

La piraterie somalienne : la comprendre et expliquer sa disparition

Quentin Prigent

▶ **To cite this version:**

Quentin Prigent. La piraterie somalienne : la comprendre et expliquer sa disparition. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01196076

HAL Id: dumas-01196076

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01196076

Submitted on 9 Sep 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mémoire d'étape

Master 1
Géopolitique

Année universitaire
2014-2015

La piraterie somalienne

la comprendre et expliquer sa disparition

Mémoire soutenu par Quentin PRIGENT
Étudiant en géopolitique à l'Université de Reims Champagne-Ardenne
Sous la direction de Monsieur Stéphane ROSIÈRE
Professeur à l'Université de Reims Champagne-Ardenne, directeur du Master de Géopolitique et du laboratoire HABITER
Second membre du jury : Monsieur Frédéric PIANTONI
Maître de conférences à l'Université de Reims Champagne-Ardenne

UNIVERSITÉ DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

GÉOPOLITIQUE MASTER

Mémoire d'étape

Master 1
Géopolitique

Année universitaire
2014-2015

La piraterie somalienne

la comprendre et expliquer sa disparition

Mémoire soutenu par Quentin PRIGENT
Étudiant en géopolitique à l'Université de Reims Champagne-Ardenne

Sous la direction de Monsieur Stéphane ROSIÈRE
Professeur à l'Université de Reims Champagne-Ardenne, directeur du Master de Géopolitique et du laboratoire HABITER

Second membre du jury : Monsieur Frédéric PIANTONI
Maître de conférences à l'Université de Reims Champagne-Ardenne

Université de Reims Champagne-Ardenne

UFR – Sciences Humaines et Sociales

Département d'Histoire et Géopolitique

REMERCIEMENTS

En préambule de ce mémoire, je souhaiterais adresser mes plus sincères remerciements aux personnes qui ont participé à l'élaboration de ce travail de recherche ainsi qu'à la réussite de cette année universitaire.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude au directeur de ce mémoire ainsi que du master de géopolitique, M. Stéphane Rosière. Sa disponibilité tout au long de la rédaction et ses judicieux conseils se sont avérés décisifs et je ne saurais trop le remercier pour toute l'aide et le temps qu'il aura bien voulu me consacrer.

Je tiens aussi à remercier M. Frédéric Piantoni pour les cours de cartographie de ce semestre. Les cartes ont une place importante dans ce mémoire, et les cours de M. Piantoni ont représenté un apport technique dont je n'aurais su me passer.

Mes remerciements s'adressent enfin à ma famille et mes amis. À ma mère, pour son soutien et sa bienveillance, mon père, pour son intérêt et ses encouragements, puis Marine et Maxime, pour avoir su rester eux-mêmes.

Je remercie également mon vieil ami Louis, en espérant être remercié dans le mémoire qu'il termine actuellement. Merci aussi à Pierre-Alix, sans qui l'année aurait été bien moins amusante.

Et enfin merci à Héloïse, sans qui rien ne serait jamais possible.

SIGLES

AMISOM	*African Union Mission in Somalia*
BMP	*Best Management Practices*
CIA	*Central Intelligence Agency*
CICPO	Convention Internationale Contre la Prise d'Otages
CIRFT	Convention Internationale pour la Répression du Financement du Terrorisme
CMB	Convention de Montego Bay
CMF	*Combined Maritime Forces*
CNUCED	Convention des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement
CNUCTO	Convention des Nations Unies contre la Criminalité Transnationale Organisée
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
CSNU	Conseil de Sécurité des Nations Unies
CTF	*Combined Task Force*
DCC	*Djibouti Code of Conduct*
EU NAVFOR	*European Union Naval Force*
GCPLS	Groupe de Contact sur la Piraterie au Large de la Somalie
GFS	Gouvernement Fédéral Somalien
GFT	Gouvernement Fédéral de Transition
IDE	Investissements Directs à l'Étranger
IDH	Indice de Développement Humain
IGAD	*Intergovernmental Authority on Development*
IMB	*International Maritime Bureau*
MSCHOA	*Maritime Security Center Horn Of Africa*
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
OIG	Organisation Inter-Gouvernementale
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
OTAN	Organisation du Traité Atlantique Nord
PAM	Programme Alimentaire Mondial
PIB	Produit Intérieur Brut
PLAN	*People's Liberation Army Navy*
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
PRC	*Piracy Reporting Center*
SHADE	*Shared Awareness and Deconfliction*
SIG	Système d'Information Géographique
SNM	*Somali National Movement*
SPM	*Ship Protection Measures*
SSDF	*Somali Salvation Democratic Front*
UE	Union Européenne
UKMTO	*United Kingdom Marine Trade Operations*
UNITAF	*United Task Force*
UNOSOM	*United Nations Operation in Somalia*
USC	*United Somali Congress*
UTI	Union des Tribunaux Islamiques
UNHCR	*United Nations High Commissioner on Refugees*
UNOCHA	*United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs*
UNESCAP	*United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*
ZEE	Zone Économique Exclusive
ZHR	Zone de Haut Risque

SOMMAIRE

Introduction 4

1. LA PIRATERIE SOMALIENNE ET SES ENJEUX 11

1.1. L'apparition de la piraterie somalienne 11

1.2. L'évolution des pratiques et de la zone opératoire des pirates 20

1.3. Les enjeux de la piraterie au large des côtes de la Somalie 29

2. L'ORGANISATION DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE 37

2.1. Le cadre légal de répression 37

2.2. L'intervention navale internationale 45

2.3. La privatisation de la lutte contre la piraterie 52

3. LA DIMENSION CONTINENTALE DE LA PIRATERIE MARITIME 58

3.1. Stabilité politique et piraterie 58

3.2. Piraterie et développement humain 66

3.3. Pour un modèle d'éradication de la piraterie 69

Conclusion 74

INTRODUCTION

Pour qui ouvre un dictionnaire commun[1], la piraterie est un « acte de pirate », la simple « activité d'un pirate ». Le pirate est ainsi défini : « aventurier qui courrait les mers pour piller les navires ». Outre la dimension maritime de cette pratique, c'est la temporalité qui saute aux yeux. La piraterie appartiendrait uniquement au passé. Certes, des récits antiques mentionnent des actes de piraterie[2] et l'image la plus commune du pirate est celle du marin avec une jambe de bois et un perroquet, référence aux œuvres romanesques traitant de la piraterie dans les Caraïbes (du XVI^{ème} au XVIII^{ème} siècle)[3].

Durant l'essentiel du XX^{ème} siècle, on a pu considérer que la piraterie avait disparue. La guerre froide est envisagée comme cause de cet arrêt, car favorisant la militarisation des océans (Coutansais, 2012, p. 87). Difficilement quantifiable, la piraterie maritime n'avait pas complètement disparu mais elle était résiduelle. Paradoxalement, elle n'est juridiquement pas oubliée car elle est définie dans l'article 101 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM, ou Convention de Montego Bay – CMB) de 1982 :

> « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants,
>
> a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
>
> i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,
>
> ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,
>
> b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate,
>
> c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. » (Nations Unies, 1994, pp. 42-43)

La piraterie est donc ici définie comme un acte éminemment criminel et ce, dans le cadre de la CNUDM qui constitue un volet non négligeable du droit international. La tentative et la participation sont aussi considérées comme de la piraterie à part entière, ce qui témoigne de l'intransigeance de la communauté internationale envers cette pratique.

---

1 Ici, le dictionnaire pratique de la langue française *Le Robert* de 2002.
2 Notamment l'*Iliade* et l'*Odyssée* d'Homère, écrits approximativement 800 ans avant notre ère.
3 Les plus connues étant le roman *L'Île au trésor* de Robert Louis Stevenson, publié en 1881, et la trilogie des films *Pirates de Caraïbes* de Gore Verbinski, sortis respectivement en 2003, 2006 et 2007.

Cependant, l'acte pirate doit être commis « en haute mer » ou « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État » pour être considéré comme de la piraterie. Tout acte commis dans les eaux territoriales d'un État est en effet considéré comme de la « criminalité domestique » relevant uniquement de l'État concerné (Coggins, 2012, pp. 606-607). Ce point s'inscrit dans une logique de renforcement de la souveraineté de l'État sur ces territoires maritimes, logique qu'on retrouve dans l'ensemble de la CNUDM. La Convention envisage aussi la piraterie dirigée contre des aéronefs mais il ne sera ici question que de la piraterie maritime, dirigée contre des navires en mer.

En 1992 – soit deux ans avant la mise en application de la CNUDM – est créé le centre de dénonciation de la piraterie du Bureau maritime international (IMB-PRC[4]) à Kuala Lumpur, Malaisie. Cet organe de la Chambre de commerce international est chargé de répertorier tous les actes de piraterie signalés. Mais le PRC n'utilise pas la même définition de la piraterie que la CNUDM. En effet, il utilise la définition suivante, ici reprise par Bridget Coggins : « La piraterie est un acte d'abordage ou de tentative d'abordage d'un navire avec l'intention apparente de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention apparente ou la capacité d'utiliser la force dans la poursuite de cet acte »[5] (Coggins, 2012, p. 606). Cette définition ne s'arrête pas aux eaux territoriales des États et prend en compte le moindre acte de violence en mer, qu'il soit commis dans un port ou n'importe où en mer. Le PRC a ainsi permis de mesurer la recrudescence du nombre d'actes de piraterie dans les années 1990. Bien que certains notent le retour de cette pratique à la fin des années 1970 ou durant les années 1980 (Coutansais, 2012, p. 121), il n'est mesurable qu'après la mise en service du PRC et après que la dénonciation de la piraterie soit devenue une habitude pour les marins du monde.

À la fin des années 1990, les données récoltées par le centre permettent de distinguer trois grandes zones pirates : l'Asie du sud-est (en mer de Chine méridionale et dans le détroit de Malacca), le golfe de Guinée, et le large de la Corne de l'Afrique (dans le golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien). Au début des années 2000, le détroit de Malacca était considéré comme l'une des zones les plus dangereuses du monde[6], mais l'action conjuguée des pays de la région a fait baisser le nombre d'actes. Mais une autre zone devient de plus en plus dangereuse.

---

4 IMB-PRC est le sigle anglo-saxon signifiant *International Maritime Bureau – Piracy Reporting Center*.

5 « Piracy is an act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act »

6 Selon l'assureur britannique Lloyd's [*http://www.lloyds.com/news-and-insight/news-and-features/archive/2006/08/market_removes_malacca_straits_from_the_list*]

En 2008, la véritable zone d'enjeu se situe dans l'Océan indien occidental et dans le golfe d'Aden, au large de la Somalie. Le nombre d'actes – en croissance quasi-permanente depuis la fin des années 1990 – est à un niveau sans précédent. Les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) sont régulièrement capturés et rançonnés et de plus en plus de navires commerciaux connaissent le même sort. Le cadre géographique semble en fait constituer un environnement favorable à l'expansion de la piraterie somalienne.

Tout d'abord, la Somalie s'avère être un refuge idéal. Marquée par une guerre civile de plus de 20 ans, la situation fut telle que certains analystes utilisent désormais le terme de « somalisation »[7] pour désigner l'implosion d'un État dont le territoire se retrouve contrôlé par une multitude de factions belliqueuses plutôt que par le gouvernement supposé l'administrer. On peut considérer cette notion comme synonyme du concept de « libanisation » que Stéphane Rosière définit comme « l'éclatement effectif d'un État lors d'une guerre civile » (Rosière, 2008, p.168). Pas de police, pas d'armée, de grandes régions du pays sont longtemps marquées par la corruption et les pirates peuvent vaquer à leurs activités sans craindre un gouvernement qui n'a d'emprise que sur d'infimes parties de son territoire.

De plus, le golfe d'Aden constitue un goulot inévitable sur la route maritime de Suez reliant l'Asie à l'Europe (cf. carte 4, p. 33). L'éviter oblige les navires commerciaux à contourner l'Afrique ce qui allonge la distance de près de 6 000 milles nautiques[8] en augmentant considérablement les coûts de transport. S'il est difficile d'obtenir des statistiques précises concernant la fréquentation du golfe d'Aden, il est aisé d'avoir accès à la fréquentation du canal de Suez, la seule autre sortie de la mer Rouge. Exactement 21 415 navires ont traversé le canal en 2008[9], chiffre que l'on peut reporter sur le golfe d'Aden, car l'absence de port d'importance en mer Rouge permet de supposer que la quasi-totalité transite soit vers l'Asie soit vers l'Europe et qu'ils ont donc dû, à un moment ou à un autre, traverser le golfe d'Aden.

L'impact maritime de la piraterie somalienne sur le commerce international se retrouve allié à la déliquescence de l'État somalien. Devant l'incapacité de la Somalie à répondre au problème, le Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) adopte toute une série de résolutions entre mai et

---

7 C'est le cas de Kader Abderrahim dans cet entretien du 27 juin 2014 [*http://www.iris-france.org/la-libye-un-pays-en-voie-de-somalisation/*]

8 Obtenu en calculant la différence entre un trajet Rotterdam – Singapour passant par Aden et le même trajet en passant par la ville du Cap, en Afrique du Sud [*http://ports.com/sea-route/*].

9 Chiffres obtenus sur le site du canal [*http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=3*]

décembre 2008 (les résolutions 1814, 1816, 1838, 1846 et 1851). Ces résolutions appellent les États qui en sont capables à protéger les navires du PAM et de la mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) ainsi que tous les navires vulnérables. L'OTAN, l'UE et les forces navales de plusieurs États s'engagent alors dans la lutte directe contre la piraterie.

Mais la dimension terrestre de la piraterie somalienne ne doit pas être oubliée. Si cette dernière profite de la déliquescence de l'État somalien, il est envisageable qu'elle soit devenue l'une de ses causes. Le territoire somalien constitue donc un enjeu majeur dans la lutte contre la piraterie. Sa déliquescence représentant la racine du phénomène, il convient de lui rendre sa souveraineté pour espérer voir la piraterie disparaître.

Pour comprendre la piraterie somalienne, il est essentiel de commencer par s'intéresser aux causes profondes de son apparition ainsi qu'à ses évolutions. Il s'agira donc de repérer le (ou les) élément(s) déclencheur(s). Certains auteurs considèrent que la piraterie n'est qu'une réponse au pillage des eaux somaliennes par des chalutiers étrangers, à la pollution des côtes ainsi qu'à l'abandon de la Somalie par la communauté internationale.

La piraterie mobilise de nombreux acteurs, et notamment les États disposant d'une force maritime suffisamment importante. On remarque d'ailleurs qu'elle rassemble, en plus de mobiliser. En effet, trois coalitions internationales cohabitent dans les eaux au large de la Corne de l'Afrique[10]. À ces groupes de Marines s'ajoutent des forces indépendantes, et tous coopèrent pour endiguer le phénomène. Une analyse de cette lutte directe contre la piraterie et un questionnement sur son efficacité apparaît donc comme un prolongement pertinent de l'analyse de la piraterie.

L'étude de la situation politique somalienne paraît inévitable tant elle est liée à la piraterie. L'apparition et le renforcement du phénomène au large des côtes du pays correspond relativement bien aux évolutions de la guerre civile et comprendre la Somalie pour comprendre la piraterie semble être une démarche pertinente. Mais pour cela il convient de s'intéresser aussi à la société somali – c'est à dire à la structure du peuple somali – ainsi qu'aux interventions d'acteurs extérieurs.

En janvier 2015, le PRC du Bureau maritime international publie le rapport concernant la piraterie maritime pour l'année 2014. Du 1er janvier au 31 décembre, onze attaques ont été attribuées à des

10 L'opération Atalante (UE), l'opération *Ocean Shield* (OTAN) et la *Combined Task Force 151*.

pirates somaliens, et il ne s'agit que de tentatives d'attaques (IMB-PRC, 2015, p. 8). Comparés aux 111 attaques enregistrées, 42 navires détournés et 815 personnes prises en otage en 2008, ces chiffres sont exceptionnels. En 6 ans, le large de la Somalie est passé de zone maritime la plus dangereuse du monde à zone marginale dans la piraterie globale.

Ce tournant est l'élément fédérateur de ce travail. Il s'agit de le comprendre, de déterminer ce qui peut l'expliquer, et ce en s'appuyant sur la compréhension du phénomène pirate en lui-même, sur son apparition, son développement et sur les moyens qui sont mis en place pour le contrer. Il convient de comprendre la piraterie – ses causes, ses conséquences – pour comprendre et expliquer son essoufflement.

Un travail de géographie politique et de géopolitique portant sur la piraterie somalienne apparaît tout à fait pertinent dans la mesure où l'éradication de cette pratique constitue un enjeu majeur pour le commerce maritime ainsi que pour la communauté internationale qui souhaite renforcer la sécurité maritime et voir la Somalie sortir de son interminable déliquescence. Les espaces que la piraterie investie sont donc, en eux même, des enjeux. Leur étude s'inscrit ainsi dans la géopolitique qui « considère l'espace comme enjeu » (Rosière, 2007B, p. 24).

Après 2008, l'année record, de nombreux auteurs ont décidé de se pencher sur la question de la piraterie. Le site Piracy-studies.org recense les publications scientifiques portant sur la piraterie. Cette bibliographie est quasi-exclusivement anglo-saxonne, et on y trouve seulement une poignée d'ouvrages en allemand (deux des trois membres de l'équipe éditoriale du site sont allemands). Mais elle permet tout de même de remarquer l'impact de l'année 2008 sur les publications concernant la piraterie : en 2007 et en 2008, seulement 30 travaux académiques sont publiés alors qu'en 2009, juste après les résolutions du CSNU, on dénombres 99 travaux, puis 106 en 2010 et 87 en 2011.

En langue française, les auteurs sont plus rares : Cyril P. Coutansais accorde un chapitre à la piraterie dans sa *Géopolitique des océans* (2012) tout comme Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat dans leur *Atlas géopolitique des espace maritimes* (2010) ; les journalistes Vivianne Malher et Jean Guisnel décrivent les *Pirates de Somalie* (2012) puis, pour finir, Oliver d'Auzon et Marc de Rodellec du Porzic ne s'arrêtent pas à ce pays, mais analysent la situation africaine dans son ensemble dans *Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage* (2014)[11].

11 Ceci constitue une bibliographie non-exhaustive.

Les sources bibliographiques sont donc relativement riches, bien qu'il faille maîtriser la langue anglaise pour pouvoir en exploiter une grande partie. Aussi, la plupart de ces travaux portent sur le droit ou les relations internationales. Finalement, très peu d'articles ou d'ouvrages sont éminemment géographiques, mais tous constituent des sources pertinentes pour réaliser une analyse géopolitique.

En dehors des sources bibliographiques, ce travail s'appuie sur différentes données statistiques fournies par le PRC du Bureau maritime international et par l'Organisation maritime international (OMI – organe des Nations unies). Elles permettent notamment de produire une analyse géomatique et d'avoir recourt aux systèmes d'information géographique (SIG). La production de cartes mobilisant ces deux méthodes prend aussi une place importante dans ce travail.

Mais en définitive, **quel est l'objectif de ce travail ?** Car « l'analyse de la piraterie somalienne » s'avère être bien trop ambitieux. Il convient, pour commencer, de se poser la question suivante : **comment est apparue et comment évolue la piraterie au large de la Somalie ?** Cette question invite à s'interroger sur les causes de l'apparition de la piraterie, telles qu'elles sont envisagées par les différents auteurs. Concernant l'évolution de la piraterie, son analyse se fera surtout à l'aide des statistiques évoquées précédemment.

L'année 2008 a constitué un tournant majeur dans l'histoire contemporaine de la piraterie. C'est à partir de cette année qu'a débuté la lutte militaire et il convient de se poser une nouvelle question : **comment a été organisé la riposte à la piraterie ?** L'objectif de cette question est de montrer que la lutte repose sur la coopération des Marines internationales. Elle invite aussi à analyser sa structure et ses résultats.

La dernière question concerne la Somalie en elle-même, c'est-à-dire la dimension terrestre de la piraterie : **quels liens peuvent être fait entre l'évolution de la situation en Somalie et l'évolution de la piraterie maritime au large de ses côtes ?** Cette dernière question pousse à analyser les évolutions dans la guerre civile somalienne et à les croiser avec les évolutions de la piraterie. Il s'agira de se vérifier si la résolution de la crise somalienne peut amener au règlement du problème pirate.

Ces trois questions s'inscrivent en fait dans un questionnement plus large qui constitue la problématique de ce mémoire : **Comment expliquer la quasi-disparition de la piraterie au large des côtes somaliennes, alors qu'elle se présentait, en 2008, comme un défi sans précédent pour la communauté internationale ?** Ce travail s'organisera donc en trois parties, chacune correspondant à l'un des questionnements précédemment évoqués.

La première partie se présente sous la forme d'une histoire contemporaine de la piraterie somalienne. Elle envisage et discute tout d'abord les causes de l'apparition du phénomène (1.1). Elle analyse ensuite l'augmentation du nombre d'actes et l'expansion géographique de la piraterie au large de la Somalie (1.2) avant de présenter les enjeux qu'elle pose, aussi bien à l'échelle locale et régionale qu'à l'échelle internationale (1.3).

La deuxième partie s'attache à répondre à la question concernant l'organisation de la lutte contre la piraterie. Elle débute par la présentation du cadre légal, aussi bien celui que constitue la CNUDM que celui issu des résolutions du CSNU (2.1). Elle présente ensuite les acteurs internationaux engagés dans cette lutte, c'est-à-dire les trois coalitions et les nombreuses marines nationales indépendantes (2.2). Enfin, elle s'emploie à montrer que d'autres acteurs participent à cette lutte, avec parfois leurs propres méthodes (2.3).

La troisième et dernière partie envisage davantage la Somalie en la considérant comme le cœur de la piraterie maritime. Elle présente d'abord le rapport entre la situation politique du pays et les variations dans la pratiques de la piraterie (3.1) avant de tenter d'établir le même lien entre le développement humain et la piraterie (3.2). Enfin, elle sera le cadre de constitution d'un modèle théorique d'éradication de la piraterie (3.3).

