, drogue, matériels sensibles, êtres humains, devises, contrefaçons) et représentent de formidables enjeux économiques, sociaux, géopolitiques, politiques et sécuritaires. Dans les dernières décennies du XX^e siècle, plusieurs facteurs ont concouru à cet état de fait : le « vide » de l'après-guerre froide laissé par le « repli » des grandes puissances océaniques des scènes régionales ; la priorité donnée par ces mêmes puissances à des objectifs stratégiques comme le soutien des théâtres d'opérations extérieures ou la lutte contre le terrorisme ; la déliquescence des appareils d'État dans les pays les plus déshérités, désorganisés par les guerres ou les mouvements sécessionnistes, qui sont incapables d'exercer leurs fonctions régaliennes (justice, police) ; les distorsions croissantes entre les puissances industrielles occidentales ou émergentes et les laissés-pour-compte de la mondialisation. Face à cette prolifération des menaces irrégulières, les démocraties sont contraintes de glisser « de plus en plus vers des pouvoirs de police au détriment des modalités

d'action traditionnelle du combat¹ ». Elles doivent démultiplier à l'échelle globale des capacités de réponses tactiques pour s'adapter à ce dérèglement, à cette prolifération globale de la guerre irrégulière. Est-ce une tendance lourde ? Sommes-nous entrés dans une ère nouvelle, caractérisée par la fin de l'ère Clausewitz ou post-Clausewitz de la guerre froide ? L'avenir est-il à la généralisation de la guerre « contre-insurrectionnelle » contre des adversaires irréguliers, des acteurs sociétaux (pirates), récalcitrants émergeant à la périphérie, des ennemis qui n'en sont pas au sens stratégique du terme et représentent tout au plus une « nuisance » ? Faut-il concevoir et mettre en œuvre des matériels militaires spécifiques (type garde-côtes hauturier, doté d'une plateforme porte-hélicoptères) plutôt que de continuer à déployer des systèmes d'armes conçus durant la période de la guerre froide ? Cette dernière interrogation revient à réactualiser le débat qui avait fait rage entre les stratégestes maritimes du dernier quart du XIX^e siècle et de l'entre-deux-guerres, tenants de l'école historique ou de la Jeune École. Dans le contexte d'actualisation du *Livre blanc de la défense et de la sécurité*, ces questions étaient cruciales et posaient le problème récurrent du continuum entre défense et sécurité, dans lequel la France est engagée grâce au dispositif de l'action de l'État en mer. Mais faut-il renforcer cet outil ? Qu'en est-il de cette spécificité française au sein de la défense européenne ? La gageure pour les puissances maritimes est de prendre en compte le phénomène de la piraterie, reliquat du fléau des mers d'antan, et de le marginaliser sans remettre en cause les « fondamentaux » du droit maritime que sont la liberté de circulation et le lien entre le pavillon et l'État. Elle doit être tenue au moment où les États-Unis envisagent de confier à l'OTAN la protection des *Global Commons* (mer, air, espace, cyberspace).

Revenons au contexte de 2009 : la piraterie était alors l'objet d'une floraison d'articles, d'études, de colloques et autres journées d'étude spécialisées traitant du droit, d'économie, de relations internationales, etc., mais le volet historique, quand il était abordé, était réduit à la portion congrue et établissait dans un saisissant raccourci une filiation entre les pirates de Cilicie combattus par Pompée lors de la « guerre des pirates » en 67 av. J.-C. et les pirates somaliens actuels dans l'océan Indien. Grande avait été la surprise d'entendre un des directeurs de la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA-CGM) déclarer à la télévision au moment de l'affaire du *Ponant* qu'il ignorait l'existence de la piraterie au XXI^e siècle et la croyait confinée aux films d'aventures ! Cette posture de communication visant sans doute à dédouaner sa compagnie qui avait fait courir des risques inconsidérés à ses personnels, niait une évidence que la piraterie n'avait jamais été extirpée des

1 Cité dans Philippe Baumard, *Le Vide stratégique*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 184.

océans même si la Royal Navy avait annoncé son éradication en 1869 dans les mers de Chine et que le poète Robert Desnos composait en 1936 : « Versons un pleur sur le pirate, / Sur le pirate et sur la piraterie ! », sans que cette assertion n'ait été démentie par ses contemporains. Les pirates qui avaient infesté pendant des siècles la Méditerranée et l'Atlantique avaient bien disparu depuis des lustres. Il n'en subsistait pas moins. Mais ils étaient circonscrits à des espaces « exotiques », en marge des organisations étatiques modernes, et pratiquaient une forme de gangstérisme à la sauvette, sans visibilité médiatique, dans la quasi-indifférence des puissances maritimes. Au xx^e siècle, le monde maritime les a longtemps négligés. En matière de gestion de crise, les risques d'avarie, de collision ou de pollution primaient toute autre considération. La réapparition de la piraterie dans les statistiques mondiales en 1991 fut une mauvaise surprise.

12

Pour cerner le phénomène piratique dans sa complexité, il nous parut pertinent d'adopter une double démarche : d'une part, d'interroger l'histoire universelle, de l'Antiquité à nos jours, pour appréhender les réussites et les échecs des pratiques piratiques, les facteurs favorisant leurs émergences, la réalité des menaces qu'elles feraient peser sur la liberté des mers et les moyens de lutte mis en œuvre par les États pour les éradiquer ou les contenir à un niveau supportable, le tout avec en arrière-plan la figure symbolique du pirate, chantre de tous les contre-pouvoirs ; d'autre part, de dresser un « état des lieux » de la piraterie actuelle en comparant les trois principaux foyers (détroit de Malacca, bassin somalien, golfe de Guinée) et en s'appuyant sur le retour d'expérience de l'opération *Atalanta*.

Pour réaliser ces objectifs, un atelier de recherches a été mis en place au sein de l'IRSEM sous notre direction, selon le principe de la pluridisciplinarité. Il s'articulait autour d'un « noyau dur » de spécialistes, acteurs et témoins, émanant de l'université de La Rochelle (Mickaël Augeron, maître de conférences en histoire moderne), de l'École française d'Extrême-Orient (Paola Calanca), de la marine nationale (le VA Xavier Magne, sous-chef d'état-major « Opérations navales », le CF Bertrand Drescher, le commissaire en chef François Laurent, chef du bureau « Droits de la mer et événements de la mer », le CV Thierry Rousseau, le Centre de concepts et de doctrines de la marine, le VA Jean-Louis Vichot, directeur du Centre d'enseignement supérieur de la marine, le commissaire général (2^e s) Jean-Louis Fillon, le VAE (2^e s) Gérard Valin, (ancien ALINDIEN) ; de l'état-major de l'armée (le CA Arnaud de Tarlé, le CV Xavier Mesnet) ; du Secrétariat de la mer (le CA Bruno Paulmier, adjoint au Secrétaire général de la mer), de l'ISEMAR (Paul Turret, directeur ; Anne Gallais, juriste) ; du milieu industriel (Patrick Rondeau, responsable sécurité et sûreté d'Armateurs de France, Pierre Legras, président de Kargus Sea Interconnection). À ce groupe se sont joints de façon ponctuelle des experts : le CA Marin Gillier

(commandant de la force maritime des fusiliers marins et commandos), Éric Frécon (chercheur post-doctoral, S. Rajaratman School of International Studies, Singapour), François Guiziou (géographe, université de Nantes), Joseph Vincent Ntuda Edodé (professeur, université de Yaoundé II-Soa, Cameroun), Pierre Saqui de Sannes (CMA-CGM), Philippe Gélinet (Total), Yves-André Lagadic (Bourbon), Éric Prang (SAFRAN), Jean-Pierre Quéneudec (professeur émérite de droit, université Panthéon-Sorbonne), Éric Chaboureau (juriste, Union européenne), Jean-Michel Chevalier (Affaires maritimes) ; des historiens : Frédéric Mantiene (directeur des Indes savantes), Pierre Prétou (maître de conférences, histoire médiévale, université de La Rochelle), Laurent Hugot (maître de conférences, histoire ancienne, université de La Rochelle), Catherine Wolff (professeur, histoire ancienne, université d'Avignon), Dominique Gaurier (maître de conférences, histoire du droit, université de Nantes), Daniel Panzac (†), Jean Bérenger (professeur émérite, histoire moderne, université Paris-Sorbonne), Christophe Picard (professeur, histoire médiévale, université Panthéon-Sorbonne), Alain Blondy (professeur, histoire moderne, université de Paris-Sorbonne) ; mais également Jean Guisnel (grand reporter au *Point*), Gilles Lapouge (écrivain), Gustave Charvet (avocat). Les deux ans de travaux ont abouti à l'organisation du colloque des 9-12 mai 2012 à La Rochelle et à Rochefort, ordonné autour de l'axe directeur du défi que la piraterie représente pour l'État à travers l'Histoire.