1 LA PIRATERIE SOMALIENNE ET SES ENJEUX

Pour comprendre et analyser un phénomène, il convient de revenir sur la genèse de la piraterie, ses évolutions et sur les enjeux qui y sont liés. Dans le cas de la piraterie somalienne, il est essentiel de revenir sur la situation du quasi-État somalien qui a conditionné l'apparition de cette pratique au large de la Corne de l'Afrique. Il sera ainsi plus aisé de comprendre et d'analyser son développement à partir des années 1990 et son explosion après 2005. C'est à ce travail que la première partie de ce mémoire s'attache, d'abord par la présentation des facteurs ayant favorisé l'apparition de la piraterie somalienne moderne, puis par l'élaboration d'une histoire de celle-ci, s'intéressant aussi bien à son développement qu'au développement de ce qui peut être envisagé comme un « territoire pirate ». La partie se conclura sur une présentation des enjeux que représente la piraterie somalienne, ceux-ci étant à l'origine de la réponse militaire apportée par certains États (cf. partie 2).

1.1 L'apparition de la piraterie somalienne

La piraterie somalienne n'est pas un phénomène nouveau. Au XIX^{ème} siècle déjà, les Somali de la région correspondant à l'actuel Puntland récupéraient la cargaison des navires qui s'échouaient sur leurs côtes, parfois trompés par de fausses indications envoyées depuis le littoral (Lewis, 2008, p. 105). Dans les années 1950, le golfe d'Aden est le théâtre de quelques attaques et demandes de rançon et plus tard, entre 1989 et 1991, le Somali National Movement (SNM) finance sa guerre contre le régime de Siad Barré en détournant des navires dont il revend la cargaison et rançonne l'équipage (World Bank, 2013, p. 87). Mais ces quelques incidents ne traduisent pas une tradition pirate ancrée dans les pratiques de la société somali, ce qui implique que le développement de cette activité a été déclenché par des facteurs externes.

Cependant, ces éléments déclencheurs ne suffisent pas à expliquer l'apparition de la piraterie et il convient, avant de les présenter, d'envisager le cadre géographique et social ainsi que le contexte politico-économique.

La Somalie est un pays de la Corne de l'Afrique. Cette région se situe approximativement entre l'équateur et entre le Tropique du Cancer. Elle est marquée par de hautes températures constantes (entre 25 et 30°C en moyenne sur l'année) et par des précipitations très faibles (pas plus de 500mm de pluie par an). Le climat y est donc relativement aride, et la végétation prend la forme de steppes désertiques, herbeuses ou arborées (Charlier, 2011, p. 161). Quant à la Somalie en elle-même, elle dispose d'un littoral de plus de 3 000km donnant sur le golfe d'Aden (qui sépare le pays de la péninsule arabique) et sur l'océan Indien.

Carte n°1 – Répartition des clans somali et frontières intra-somaliennes



Source : Somalia, Country profile, CIA, 2012, cartothèque de Perry Castañeda, Université du Texas à Austin [*http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/txu-pclmaps-oclc-795784383-somalia_2012_clan_distro.jpg*].

C'est dans cet environnement que s'est constitué le peuple somali. L'adjectif *somali* est à distinguer de *somalien*. Le premier désigne ce qui s'attache au peuple, à l'ethnie, le second à ce qui est « de la Somalie » en tant qu'État. La majorité des Somalis appartient traditionnellement à une culture nomade pastorale et élève des moutons, des chèvres, des vaches (dans les régions favorables) ainsi que des chameaux, le symbole traditionnel de richesse (Lewis, 2008, p. 3). Influencés par les marchants musulmans qui commerçaient sur leurs côtes dès le Moyen-Âge, les Somalis se sont très vite convertis à l'Islam (Lewis, 2008, p. 2), et y sont aujourd'hui « fermement attachés » (Lewis, 2008, p. 16). Leur langue est le somali.

Figure n°1 – Organisation des clans somali

Source : Ioan Lewis, 2008, p. 109.

Le peuple somali dispose donc d'une culture, d'une religion, ainsi que d'une langue commune. Aussi, il ne s'arrête pas aux frontières politiques de la Somalie et certaines régions de Djibouti, de l'Éthiopie et du Kenya sont majoritairement peuplées par des Somali (cf. carte n°1). Cependant, la particularité du peuple somali réside dans sa structure clanique. Dans *Somaliland : pays en quarantaine* (2014), Robert Wiren présente cette structure divisant la population somalie en ce qu'il appelle des « grands faisceaux lignagiers (ou familles de clans), en lignages (ou clans) puis en segments (ou sous-clans) ». Il explique aussi que ce système social « correspond aux contraintes d'un environnement particulièrement difficile » et cite Marc Fontrier : « la rigueur de l'environnement ne permet que l'établissement d'unités sociales de petite envergure, chaque puits et chaque pâturage ne pouvant subvenir qu'aux besoins d'un petit nombre » (p. 22). Les anciens ont une place importante la société somalie, faisant office de « gouvernement local ». Six familles de clans sont généralement reconnues : les Dir, Isaq, Darod, Hawiye, Digil et Rahanweyn dont

l'organisation est présentée dans la figure n°1 et la répartition géographique rapportée sur la carte n°1. Wiren insiste particulièrement sur la ségmentarisation de la société somalie et sur son caractère « acéphale » (Wiren, 2014, p. 21 et p. 23). En effet, si les clans peuvent faire preuve de solidarité dans le cadre d'un projet matériel, politique ou guerrier, cette solidarité prend en fait davantage la forme d'un contrat s'achevant une fois le projet mené à terme. Ce « phénomène d'alliances conjoncturelles », comme Wiren l'appelle (2014, p. 23), constitue un premier facteur à prendre en compte pour bien saisir l'ensemble de la situation en Somalie.

Contexte politico-économique

La Somalie est le résultat de l'union de deux anciennes colonies européennes : le protectorat britannique du Somaliland et la *Somalia* italienne. Les deux territoires obtiennent leur indépendance en 1960 et fusionnent immédiatement dans une logique d'unification de tous les somalis, logique *pansomalie*. Cette idée est introduite en 1946 par Ernest Bevin : en effet, peu après la Seconde Guerre mondiale, tous les territoires somalis sont sous administration britannique (à l'exception des territoires somalis de Djibouti, sous administration française) et le diplomate propose leur rassemblement en une seule entité. Cette idée d'une *Grande Somalie* échoue, mais elle reste dans les esprits et participe à la fusion de 1960. Wiren explique d'ailleurs la signification de l'étoile à cinq branches du drapeau de la jeune République Somalie : « [elle] symbolisait l'unification souhaitée des cinq territoires où vivent des Somali : l'ex-Somalie italienne, le protectorat britannique du Somaliland, l'Ogaden en Éthiopie, le district frontalier du nord-est du Kenya et le Territoire français des Afars et des Issas » (2014, p. 37). La fusion entre le Somaliland et l'ex-Somalie italienne ne constitue donc qu'une étape dans ce processus d'unification.

Mais la dynamique centripète ne perdure pas. En témoignent les frontières de la Somalie actuellement reconnues par les Nations unies : elles sont identiques à celle de 1960. Dans les faits, la dynamique s'est même inversée, prise par des forces centrifuges : l'indépendance auto-proclamée du Somaliland en 1991 et l'autonomie du Puntland en 1998. On retrouve quand même cette idée de *Grande Somalie* dans la politique de Siyad Barré.

En 1969, Siyad Barré – alors commandant en chef de l'armée – amorce un coup d'État et prend le pouvoir après l'assassinat du président de l'époque, Abdirachid Ali Shermarke (Wiren, 2014, p. 41). Certaines de ses mesures renforcent alors le nationalisme somalien et s'inscrivent dans une politique pansomalie : c’est notamment le cas de « la décision d'introduire les caractères latins

pour écrire le somali et celle d'entrer en guerre contre l'Éthiopie pour libérer les Somali de l'Ogaden » (Wiren, 2014, p. 45). Cependant, le régime de Barré favorise uniquement les clans de son dirigeant et de ses proches. Aussi, plutôt que de redistribuer l'aide internationale (dont la Somalie est le premier bénéficiaire en Afrique), le régime la détourne en faveur des proches du pouvoir. Les clans lésés s'organisent alors en différents mouvements armés. La guerre civile opposant ces groupes au régime de Barré commence en 1988. En 1991, Barré prend la fuite, mais la guerre civile ne s'achève pas. Plutôt que de s'unir pour constituer un nouveau gouvernement, les milices refusent de renoncer aux territoires acquis pendant la guerre contre Barré.

Après la victoire contre Barré, le *United Somali Congress* (USC – un des groupes révolutionnaires) décide de nommer à Mogadiscio un président somalien intérimaire. Cependant, cette décision se fait sans consultation du *Somali National Movement* (SNM) et le groupe – qui contrôle la partie nord du pays – décide de proclamer l'indépendance du Somaliland le 18 mai 1991 (Wiren, 2014, p. 49). En parallèle, la région du nord-est – le Puntland – s'avère assez calme grâce à la proximité entre le *Somali Salvation Democratic Front* (SSDF) et le clan Mijerteyn local (Lewis, 2008, p. 77).

Cependant, le reste du pays est divisé en une douzaine de territoires contrôlés soit par des anciens, soit par des seigneurs de guerre (Lewis, 2008, p. 78). L'éclatement territorial est complet et l'État n'a pas un contrôle effectif sur l'ensemble de son territoire. La Somalie devient un parfait exemple de ce que certains auteurs appellent *État failli* ou *État échoué*. Stéphane Rosière définit la déliquescence de l'État comme étant « une incapacité partielle ou totale de l'État à offrir sa protection et les services minima qu'il doit en théorie prodiguer à ses citoyens » et il cite même la Somalie comme exemple d'État échoué n'ayant de contrôle effectif que sur sa capitale (Rosière, 2008, p. 96). Jean-Germain Gros considère même qu'il s'agit du plus haut degré de déliquescence de l'État, c'est-à-dire « l'État anarchique » (1996, p. 459).

En plus de cette situation politique chaotique, le pays est frappé par la rigueur de son climat. Une terrible sécheresse s'abat sur la Somalie en 1992, amorçant une famine dont le nombre de victimes est estimé, selon Ioan Lewis, à un demi-million (2008, p. 78). Relayée par les médias et par les organisations humanitaires, cette famine devient un enjeu majeur pour la communauté internationale – l'aide alimentaire étant régulièrement détournée par les milices – et en avril le Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) autorise une série d'interventions de maintien de la paix et de secours humanitaire. D'abord la *United Nations Operation in Somalia* (UNOSOM) après qu'un cessez-le-feu soit négocié en mars, puis l'UNITAF en décembre. Cette seconde

opération, aussi connue sous le nom de *Operation Restore Hope*, est dirigée par les États-Unis (et compte 26 000 états-uniens sur 37 000 hommes). Après plusieurs mois et un bilan relativement satisfaisant, elle est remplacée en mai 1993 par l'UNOSOM II. Cependant, cette opération apparaît à la coalition internationale comme maudite tant elle rencontre de difficultés. Premièrement, son amorce correspond au réapprovisionnement en armes des milices (Lewis, 2008, p. 79) ; en juin, un contingent pakistanais est pris dans une embuscade et vingt-quatre casques-bleus sont tués ; en octobre, alors qu'une opération est menée par les États-Unis pour capturer Aideed, le seigneur de guerre considéré responsable de l'embuscade, deux hélicoptères sont abattus et dix-neufs soldats états-uniens tués[12]. L'opinion publique américaine est particulièrement touchée par cet incident et Bill Clinton – élu président des États-Unis d'Amérique en 1992 – est contraint de retirer ses troupes. Ce retrait entraine celui des autres forces occidentales en présence et il ne reste plus sur place, en 1994, que des troupes de pays en développement (Lewis, 2008, p. 80). En mars 1995, les dernières troupes de l'UNOSOM II quittent la Somalie. Le pays voit émerger de nouveaux seigneurs de guerre et il retombe rapidement dans une nouvelle phase chaotique. Entre 1995 et 2012, alternent des phases de forte instabilité avec l'apparition de différents gouvernements de transition et la montée de mouvements islamistes fondamentalistes (les Al Shabaab liés à Al Qaïda).

Cet « état de l'État » constitue un facteur déterminant dans l'explication du contexte économique. Un pays marqué par un conflit interminable ne peut connaître un développement satisfaisant, et la guerre civile justifie la place catastrophique de la Somalie dans de très nombreux classements. N'ayant pas d'État centralisé pouvant recueillir des données fiables, nombre d'entre-elles ne sont issues que d'estimations, et il arrive que les sources se contredisent. Par exemple, le produit intérieur brut par habitant (PIB/hab ou *GDP*[13] *per capita*) de 2010 est de 111,2 US$ selon les Nations unies[14] et de 600 US$ pour le World Factbook de la CIA[15]. Plutôt que d'avoir recourt à des estimations, il semblerait que la Banque Mondiale ait préféré ne pas renseigner de données du tout : les dernières entrées concernant le PIB et le PIB/hab de la Somalie datent de 1990, soit l'année avant la chute du régime de Siyad Barré[16].

---

12 L'histoire de cet incident – aussi connu sous le nom de *Black Hawk down* – a été adaptée au cinéma par Ridley Scott en 2001.
13 GDP : Growth Domestic Product.
14 [*http://data.un.org/CountryProfile.aspx?crname=Somalia*]
15 [*https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html*]
16 PIB : [*http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD*] et
PIB/hab : [*http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD*]

En considérant les données des Nations unies comme étant les plus précises, et en les croisant avec celles de la Banque Mondiale, on retrouve la Somalie en dernière position du classement des pays selon leur PIB/hab ainsi qu'à la 227ème place du classement selon le PIB[17]. En 2013, toujours selon la Banque Mondiale, le PIB/hab moyen à l'échelle mondiale était de 10 613,45 US$: économiquement, la Somalie est donc considérablement en retard par rapport au reste du monde.

Mais les indicateurs économiques ont leurs limites et ne suffisent pas à évaluer le développement d'un pays. Il faut aussi s'intéresser aux indicateurs sociaux et de développement humain. L'indice de développement humain (IDH) – créé en 1990 par les économistes Amartya Sen et Mahbub ul Haq, et dont le classement est publié par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) – constitue un indicateur intéressant car il ne reposent pas que sur des critères économiques, mais aussi sur des critères sociaux tels que l'espérance de vie, l'accès à l'éducation ou aux soins. Absent des classements selon l'IDH, la Somalie fait pourtant l'objet d'un calcul qui détermine un indice de 0,364 pour l'année 2008[18], c'est-à-dire le 8ème plus mauvais selon le classement du PNUD pour la même année (le classement va de 0,001, niveau de développement le plus bas, et 0,999, niveau de développement le plus élevé). En 2008, la moyenne mondiale est de 0,685. Là encore, la Somalie accuse un retard considérable.

D'un point de vue démographique, la Somalie devient un territoire à fuir, la troisième plus grande source de réfugiés au monde après l'Afghanistan et l'Irak (PNUD, 2012, p. 33). En effet, le Département des affaires économiques et sociales des Nations unies compte plus d'un million de migrants somaliens en 2000. Il est assez difficile d'estimer la part que cela représente dans la population somalienne, celle-ci n'ayant pas fait l'objet d'un recensement depuis 1986, et ce recensement n'avait même pas été publié car considéré comme imprécis (PNUD, 1997, p. 3). Cependant, des organisations non-gouvernementales et des agences internationales s'attachent à produire des estimations qui servent de référence. Le PNUD a notamment publié en 1997 une estimation annuelle de la population somalienne de 1995 à 2015. Selon ce rapport, la population estimée de la Somalie en 2000 est d'à peu près six millions deux-cent mille, impliquant un taux d'émigration de 16 %[19].

---

17 La Banque Mondiale prend en compte des ensembles régionaux (tels que l'Union européenne) ainsi que des territoires infra-étatiques (comme la Polynésie française) ce qui explique pourquoi ses classement comptent 251 entrées.

18 Ce calcul est réalisé par l'UNESCAP dont l'objectif est ici de combler les trous dans le classement mondial selon l'IDH : [*https://ideas.repec.org/p/unt/wpmpdd/wp-09-02.html*].

19 1 million de réfugiés pour une population de 6,2 millions : 1/6,2 = 0,16.

Marquée par la guerre et la pauvreté, la Somalie est aussi touchée par d'autres facteurs aggravants venus de l'extérieur. Le pays est, depuis son « effondrement », incapable d'assurer la protection de ses territoires maritimes. Elle ne dispose pas de garde-côte pouvant exercer le moindre contrôle ou surveillance sur ces espaces. Ainsi, des bateaux de pêche étrangers profitent de cette absence de protection pour s'introduire dans les eaux somaliennes et accaparer les ressources qui reviennent de droit au pays. En effet, selon l'article 56 de la CNUDM (Nations Unies, 1994, p. 25), « dans la zone économique exclusive (ZEE), l'État côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles [...] ». Cette zone s'étend sur deux cent milles nautiques à partir de la ligne de basse mer. Dans le cas de la Somalie cela correspond à une zone de de 227 938 milles nautiques carrés[20](782 807 km², cf. carte n°3, p. 29).

C'est notamment des chalutiers étrangers qui contournent où vont directement à l'encontre du droit maritime international. Selon l'article 62 de la CNUDM (Nations Unies, 1994, p. 28), si l'État côtier n'a pas la capacité d'exploiter les ressources de sa ZEE, il peut délivrer des licences à des pêcheurs de pays tiers. L'Union européenne a notamment acheté le droit de pêcher dans la ZEE somalienne et a ensuite vendu des licences à ses pêcheurs (Guisnel & Mahler, 2012, p. 31). Cette vente de licences se fait parfois par des autorités non-reconnues de Somalie, des « autorités instaurées localement » (Guisnel & Mahler, 2012, p. 31) et il convient de s'interroger sur la légitimité des ces dites autorités. Suivant ce système, l'argent des licences ne contribue que très rarement au développement du pays. Au contraire, les pêcheurs locaux avec leurs moyens traditionnels se retrouvent confrontés à des chalutiers modernes qui « pêche[nt] en un jour autant, sinon davantage, que le petit bateau d'un pêcheur local en dix ans » (Guisnel & Mahler, 2012, p. 31). En plus de ces navires licenciés, certains navires étrangers s'introduisent dans les eaux somaliennes en parfaite illégalité, sans la moindre autorisation officielle. Ce phénomène que Jean Guisnel et Vivianne Mahler appellent la piraterie halieutique affecte donc particulièrement les populations littorales somaliennes.

Mais en plus de subir ce pillage des ressources halieutique, les eaux somaliennes sont confrontées au déversement de déchets chimiques, toxiques et peut être radioactifs. Les quelques 228 000 milles nautiques carrés de la ZEE somalienne constituent un espace considérable et non surveillé d'un pays qui a bien d'autres problèmes à considérer avant la pollution de ses eaux. Dans un

20 Dans la suite de ce mémoire, cette mesure sera noté « mn^2 ».

documentaire diffusé en 2011 sur la chaine franco-allemande Arte[21], *Toxic Somalia : l'autre piraterie*, Paul Moreira dénonce cette pratique. Il révèle l'existence d'un réseau italien profitant de la déliquescence de l'État somalien pour se débarrasser de déchets chimiques toxiques et encombrants dont le recyclage ou le stockage coûte excessivement cher (400€/tonne s'il s'agit d'amiante, et jusqu'à 2000€/tonne pour certains liquides) (Guisnel & Mahler, 2012, p. 37). Recycler revient donc incommensurablement plus cher que de charger ces substances sur un cargo et de les immerger dans les eaux somaliennes. Sans gardes-côtes pour surveiller cet espace maritime, les industriels peuvent se débarrasser de leurs déchets en toute impunité. Le tsunami du 26 décembre 2004 a permis de révéler une partie des déchets immergés. En effet, la vague ayant ravagé une partie du littoral somalien a aussi ramené sur la plage plusieurs centaines de barils toxiques, certains ayant été éventrés et laissant fuir leur contenu (Guisnel & Mahler, 2012, p. 34). Dans *Toxic Somalia*, Paul Moreira montre les conséquences sanitaires de reflux de ces déchets, avec notamment une augmentation du nombre de déformations de l'appareil uro-génital et de maladies de la peau ou de problèmes oculaires. Ne disposant pas de moyens médicaux suffisants, les hôpitaux somaliens n'ont pour l'instant pas prouvé que ces problèmes étaient liés aux déchets. D'autant plus qu'il est extrêmement difficile d'estimer l'ampleur du phénomène, la majeur partie des barils étant sans doute encore immergés. Les conséquences environnementales sont très brièvement abordées, lorsqu'un chef de village mentionne la découverte des milliers de poissons morts sur les côtes et le changement de couleur de l'océan.

Ces deux pratiques qualifiables de « violation de la souveraineté de l'État de Somalie » peuvent donc être considérées comme les éléments déclencheurs de la piraterie maritime. Cependant, comme il a été vu, l'apparition du phénomène repose aussi sur de nombreux autres facteurs qui ont constitué un contexte favorable.

La Somalie a donc une structure sociétale peu adaptée à un État de type occidental, c'est-à-dire un État centralisé. Cet élément a favorisé sa faillite et amené à la guerre civile des années 1990 et 2000. Cette guerre civile, combinée à la rigueur du climat excessivement sec aura eu pour conséquences deux famines terribles et des désastres humanitaires (en 1992 et en 2011). Dans ce contexte, un développement économique et humain est particulièrement difficile, ce qui explique les indices très mauvais de la Somalie. Extrêmement pauvres, touchés par une guerre sans fin, sans réel gouvernement pour les soutenir, les populations littorales somaliennes sont en plus de

21 Lien de la vidéo en accès libre [*http://www.dailymotion.com/video/xuj5q2_toxic-somalia-l-autre-piraterie-docu_webcam*]

cela confrontées à la piraterie halieutique des pays développés et à la pollution de leurs littoraux. Ceci, qui peut être considéré comme le *mobile* de la piraterie, se retrouve combiné à une *opportunité*, à savoir la proximité avec la route maritime de Suez – l'une des plus importantes au monde – qui transite par le goulot que constitue le Golfe d'Aden, et l'accessibilité aux armes à feu qui prolifèrent depuis le début de la guerre civile.