Une des particularités de la piraterie, et non des moindres, est d'avoir engendré une législation universelle. Sa généalogie est censée remonter à Cicéron lequel désigne le pirate comme « l'ennemi commun à tous » (*communis hostis omnium*)². Pour l'orateur latin, le pirate est un ennemi [de guerre] universel, un hors la loi, qui en tant que tel ne peut être traité en conformité avec le droit de la guerre. Si la formule de Cicéron n'a eu aucune influence sur le droit romain, elle a été reprise par les jurisconsultes de l'époque moderne qui l'ont enrichie et déclaré le pirate « l'ennemi de l'humanité » (*hostis humani generis*). Entre-temps, les États européens, qui étaient devenus les détenteurs du monopole de la violence légitime, se sont mis d'accord entre eux pour régler la guerre sur mer et déléguer aux seuls corsaires, auxquels ils ont octroyé une lettre de marque, le droit de courir sus aux navires ennemis. Tout particulier agissant hors de ces règles était un pirate, susceptible de finir pendu en haut d'une vergue. Après la Seconde Guerre mondiale et les camps de la mort, l'expression d'ennemi de l'humanité parut disproportionnée pour qualifier le pirate, qui passait de

2 Cicéron, *De officiis*, livre III ; cf. Daniel Heller-Roazen, *L'Ennemi de tous. Le pirate contre les nations*, Paris, Éditions du Seuil, 2010, p. 13-22.

surcroît pour être en voie de disparition. En conséquence, la Convention sur la haute mer (1958), précisée par celle sur le droit de la mer de Montego Bay (1982) réduit la piraterie à un ensemble d'infractions de droit commun commises de l'extérieur d'un navire, dans un but de lucre, dans un espace – la haute mer – échappant à la juridiction d'un seul État. Si l'article 105 de ladite Convention stipule que tout État « peut » se saisir d'un pirate, ce n'est pas une obligation. De plus, si les États veulent exercer leur compétence universelle, ils doivent l'intégrer dans leur droit national. La France ne l'a fait qu'avec la loi du 5 janvier 2011 qui reconnaît aux juridictions françaises le droit de juger des actes de piraterie commis hors de France, quelle que soit la nationalité du navire ou des victimes, lorsqu'ils sont appréhendés par des agents français. Nombre d'États s'y refusent. D'où le pourcentage exorbitant des pirates capturés en flagrant délit qui sont relâchés sans autre forme de procès. Pour ajouter à la confusion, les statistiques les plus médiatisées émanent de la Chambre internationale du commerce, laquelle surévalue systématiquement le phénomène en prenant une définition extensive de la piraterie, incluant les vols dans les ports et les actes illicites commis dans les eaux territoriales que le droit international reconnaît comme actes de brigandage et non de piraterie.

Le phénomène de la « piraterie » est pour l'historien d'une extrême complexité. Les sources sont lacunaires ou inexistantes. Les pirates laissent peu de traces (même pas archéologiques). Certes, ils se profilent en filigrane dans les témoignages de leurs victimes et des contemporains, les rapports des autorités civiles ou militaires, les archives judiciaires, mais les « vaincus » n'ont pas d'histoire à moins d'interférer avec celle des Grands. C'est avant tout une question de définition. Or, donner une définition de la piraterie est chimérique à moins de s'en tenir à des généralités, tant elle varie selon les époques, selon les sociétés et leurs modes de fonctionnement, selon les cultures, selon les morales qui prévalent. Le pirate enfreint les lois, transgresse les normes encore faut-il qu'une puissance publique soit en mesure d'édicter des règles et de les faire appliquer, d'autant que dans la société préindustrielle la mer était un « champ libre de pillage libre » (Carl Schmitt). La définition actuelle de la piraterie est trop réductrice pour l'historien, dans la mesure où depuis la plus haute antiquité, les pirates, n'ayant d'autre finalité que la « recherche du butin », ont commis leurs exactions sans faire de distinction entre la haute mer, les eaux territoriales, les fleuves et les côtes. La meilleure définition est sans doute donnée par le poète et philosophe britannique Samuel Taylor Coleridge : « Aucun homme n'est un pirate à moins que ses contemporains ne l'appellent ainsi³. »

3 « *No man is pirate unless his contemporaries agree to call him so.* »

De l'histoire à rebondissements de la piraterie, il ressort que plusieurs facteurs sont nécessaires à son émergence et à son essor. Le premier est d'évidence l'existence de candidats pirates qui ont pour caractéristique commune la « recherche du butin ». Les occasions et les époques ont fait les pirates autant que la volonté des individus. Hormis le banditisme pur et simple, plusieurs types de piraterie peuvent être esquissés : piraterie naturelle, de pauvreté, de protestation, à mobile religieux, invasion, etc. La piraterie « naturelle » est pratiquée depuis des temps immémoriaux par des populations nomades comme les Bugis malais ou des peuples anciens vivant de chasse et de cueillette, mais aussi par des populations littorales, gens de mer et pêcheurs pour lesquels la piraterie est une activité complémentaire comme ce fut longtemps le cas sur les côtes européennes. La piraterie de pauvreté s'applique à tous ceux qui fuient la misère, la disparition de ressources naturelles, une poussée démographique qui a créé une distorsion insupportable entre les ressources et le nombre de la population, les inégalités socio-économiques. Des montagnards crétois se faisant pirates par nécessité à l'époque hellénistique aux Somaliens actuels, la liste est longue des candidats potentiels qui ont pris la mer pour survivre et rééquilibrer par la force une meilleure distribution des richesses. La piraterie de protestation correspond aux rebelles politiques ou religieux, aux contestataires de l'autorité quelle qu'elle soit, aux mouvements d'émancipation, aux résistants face à un agresseur ennemi. Ainsi durant la guerre civile qui suivit l'assassinat de César, Octave stigmatisa-t-il aux yeux de la postérité Pompée Sextus en le traitant de pirate, lui déniait la qualité d'opposant politique. Lorsque les Hollandais doivent abandonner Formose en 1662 sous la pression de Koxinga, ils en font le « roi des pirates » alors que les Chinois le considèrent comme un héros national et un grand patriote. La piraterie à mobile religieux a fait florès en Méditerranée et dans l'Atlantique avec l'appel au djihad des Sarrazins et des Barbaresques, les « pirates » protestants français, anglais et hollandais contre l'Espagne catholique et son empire américain. Les invasions d'antan qu'elles soient normande, saxonne ou sarrazine commencent toujours par des entreprises de piraterie, faites de razzias et de pillages. Lorsqu'Alexandre le Grand demanda au pirate Dionides qui avait été amené prisonnier devant lui : « De quel droit [cours-tu] les mers ? De quel droit, lui répondit-il, avec l'audace d'un brigand, ravages-tu la terre ? Peut-être me traite-t-on de pirate, parce que je n'ai qu'une petite barque, et toi qui commandes à une grande armée, tu passes pour un conquérant. » Dont acte. Hormis éliminer physiquement ou emprisonner les *outlaws* prêts à s'enrôler comme pirates, plusieurs méthodes ont été expérimentées tout au long des siècles pour tarir à la source les candidatures à la piraterie : accommodation (vikings), sédentarisation (les Ciliciens transformés en agriculteurs par Pompée ou les flibustiers caraïbes devenant planteurs), amnistie générale (comme celle

accordée à plusieurs reprises dans la première moitié du XVIII^e siècle par les rois de France et d'Angleterre aux pirates de l'Atlantique, ou celle dont bénéficia au Nigéria en 2009 les membres du Mouvement d'émancipation du delta du Niger ou en Somalie en 2013 les « jeunes pirates »), enrôlement dans les forces anti-piraterie, garde-côtes et marines de guerre, un des cas emblématiques parmi d'autres est Abraham Duquesne le Vieux (v. 1570-1635), attaquant tous les navires qui n'étaient pas normands avant de devenir un très respectable officier de Louis XIII. Le métier de pirate est dangereux. Actuellement, selon les Nations unies, un tiers des pirates somaliens ne reviendraient pas de leurs entreprises. Assurer aux candidats potentiels une activité économique, stable, suffisamment rémunératrice, est un moyen de les dissuader à prendre la mer.