1.2 L'évolution des pratiques et de la zone opératoire des pirates

Confrontés aux facteurs qui viennent d'être évoqués, les populations littorales somaliennes se décident à agir. Si leur réaction prend d'abord la forme d'une privatisation des prérogatives de protection censées être assurées par l'État, elle évolue et devient vite de la piraterie. Cette partie s'attache ici à présenter l'émergence de la piraterie, d'abord sous la forme de gardes-côtes privés, puis sous la coupe de seigneurs de guerre et des clans somalis. Il sera ensuite question du mode opératoire pirate, de ses évolutions, puis pour finir, de l'évolution de la zone opératoire des pirates somaliens.

L'émergence de la piraterie

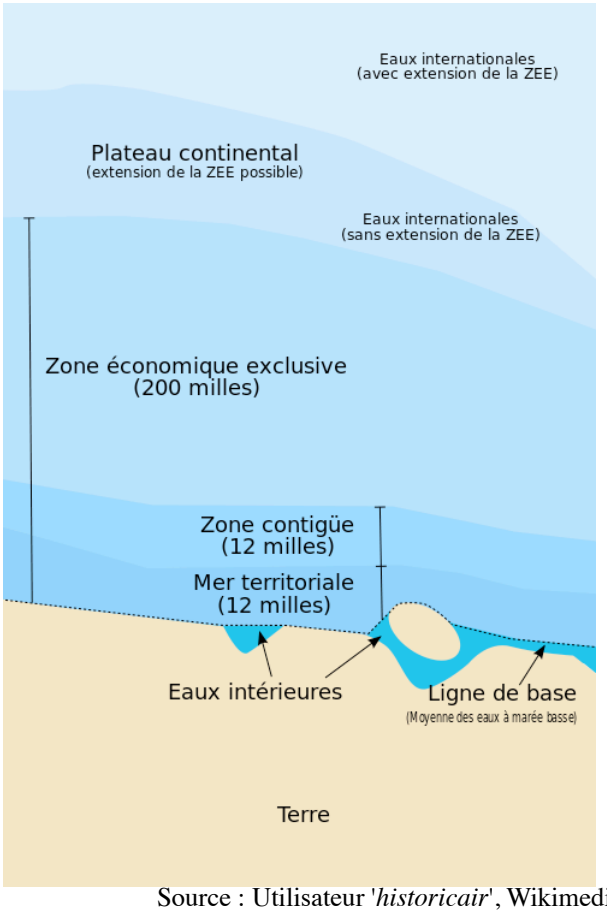
L'émergence de la piraterie est, comme il a déjà été expliqué, liée à la violation de la souveraineté maritime de l'État somalien, c'est-à-dire la souveraineté qu'il est censé exercer sur son territoire maritime. Ce territoire maritime somalien correspond à l'ensemble des zones maritimes définies dans la CNUDM, à savoir : les eaux intérieures, la mer territoriales, la zone contiguë et la zone économique exclusive (cf. figure n°2). Pour protéger ce territoire maritime des chalutiers étrangers qui pillent les ressources halieutiques, des groupes de pêcheurs s'organisent en « gardes-côtes auto-proclamés » et réclament des « taxes » sous forme d'amendes pour violation des eaux territoriales du pays (Guisnel & Mahler, 2012, p. 63).

Appâtés par les gains que peuvent générer ces gardes-côtes, les seigneurs de guerre somaliens – qui contrôlent *de facto* une partie du territoire national – constituent leurs propres équipes (Guisnel & Mahler, 2012, p. 65), et ces équipes s'éloignent de l'objectif de base. Il ne s'agit ici que de générer du profit dans une logique quasi entrepreneuriale. L'arraisonnement et la demande de taxe se transforment très vite en extorsion, prenant la forme de « piraterie organisée » (Guisnel & Mahler, 2012, p. 64). Bien qu'ils n'aient plus les mêmes motivations, ces pirates continuent de se justifier en affirmant qu'ils luttent contre la pêche illégale et qu'ils sont des gardes-côtes (Hansen, 2009, p. 8). Cependant, certaines attaques sont tournées vers des navires de transport n'ayant rien

à voir, de près ou de loin, avec la piraterie halieutique, tels que des cargos ou des tankers (Hansen, 2009, p. 11).

Le développement de la piraterie peut s'expliquer par cette justification. Mais elle ne suffit pas à expliquer l'augmentation du nombre de pirates. Hansen explique que la piraterie est le résultat d'un calcul du pour et du contre, des gains et des pertes possibles par la piraterie (2009, p. 7). En fait, les pirates s'engagent car il y a davantage de bénéfices à tirer de la piraterie que d'autres activités, ou bien il n'y a même pas d'autres activités. De plus, il y a peu de chance de « perdre » car la piraterie est très peu réprimée dans ses débuts (c'est à dire dans les années 1990).

Figure n°2 – Schéma des zones maritimes définies dans la CNUDM



Source : Utilisateur '*historicair*', Wikimedia Commons, 2008 [*http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zonmar-en.svg*].

La période d'apparition de la piraterie moderne en Somalie est difficile à déterminer précisément. Les auteurs ont des estimations variables : Stig Jarl Hansen (2009, p. 19) note que Ken Menkhaus[22] l'estime à 1991, soit à peu près en même temps que l'implosion de la Somalie, alors

22 Professeur de sciences politiques à *Davidson College* (Caroline du Nord, USA), spécialiste de la Corne de l'Afrique.

que Karl Sörensen[23] prétend que le phénomène est plus jeune et ne remonte qu'à 2003. Ce flou et ces approximations se retrouvent aussi en Somalie chez les hommes politiques locaux, et même chez les pirates qui donnent différentes dates : 1994-1995, 2003, 2005 (Hansen, 2009, p. 19). Le fait est qu'il y a un peu de vrai dans toutes ces affirmations. En dehors de la milice rebelle du SNM qui détourne des bateaux pour s'autofinancer entre 1989 et 1991, le premier acte de piraterie recensé (et à ne pas être associé à un groupe rebelle) date de 1991, mais les attaques sont alors très peu fréquentes. En 1992 aucune attaque n'est enregistrée. « En 1993, il y avait moins d'incidents de piraterie enregistrés en Somalie qu'en Italie » (Hansen, 2009, p. 20).

L'année de référence pour Stig Jarl Hansen est 1994. Il estime qu'en 1991 les combats étaient encore trop présents pour pouvoir établir une activité pirate. Les chiffres semblent confirmer ses dires, car le nombre d'actes de piraterie à proximité de la Somalie augmente considérablement en 1994 et 1995. Farah Hirsi Kulan « Boya », un pirate vétéran, explique dans un entretien de 2008 que la piraterie « professionnelle » ne débute qu'en 1994 avec le groupe dont il fait partie mais qu'elle ne s'attaque qu'aux chalutiers étrangers (Hansen, 2009, p. 20). Cependant, les statistiques montrent que des actes de piraterie de cette époque sont aussi menés contre des navires de transports (Hansen, 2009, p. 20). Bien que le nombre d'actes augmente jusqu'en 2000, la piraterie somalienne reste marginale, et ce n'est qu'en 2004 qu'elle commence à se faire remarquer de manière internationale, avec le développement de la piraterie dans la région de Harardhere et de Hobyo, entre Mogadiscio et le Puntland.

Jusqu'alors, la piraterie était un phénomène quasi exclusif à la région du Puntland (cf. carte n°1) et dominé par le clan Mijerteyn, un clan Darod (cf. carte n°1 et figure n°1) (Hansen, 2009, p. 24). Mais à partir de 2004, Mohamed Abdi Hassan “Afweyne” lance sa propre entreprise pirate. Originaire de la région de Mudug, c'est là qu'il s'installe, profitant du calme relatif de cette région éloignée des zones de tension de la guerre civile (Hansen, 2009, p. 25). Ainsi, les pirates n'ont pas à verser de pots de vin à quelque camp que ce soit et peuvent conserver et réinvestir leurs profits. Ils forment une sorte d'alliance avec le clan Mijerteyn du Puntland (Afweyne fait partie du clan Suleiman, un sous-clan de la famille de clan Hawiye) et recrute certains de leurs meilleurs pirates pour former ses hommes ou pour participer aux opérations (Hansen, 2009, p. 25). Le système clanique somali influence particulièrement la piraterie. En effet, les groupes pirates ont besoin de l'appui des populations locales et ne peuvent l'obtenir que s'ils font partie du clan de la région. Un

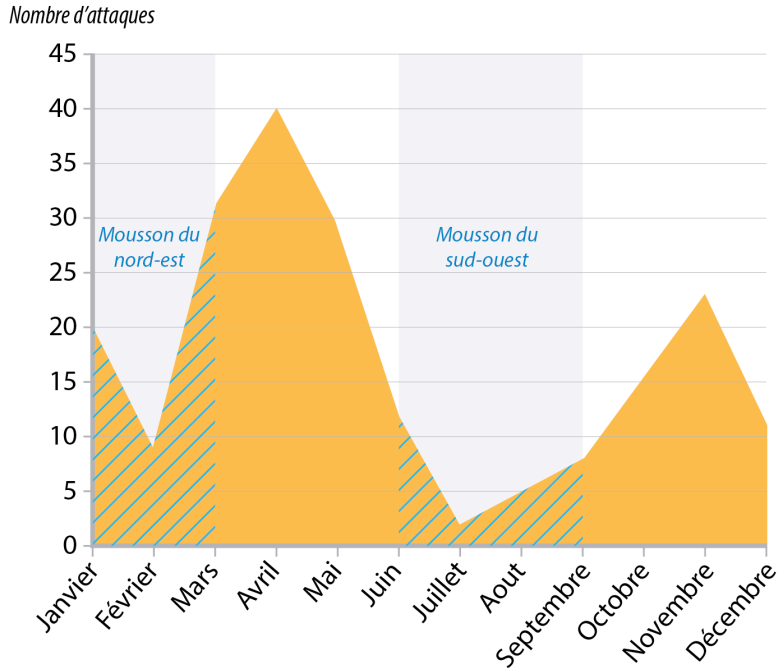
23 Chercheur au *Swedish National Defence College* (Suède), spécialiste du terrorisme et de la piraterie en Afrique orientale.

groupe pirate ne peut donc pas s'implanter dans une région dont la majorité de ses membres n'est pas issue. Aussi, un groupe pirate ne peut pas être composé de plusieurs clans – surtout dans ce contexte de guerre civile marqué par les affrontements inter-claniques – puisque ceux-ci risqueraient de ne pas s'entendre et le groupe ne serait pas efficace. Chaque groupe pirate est donc dominé par les recrus d'un seul et unique clan.

Modus operandi des pirates

Il convient, dans cette sous-partie, de se demander comment se déroule une attaque pirate. Mais avant tout, il nécessaire d'aborder un certain point. L'activité pirate est une activité éminemment maritime. De ce fait, elle subit les aléas de la mer, notamment les aléas climatiques. En s'intéressant au nombre d'actes de piraterie par mois, il est possible d'observer deux saisons plus calmes. Ces deux saisons correspondent aux moussons qui rendent l'océan Indien difficilement praticable pour de petites embarcations à cause des vents violents et de la mer déchainée qu'elles génèrent. La mousson du nord-est dure donc de décembre à mars, et la mousson du sud-ouest, de juin à septembre (Hansen, 2009, p. 22). En effet, la figure n°4 montre bien deux pics dans le nombre d'attaques pirates attribuées à des somaliens : le premier en avril, juste après la mousson du nord-est, le second en novembre, un peu après la mousson du sud-ouest. Les deux inflexions correspondant aux périodes de moussons sont aussi facilement remarquables.

Figure n°3 – Les dynamiques saisonnières de la piraterie en 2009



Sources : PRC/IMB ; Coggins, 2012 ; Hansen, 2009. Réalisation personnelle, mai 2015.

Aussi, il est nécessaire de s'intéresser au matériel utilisé durant une opération. Toute opération repose d'abord sur l'embarcation. Elle peut se limiter à une ou deux esquifs, de petits bateaux de pêche. Il convient ensuite d'avoir des armes, généralement des AK-47 (Kalachnikovs) et des lance-grenades, et du matériel permettant d'aborder et de monter à bord des navires ciblés : échelles, grappins et cordes (Guisnel & Mahler, 2012, p. 81). Mais les pirates savent aussi s'équiper de matériel technologique relativement avancé, à savoir des terminaux GPS de poche, des téléphones satellitaires et des récepteurs VHF[24] permettant de capter les différents signaux que les navires sont obligés de diffuser en continu. Parmi les informations contenues dans ces signaux, les coordonnées géographiques, la vitesse, la direction, le port de destination, le type de bâtiment, la cargaison et le nombre de personnels à bord (Guisnel & Mahler, 2012, pp. 81-82).

Une fois la saison de la mousson achevée, et ainsi équipés, les pirates prennent donc la mer à la recherche d'un navire. Grâce à leur récepteur, ils peuvent repérer les navires à proximité et déterminer le type de navire dont il s'agit. Ils peuvent aussi s'intéresser à la cargaison et au nombre de membres d'équipage pour choisir le navire à attaquer. Une fois la cible choisie, ils utilisent leur système GPS pour s'en rapprocher et passer à l'abordage. Cette partie de l'opération débute par une phase d'intimidation dont l'objectif peut être de faire ralentir le navire (UKMTO, 2011, p. 10). Les pirates tirent en l'air et parfois même sur le navire lui-même[25]. Une fois qu'ils sont à la hauteur du navire ils tentent de monter à bord à l'aide d'échelles ou de grappins pour prendre le contrôle du navire et le faire ralentir ou s'arrêter afin de faire monter davantage de pirates à bord (UKMTO, 2011, p. 10).

Une fois détourné, le navire et son équipage sont emmenés sur les côtes somaliennes. Le navire est conservé au large d'un village, et l'équipage est gardé à bord ou emmené à terre jusqu'au versement d'une rançon (Guisnel & Mahler, 2012, p. 76). Les pirates ont besoin de l'autorisation des anciens pour conserver le bateau dans ces conditions et c'est aussi pour cette raison que le *monoclanisme* des groupes pirates est un avantage : un groupe a davantage de chances d'obtenir l'aval du conseil des anciens dans de telles conditions.

Mais les pratiques des pirates évoluent. En témoigne le recours au *bateau-mère*. Ce bateau, de taille bien plus importante que les esquifs, est en fait un ancien bateau détourné que les pirates conservent et utilisent. Il peut s'agir d'un cargo ou d'un pétrolier et il est généralement utilisé comme base en haute mer (Guisnel & Mahler, 2012, p. 86). Les deux auteurs citent comme

24 VHF pour *very high frequence* en anglais, c'est à dire « très haute fréquence » en français.
25 En témoigne la statistique « fired upon » (tiré dessus) du PRC.

exemple la capture du *MV Beluga Nomination*, un cargo allemand. Le 22 janvier 2011, ce cargo est abordé par des pirates dont le bateau-mère n'est autre que le *MV York*, un tanker capturé trois mois auparavant (Guisnel & Mahler, 2012, p. 85).

Le traitement des otages fait aussi partie des points qui ont évolué au cours des années 2000. Ils servent d'abord de monnaie d'échange, au même titre que le navire et sa cargaison. Ils sont donc conservés jusqu'au paiement de la rançon. Mais le temps de séquestration peut être extrêmement long. Si la moyenne est d'environ six mois en 2011, il arrive que les otages soient gardés bien plus longtemps, comme ce fut le cas pour les membres d'équipage du *MV Iceberg*. Ces derniers ont été capturés en mars 2010 et libérés après plus de deux ans et huit mois de détention, en décembre 2012. L'allongement des périodes de détention est une conséquence des velléités de plus en plus audacieuses des pirates en termes de rançon (cf. *infra*, partie 1.3, page 37). En plus de ça, ils sont régulièrement séquestrés à bord du bateau-mère pour servir de protection en cas d'accrochage avec des navires militaires. Guisnel et Mahler évoquent des « boucliers humains » (2012, p. 84). En novembre 2008, la Marine indienne avait d'ailleurs coulé un chalutier qui venait tout juste d'être piraté. Seulement, l'équipage se trouvait encore à bord, et sur les seize marins, un seul à été retrouvé vivant[26].

L'expansion de la zone opératoire des pirates

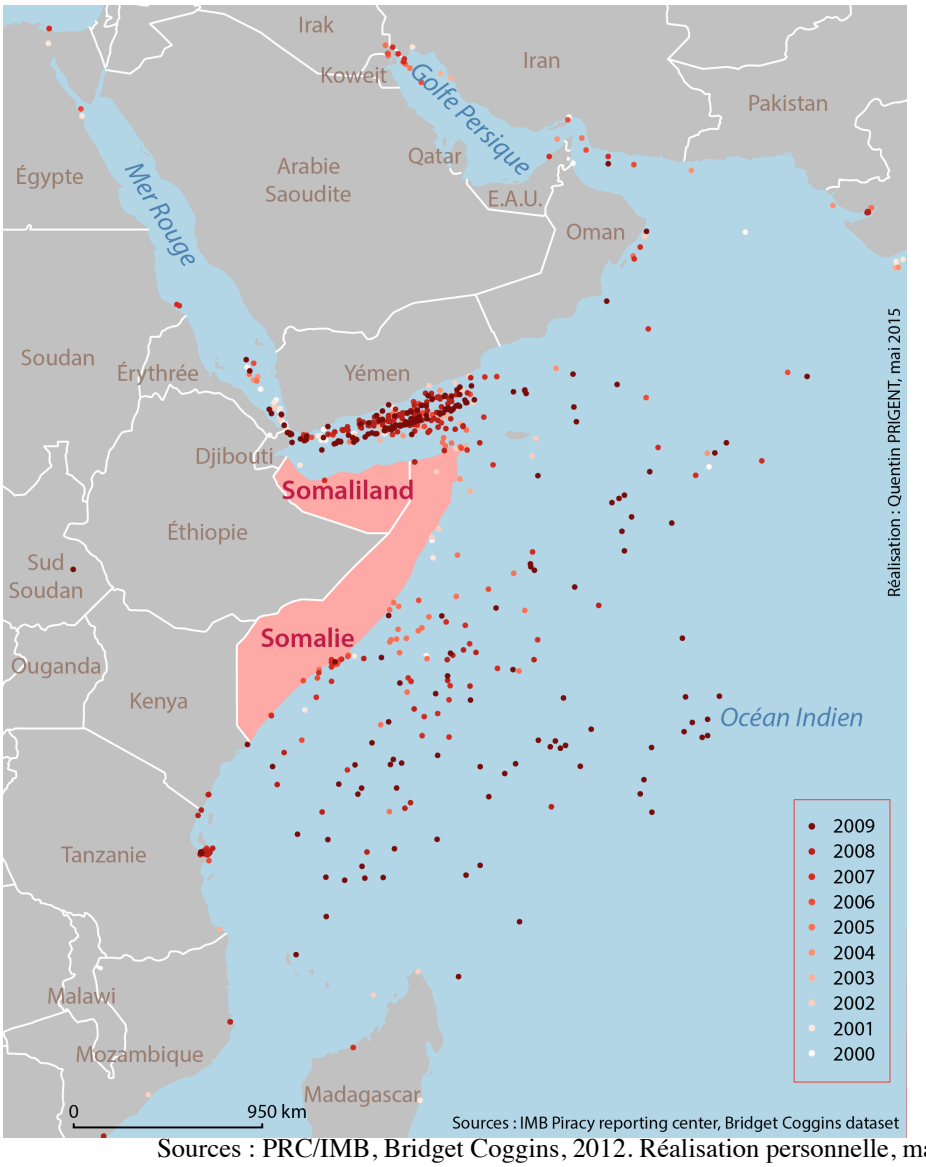
L'évolution des pratiques qui vient d'être envisagée amène à une modification de la zone opératoire des pirates. Cet espace, vécu et pratiqué par les pirates, est avant tout terrestre. La piraterie repose sur l'existence de ports pirates, leur permettant de prendre la mer puis d'avoir un lieu où conserver et surveiller le navire détourné. Mais c'est l'évolution de sa dimension maritime qui a été spectaculaire dans les années 2000. Entre 2000 et 2009, la piraterie somalienne est passé d'un phénomène de faible ampleur et circonscrit à une aire géographique restreinte, à un enjeu majeur envahissant toute la partie occidentale de l'océan Indien (cf. carte n°3).

Mesurer cette évolution nécessite l'usage de données géographiquement référencées. C'est notamment le cas du PRC/IMB que j'ai déjà pu citer, celui-ci étant d'ailleurs repris par l'Organisation maritime internationale (IMO), organe maritime des Nations Unies. Les deux publient des rapports réguliers, mais seul le PRC y intègre les coordonnées géographiques (ou les informations dont il dispose quand les coordonnées ne sont pas transmises). En 2012, Bridget

26 [*http://www.lefigaro.fr/international/2008/11/26/01003-20081126ARTFIG00483-bavure-de-la-marine-indienne-dans-le-golfe-d-aden-.php*] consulté le 20 mai 2015.

Coggins du *Dartmouth College* publie un fichier de données compilant toutes les informations précédemment publiées par le PRC, sur une période allant du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2009. Cette période correspond à la période de forte croissance de la piraterie, et ce recueil de données permet d'établir des statistiques ainsi que du traitement d'information géographique (ces données étant presque toutes géographiquement référencées[27]).