Une des conditions de l'essor de la piraterie est d'opérer à partir de bases d'opérations sûres. Celles-ci doivent occuper une position stratégique au plus près de leurs proies potentielles le long des routes commerciales les plus fréquentées par les trafics de valeur, à proximité des passages obligés (détroits, caps, archipels), et optimisée par le régime des vents, des moussons ou des courants. Dans ces conditions, les îles ont souvent la préférence des pirates (île de la Tortue, Lingga dans le détroit de Malacca, Corse, Crète, etc.), d'autant qu'elles présentent l'avantage supplémentaire de fournir un soutien logistique (eau potable, vivres, bois de cuisson pour les aliments, mini-chantier de radoub ou de construction à l'époque de la marine à voiles). Une fois leurs exactions commises, les pirates doivent pouvoir se replier rapidement dans leurs bases, choisies pour être inaccessibles aux grands bâtiments étatiques, au milieu des récifs, des hauts fonds, des dédales d'îles, des mangroves ou autres rivages boisés, voire dans les eaux territoriales comme en Somalie où l'État incapable d'exercer ses pouvoirs régaliens (armée, police) ne peut assurer la sécurité de son littoral long de près de 3 100 km. Rien d'étonnant qu'en 2012 les trois quarts des attaques piratiques se polarisent encore sur trois zones – Corne de l'Afrique, Asie du Sud-Est, golfe de Guinée –, points chauds traditionnels de la piraterie. Le golfe de Guinée était jusqu'au milieu du XVIII^e siècle une des escales du fameux « tour des pirates » allant des Antilles aux côtes de Malabar ; le détroit de Malacca et l'archipel malais ont été hantés par des forbans aussi loin que remontent les sources historiques ; Pline l'Ancien dénonçait déjà la piraterie sévissant en mer Rouge et dans le golfe Arabo-Persique. Toutefois, rien n'indique que la piraterie au large des côtes somaliennes de l'océan Indien n'ait existé avant la fin des années 1990 : pas de tradition maritime dans la population, peu ou pas d'aménagements des côtes, des voies de communication orientées Nord-Sud plutôt qu'Est-Ouest, des villes tournant le dos à la mer. L'hypothèse d'une rupture historique est à envisager. Quoi qu'il en soit, pour neutraliser les nids de pirates, il faut créer de l'insécurité en les détruisant comme

Pompée a procédé en 67 av. J.-C. ; en les pourchassant comme les Européens au XIX^e siècle dans l'archipel malais ou indochinois grâce aux bâtiments à vapeur, aux canonnières à fond plat et fortement armée remontant les cours d'eau ; en les bombardant comme les Français de Louis XIV à Charles X ainsi que toutes les puissances maritimes européennes et même la jeune République nord-américaine à l'encontre des Régences maghrébines. La formule la plus efficiente est d'évidence de rétablir un État de droit, avec une police et une armée, dans les zones infestées. En vertu de quoi, la communauté internationale et ses instances répètent à satiété que la solution de la piraterie somalienne est « à terre » : un truisme. Encore faudrait-il imaginer un processus autre que celui visant à instaurer un État de type occidental lequel échoue depuis plus de vingt ans en Somalie et envisager la solution d'un régime fédéral ou assumer le partage du pays en entités indépendantes.