Carte n°2 – Répartition des actes de piraterie selon l'année entre 2000 et 2009



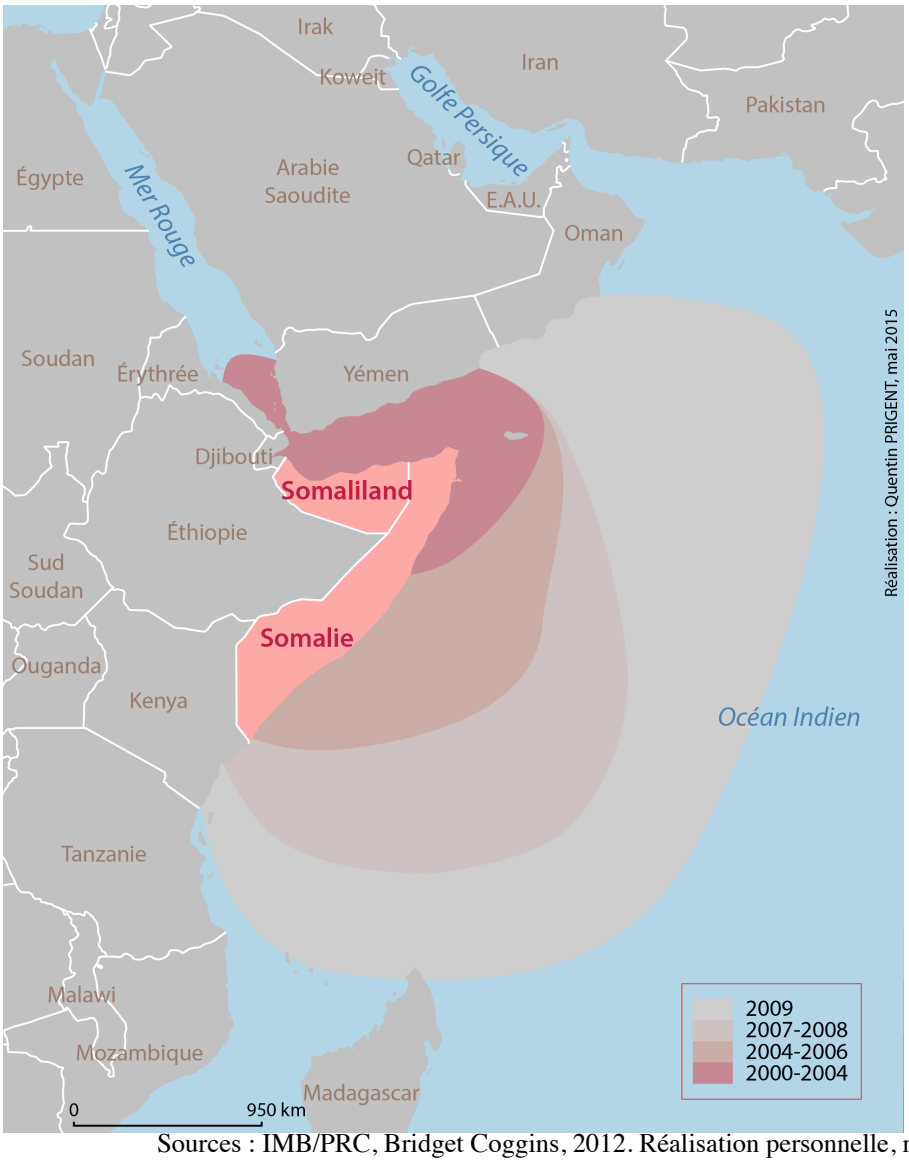
Sources : PRC/IMB, Bridget Coggins, 2012. Réalisation personnelle, mai 2015.

En utilisant le logiciel Quantum GIS, il a été possible de créer différentes cartes. Parmi les données compilées par Bridget Coggins se trouvent des variables telles que le succès de l'opération (si oui ou non le navire a été détourné), la nationalité des pirates, du navire, la date de

27 Dans la série, 224 incidents n'ont pas de coordonnées précises et ne peuvent donc pas être représentés dans un système d'information géographique.

l'attaque, le type de navire. Ici, il est intéressant d'analyser l'évolution du nombre d'actes ainsi que leur répartition géographique au fil des ans. C'est donc ce qui a été fait dans les premières cartes (cf. carte n°2 et n°3). La première permet d'apprécier l'évolution du nombre d'actes de piraterie selon l'année, indépendamment de toute autre variable. Le figuré ponctuel choisi pour représenter les attaques va du clair au sombre, les années les plus anciennes étant les plus claires, et les années les plus récentes les plus foncées. Il apparaît immédiatement que les actes les plus récents sont aussi ceux qui se déroulent le plus loin du littoral somalien, à l'exception de la bande maritime au large du Yémen correspondant au couloir de transition des navires établit par les coalitions navales internationales (cf. 2.2, p. 47).

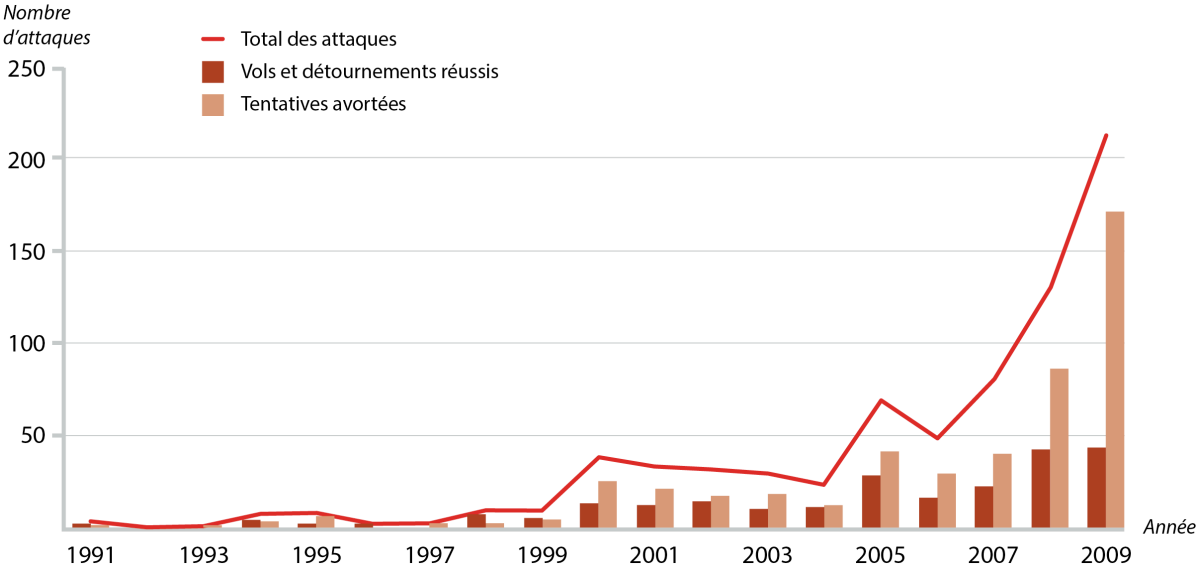
Carte n°3 – Expansion du territoire pirate entre 2000 et 2009



Sources : IMB/PRC, Bridget Coggins, 2012. Réalisation personnelle, mai 2015.

Grâce à cette première carte, une seconde a pu être réalisée pour montrer avec plus de clarté ce phénomène d'expansion (cf. carte n°3). Cette carte comprend quatre zones représentant chacune une période : la première, la plus foncée, est la zone dans laquelle sont contenus les actes entre 2000 et 2004. Cette zone est la plus ancienne et se limite au golfe d'Aden, au détroit de Bab el Mandeb ainsi qu'à une infime partie de l'océan Indien. Elle correspond au territoire des pirates du Puntland. La seconde zone, de 2005 à 2006, est la première phase d'expansion et correspond à la création de la bande pirate de Afweyne à Harardhere et Hobyo, en Somalie centrale, et qui opère surtout dans l'océan Indien. Il convient d'insister sur le fait que ce zonage est gigogne et que chaque zone comprend les précédentes en son sein. En effet, aucune zone ne devient inactive à mesure que de nouvelles se créent. La zone correspondant aux années 2007 et 2008 permet de remarquer un premier éloignement des actes de piraterie du littoral somalien. On peut supposer qu'il s'agit de la conséquence de l'utilisation des bateaux-mères permettant de mener des expéditions plus longues et plus lointaines. Enfin, la dernière zone témoigne de la démocratisation de cette pratique. La piraterie couvre alors un territoire de plus de 2,3 millions de milles nautiques carrés (ou mn²), soit environ huit millions de kilomètres carrés[28]. Évidemment, la piraterie a été grandement modifiée entre ses débuts et cette année 2009. La justification de garde-côtes n'a aucun sens lorsque l'attaque a lieu a plus de 1 000 km des côtes somaliennes.

Figure n°4 – Évolution du nombre d'actes de piraterie au large de la Somalie entre 1991 et 2009



Sources : PRC/IMB ; Coggins, 2012 ; Hansen, 2009. Réalisation personnelle, mai 2015.

28 Ce résultat à été obtenu grâce au calcul de surface sur le logiciel Quantum GIS.

En plus de cette expansion territoriale, le phénomène est modifié dans sa structure statistique. La piraterie reste statistiquement faible jusqu'en 2000. Avant cette année là, on ne dénombre pas plus de dix actes annuels et un maximum de sept vols ou détournements réussis[29]. On observe ensuite une augmentation en 2000. Mais avant 2005, le nombre total d'actes ne dépasse jamais quarante, et le nombre d'attaques réussies plafonne à quatorze. La période allant de 2000 à 2004 est même marquée par une légère baisse (cf. figure n°4). En 2005, le nombre d'actes augmente considérablement. En tout, 41 attaques tentées et 28 attaques réussies sont répertoriées. Après une légère baisse en 2006 liée au changement de régime en Somalie (cf. partie 3), le nombre d'actes totaux ne cesse d'augmenter. Mais en 2008, le nombre d'attaques réussies se stabilise à 42. L'année suivante, on compte 43 attaques réussies à ajouter aux 171 attaques tentées. Entre 2006 et 2009 c'est donc davantage le nombre de tentatives qui augmente.

La piraterie somalienne prend donc une ampleur sans précédent, aussi bien en termes d'intensité qu'en termes d'espace concerné. Les gardes-côtes du clan Mijerteyn du Puntland sont désormais en concurrence avec « l'entreprise pirate » des Suleiman d'Harardhere et d'Hobyo initiée par Afweyne. Les pratiques évoluent, le matériel utilisé aussi. Les pirates ne partent plus pour une expédition d'une journée à bord d'un bateau de pêche et uniquement équipés de AK-47. Ils utilisent aujourd'hui des bateaux-mères, des GPS ou des téléphones satellitaires. Marqué par l'évolution de ces pratiques, la zone d'action évolue aussi, jusqu'à atteindre une étendue considérable en 2009. Cet « espace de la piraterie somalienne » constitue la principale zone d'enjeu, d'abord par son extension incessante depuis 2007, puis par l'impact qu'il a sur la route maritime de Suez.

1.3 Les enjeux de la piraterie au large des côtes de la Somalie

En 2009, le territoire pirate couvre une superficie de plus de 2,3 millions de mn², du sud de la mer Rouge jusqu'au détroit d'Ormuz et aux Seychelles dans l'océan Indien. Ce gigantesque territoire englobe notamment la route maritime de Suez, l'une des plus importantes du monde. Il conviendra, dans cette partie, d'analyser l'impact de la piraterie somalienne sur cette fameuse route de Suez. Ce travail se nourrira en grande partie de statistiques. Ensuite, il s'agira d'envisager l'impact sur l'économie mondiale à travers un résumé et une discussion du travail d'Anna Bowden publié fin 2010 par la fondation *One Earth Future*.

---

29 Il convient de rappeler que la simple tentative de piraterie est considérée comme de la piraterie à part entière (cf. introduction de ce travail). Ici, nous distinguons donc les actes de pirateries réussis et les actes tentés.

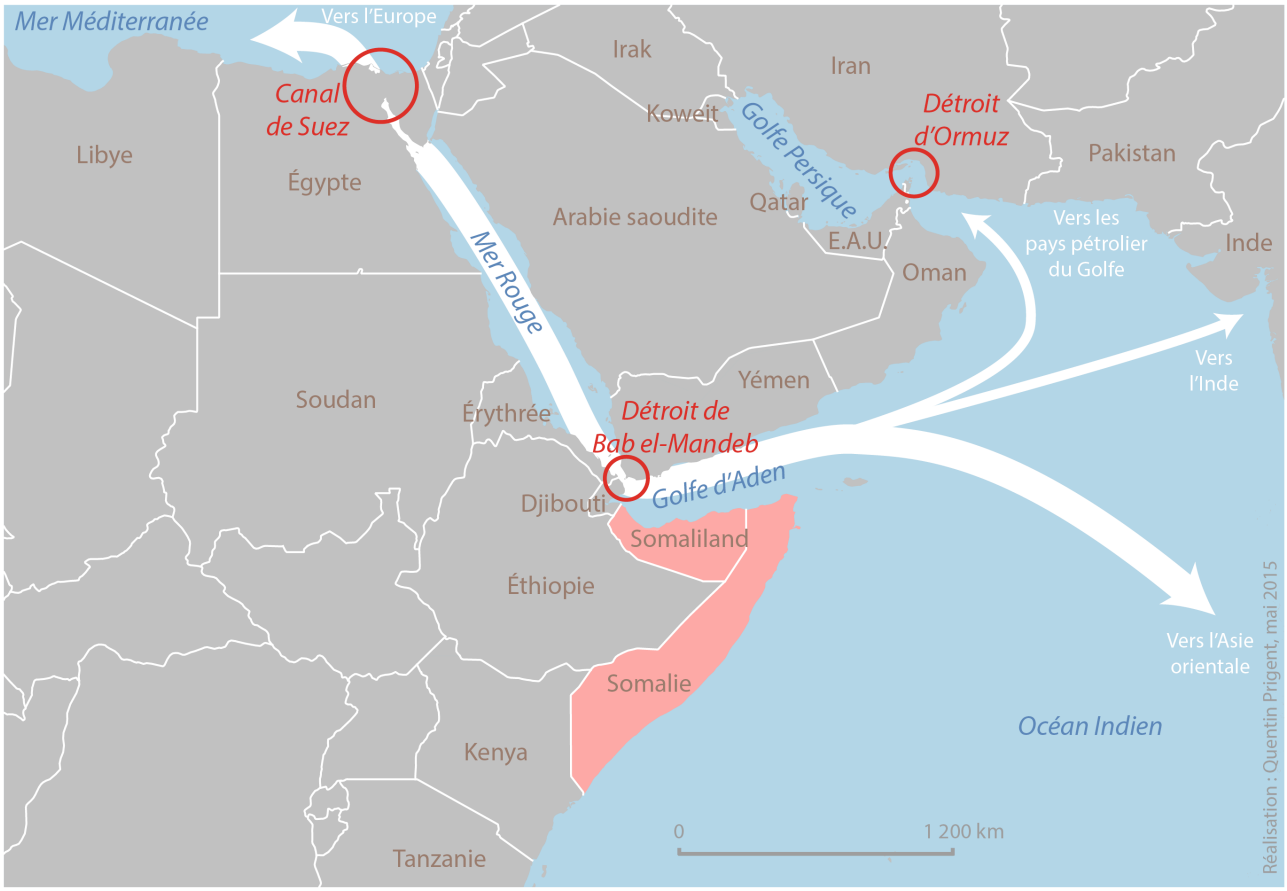
Jusqu'en 1869, les navires européens à destination des Indes et du reste de l'Asie devaient contourner l'Afrique à la manière de Vasco de Gama, à la fin du XV^{ème} siècle. Mais en 1859 débute, sous l'impulsion de Ferdinand de Lesseps, le creusement d'un canal pour relier la mer Méditerranée et la mer Rouge. Achevé en 1869, le canal de Suez est alors inauguré par l'impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III. Le temps du voyage entre l'Europe et l'Asie est considérablement raccourci et cette « route maritime de Suez » s'impose vite comme l'une des routes maritimes les plus importantes du monde. Cette route passe donc par le canal de Suez, en Egypte, avant de traverser la mer Rouge dans sa longueur. Après avoir franchi le détroit de Bab el-Mandeb, c'est le golfe d'Aden qu'il faut obligatoirement traverser (cf. carte n°4). La mer Rouge n'ayant que deux sorties, on peut légitimement penser que la quasi-totalité des navires passant le canal de Suez doit aussi traverser le golfe d'Aden. Admettant cette idée, nous pouvons donc étudier les statistiques fournies par la Suez Canal Authority et les considérer comme des chiffres presque équivalents à ceux qui pourraient être publiés sur le golfe d'Aden. Nous continuerons cependant à parler des chiffres du canal, tout en gardant à l'esprit qu'ils peuvent être appliqués au golfe.

Aujourd'hui, le canal voit passer environ 10 % du trafic maritime mondial. En effet, selon les chiffres du CNUCED (2011, p. 9), ce trafic maritime international annuel est estimé à 8 400 millions de tonnes en 2010, et selon les statistiques de la Suez Canal Authority, le trafic du canal pour la même année est de 846 millions de tonnes.

Il convient maintenant d'observer les chiffres fournis par la Suez Canal Authority. Les statistiques les plus anciennes auxquelles il est possible d'avoir accès remontent à 2000. Des statistiques plus anciennes n'auraient pas été beaucoup plus intéressantes car la piraterie n'était encore que résiduelle comparée à son niveau en 2008/2009. Il sera donc ici intéressant d’envisager ces statistiques en les croisant avec celles de la piraterie pour déterminer l'impact que cette pratique peut avoir sur la route de Suez.

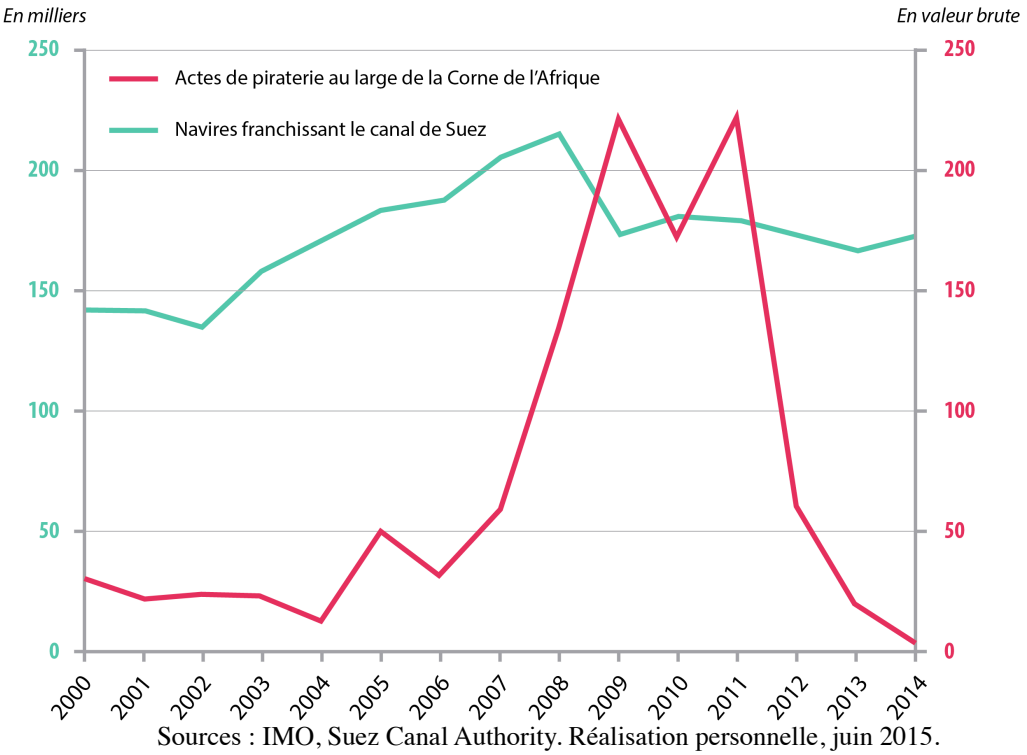
Ce croisement montre une certaine corrélation : alors que la piraterie connaît un pic en 2009, le trafic maritime passant par Suez diminue. On remarque aussi une légère hausse alors que la piraterie diminue en 2010, puis en 2014. Cependant, concernant la chute du trafic de 2009, elle peut aussi être attribuée à la crise économique globale de 2007-2008, celle-ci ayant eu des répercussions sur plusieurs années.

Carte n°4 – La route maritime de Suez



Source : Réalisation personnelle, mai 2015.

Figure n°5 – L'impact de la piraterie somalienne sur la route de Suez entre 2000 et 2014



Sources : IMO, Suez Canal Authority. Réalisation personnelle, juin 2015.

La piraterie a donc un impact important sur le commerce maritime. Cet impact engendre des coûts importants, aussi bien économiques qu'humains. Concernant les coûts économiques, seuls les coûts directs sont communément évalués. Pourtant, l'impact macroéconomique de la piraterie est extrêmement important. Depuis 2010, la fondation *One Earth Future* a lancé le projet *Oceans Beyond Piracy* dont le but est « d'apporter une réponse à la piraterie par la mobilisation de la communauté maritime, par le développement de partenariats entre le public et le privé pour promouvoir des solutions viables en mer comme sur terre, et par une dissuasion durable basée sur le droit maritime international »[30]. Dans le cadre de ce projet, Anna Bowden a dirigé une étude cherchant à évaluer les coûts de la piraterie, aussi bien directs que secondaires (macroéconomiques). Cette partie prendra la forme d'une présentation suivie d'une discussion des résultats de son étude de 2010. Il a été choisi de ne pas étudier leur dernière étude publiée en 2012 car c'est en 2010 que le phénomène de la piraterie touche à son apogée et que les enjeux de celle-ci sont apparus le plus clairement.

L'étude commence par insister sur les difficultés rencontrées pour établir le coût global de la piraterie, la première étant la difficulté à le calculer. En effet, les données disponibles sont limitées et parfois inexistantes. L'imperfection des données issues du PRC du Bureau maritime international est aussi avancée. Le centre ne relèverait pas toutes les attaques car « dans certains cas les propriétaires de navires préfèrent dissuader le capitaine de dénoncer une attaque [car] ils ne veulent pas de mauvaise publicité ou que le bateau soit retardé par une enquête » (Bowden, 2010, p. 8). Noël Choong – directeur du PRC – dit lui que « à peu près la moitié des attaques pirates n'est pas dénoncée » (Bowden, 2010, pp. 7-8). La dernière difficulté dans le calcul est l'effet désagrégeant de l'instabilité politique et financière de la zone. Elle oblige à se poser la question de l'impact qu'a vraiment la piraterie dans un tel contexte. La crise économique de 2008 est un autre facteur compliquant et les auteurs s'interrogent sur « comment déterminer si le changement dans le commerce maritime est lié à la piraterie ou à une déflation de l'industrie » (Bowden, 2010, p. 8).

Les auteurs envisagent ensuite les coûts directs, à savoir « le coût des rançons, des assurances, de l'équipement dissuasif, du changement de route, du déploiement des Marines, de la poursuite judiciaire des pirates capturés, et du budget des organisations chargées de réduire la piraterie »

30 Site du projet : [*http://oceansbeyondpiracy.org/about*] consulté le 23 mai 2015.

(Bowden, 2010, p. 8). Le coût des rançons n'a cessé d'augmenter dans les années précédent l'étude. En 2005, la rançon était d'environ 150 000 dollars américains ; en 2009, 3,4 millions, et en 2010 il est prévu que cette moyenne soit de 5,4 millions (Bowden, 2010, p. 9). En plus de voir les pirates demander des rançons de plus en plus élevées, le temps de négociation a considérablement augmenté, entrainant des coûts supplémentaires : les négociations en elles-mêmes, auxquelles il faut ajouter, a posteriori, le suivi psychologique de l'équipage, les réparations du bateau, et le coût de la livraison de l'argent qui se fait souvent en hélicoptère ou en avion privé (Bowden, 2010, pp. 9-10). Au final, le coût des rançons (seules) pour les années 2009 et 2010 est estimé par l'étude à 415 millions de dollars américains. Les auteurs ont ensuite décidé de doubler ce coût, considérant que les dépenses supplémentaires correspondaient à peu près au montant de la rançon. Pour 2009 et 2010, ce sont donc approximativement 830 millions qui ont été dépensés pour payer les rançons et les frais supplémentaires.

Le coût des assurances a lui aussi augmenté, particulièrement dans les zones de haut risque de piraterie. C'est notamment le cas du golfe d'Aden qui a été désigné « zone de risque de guerre » par Lloyds Market Association en mai 2008 (Bowden, 2010, p. 10). « Depuis cette date, le coût des primes de 'risque de guerre' ont été multipliés par 300, de 500 dollars par bateau et par voyage jusqu'à 150 000 dollars en 2010 » (Bowden, 2010, p. 10). Les assurances couvrant le kidnapping et demandes de rançon liées à l'équipage ont décuplé entre 2009 et 2009, celles couvrant la cargaison sont passées de 25 à 100 dollars par conteneur et il est estimé que les assurances couvrant le bateau ont doublé à cause de la piraterie (Bowden, 2010, p. 11). Les auteurs considèrent ensuite que tous les navires ne prennent pas d'assurances (certains car ils préfèrent contourner l'Afrique, voir plus bas). Si 10 % des bateaux sont couverts, le surcoût estimé est de 459 millions de dollars, si 70 % le sont, il est estimé à plus de trois milliards (3,213) (Bowden, 2010, p. 12). Le coût du changement de trajet est quant à lui estimé entre 2,3 et 3 milliards si 10 % des navires choisissent de contourner l'Afrique par le cap de Bonne Espérance, augmentant la durée du voyage d'environ dix jours, réduisant ainsi la capacité de livraison d'environ 17 % (Bowden, 2010, pp. 13-14). Comme pour les assurances, le matériel de dissuasion n'est pas acheté par tous les navires. Le coût total de la dissuasion par navire et par voyage est estimé à 134 450 dollars. Si 10 % des navires s'équipent, le coût est donc de 363 millions de dollars, si 70 % le font, il est de 2,5 milliards (Bowden, 2010, p. 15).

En plus du surcoût pour les transports, il y a des dépenses liées à la lutte directe contre la piraterie, notamment les dépenses des forces navales. Comptabilisant 43 vaisseaux opérant au large de la Corne de l'Afrique, et considérant le coût journalier d'un bâtiment militaire à plus de 82 mille dollars[31], les auteurs de l'étude estiment les dépenses uniquement liées aux navires à environ 1,3 milliards de dollars par an. En y ajoutant le budget administratif, ils obtiennent un total approximatif de deux milliards de dollars. Concernant les poursuites judiciaires contre les pirates appréhendés, elles coûtent environ 31 millions de dollars et ces coûts sont surtout régionaux car 483 des 507 poursuites ont été menées dans des pays de la région, notamment au Kenya ou aux Seychelles (Bowden, 2010, pp. 18-19). Dans les coûts directs de la piraterie, il reste enfin le coût des organisations dissuasives. Ce dernier est calculé grâce aux fonds dont ces organisations disposent. Parmi ces organisations se trouvent le groupe de contact des Nations unies en Somalie ainsi que le code de conduite de Djibouti de l'Organisation maritime internationale. L'ensemble des fonds de ces organisations s'élèvent à 24,5 millions de dollars américain (Bowden, 2010, p. 20).

Après avoir envisagés les coûts directs, il convient de montrer que la piraterie a aussi des conséquences sur les économies environnantes. Cependant, cet impact est extrêmement difficile à distinguer de l'impact du contexte économique ou politique. La fondation *One Earth Future* tente néanmoins de l'estimer dans la deuxième partie de son étude sur les coûts de la piraterie, en commençant par l'impact économique de la piraterie sur le commerce régional. En effet, la piraterie n'affecte pas seulement le commerce par le détournement de navires transportant des biens divers. Quand la région est particulièrement touchée par la piraterie, les transporteurs privilégient d'autres ports pour délivrer et récupérer leur marchandise. Les autorités kenyanes estiment que la piraterie a augmenté le coût des imports de 23,8 millions de dollars par mois, et le coût des exports de 9,8 millions (Bowden, 2010, p. 21). La piraterie a aussi un impact particulièrement important sur le secteur de la pêche, mais cet impact est difficile à estimer du fait des variations du prix du poisson pour d'autres raisons que la piraterie. Le même problème se pose avec l'inflation des produits alimentaires. Les auteurs ne prennent donc pas ces deux variables en compte dans leurs calculs (Bowden, 2010, pp. 21-23). Enfin, l'étude s'intéresse à l'impact économique de la baisse des revenus étrangers. Le plus facile a estimer est l'impact pour l'Égypte qui peut perdre jusqu'à 642 millions de dollars par an à cause de la baisse de fréquentation du canal de Suez. En 2008, les revenus du canal de Suez représentaient 3,2 % du PIB de l'Égypte,

31 Il s'agit du coût journalier d'un vaisseau de l'US Navy utilisé dans l'étude comme référence.

soit la troisième plus grande source de devises étrangères (Bowden, 2010, p. 24). Au final, l'impact macroéconomique de la piraterie est estimé à 1,25 milliards.

Selon l'étude du projet *Ocean Beyond Piracy*, le coût total de la piraterie est donc estimé entre sept et douze milliards de dollars américain par an. Il convient de noter que cette estimation est un minimum, les auteurs ayant cherché à ne par « surgonfler » les coûts en utilisant des estimations prudentes. Aussi, ces chiffres ne sont pas à considérer comme définitifs et le modèle doit être adapté et amélioré. L'étude se conclue d'ailleurs sur un invitation à collaborer pour apporter davantage de données et de précision (Bowden, 2010, pp. 25-26). La fondation a d'ailleurs publié d'autres études depuis celle-ci qui est la première. En 2012, le résultat est bien plus précis car estimé entre 5,7 et 6,1 milliards de dollars (Belish, 2012, p. 7). Cependant, le coût économique ne suffit pas. La piraterie a aussi un coût humain, et celui-ci est aussi envisagé par le projet dans des rapports de 2010, 2011 et 2012. Ce coût humain se résume généralement aux marins retenus par les pirates. En 2010, 4 185 marins ont été attaqués par des pirates avec des armes à feu. Parmi ces marins, 1 432 ont été abordés et 1 090 ont été retenus en otage. Les otages subissent régulièrement des injures et de la violence verbale. Ils sont aussi régulièrement utilisés comme « boucliers humains » (Hurlburt, 2011, p. 3).

Les enjeux de la piraterie sont donc principalement économiques. La piraterie influe en effet énormément sur le commerce maritime qui représente 80 % du commerce mondial. Cette influence s'observe notamment sur la fréquentation de la route de Suez, bien qu'il faille la relativiser car l'apogée de la piraterie correspond aussi à la crise économique de 2008 : une baisse du trafic maritime peut donc aussi être associée au climat économique. Quoi qu'il en soit, la piraterie a un coût considérable, que ce soit pour les transporteurs maritimes comme pour les États et organisations engagés pour la faire disparaître, ainsi que pour les États de la région qui sont comme mis à l'écart du développement économique à cause de la piraterie qui sévit au large de ceux-ci. Mais l'enjeu est avant tout sécuritaire, car si toute activité maritime est menacée, ce sont aussi les marins qui le sont. En 2010, plus d'un millier de ceux-ci étaient détenus par les pirates somaliens.

L'apparition de la piraterie au large de la Somalie est donc le fruit d'une conjonction de facteurs aussi bien endogènes qu'exogènes. Le cadre social et géographique, le contexte politico-économique somalien et les éléments externes déclencheurs constituent un système relativement complexe mais permettant d'expliquer l'apparition du phénomène sur lequel repose ce travail. Il convient également de se reposer sur ces éléments pour comprendre les évolutions dans la pratiques de la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique : d'abord résiduelle et motivée par la volonté de protéger les eaux territoriales somalienne, celle-ci devient une véritable entreprise de prédation maritime étendant sans arrêt son territoire de chasse. Entre 2008 et 2012 l'ampleur du phénomène pirate et l'étendue de son territoire sont telles qu'il apparaît inévitable aux puissances maritimes de s'engager dans la lutte contre cette pratique. En effet, l'impact sur les autres pratiques maritimes est considérable, et particulièrement sur le commerce, première victime des actes de piraterie. Les forces navales d'une vingtaine de pays s'engagent donc à sécuriser le golfe d'Aden et les eaux de l'océan Indien dans le but de faire disparaître la piraterie maritime somalienne.

2 L'ORGANISATION DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

Le 16 novembre 1994, après avoir été ratifiée par 67 États[32], la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) entre en vigueur. Cette convention offre un cadre légal de lutte contre la piraterie. Cependant, celui-ci montre ses limites avec la piraterie somalienne. C'est pourquoi le Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) adopte en 2008 une série de résolutions portant sur ce cas particulier. Grâce à ces ajustements, des opérations de lutte directe contre la piraterie sont mises en place. Certains États font intervenir leurs forces navales, seules ou au sein de diverses coalitions. Au premier trimestre de l'année 2015, les trois coalitions créées en 2008 et 2009 étaient encore présentes au large de la Corne de l'Afrique. Cependant, d'autres moyens de lutte se développent, notamment des moyens privés. Il convient donc de présenter le cadre légal, d'analyser les différentes interventions militaires, et d'envisager cette « privatisation » de la lutte contre la piraterie. C'est à cette tâche que sera consacrée la deuxième partie de ce mémoire.

2.1 Le cadre légal de répression

Comme il a été vu en introduction, la piraterie maritime est définie dans l'article 101 de la CNUDM. Seulement, cette définition ne suffit pas pour décrire le cadre légal de répression de la piraterie. Ne serait-ce que dans la CNUDM, plusieurs autres articles en traitent directement, et d'autres ont des implications liées à la piraterie. Cependant, la Somalie constitue un cas à part et la CNUDM s'avère avoir quelques limites. C'est pourquoi le CSNU a renforcé ce cadre légal par des résolutions adoptées en 2008. Enfin, d'autres conventions – tels que Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 ou la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000 – peuvent être prises en compte dans la lutte contre la piraterie.

La piraterie dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer

La CNUDM – ou Convention de Montego Bay – est la référence du droit maritime internationale. Elle est issue de la troisième conférence sur le droit de la mer siégeant de 1973 à 1982. Signée cette dernière année et entrée en vigueur en 1994, elle mentionne la piraterie à partir de l'article

32 Le dernier à l'avoir ratifiée avant son entrée en vigueur est l'île Maurice, le 4 novembre 1994. Elle a aujourd'hui été ratifiée par 167 pays, le dernier en date étant l'État de Palestine, le 2 janvier 2015 : [*http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea*] consulté le 27 mai 2015.

100, page 42 (Nations Unies, 1994). Dans cet article et avant même de la définir, la Convention émet l' « obligation de coopérer à la répression de la piraterie ». Cette obligation – qui s'adresse aux État – est la seule de la Convention en ce qui concerne directement la piraterie. Nous verrons que les autres articles prennent davantage la forme d'autorisations. Cependant, dès cet article 100 il est possible de remarquer un problème lié à l'aire géographique d'application. En effet, l'article 100 est ainsi développé : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État » (Nations Unies, 1994, p. 40). Dans son article de 2010, J. Ashley Roach explique que « lorsque le droit international ne distinguait que les eaux de la haute mer d'un côté et la mer territoriale et les eaux intérieures de l'autre, le droit sur la piraterie ne s'appliquait qu'au premier » (p. 398). Cependant, la modernisation du droit maritime international que représente la CNUDM s'accompagne d'une extension de la souveraineté des États sur la mer. Les eaux territoriales sont étendues à 12mn auxquelles sont ajoutées une zone contiguë de 12mn supplémentaires et une ZEE de 176mn[33] (cf. figure n°2). Des parts considérables de ce qui était anciennement considéré comme de la haute mer sont désormais sous la juridiction des États côtiers (Roach, 2010, p. 398).

Il convient néanmoins de se poser une question : la ZEE – qui dépend donc de la juridiction de l'État côtier – est-elle une extension complète de sa souveraineté, et notamment en terme de piraterie ? Le dictionnaire Larousse définit la souveraineté comme étant « le pouvoir qui l'emporte sur les autres »[34]. Or, l'article 56(2) de la CNUDM – qui traite des « droits, juridiction et obligations de l'État côtier dans la zone économique exclusive » – insiste sur le fait que celui-ci doit tenir « dûment compte des droits et des obligations des autres États » (Nations Unies, 1994, p. 25). L'article 58(3) stipule en effet que « lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les États tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'État côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international » (Nations Unies, 1994, p. 26). Pour résumer, dans la ZEE, chaque État doit tenir compte des droits et des obligations de chacun. Pour rappel, les articles traitant de la piraterie sont autant de droits et obligations qui peuvent être exercés dans la ZEE. « Rien dans l'article 56 ne confère un pouvoir de régulation à l'État côtier en ce qui concerne les droits d'exécution de tous

33 Les États côtiers peuvent aussi faire une demande d'extension de leur ZEE liée au plateau continental pour obtenir une ZEE d'une largeur maximale de 350mn.

34 Dictionnaire Larousse en ligne : [*http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/souverainet%C3%A9/74000*] consulté le 16 juin 2015.

les États de supprimer la piraterie dans la ZEE » et « ce que l'article 58(3) fait est de souligner que dans la ZEE l'État côtier a des droits souverains énumérés et de juridiction, généralement économiques dans leur nature, qui doivent être respectés par les États engagés dans la lutte contre la piraterie maritime » (Roach, 2010, p. 399). La ZEE conserve donc – en ce qui concerne la piraterie – le même statut que la haute mer.

Un autre problème qui aurait pu être de taille concerne le droit du pavillon. « La règle générale veut que – en haute mer – l'État du pavillon ait une juridiction exclusive sur les navires le battant (et sur les personnes et objets à bord). À part dans le cadre d'accords et de conditions particulières, les bateaux étrangers en haute mer ne peuvent pas être abordés, cherchés ou maintenus sans le consentement de l'État du pavillon » (Roach, 2010, p. 400). C'est en effet ce qu'indique l'article 92 de la CNUDM (Nations Unies, 1994, p. 40). Mais les articles 110(1)(a) et 110(2) autorisent les navires de guerres à arraisonner et chercher un navire étranger (battant un autre pavillon que le leur) dans le cas où ils le soupçonnent de se livrer à la piraterie (Nations Unies, 1994, pp. 44-45). L'article 105 permet enfin – lorsque la piraterie est avérée – de saisir le navire pirate ainsi qu'appréhender les personnes et saisir les biens à son bord (Nations Unies, 1994, p. 43).

Il est important de noter que seuls les navires de guerre sont autorisés à effectuer des saisies de la sorte. En effet, l'article 107 est très clair : « Seuls les navires de guerre [...] ou les autres navires [...] qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie » (Nations Unies, 1994, p. 44). Nous verrons plus tard que cela influe particulièrement sur la privatisation de lutte contre la piraterie (cf. *infra*, partie 2.3, page 52). En cas de « saisie arbitraire », l'article 106 stipule que c'est l'État qui y a procédé qui est responsable auprès de l'État du navire saisi « de tout dommage causé de ce fait » (Nations Unies, 1994, p. 43).

Dans son travail, J. Ashley Roach relève un certain flou concernant la poursuite des pirates par un pays autre que celui ayant effectué la saisie. En effet, « la pratique dominante en 2009 […] était de délivrer [les pirates] au Kenya pour leur procès en vertu d'accords entre le Kenya et l'Union Européenne, le Royaume-Uni et les États-Unis » (Roach, 2010, pp. 403-404). Seulement, rien dans l'article 105 n'autorise ou interdit cette pratique. La seule chose qui est obligatoire est la coopération, qui est exprimée de la sorte dans l'article 100 : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie [...] » (Nations Unies, 1994, p. 42). Le jugement par un pays tiers semble être un exemple de coopération pertinent dans la lutte contre la piraterie maritime.

Enfin, la CNUDM présente ses limites quant à un dernier point. L'État somalien n'a aucun moyen de surveiller et protéger ses eaux. Nous avons vu que cela ne pose pas de problème majeur en ce qui concerne la ZEE car les États tiers peuvent intervenir dans leur droit. Cependant, cela est impossible dans la mer territoriale. L'article 17 stipule que les navires des États tiers jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale (Nations Unies, 1994, p. 10), et selon l'article 19(1) il ne doit pas porter atteinte « à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier » (CNUDM, 1991, p. 11). L'article 19(2)(b) note que « le passage d'un navire étranger est considéré comme portent atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à […] [un] exercice ou manœuvre avec arme de tout type » (Nations Unies, 1994, p. 11). Dès lors, toute intervention d'un pays tiers dans la mer territoriale est théoriquement illégale. Dans le cas de la Somalie, cette mer territoriale devient un « havre de paix » (Roach, 2010, p. 400) pour les pirates, ceux-ci n'ayant à craindre ni les forces navales étrangères ni l'État somalien déliquescent.

Un nouveau cadre apporté par le Conseil de sécurité des Nations unies

Entre mai 2008 et mai 2015, exactement 37 résolutions portant sur la Somalie ont été adoptées par le Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU) sur un total de 408 résolutions, soit près d'un dixième (9 %). Bien que toutes ne portent pas sur la piraterie maritime qui sévit au large du pays, ces chiffres constituent un indicateur géopolitique particulièrement intéressant. La Somalie et ses environs semblent être un enjeu majeur pour la communauté internationale ici représentée par le CSNU. En 2008, toute une série de résolutions traite pourtant quasi-exclusivement de la piraterie maritime. Elles sont adoptées après un rapport de mars 2008 du Secrétaire Générale des Nations Unies – M. Ban Ki-moon – qui alerte sur la situation en Somalie ainsi que sur la vulnérabilité des navires du Programme alimentaire mondial (PAM). Ceux-ci sont en effet les principales cibles des pirates somaliens.

Le 2 juin 2008, le CSNU adopte donc la résolution la plus importante, la résolution 1816. Le Conseil se dit « profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale » (CSNU, 2008, R-1816[35], p. 1). Il insiste sur le fait que la CNUDM est le cadre juridique de référence et rappelle qu'il faut

35 Le CSNU a adopté une multitude de résolution en 2008. Elles seront donc distinguées de la sorte dans ce travail.

coopérer autant que possible. Il affirme aussi « qu'il respecte la souveraineté, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie » (CSNU, 2008, R-1816, p. 1). Ce point est particulièrement intéressant. En effet, la Somalie est alors divisée *de facto* en deux entités politiques bien distinctes : la Somalie et le Somaliland (cf. carte n°1)[36]. Seulement, le Somaliland n'est reconnu par aucun État dans le monde, et le CSNU s'inscrit dans ce rejet d'acceptation. Il apporte son soutient au Gouvernement fédéral de transition (GFT) somalien, bien que celui-ci n'ait les moyens « ni de tenir les pirates à distance ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité » (CSNU, 2008, R-1816, p. 2).

Nous revenons alors au problème que pose le droit maritime international lorsqu'il y a déliquescence de l'État côtier. La mer territoriale devient un refuge pour les pirates, car la CNUDM interdit aux navires militaires d'États tiers de manoeuvrer (manœuvrer) dans la mer territoriale de l'État côtier (cf. *infra*, partie 2, page 45). C'est pourquoi le CSNU autorise – dans le paragraphe 7 de la résolution 1816 – pour une période de six mois, les États qui collaborent avec le GFT « à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer » et « à utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée » (CSNU, 2008, R-1816, p. 3). La mer territoriale de Somalie est alors sous le même régime que la haute mer, au détail près que les forces navales étrangères ont besoin de l'accord du GFT pour pouvoir intervenir. Dans les paragraphes suivants, le CSNU indique que l'action des États intervenants ne doit pas aller à l'encontre du droit de passage inoffensif et que « l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États-membres du droit international » (CSNU, 2008, R-1816, p. 3). Enfin, le Conseil demande aux États participants « de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent » (CSNU, 2008, R-1816, p. 4).