La piraterie est un symptôme de l'essor du commerce maritime dont elle vit comme un parasite. À toutes les époques, les pirates ont assouvi leur quête obsessionnelle du butin en opérant des vols à main armée, du racket s'apparentant ou non à des droits de passage, des détournements de navires et de leurs cargaisons, des captures d'esclaves et des prises d'otages pour rançon. Toutefois, il convient de remettre la piraterie à sa juste place. Son efficacité est limitée au regard de la pérennité des trafics, jamais interrompus. À titre de comparaison, entre 1504 et 1650, sur les 19 400 navires faisant le voyage d'Amérique, enregistrés par la *Casa de Contratacion*, seuls 107 (0,5 %) ont été pris par des « corsaires » ou des « pirates » selon les points de vue auxquels on se place, alors que 353 navires ont été perdus par mauvais temps et 59 par échouement. De nos jours, la piraterie somalienne constitue au point de vue macroéconomique tout au plus une « nuisance » par rapport à la dynamique du transport maritime et aux quelque 20 000-28 000 navires transitant annuellement dans sa zone de déprédation. Moins d'un pour cent sont attaqués et 0,3 % détourné, ce qui crée certes un « stress », mais ne présente pas « une menace pour la mondialisation », ou alors les mots n'ont plus de sens. Cette analyse est toutefois à nuancer pour les économies des pays de la région, durement touchées à l'instar du Yémen ou des Seychelles qui enregistrent en 2011 une chute de 40 % de leur activité portuaire. Constante de l'histoire universelle, toutes les villes-États, toutes les puissances maritimes, de tous les temps et de toutes les mers, ont combattu les pirates lorsque leur activité a franchi un seuil jugé insupportable. Le plus sûr moyen de les mettre en échec est de les empêcher de se saisir de leurs proies ou de rendre celles-ci plus dangereuses à capturer grâce à un ensemble de mesures défensives ou dissuasives : armement des équipages (dès le XIII^e siècle, Gênes avait imposé que les matelots soient *muniti ad ferrum*) et des navires, navigation en convois sous la protection de bâtiments de guerre, pratique des assurances et

des tribunaux de prises, construction de fortins et tours de guet (Sicile, Corse). Au XVII^e siècle, pour enrayer la « course » barbaresque, les États européens ont cherché des moyens de protection alternatifs, en jouant la carte diplomatique qui consistait en négociations et en recours, plus ou moins heureux, à l'autorité de la Sublime Porte. La baisse de performance des pirates somaliens enregistrée en 2011 avec 24 navires détournés contre le double l'année précédente s'explique par la meilleure coordination des marines militaires plus offensives, le système des convois dans le corridor de transit du golfe d'Aden, l'adoption par les armateurs et les équipages des *Best Management practices* suggérées par l'Organisation maritime internationale (OMI) – manœuvres d'évitement, élévation des francs-bords, augmentation de la vitesse, mesures d'autoprotection comme l'usage de barbelés, d'armes non létales, aménagement de « citadelles » pour servir de refuge à l'équipage en cas d'abordage – et l'embarquement d'équipes de protection militaires (comme sur les thoniers senneurs français) ou privées (50 % des navires en océan Indien seraient protégés par des sociétés militaires privées). En somme, la réactualisation de recettes séculaires.

L'efficacité des pirates repose sur une organisation structurée, quasi militaire. Leur tactique est d'une grande stabilité dans le temps et s'apparente à de la guérilla. Elle privilégie l'abordage dont le succès réside dans la détermination, voire la témérité des pirates, leur furtivité, la fiabilité de leurs renseignements. Les pirates opèrent avec des petits bâtiments légers et rapides (*hemolia* des Grecs, *lemboi* des Illyriens, chébecs et brigantins des Barbaresques, prahu des Malais, jonques des Chinois, skiffs des Somaliens), à faible tirant d'eau, très manœuvrables, montés par des hommes surarmés. Mutants, ils s'adaptent à la sophistication de la navigation et aux techniques d'intervention en mer. Ainsi, grâce au GPS et aux téléphones cellulaires, les pirates somaliens comptent dans leurs rangs des hommes qui n'ont jamais vu la mer. Ils narguent les marines les plus sophistiquées, prouvant que le différentiel technologique peut être débordé par des forces asymétriques attaquant les points faibles de leurs adversaires. Les pirates se construisent une réputation de cruauté, de barbarie et de violence pour dissuader leurs proies de résister. À partir de 1700, ceux de l'Atlantique et de l'océan Indien ont donc hissé le *Jolly Roger* (normalisé dans le temps sous la forme du pavillon noir à tête de mort) annonçant qu'en cas de résistance il ne serait pas fait de quartier. De nos jours, rares sont les interventions de vive force sur les navires que les pirates ont abordés, pour éviter leurs repréailles et mettre en péril la vie des otages. Leur mode de fonctionnement obéit le plus souvent aux règles traditionnelles du monde maritime. Le butin est mis à la masse, distribué fonction de quotes-parts déterminées à l'avance. Cela est censé éviter les litiges au moment du partage du butin. Il en va de la survie du groupe, ainsi que le soulignait déjà Cicéron. En quelques années, la piraterie somalienne est passée