Seulement, il convient de revenir sur l'une des conditions qui est de collaborer avec le GFT, car J. Ashley Roach note que « tous les membres du Conseil de Sécurité ne reconnaissent pas le GFT étant donné le territoire limité sur lequel il exerce un contrôle effectif » (Roach, 2010, p. 401). Que des membres reconnaissant le GFT établissent cette condition est compréhensible. Mais pour

36 Le Puntland n'a jamais désiré être indépendant, mais seulement autonome. Dans ce travail, il ne sera à aucun moment considéré comme une entité distincte de la Somalie.

ceux qui ne le reconnaissent pas, « l'autorité de conduire des opérations anti-piraterie dans la mer territoriale somalienne se trouve dans l'invocation, dans les résolutions, du Chapitre VII[37] et des conditions imposées, dans celles-ci, par le Conseil » (Roach, 2010, p. 401).

Les résolutions qui suivent la résolution 1816 apportent d'abord de petits ajustements, comme l'autorisation de recourir à des aéronefs (CSNU, 2008, R-1838, p. 2) ou l'invitation à conclure des accords bi-latéraux avec les États chargés de poursuivre les pirates (CSNU, 2008, R-1851, p. 3). Cette dernière décision va dans le sens de ce qui a été vu dans la sous-partie précédente concernant la poursuite des pirates. Enfin, « les résolutions 1851 (16 décembre 2008) et 1897 (30 novembre 2009) vont plus loin en autorisant les opérations anti-piraterie "en Somalie", une formulation plus large dans sa portée géographique » (Roach, 2010, p. 401). Les opérations peuvent donc avoir lieu dans la ZEE, en mer territoriale, ainsi que dans l'espace aérien somalien et à terre.

Les autres cadres légaux

En plus de la CNUDM et des résolutions du CSNU, il existe en effet d'autres moyens de répondre légalement à la piraterie. Ces moyens sont des conventions internationales sur la criminalité très largement ratifiées. Les quatre qui seront traitées sont les suivantes : la Convention pour la répression d'actes illégaux contre la sécurité de la navigation maritime (1988, 164 États parties), la Convention internationale contre la prise d'otages (1978, 174 États parties), la Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme (1999, 186 États parties) et la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000, 185 États parties). Il est important de noter que, contrairement à ce qu'autorise la CNUDM dans le cas de la piraterie maritime, ces conventions doivent respecter la juridiction du pays du pavillon (Roach, 2010, p. 406).

La Convention pour la répression d'actes illégaux contre la sécurité de la navigation maritime (ou Convention RAI) a pour but de s'assurer que des actions appropriées sont menées contre les personnes commettant des actes illégaux contres des navires. Parmi les actes illégaux définis dans la Convention, on trouve notamment la capture et prise de contrôle d'un navire par la force, la violence envers les personnes à son bord et la destruction du navire, tout acte menant ou pouvant amener aux actes ci-énoncés ainsi que la tentative, l'incitation ou la menace de commettre l'un de

37 Le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies qui traite de l' « action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression » [*http://www.un.org/fr/documents/charter/chap7.shtml*].

ces actes (Article 3). Ces éléments sont parfaitement pertinents dans la lutte contre la piraterie. En effet, cette pratique va à l'encontre de la sécurité maritime. La Convention ne permet pas de supprimer le droit du pavillon, mais « elle contient un régime complet pour réclamer et obtenir la confirmation de l'État du pavillon que le navire est immatriculé ainsi que l'autorisation d'aborder, chercher et détenir le navire » (Roach, 2010, p. 406). L'article 4 de la Convention est particulièrement intéressant car il indique qu'elle s'applique « si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure d'un seul État, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les États adjacents ». Le champs d'application n'est donc pas limité à la haute mer et à la ZEE mais aussi à la mer territoriale quand le navire suspect à le simple projet de la quitter. Enfin, la Convention autorise – avec les articles 7, 8 et 10 – les capitaines de navire à dénoncer un navire suspect à tout État partie le plus proche. Celui-ci est obligé d'en accepter la garde, de l'extrader vers un État intéressé ou de soumettre le cas à ses propres autorités à moins qu'il ne puisse expliquer pourquoi la Convention n'est pas applicable (Roach, 2010, p. 407).

La Convention internationale contre la prise d'otages (ou CICPO) de 1979 s'avère elle aussi intéressante dans le cas de la piraterie maritime somalienne. En effet, elle définit une personne qui a commis une « prise d'otage » comme étant « quiconque s'empare d'une personne (ci-après dénommée « otage »), ou la détient et menace de la tuer, de la blesser ou de continuer à la détenir afin de contraindre une tierce partie, à savoir un État, une organisation internationale intergouvernementale, une personne physique ou morale ou un groupe de personnes, à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir en tant que condition explicite ou implicite de la libération de l'otage » (Nations Unies, 1983, p. 213). La piraterie en Somalie reposent en grande partie sur la prise d'otage et sur la demande de rançon (cf. *infra* partie 1.2, p. 20) et l'avantage de la CICPO est qu'il n'est pas nécessaire que la prise d'otage soit effective pour poursuivre le contrevenant. L'article 1(2) indique que « quiconque tente de commettre un acte de prise d'otage ou se rend complice d'une personne qui commet ou tente de commettre un acte de prise d'otage commet également une infraction aux fins de la présente convention » (Nations Unies, 1983, p. 213).

La Convention international pour la répression du financement du terrorisme (ou CIRFT) de 1999 définit l'infraction de financement du terrorisme « toute personne qui, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, illicitement et délibérément, fournit ou réunit des fonds dans l'intention de les voir utilisés ou en sachant qu'ils seront utilisés, en tout ou partie, en vue de commettre un acte qui constitue une infraction au regard et selon la définition de l'un des traités énumérés en annexe » (Article 2(1)(a)). Il a été vu que les actes de piraterie vont à l'encontre des

conventions précédemment étudiées, et ces deux textes font justement partie des annexes de la CIRFT. Aussi, et tout comme la CICPO, la CIRFT considère la tentative et la complicité comme partie intégrante de l'infraction (Article 2(4-5)). J. Ashley Roach note à propos de cette convention que « les méthodes et procédés par lesquels les rançons sont payées aux pirates opérant au large de la Somalie semblent convenir parfaitement avec ces définitions » (Roach, 2010, p. 408).

Enfin, les pirates qui partent en mer « sont soutenus par des personnes et organisations qui importent des armes à feu, des munitions, des échelles d'abordage et des grappins ; procurent des moteurs, du carburant et des esquifs utilisés pour les transporter ; négocient et arrangent la livraison des paiements de rançon ; distribuent l'argent de la rançon après qu'il ait été lâché sur le bateau pirate ; et utilisent la recette en Somalie, au Kenya, et peut-être ailleurs » (Roach, 2010, p. 408). Cette organisation pirate correspond parfaitement à ce que la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (ou CNUCTO) de 2000 appelle un « groupe criminel organisé » et définit comme « un groupe structuré de trois personnes ou plus existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves ou infractions établies conformément à la présente Convention, pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel » (Nation Unies, 2004, p. 5).

Comme le rappelle J. Ashley Roach, « tous ces traités nécessitent que les États parties criminalisent ces infractions et les rendent punissables par des sanctions appropriées prenant en compte la nature grave de telles infractions » (Roach, 2010, p. 408). Cependant, ils contiennent des dispositions qui permettent l'extradition si l'État n'entreprend pas de poursuites. Pour conclure, ces conventions peuvent être des outils efficaces – « puissants » selon Roach (2010, p. 408) – pour supprimer la piraterie. Seulement, il est nécessaire qu'elles soient correctement mises en œuvres par le États parties et Roach note qu'aucun n'a encore employé ces outils pour combattre la piraterie somalienne (Roach, 2010, p. 409).

Comme nous venons de le voir, la lutte contre la piraterie bénéficie d'un cadre légal particulièrement complet. La CNUDM, les résolutions du CSNU et les quatre autres conventions offrent une multitude de possibilités pour appréhender, poursuivre et condamner les pirates. C'est grâce à cet ensemble de textes et traités qu'ont pu se constituer les coalitions qui continuent de surveiller le large de la Somalie et de protéger les navires qui empruntent ces eaux.

2.2 L'intervention navale internationale

Dans un rapport du 7 novembre 2007 adressé au Conseil de Sécurité, le Secrétaire Général des Nations Unies – M. Ban Ki-moon – indique que le nombre d'actes de piraterie au large de la Somalie augmente alors qu'ils avaient connu une considérable diminution en 2006 (cf. figure n°4). Ban Ki-moon insiste notamment sur l'impact de ce reflux de la piraterie sur l'acheminement de l'aide alimentaire car « près de 80% de l'assistance du Programme alimentaire mondial à la Somalie est acheminée par la mer, mais le nombre de navires qui acceptent de la transporter a diminué de moitié à cause de la piraterie » (Secrétaire Général des Nations Unies, 2007, p. 5). Selon l'OMI, deux des quinze détournements de navire ayant eu lieu en 2007 concernent des navires du PAM. La France – alors présidée par M. Nicolas Sarkozy – envoie « des navires de guerre pour protéger les transports de secours humanitaires » (Secrétaire Général des Nations Unies, 2007, p. 6) devenant l'un des premiers États à s'engager dans la lutte contre la piraterie somalienne. Cette partie s'attachera à présenter les différentes forces en présence qui sont, depuis l'engagement de la France, bien plus nombreuses. Les trois grandes coalitions constitueront le premier objet d'étude, puis nous verrons que certains États sont engagés de manière individuelle. Enfin il conviendra de présenter les grandes instances de coordination de cette lutte contre la piraterie.

Atalante, Ocean Shield et CTF-151 : les trois coalitions

Le 9 décembre 2008, « dans le cadre de la Politique européenne de sécurité et de défense commune (PESC) et en accord avec les résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) concernées ainsi qu'avec le droit international »[38], l'Union européenne lance l'opération Atalante, ou la European Union Naval Force Atalanta (EU NAVFOR Atalanta). En plus de reposer sur les résolutions du CSNU, l'opération est aussi basée sur des résolutions de l'Union européenne. Le mandat de la mission implique donc la protection des navires du PAM, de la mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) ou tout autre navire vulnérable. Il s'agit aussi de dissuader et perturber les actes de piraterie, de surveiller les activités de pêche au large de la Somalie et de soutenir les autres missions de l'Union et des organisations internationales pour renforcer la sécurité maritime dans la région. Censé s'achever en 2012, l'opération est prolongée jusqu'en 2014, puis jusqu'en 2016.

38 Site de l'opération Atalante [*http://eunavfor.eu/mission/*] consulté le 3 mai 2015.

Presque une trentaine de pays ont contribué à l'opération bien que seulement neuf d'entre eux apportent une contribution permanente[39]. L'opération Atalante accueille aussi des officiers et des bâtiments de pays non-membres tels que la Norvège, la Croatie ou encore l'Ukraine. Les unités déployées sont régulièrement remplacées, les rotations s'accordant et variant avec les moussons (cf. *infra*, partie 1.2, p. 20). En moyenne, 1200 personnes, entre quatre et six bateaux de combat et deux ou trois avions de reconnaissances sont déployés. L'opération mobilise actuellement cinq navires et deux avions[40]. Concernant le budget commun, il est de 7,35 millions d'euros par an pour les deux années ; cependant, « les États participant à l'opération fournissent les moyens en force, matériel et personnel, et couvrent les frais associés à ces mises à disposition ». Sur le site de l'opération, l'Union européenne se targue d'avoir un taux de protection de 100 % des navires du PAM et de l'AMISOM ainsi que d'avoir « assuré la protection d'autres navires vulnérables », « contribué à la dissuasion, prévention et répression des actes de pirateries » et « transféré les pirates aux autorités compétentes ».

L'opération Atalante n'est en fait qu'une partie de « l'approche globale » (ou *comprehensive approach*) contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique. Cette approche vise à offrir une réponse aussi bien aux symptômes qu'aux causes profondes de la piraterie. Outre l'EU NAVFOR, l'approche globale a comme outil l'EUCAP Nestor (« mission non-armée dédiée au renforcement des capacités maritimes »[41]) et l'EUTM (mission d'entrainement de l'armée somalienne par l'UE).

L'OTAN est la première organisation inter-gouvernementale à répondre à la demande de Ban Ki-moon. Dès octobre 2008, trois navires de la SNMG2 (Standing NATO Maritime Group) sont affectés à la mission *Allied Provider* dont l'objectif est d'escorter les bateaux du PAM ainsi que de patrouiller dans les eaux somaliennes. Cependant, cette mission n'est que temporaire et elle s'arrête en décembre. Moins spécifique, l'opération *Allied Protector* prend le relai en mars 2009. Elle aide « à décourager et à déjouer les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Corne de l'Afrique, aussi bien qu'à s'en défendre »[42]. Achevée en aout 2009, *Allied Protector* est remplacée par l'opération *Ocean Shield* (en français : « bouclier de l'océan ») qui « contribue elle aussi à assurer la sûreté maritime dans la région, en totale complémentarité avec les résolutions pertinentes du Conseil de Sécurité de l'ONU et en coordination avec d'autres initiatives de lutte

39 Les Pays-Bas, l'Espagne, l'Allemagne, la France, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Belgique et le Luxembourg.
40 [*http://eunavfor.eu/deployed-units/surface-vessels/#news-tabs*] consulté le 3 mai 2015.
41 [*http://www.eucap-nestor.eu/fr/mission/mission_facts_and_figures*] consulté le 3 mai 2015.
42 Site de l'opération Ocean Shield [*http://www.nato.int/cps/fr/natolive/topics_48815.htm#*] consulté le 3 mai 2015.

contre la piraterie, par exemple l'opération Atalante de l'Union européenne ».

Comme l'opération Atalante, *Ocean Shield* a été prolongée jusqu'à la fin de l'année 2016. L'opération de l'OTAN est aussi une partie intégrée à une opération de plus grande ampleur : Operation Enduring Freedom – Horn of Africa (OEF – HOA) qui, depuis 2002, cherche principalement à lutter contre la menace islamique dans la région de la Corne de l'Afrique. Cependant, l'aggravation du phénomène pirate après 2007 oblige l'OTAN à redéfinir la piraterie comme une priorité.

La troisième coalition navale internationale est l'une des forces d'intervention des Combined Maritime Forces (CMF), « un partenariat naval multi-national qui promeut la sécurité, la stabilité et la prospérité sur approximativement 2,5 millions de miles carrés d'eaux internationales »[43]. Ce partenariat de 30 États est divisé en trois forces d'interventions, toutes encore actives. Leur première est la Combined Task Force 150 (CTF-150), active depuis 2002 et dont l'objectif est de lutter contre le terrorisme sur un territoire maritime s'étendant de la mer Rouge au littoral indien, et du détroit d'Ormuz au 5ème parallèle sud (cf. carte n°5). La CTF-152 est, quant à elle, réduite au seul golfe Persique dans lequel, depuis 2004, « elle conduit des opérations maritimes de sécurité et demeure préparée à répondre à n'importe quelle crise qui pourrait se développer »[44].

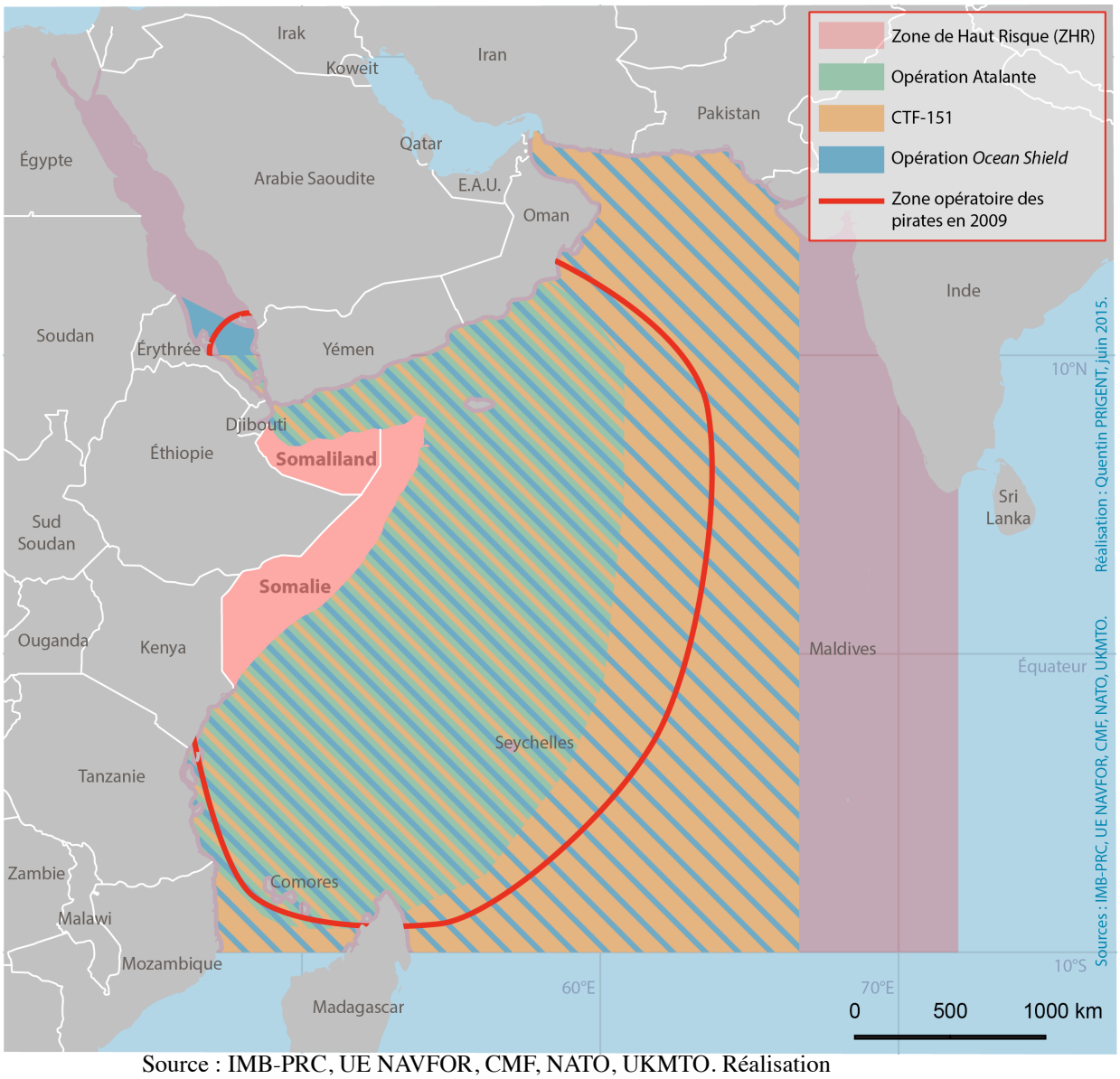
Dans le cadre de ce mémoire, c'est la CTF-151 qui est la plus intéressante car son objectif premier est la lutte contre la piraterie. En effet, la page de l'opération indique ceci : « en accord avec les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies, et en coopération avec les forces non-membres, la mission de la CTF-151 est de perturber la piraterie et le vol à main armée en mer et de s'engager avec les partenaires régionaux et les autres partenaires à renforcer l'aptitude et améliorer les capacités pertinentes dans le but de protéger le commerce maritime global et sécuriser la liberté de navigation »[45].

Ces trois opérations sont facilement explicables. En effet, la piraterie a un effet non-négligeable sur le commerce maritime international (cf. partie 1.3, p. 31). Celui-ci est censé profiter à tous, or les pirates perturbent les échanges qui transitent par ce nœud maritime. L'Europe par exemple, voit « 30 % de [son] pétrole non-raffiné passer par là » (Barton, 2011, p. 86). Aucun État n'a

43 Site de la CMF [*http://combinedmaritimeforces.com/about/*] consulté le 1er juin 2015.
44 Page de la CTF-152 [*http://combinedmaritimeforces.com/ctf-152-gulf-security-cooperation/*] consultée le 1er juin 2015.
45 Page de la CTF-151 [*http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/*] consultée le 1er juin 2015.

intérêt à voir la piraterie perdurer, ce qui explique que de telles coalitions aient pu exister aussi longtemps. Cependant, ces coalitions ne sont pas seules, et pour les mêmes raisons, certains États s'engagent indépendamment dans la lutte contre la piraterie.

Carte n° 5 – Les zones d'opération des différentes coalitions navales internationales engagées dans la lutte contre la piraterie maritime somalienne



Source : IMB-PRC, UE NAVFOR, CMF, NATO, UKMTO. Réalisation personnelle, juin 2015.

Les autres forces en présence

En effet, les coalitions navales internationales n'ont pas le monopole de la lutte contre la piraterie et on retrouve une poignée d'autres États engagés indépendamment. Il s'agira ici de présenter leurs motivations et les agissement des ces États. Ce travail est néanmoins affecté par le manque d'informations académiques. Il sera donc nourri d'articles de presses divers qui permettront

d'accorder un minimum de crédit aux éléments présentés.

L'Inde est le premier pays dont il sera ici question. Tout d'abord, ce pays est concernée par la piraterie d'un simple point de vue géographique. Il est en effet tout proche de la zone opératoire des pirates de 2009 (cf. carte n°5) et se voit ainsi presque directement menacé. Il convient de rappeler l'impact qu'a la piraterie sur le commerce pour discerner un autre motif d'intervention de la part de l'Inde : en effet, « le Ministère de la Navigation [indien] a estimé que les importations et exportations de l'Inde par le golfe d'Aden étaient d'à peu près 50 et 60 milliards de dollars américains, respectivement »[46]. C'est tout autant de richesses à la merci des pirates somaliens. Un autre élément de motivation réside dans la part des Indiens dans la communauté des marins. Ceux-ci représenteraient 6 % des marins du monde, qu'ils soient engagés sur des navires indiens ou des navires immatriculés à l'étranger[46].