du stade artisanal à une « PME du crime », avec une quinzaine d'investisseurs, une cinquantaine d'organisateur et une centaine de chefs d'équipe. Le pirate, « ennemi commun à tous », a la particularité d'être combattu par les marines militaires en égard au milieu naturel où il opère. La lutte anti-piraterie peut même prendre l'allure d'une vraie guerre, à l'instar de la « guerre des pirates » livrée et remportée par Pompée. Pour contrer les pirates en provenance des régions dont les autorités publiques sont défailantes ou complices, nombre de puissances maritimes se sont arrogé le rôle de « gendarme naval » : Rhodes, Athènes, Carthage, Rome à l'époque impériale, Byzance du IV^e au XIV^e siècle, l'Angleterre du XIX^e siècle jusqu'au milieu du XX^e. La disparition fortuite d'un de ces gendarmes se traduit inexorablement par une flambée de la piraterie. L'exemple le plus proche est la fin de la guerre froide et le « vide » laissé par le « repli » des grandes puissances océaniques. Les *boats peoples* vietnamiens, dans les années 1970-1980, attaqués par des pirates malais, siamois, cambodgiens ou thaïlandais ont été une illustration malheureuse de cette situation.

La piraterie n'a pu persister dans la longue durée sans la protection accordée par des souverains et autres potentats locaux, voire les encouragements que ceux-ci ont prodigués, la tolérance de certains ports, la corruption, la complicité des États ou de fonctionnaires défailants ou complaisants, l'ambivalence des souverains utilisant les forbans contre leurs adversaires, l'existence de réseaux criminels. Il suffit de rappeler la tolérance de Rome à l'égard des pirates fournisseurs d'esclaves à bon marché, le *corso* barbaresque et ses multiples complicités sur les deux rives de la Méditerranée, etc. La piraterie a toujours eu partie liée avec les autres trafics illicites et se convertit forcément en « commerce au bout de la pique » (c'est-à-dire en contrebande) pour écouler les esclaves ou les cargaisons capturés, recycler l'argent des rançons, acheter des armes. À ce jeu, les Somaliens semblent avoir très bien intégré les avantages de la mondialisation. L'argent des rançons, recyclé dans la diaspora et le système des *Hawala*, irrigue la corruption et les trafics illicites de toute la région jusqu'aux monarchies du Golfe. L'actuelle piraterie a généré un marché connexe du transport maritime. Les chiffres les plus extravagants circulent. Selon le rapport d'une fondation américaine, la piraterie en Somalie aurait coûté en 2011 près de 7 milliards de dollars, incluant les 160 millions des rançons⁴. Le hiatus est impressionnant. Une des solutions pour la juguler est de lutter contre les réseaux de blanchiment de l'argent des rançons. Depuis novembre 2011, Interpol s'est justement donné cet objectif.

4 *The Economist Cost of Somali Piracy 2011*, working paper, Ocean beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation.