Motivé par les éléments qui viennent d'être présentés, l'État indien s'engage dès octobre 2008 dans la lutte contre la piraterie par la mise en place de patrouilles dans le golfe d'Aden. Selon le site Voice of India, 1 104 navires (dont 139 indiens) ont été escortés par la Marine indienne. Le pays s'est aussi engagé dans des initiatives multilatérales, notamment avec le Japon et la Chine mais aussi avec l'UE, le tout dans le cadre du SHADE (cf. sous-partie suivante).

La Chine est l'autre pays investi dans la lutte contre la piraterie sans pour autant faire partie d'une coalition quelconque. Armée de motivations proches de celles de l'Inde, la République Populaire s'engage contre les pirates le 26 décembre 2008, jour de l'anniversaire du Grand Timonier Zedong. Contrairement à l'Inde, la Chine n'est pas menacée par la proximité géographique des pirates. Seulement, ils affectent les intérêts économiques du pays, celui-ci ayant majoritairement recourt au transport maritime pour ses échanges. En effet, « l'océan est au centre de la politique de l'ouverture chinoise »[47] et celle-ci se fait par la dispersion des personnes et des capitaux. Il convient donc, pour la Chine, de protéger les Chinois et leurs capitaux.

Entre décembre 2008 et janvier 2014, la PLAN (*People's Liberation Army Navy*) a contribué à la sécurité maritime au large de la Somalie par l'envoi de 15 000 hommes sur seize flottilles (trois par an)[47]. Sur cette même période, ce sont près de 5 500 navires – aussi bien chinois qu'étrangers – qui ont été escortés dans le golfe d'Aden, soit plus de 1 000 par an. Cette intervention chinoise constitue une expérience particulièrement intéressante pour le PLAN. Elle aura permis d'améliorer

---

46 [*http://voiceof.india.com/in-focus/indian-navys-anti-piracy-operations/538*] consulté le 4 juin 2015.
47 [*http://globalpublicsquare.blogs.cnn.com/2014/01/07/why-chinas-gulf-piracy-fight-matters/*] consulté le 4 juin 2015.

l'efficacité du personnel, des navires ainsi que des institutions[47].

L'investissement de la Chine dans la lutte contre la piraterie constitue un élément particulièrement intéressant d'un point de vue géopolitique. La République Populaire est ici du même côté que les États-Unis et que les autres puissances occidentales. L'État chinois n'est pas non-plus opposé à ses voisins asiatiques avec qui il est en conflit dans la mer Jaune, la mer de Chine orientale ainsi que dans la mer de Chine méridionale. Globalement, la lutte contre la piraterie se résume à une opposition entre les pirates et toutes les Marines du monde, ces dernières mettant de côté leurs différends pour combattre une pratique universellement condamnée. Pour éviter le désordre qui pourrait résulter de l'enchevêtrement des opérations navales, des *mécanismes* ont été développés afin de faciliter la coopération et la coordination des États et organisations engagées.

La coordination anti-piraterie

L'article 4 de la résolution 1851 du CSNU (16 décembre 2008) « encourage tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes à mettre en place un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun entre les États et entre ceux-ci et les organisations régionales et internationales touchant tous les aspects de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes » (CSNU, 2008, R-1816, p. 3). Les mécanismes qui sont créés après cette résolution peuvent être vus comme des organisations intergouvernementales (OIG) à part entière car ils regroupent plusieurs des représentants des États engagés. Les représentants de compagnies de transport maritime participent aussi à ces différents groupes, ceux-ci étant les principales victimes de la piraterie somalienne.

Shared Awareness and Deconfliction (ou SHADE) est l'un de ces mécanismes mis en place. Lancé en 2008, cette initiative prend la forme de réunions tous les quatre mois dont le but est de « coordonner et empêcher l'opposition des activités entre les pays et les coalitions impliqués dans des opérations militaires anti-piraterie dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien occidental »[48]. Les réunions sont présidées à tour de rôle par les trois grandes coalitions présentées précédemment, à savoir l'EU NAVFOR, la CMF et l'OTAN. Le SHADE repose donc principalement sur le partage d'informations entre les acteurs.

Autre outil de partage d'informations et de coordination, le Code de conduite de Djibouti (DCC

48 [*http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/shared-awareness-and-deconfliction-shade*] consulté le 4 juin 2015.

pour *Djibouti Code of Conduct*) ou le « Code de conduite concernant la répression de la piraterie et le vol à main armée contre les navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden »[49]. Adopté le 29 janvier 2009 par 20 États de la région[50], il compte aujourd'hui l'Afrique du Sud et le Mozambique dans ses rangs. Le DCC est donc une OIG régionale. Il a notamment aidé à la création de trois centres de partage d'informations, l'un à Mombasa (Kenya), un autre à Dar Es-Salam (Tanzanie) et un dernier à Sana'a (Yémen) et participe à l'entrainement des gardes-côtes de chaque État (l'idée de composer un corps régional de gardes-côtes avait été émise mais elle a été considérée trop ambitieuse[49]). Ces objectifs sont « le partage d'informations, l'entrainement régional, le renouvellement de la législation des États et la conscience de la situation maritime »[49].

Enfin, instauré immédiatement dans la lignée de la résolution 1851, le Groupe de contact sur la piraterie au large de la Somalie (GCPLS) des Nations Unies repose lui aussi sur l'échange d'informations et sur la coordination de l'action entre les acteurs de la lutte contre la piraterie. Composé de 23 États et de 5 OIG lors de sa première réunion en janvier 2009, il regroupe aujourd'hui au moins 60 États. Il est en fait divisé en cinq groupes de travail ayant chacun un champs d'action : la constitution d'aptitude (*capacity building*), le forum légal, les opérations anti-piraterie et d'atténuation, la diplomatie et les campagnes d'information publiques, et enfin la perturbation des réseaux pirates à terre. Le CGPLS travaille en partenariat avec le SHADE. Les deux ont notamment travaillé à la mise au point du BMP4, les meilleures pratiques de gestion (ou *Best Management Practices*, titre original dont est tiré le sigle), un livret destiné aux transporteurs maritimes, ainsi qu'aux marins et capitaines de navire (cf. *infra*, partie 2.3, p. 52).

Depuis le rapport de M. Ban Ki-moon du 7 novembre 2007, la lutte contre la piraterie s'est démocratisée au sein des puissances maritimes. De très nombreux pays participent en fonction de leurs moyens, envoyant un navire ou toute une flotte. En plus de mobiliser toujours davantage de navires et de moyens, l'intervention navale internationale a pris des dispositions lui permettant de devenir de plus en plus efficace : d'abord en créant des coalitions puis en établissant des mécanismes de coopérations efficients. Si bien qu'en 2014, le PRC ne dénombre que 11 attaques, aucune n'ayant aboutie à un vol ou détournement (IMB-PRC, 2015, p. 8). Mais cette diminution radicale du nombre d'actes de piraterie n'est-elle qu'à mettre sur le compte de cette intervention

49 [*http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/djibouti-code-conduct*] consulté le 4 juin 2015.
50 Les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Jordanie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, l'île Maurice, l'Oman, l'Arabie saoudite, les Seychelles, la Somalie, le Sudan, les Émirats Arabes Unis, la Tanzanie et le Yemen.

navale internationale ?

2.3 La privatisation de la lutte contre la piraterie

Parallèlement aux mesures de répression directe et de dissuasion militaire, le secteur privé – plus particulièrement le secteur du transport maritime – s'organise aussi et met au point des méthodes pour se protéger des pirates. Est alors développé un guide des pratiques à tenir pour éviter les attaques ou, dans le pire des cas, éviter d'être abordé et détourné. Destiné aux transporteurs maritimes, aux capitaines de navires et aux marins, ce guide peut être vu comme l'une des raisons de la baisse du nombre d'actes de piraterie ainsi que comme une certaine forme de privatisation des moyens d'opposition à la piraterie. Celle-ci se fait de plus en plus par l'action des transporteurs, par ce guide des pratiques et par le recourt à des sociétés privées pour protéger les navires. Cette partie tâchera d'abord de présenter les BMP4 (*Best Management Practices version 4*), ce guide des bonnes pratiques, avant de voir les autres éléments témoignant de cette privatisation de la lutte contre la piraterie, notamment le recours à des sociétés militaires et de sécurité privées.

Best Management Practices version 4 – BMP4

En aout 2011 sort la version quatre des *Best Management Practices against Somalia based piracy* (BMP), les meilleures pratiques de gestion contre la piraterie somalienne. Ce guide est le fruit d'un travail collectif entre de grandes associations et organisations du secteur maritime et les trois coalitions navales internationales publié par la UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations). En plus de l'UE NAVFOR, de la CMF et de l'OTAN, des associations telles que BIMCO (Baltic and International Maritime Conference), Intertanko, Intercargo et The Mission to Seafearers (entre autres[51]) s'impliquent donc dans la lutte contre la piraterie. Il ne s'agit pas de lutte directe mais plutôt de moyens – pour les transporteurs maritimes – d'éviter que les attaques réussissent.

Les BMP se présentent sous la forme d'un guide d'un peu moins de 90 pages adressé aux navires qui envisagent de traverser le golfe d'Aden. Son objectif est « d'assister les navires pour éviter, dissuader ou retarder les attaques pirates dans la Zone de Haut Risque » (UKMTO, 2011, p. 1).

51 Liste complète des participants : SIGGTO, Intertanko, Intercargo, OCIMF, IGP&I, International Chamber of Shipping, ITF, IMB, IPTA, BIMCO, The Mission to Seafearers, CLIA, Joint Hull Committee, InterManager, IMEC, World Shipping Council, EU NAVFOR, CMF, NATO Shipping Center, Operation Ocean Shield, MARLO.

Cette Zone de Haut Risque (ZHR) est définie dans le paragraphe 2.4 des BMP : elle a comme limites le canal de Suez et le détroit d'Ormuz au nord, le méridien des 78°E et le parallèle des 10°S (UKMTO, 2011, p. 4). La ZHR correspond à peu près à la zone d'extension de la piraterie en 2009 (cf. carte n°5). Elle est donc particulièrement dangereuse pour les marins ; c'est pourquoi il convient de suivre un protocole particulier qui commence avant de pénétrer dans la zone et ne s'achève qu'après en être sorti.

En effet, il convient d'évaluer les risques qu'encourent le navire et l'équipage avant de traverser la ZHR. La sécurité de l'équipage est, selon les BMP, la première chose dont il faut s'assurer. Celui-ci ne doit pas risquer d'être coincé à l'intérieur et doit pouvoir sortir dans le cas d'une autre urgence, un incendie par exemple (UKMTO, 2011, p. 5). La position d'un point de rassemblement sûr et/ou de la citadelle (cf. plus bas) doit être connue de tout l'équipage. L'évaluation des risques passe aussi par la connaissance du navire : hauteur du franc-bord[52] et vitesse. En effet, plus le franc-bord est élevé, plus l'abordage sera compliqué. Il en est de même pour la vitesse. Il est relevé qu'un franc-bord de plus de huit mètres offre de plus grandes chances d'échapper aux pirates et il n'a été relevé aucune attaque durant laquelle les pirates ont réussi à monter à bord d'un navire allant à plus de 18 nœuds (soit 33km/h) (UKMTO, 2011, pp. 6-7). Enfin, l'état de la mer constitue aussi un facteur déterminant que les marins peuvent exploiter : plus la mer est agitée, plus il est difficile de manœuvrer de petites embarcations telles que celles utilisées par les pirates. Cela devient particulièrement difficile au-delà du niveau 3 de l'échelle de Douglas[53] (UKMTO, 2011, p. 7).

L'entrée dans la ZHR doit être préalablement préparée par la compagnie de transport maritime. Celle-ci doit s'enregistrer sur le site du Centre de sécurité maritime de la Corne de l'Afrique (MSCHOA pour *Maritime security center – Horn of Africa*). Cela représente « une initiative établie par l'EU NAVFOR » et qui « fournit une surveillance humaine permanente des navires qui transitent à travers le golfe d'Aden »[54]. Une fois enregistrée, la compagnie peut accéder aux informations que publie le site. Obtenir les dernières informations du MSCHOA (ainsi que du *Shipping Center* de l'OTAN) fait d'ailleurs partie des BMP. Il faut ensuite revoir l'évaluation de la sécurité du navire (SSA pour *Ship safety assessment*) et mettre en place un plan de sécurité du navire (SSP pour *Ship safety plan*) comme requis dans le code ISPS (*International ship and port*

52 Le franc-bord est la partie émergée de la coque. La partie immergée s'appelle quant à elle le « tirant d'eau ».
53 L'échelle de Douglas mesure l'agitation de la mer par la hauteur de la mer du vent. Elle est composée de neuf niveaux allant de « calme » (hauteur nulle) à « énorme » (14 mètres et plus).
54 Site du Centre : [*http://www.mschoa.org/on-shore/about-us*] consulté le 5 juin 2015.

security) de 2002 (UKMTO, 2011, p. 13). La compagnie doit aussi suivre de près les menaces pirates éventuelles et informer le capitaine du navire des trajets recommandés. Enfin, elle doit planifier et installer les mesures de protection du navire (ou SPM pour *Ship protection measures*).

Les SPM sont un ensemble de mesures permettant de se protéger des pirates. Elles sont définies dans la section 8 des BMP et ne sont pas obligatoires. Les transporteurs peuvent décider de n'appliquer que certaines de ces mesures, ou bien aucune d'entre-elles. Elles peuvent être divisées en deux parties : les mesures consistant à modifier le navire pour le rendre moins vulnérable aux attaques, et les mesures prenant la forme d'un « code de conduite » adressé à l'équipage.

Les mesures de modification du navire sont les suivantes. Premièrement, il est conseillé de renforcer la protection de la passerelle (UKMTO, 2011, p. 25). Elle constitue l'objectif principal des pirates cherchant à détourner le navire, car c'est de la passerelle qu'est dirigé le navire. La mise en place de barrières physiques est aussi recommandé pour rendre plus difficile la montée des pirates à bord. Celles-ci peuvent prendre la forme de barbelés ou de grillages. Elles peuvent aussi être électrifiées ou arborer un panneau indiquant – en somali – qu'elles le sont. Parmi les SPM se trouve également la mise en place de canons à eau ou au moins l'utilisation de tuyaux pour repousser les pirates tentant de monter à bord. La mise en place d'alarmes s'avère aussi pertinente, car permettant de prévenir l'ensemble de l'équipage d'une intrusion. Un système de surveillance par caméra permet quant à lui d'observer la progression des pirates tout en étant à l'abri dans le cas où ceux-ci ont réussi à monter à bord du navire. Enfin, la mise en place d'une « citadelle » au sein du navire permet de protéger l'équipage des pirates en attendant une éventuelle intervention militaire (UKMTO, 2011, pp. 23-38).

Le simili « code de conduite » commence en invitant à renforcer la vigilance durant les quarts en les raccourcissant et en ajoutant des guetteurs. Ainsi, les marins faisant le guet seront plus alertes et plus à même de repérer un bateau-mère ou des esquifs pirates. Dans le cas où le navire est approché par des pirates, les SPM recommandent de manœuvrer afin de rendre la mer moins praticable autour du navire. Ceci peut rendre l'approche bien plus compliquée pour les pirates. Enfin, les SPM s'achèvent par un éventuel recourt à des sociétés privées de protection, qui peuvent éventuellement être armées.

Les BMP illustrent, dans une certaine mesure, la privatisation de la lutte contre la piraterie. La *lutte* est ici à comprendre comme *ce qui est fait pour éviter la piraterie* et, en ce sens, les transporteurs jouent un rôle croissant. Ils sont en effet les principales victimes de la piraterie et les investissements que peuvent représenter la mise en place des SPM sont un moindre mal comparés

aux coûts qu'entrainent un éventuel détournement. Cependant, le recourt à des sociétés de protection privées est un exemple de privatisation bien plus parlant.

Le recourt aux sociétés militaires et de sécurité privées

Confrontées à la piraterie somalienne et aux coûts qu'elle entraine (cf. *infra*, partie 1.3, p. 29), et alors que l'action des États et coalitions ne les protège pas encore complètement (cf. partie 2.2), les entreprises de transport maritime se tournent vers des sociétés militaires et de sécurité privées pour assurer leur traversée du golfe d'Aden et de la zone de haut risque. Cependant, ce recourt à des sociétés de protection privées amène à se poser un certain nombre de questions, concernant notamment l'aspect légal. Il s'agira ici de présenter les grandes sociétés impliquées dans la protection des navires avant d'envisager leur cadre légal d'intervention.

Les sociétés militaires et de sécurité privées[55] « ont émergé vers la fin de la guerre froide » (Remy, 2011, § 19). Alors que les armées démobilisent massivement, une main-d'œuvre qualifiée se retrouve sur le marché de l'emploi. Mais les conflits régionaux s'intensifient et certaines missions sont alors confiées à des sociétés privées : logistique, transport, formation (Remy, 2011, § 19). Ces sociétés ont donc pu se développer et, après le 11 septembre 2001, ont élargi leurs compétences au domaine maritime qui faisait l'objet d'une augmentation des mesures de sécurité (Remy, 2011, § 22). L'augmentation du nombre d'actes de piraterie qui suivit l'an 2000 fut exploitée par ces sociétés qui proposent alors leurs services aux armateurs ainsi qu'aux États (Remy, 2011, § 23).

Parmi les sociétés impliquées dans la lutte contre la piraterie on retrouve notamment le groupe Blackwater connu pour ses agissements en Irak[56] et en Afghanistan[57]. Blackwater a changé de nom en 2009 pour devenir Xe, puis à nouveau en 2011 pour devenir Academi. C'est le fameux site Wikileaks qui révèle que « le gouvernement djiboutien a autorisé [Blackwater] à opérer, à partir du port de Djibouti, un navire armé contre les pirates, pour protéger les navires commerciaux »[58]. Quant à Secopex, société française fondée en 2003, elle annonce après signature d'un contrat avec le gouvernement somalien qu'elle proposera aux compagnies maritimes un service d'escorte ou de

55 Que nous appèlerons ici « sociétés militaires privées » ou « sociétés de sécurité privées » indistinctement.
56 [*http://www.lemonde.fr/proche-orient/article/2007/09/18/la-societe-blackwater-impliquee-dans-une-fusillade-a-bagdad_956479_3218.html*] consulté le 7 juin 2015.
57 [*http://edition.cnn.com/2009/WORLD/meast/05/19/afghanistan.contractors/index.html*] consulté le 7 juin 2015.
58 [*http://www.bruxelles2.eu/2010/12/02/quand-le-mcarthur-de-blackwater-sintroduit-dans-la-lutte-anti-piraterie/*] consulté le 7 juin 2015.

présence de personnel à bord. Cité par le site Mer et Marine (Télégramme), Pierre Marziali[59] estime qu' « on ne peut pas répondre à des menaces asymétriques par des lances à incendie [et qu'] il faut mettre en place des gens armés embarqués mais le faire de façon très professionnelle et dans le respect du droit international et des lois en vigueur dans les eaux territoriales où les bateaux sont amenés à évoluer »[60]. En plus de ces deux sociétés, on peut citer Hart International, AEGIS ainsi que ArmorGroup[61].

Il convient donc désormais de s'intéresser aux services proposés par ces sociétés militaires privées. Ici, nous nous utiliserons Hart International comme référence. Sur son site, le groupe britannique se vante d'une expérience de « plus de 12 ans en tant que fournisseur de services de sécurité maritime spécialisés » et d'être capable de « fournir des solutions professionnelles, efficaces et commercialement viables »[62]. Sans citer les eaux au large de la Corne de l'Afrique, Hart annonce qu'il a déjà fourni des services à des navires commerciaux dans « certaines des zones les plus difficile du monde »[30]. Hart fournit ensuite une liste de leurs services maritimes, ceux-ci allant de l'entrainement à l'escorte de navires en passant par le consulting et l'évaluation des risques. Le groupe dispose même de plateformes d'opération à Mascate (Sultanat d'Oman), Mombasa (Kenya) et Port-Suez (Égypte).

Ces services sont en fait complémentaires des BMP dont ils découlent d'une certaine manière. Les navires sont invités à renforcer leurs mesures de sécurité. Pour cela, les entreprises ont recourt à des sociétés de sécurité privées qui fournissent un bilan, un diagnostic ou une évaluation des risques. Mais les compagnies de transport peuvent vouloir mettre toutes les chances de leur côté en demandant une escorte ou la présence d'une équipe de protection sur le bateau, ce que les sociétés militaires privées fournissent aussi (en témoigne le site de Hart International).

Seulement, comme il a été vu dans la partie 2.1 (*infra*, p. 37) l'article 107 de la CNUDM est très clair : « Seuls les navires de guerre [...] ou les autres navires [...] qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie » (Nations Unies, 1994, p. 44). Dans ce cadre, les sociétés militaires privées ne peuvent lutter directement contre la piraterie. Elles ne

---

59 Pierre Marziali est un ancien militaire français fondateur de la société Secopex. Il est tué à Benghazi en mai 2011, pendant la guerre civile libyenne.

60 [*http://meretmarine.com/fr/content/le-francais-secopex-va-assurer-la-securite-maritime-en-somalie*] consulté le 7 juin 2015.

61 Ces trois autres sociétés sont citées dans un travail du « cercle d'études défense » de l'Académie de Montpellier disponible (en .pdf) à l'adresse suivante : [*http://defense.ac-montpellier.fr/ppt/PIRATERIE.pps*] consulté le 7 juin 2015.

62 Site de Hart International : [*http://www.hartinternational.com/maritime-security*] consulté le 7 juin 2015.

peuvent faire office que de force de dissuasion, la répression étant le monopole des États. Cependant, avec la récente chute du nombre d'actes de piraterie, l'avenir des sociétés militaires et de sécurité privées s'annonce mal.