N'est pas pirate qui veut, même si des peuples se sont spécialisés dans la piraterie tout au long des siècles. Le pirate est certes un bandit, mais un bandit pas comme les autres. Il peut même bénéficier d'une aura comme les pirates malais réputés marcher sur l'eau et être insensibles aux balles. L'opinion peut prendre fait et cause pour eux, ce qui est à rapprocher de la fascination pour le bandit de grand chemin : en 1231, deux pirates de Porto-Venere étant condamnés à avoir la main droite coupée, la sentence provoqua une émeute et les deux coupables en profitèrent pour s'enfuir. La piraterie est une des rares criminalités à être revendiquée par ses auteurs. Certains crânent devant la mort. En 1720, Charles Bellamy, dit le prince des pirates, déclare au pied de la potence : « Ils nous font passer pour des bandits, ces scélérats, alors qu'il y a qu'une différence entre eux et nous, ils volent les pauvres sous couvert de la loi tandis que nous pillons les riches sous la protection de notre seul courage. » Début 2000, des pirates chinois chantent avant leur exécution *Copa de la Vida* de Ricky Martin, hymne de la coupe du Monde 1998⁵. Les Occidentaux ont une perception de la piraterie brouillée par la légende entourant le pirate caraïbe, qui de barbare sanguinaire s'est mué en héros romantique par la grâce de leur entrée en littérature sous la plume d'écrivains talentueux comme Daniel Defoe, Eugène Sue, Joseph Conrad, Edgar Poe, pour ne citer qu'eux. L'essor de la piraterie atlantique au XVIII^e siècle a été interprété comme une résistance individuelle face à la montée des États modernes. N'appartenant ni à un État ni à un système, le pirate passe pour le seul homme « libre » des sociétés pré-révolutionnaires, un exclu de la civilisation et un rebelle prolétarien. Il a été récupéré par la mouvance libertaire. Cette interprétation est de nos jours adoptée pour disculper la piraterie somalienne de tout caractère affairiste et criminel. Les pirates somaliens ont soigné leur communication et présenté leurs actions comme des repréailles au pillage des sources halieutiques par la pêche industrielle et au dépôt de déchets toxiques par les pays occidentaux. Leurs arguments ont évidemment rencontré un écho favorable auprès de la population somalienne éprouvant un fort ressentiment envers les pays riches. Or les mannes des rançons se traduisent par de substantielles retombées économiques du fait de la culture de partage très enracinée en Somalie. Mais d'après Anja Shortland, dans un rapport publié par le *think tank* britannique Chatham House, les communautés côtières ne profitent pas du butin. Aussi suggère-t-elle de « leur offrir une alternative qui leur soit beaucoup plus profitable que l'hébergement des pirates⁶ ». Privés du soutien de l'opinion, les jours des pirates seraient comptés.

5 Éric Frécon, *Les Réactions des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre froide*, thèse sous la dir. de Jean-Luc Domenach, Institut d'études politiques de Paris, 2007, p. 5.

6 Anja Shortland, *Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to track the Developmental Effects of Somali Piracy*, London, Chatham House, 2012.

Conséquemment, l'histoire de la piraterie révèle que la disparition d'au moins un des six facteurs analysés ci-dessus suffit à éliminer ou en tout cas à contenir à un niveau de faible intensité ce fléau des mers aussi vieux que les débuts de la navigation, même s'il ne faut se faire aucune illusion, son éradication de la surface du globe est aussi probable que la disparition de la criminalité à terre.

L'atout majeur des travaux du colloque « La Piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État », dont nous publions dans cet ouvrage les résultats, est d'être par définition « choral » eu égard à son approche pluridisciplinaire et d'avoir ainsi pu explorer – sans prétendre évidemment à l'exhaustivité – toutes les facettes du phénomène piratique dans sa dimension politique, géostratégique, juridique, économique et culturelle aussi bien à l'époque actuelle que dans les temps révolus. Au demeurant, les travaux du colloque ont démontré que le débat, qui a animé le monde maritime depuis la récente « résurgence » de la piraterie, concernant la présence de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français ou d'intérêt français avait abouti à un relatif consensus. En effet, tout en réclamant, au nom de l'égalité de traitement, que l'État exerce ses droits régaliens en faveur de tous les navires français, les différents acteurs du monde maritime ont admis que la Marine nationale n'était pas en capacité d'honorer un tiers des demandes de protection formulées par les armateurs. Par suite, ils ont consenti au recours à des sociétés militaires privées pour sécuriser les équipages et les biens dans les zones exposées à la piraterie, mais ils ont posé la condition *sine qua non* que ce déploiement ne pourrait se faire que sous le strict contrôle de l'État. Reste à mettre en œuvre cette évolution des pratiques et des mentalités : un nouveau défi pour l'État.