Envisager la lutte directe contre la piraterie est inévitable pour expliquer le récent déclin du phénomène. La communauté internationale s'est organisée autour de textes juridiques et de résolutions du CSNU pour apporter aux États les armes nécessaires pour répondre aux pirates. Les forces navales ont alors mis toutes les chances de leur côté en agissant en collaboration et en coordonnant leurs opérations. Enfin, il y a aussi eu un mouvement de la part du secteur privé, par les armateurs qui se sont alliés aux forces navales et qui ont mis au point des moyens d'autodéfense et de protection plus efficaces face aux pirates, et par les sociétés militaires et de sécurité privées qui se intégrées à la lutte contre la piraterie sans même disposer d'un cadre légal leur permettant d'intervenir. Tous ces acteurs sont engagés à faire disparaître la piraterie, universellement condamnée, et elle diminue radicalement jusqu'en 2014, année durant laquelle le PRC ne dénombre que 11 attaques (IMB-PRC, 2015, p. 8). Cet espace maritime est sécurisé. À la vue des chiffres de l'IMO, c'est peut-être même l'un des espaces maritimes les plus sures du monde. Mais la piraterie maritime n'a t-elle qu'un enjeu maritime ? Il a été vu dans la première partie que les causes de la piraterie étaient continentales, internes à la Somalie. Si tous les acteurs présentés dans cette partie se sont attachés à répondre aux enjeux maritimes de la piraterie, les véritables causes ont-elles été prises en compte ?

3 *LA DIMENSION CONTINENTALE DE LA PIRATERIE MARITIME*

Comme il a été vu jusqu'à présent, la piraterie maritime somalienne est liée à de nombreux facteurs internes à la Somalie, des facteurs continentaux donc. Seulement, aux vues des moyens mis en œuvre pour l'endiguer dans le golfe d'Aden et dans la partie occidentale de l'océan Indien, c'est l'espace maritime qui semble être l'enjeu principal. Ce décalage entre causes et réponses invite au questionnement : l'intervention navale internationale et les autres moyens de lutte directe ne sont-ils qu'une réponse aux symptômes plutôt qu'aux causes profondes de la piraterie ? Alors que le phénomène semble avoir pris fin, il convient d'effectuer un retour sur la situation politique, puis sur la situation humanitaire de la Somalie afin de déterminer si la piraterie, la stabilité politique et le développement humain sont liés. Enfin, cette partie sera aussi l'occasion d'envisager l'existence d'un modèle théorique d'éradication de la piraterie reprenant ces liens.

3.1 Stabilité politique et piraterie

Depuis 1991, la Somalie connaît une instabilité politique particulièrement remarquable. En effet, depuis la destitution de Siad Barré, se sont succédés une quinzaine de gouvernements sans véritable emprise sur le territoire somalien (Murphy, 2011, p. 88). Celui-ci est en fait divisé, d'abord par le mouvement indépendantiste somalilandais puis par les différentes autonomies auto-déclarées (entre autres le Puntland, le Maahkir et le Galmudug). Cette partie s'attachera à résumer la situation politique de la Somalie aussi bien que possible[63] avant de décrire le processus de démocratisation que connaît actuellement le pays et que supervise la communauté internationale. Enfin, il s'agira de mettre en relation les évènements décrits et l'évolution de la piraterie maritime au large de la Somalie.

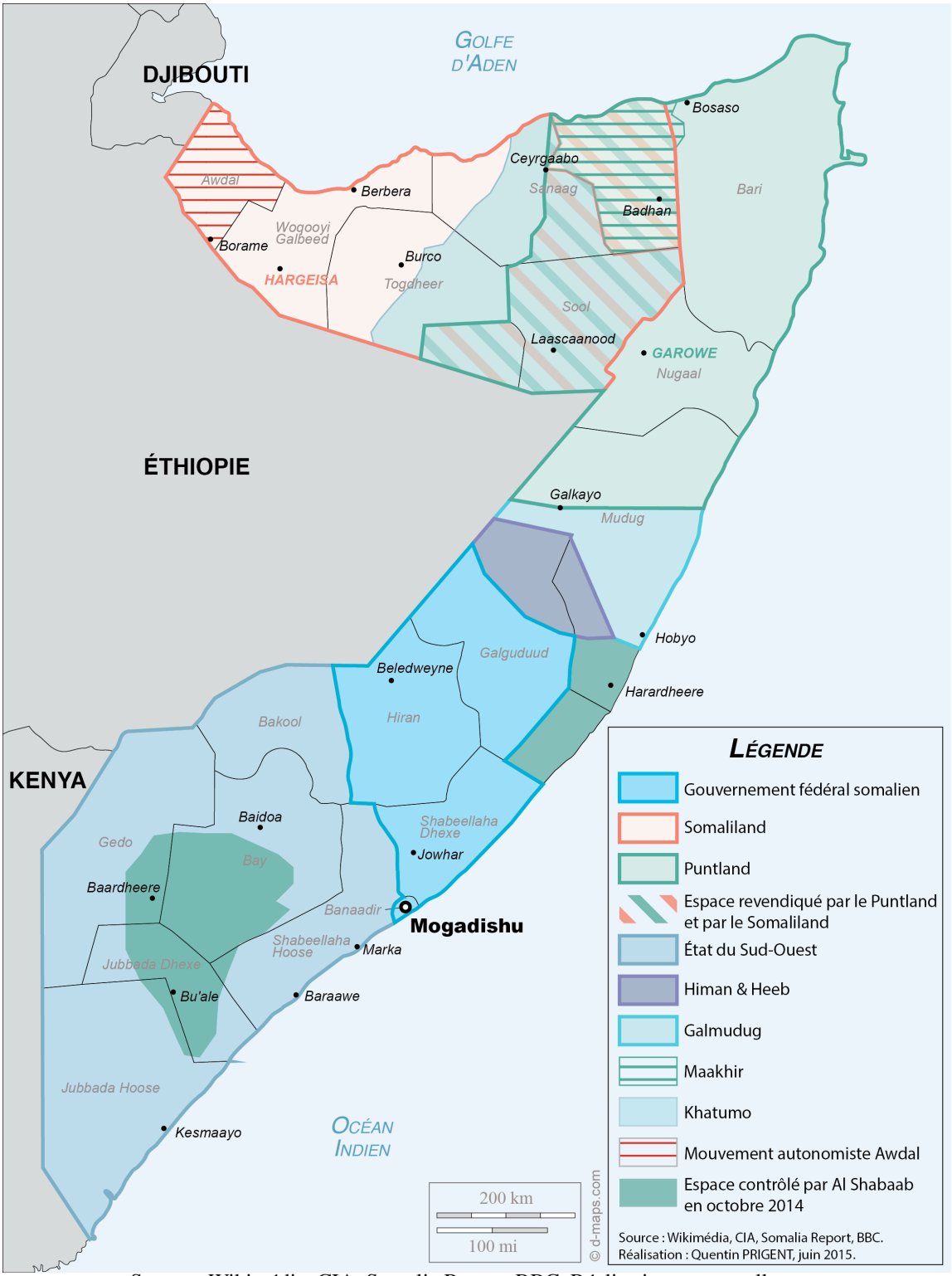
L'enchevêtrement des revendications territoriales en Somalie

Durant les années 1990, la Somalie tombe en complète déliquescence. Les gouvernements successifs n'ont aucune emprise sur le territoire national somalien. Celui-ci est en fait contrôlé par les seigneurs de guerre et il est fragmenté par l'indépendance du Somaliland en 1991 et l'autonomie du Puntland en 1998. Le début du XXIe siècle ne marque pas la fin de ce processus de fragmentation. Au contraire, de nouvelles autonomies sont proclamées et les revendications

63 Ce sujet pourrait en effet faire l'objet d'un mémoire au moins aussi conséquent que celui-ci et nécessiterait – en plus de ça – un travail de collecte de données considérable tant la documentation sur les différentes régions et États autonomes de Somalie manque.

territoriales se superposent.

Carte n° 6 – Les différents territoires de Somalie



Source : Wikimédia, CIA, Somalia Report, BBC. Réalisation personnelle.

La première superposition de revendications concerne le Puntland et le Somaliland. Dès la proclamation de son autonomie, le Puntland revendique certains territoires du Somaliland,

considérants qu'ils sont plus proches du Puntland d'un point de vue « clanique ». Le Somaliland, quant à lui, revendique les anciennes frontières du protectorat britannique du Somaliland dont il se considère le successeur (cf. carte n°6). Cette opposition voit naitre deux autres mouvements autonomistes : l'État de Maahkir et celui de Khatumo. Le premier est marqué par la majorité du clan Warsangeli sur son territoire. Il se déclare autonome en 2007, mais est finalement incorporé au Puntland en 2009. L'État de Khatumo s'est déclaré autonome en 2012[64]. Il est particulièrement important de noter que les gouvernements autoproclamés de ces deux États ne cherchent à aucun moment l'indépendance. Au contraire du Somaliland, ils ne souhaitent pas être séparés de la Somalie et des autres Somali. C'est sans doute ce point qui a amené le Maahkir à intégrer le Puntland en 2009. C'est dans cette une optique opposée qu'est créé, en 1995, le mouvement de la République d'Awdal dans l'ouest du Somaliland qui revendique l'indépendance complète de la région d'Awdal[65]. Si ce mouvement ne s'est jamais concrétisé, l'Awdal envisagerait de prendre sa complète autonomie si le Somaliland venait à être reconnu[66]. Mais le nord de la Somalie constitue une région relativement calme comparée au sud et centre du pays…

En effet, dans le sud du pays, les gouvernements de transition s'enchainent. D'abord le Gouvernement national de transition (GNT) qui n'aura « à peine étendue son autorité au-delà de la moitié de Mogadiscio et de la bande littorale vers Kismayo » (Murphy, 2011, p. 49), puis le Gouvernement fédéral de transition (GFT). Les deux sont issus de négociations supervisées par l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), une OIG alors composée des 7 pays de la Corne de l'Afrique[67]. Le GNT souhaitait voir s'établir une Somalie centralisée, alors que le GFT envisage la solution fédérale (Murphy, 2011, p. 50). Le GFT subsiste jusqu'en 2012, date à laquelle une constitution somalienne est rédigée et où la République fédérale de Somalie est créée. La solution fédérale s'avère la plus apte à rassembler un pays marqué par les différents mouvements autonomistes.

Mais avant d'en arriver là, le GFT est confronté à la montée d'un islamisme radical inspiré du wahhabisme saoudien, contrastant pourtant avec l'islam modéré pratiqué par les Somali. Différents tribunaux islamiques se rassemblent et forment alors l'Union des Tribunaux Islamiques (UTI). Très rapidement, l'UTI contrôle la majeure partie du sud du pays (cf. carte n°6). Cette

---

64 [*http://www.somaliareport.com/index.php/post/3271/What_is_Khatumo_State*] consulté le 10 juin 2015.
65 Déclaration d'indépendance de la République d'Awdal : [*http://www.africa.upenn.edu/Hornet/awdal.html*] consulté le 10 juin 2015.
66 [*http://www.somaliawatch.org/archivedec02/021207202.htm*] consulté le 10 juin 2015.
67 Éthiopie, Érythrée, Soudan, Djibouti, Kenya, Ouganda et Somalie. Le Sud-Soudan rejoint l'OIG en 2011, après sa sécession du Soudan.

évolution est très mal vue par certains pays et notamment l'Éthiopie et les États-Unis. Mais depuis 1991, l'UTI est le premier mouvement à apporter la paix dans les rues de Mogadiscio. Ioan Lewis décrit ainsi cette période : « les citoyens ordinaires découvrirent qu'il était sûr de vaquer à leurs occupations dans les rues de Mogadiscio, sans avoir peur d'attaque ou de harcèlement. Le commerce reprit vie, et le prix de la nourriture baissa de façon spectaculaire » (Lewis, 2008, p. 88).

En janvier 2007, l'UTI est complètement chassée par l'armée éthiopienne. Mais ceci « ne suffira pas à mettre fin au projet étatique islamiste en Somalie » (Robinet, 2012, § 11). Des milices islamistes subsistent et continuent de mettre à mal le contrôle territorial du GFT. En 2011, l'une de ces milices héritières de l'UTI contrôle presque entièrement la partie sud du pays. Il s'agit de *Harakat al-Shabaab al-Mujahideen*, le « mouvement des jeunes combattants », plus communément appelé Al-Shabaab, c'est à dire « les jeunes ». Comme pour l'UTI, la réduction de l'emprise territoriale d'Al Shabaab devient l'enjeu principal et en octobre 2014, le mouvement ne contrôle plus que de petites enclaves au sein du territoire somalien. Cependant, l'attentat du 2 avril 2015 contre l'Université de Garissa au Kenya montre qu'Al Shabaab dispose encore d'une capacité d'action importante et d'une force de frappe considérable[68].

Il convient de noter que d'autres mouvements autonomistes se développent dans cette partie sud du pays. Juste au sud du Puntland, la région de Galmudug déclare son autonomie en août 2006. Elle comprend des territoires des régions administratives du Gaglguduud et du Mudug et le nom de Galmudug n'est qu'une contraction des deux. Juste au sud de ce nouvel État autonome se trouve Himan & Heeb, autre État autonome formé en 2008 (cf. carte n°6, p. 62).

Le processus de construction étatique somalien

C'est dans ce contexte que le GFT doit construire l'État fédéral somalien à venir. La construction étatique – ou *state-building* - "est le processus durant lequel les États améliorent leur capacité à fonctionner » (Whaites 2008, p. 4). Ce processus risque d'être particulièrement long et laborieux pour un pays qui n'a pas connu d'État efficace depuis la dictature de Siad Barré, soit depuis plus de 24 ans.

68 L'attentat avait fait 147 morts [*http://www.lefigaro.fr/international/2015/04/02/01003-20150402ARTFIG00188-kenya-au-moins-15-morts-dans-l-attaque-d-une-universite-par-un-commando-shebab.php*] consulté le 11 juin 2015.

Dans un article issu d'une initiative de 2010 commune à la Banque Mondiale et au PNUD, Sue Ingram revient sur les concepts clés de la construction étatique et sur leurs implications dans les États fragiles (dont la Somalie fait indéniablement partie en sa qualité d'État failli, cf. *infra* partie 1). Elle distingue notamment trois ensembles fondamentaux permettant le fonctionnement de l'État : l'établissement politique, les capacités essentielles, et les capacités attendues (Ingram, 2010, p. 5).

L'établissement politique consiste à « forger une compréhension commune selon laquelle les intérêts et croyances de chacun sont servis par une manière spécifique d'organiser le pouvoir politique » (Whaites, 2008, p. 4). Dans le cas de la Somalie, les déclarations d'autonomie successives ne sont pas encourageantes. Elles témoignent davantage d'une volonté de chacun de faire les choses à sa manière.

Les capacités essentielles que retrouve Sue Ingram chez plusieurs auteurs sont le maintien de la sécurité à travers le territoire, l'établissement et maintien du respect de la loi, et la collecte des revenus pour financer le fonctionnement de l'État (Ingram, 2010, p. 5). Là encore, les exemples somaliens cités précédemment ne sont pas encourageants : les seigneurs de guerre ont longtemps maintenu leur emprise sur de larges parties du territoire, entrant en conflit les uns avec les autres, établissant leur propre loi et percevant les revenus de l'État. Les milices islamistes s'inscrivent dans une logique identique. L'UTI était en fait ce qui ressemblait le plus à un État capable, contrôlant un territoire important, ayant établi la loi coranique et assurant son respect. Quant aux gouvernements de transition, le territoire qu'ils contrôlaient n'a jamais été considérable.

Les capacités attendues par la populations sont – encore selon Sue Ingram – le développement et la gestion des conditions de croissance économique ainsi que la délivrance de services de base (Ingram, 2010, pp. 5-6). Ils sont secondaires selon Sue Ingam, et dans le cas de la Somalie c'est encore plus frappant. Aucune croissance économique n'est pas à attendre tant que les institutions étatiques ne se seront pas imposées, tant qu'une certaine unité ne sera pas reconstituée. La situation est pour le moment trop instable est les acteurs susceptibles d'investir ne le feront que si le climat politique s'y prête. Les IDE (investissements directs à l'étrangers) constituent d'ailleurs un excellent indicateur de la stabilité d'un pays.

Quoi qu'il en soit, 2012 marque la fin du Gouvernement fédéral de transition. La Somalie se dote d'une constitution provisoire et amorce des rapprochements avec certains des États autonomes qui ont été cités précédemment. Incapable de récolter des impôts sur l'ensemble de la population, la jeune République fédérale de Somalie repose sur l'aide de la communauté internationale. Cette

aide se présente aussi bien sous la forme de soutien économique que d'accompagnement. En témoigne la mise en place du *Somali Compact*.

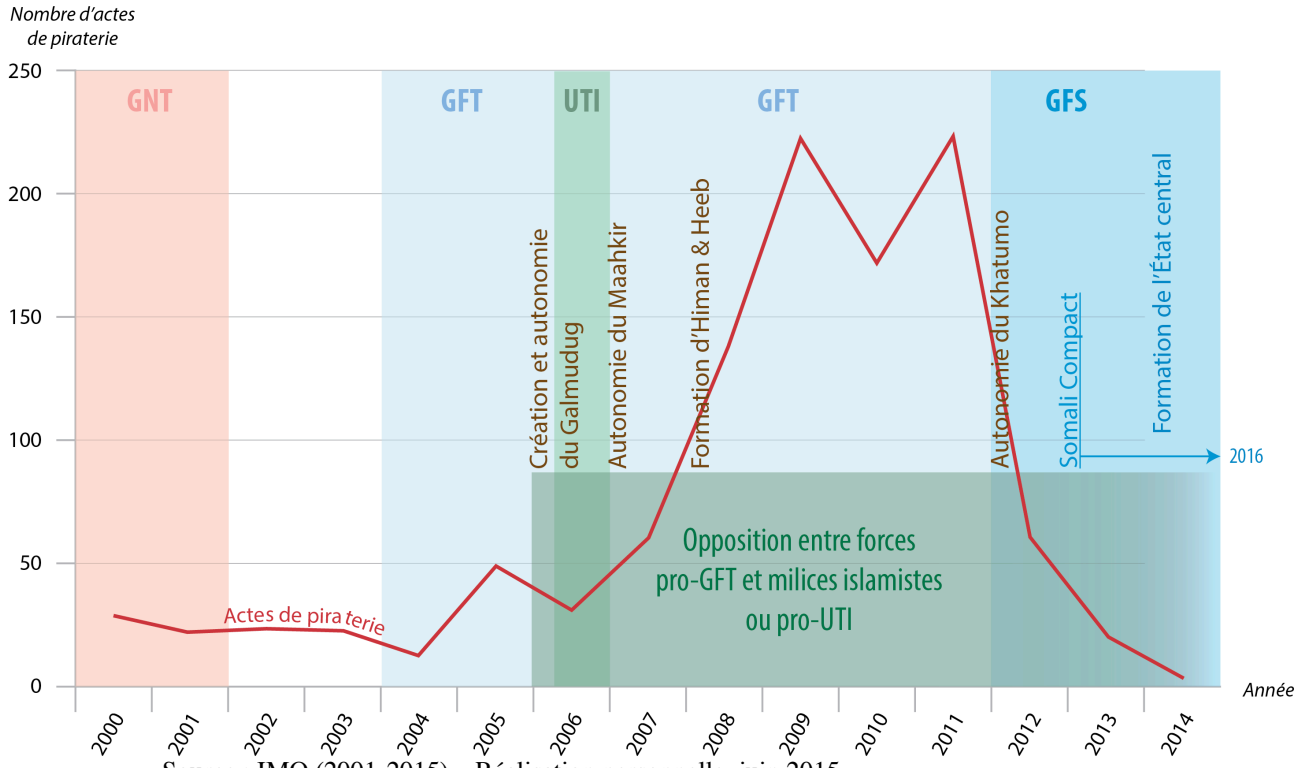
Le Somali Compact est issu d'un processus « initié en décembre 2012 par le Gouvernement fédéral de Somalie et par la communauté internationale » (Gouvernement fédéral de Somalie, 2013, p. 3). Officiel, le document est le fruit d'un travail « basé sur la consultation de la population civile, au niveau national et avec des partenaires internationaux » (GFS, 2013, p. 3) et détermine les priorités de la Somalie jusqu'en 2016. Ces objectifs prennent la forme de « six piliers » que voici : leadership concentré et investi, structure gouvernementale capable de fournir les services de base, confiance de la population, médiation et participation de la communauté, dialogue civique, et relations internationales complaisantes et amicales basées sur le respect mutuel (GFS, 2013, p. 3). Dans l'introduction de ce document, l'implication du Puntland est soulignée, témoignant de l'important de cet État autonome dans le processus. Autre point important : le Somaliland bénéficie d'un « arrangement spécial ». L'État du nord est en effet le plus stable en termes d'institutions et le Somali Compact prend en compte cette stabilité. Remettre en question la trajectoire indépendante du Somaliland déstabiliserait le nord du pays plutôt qu'autre chose.

En parallèle à la rédaction de cette « feuille de route », le GFS engage un rapprochement vis-à-vis des régions autonomes. Les États du Galmudug et d'Himan & Heeb sont actuellement en passe de fusionner pour former l'État central de Somalie, alors que dans le sud, six anciennes régions administratives formeront l'État du sud-ouest. Le flou reste encore quant aux autonomistes du nord, à savoir Khatuna et Awdal (Maahkir ayant été intégré au Puntland, cf. carte n°6, p. 62).

Un lien possible avec la piraterie ?

Il convient désormais de croiser les deux points que nous venons de voir avec l'évolution de la pratique pirate. L'hypothèse est que la stabilité politique et le nombre d'actes de piraterie sont corrélés. Nous disposons de variables chiffrées précises concernant la piraterie, mais il est difficile, voire impossible de trouver une variable chiffrée représentative de la stabilité politique. Comme il a été évoqué précédemment, les flux d'IDE sont un bon indicateur de stabilité. Seulement, il n'y a que très peu de données sur les IDE vers la Somalie, et elles semblent peu fiables. L'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) constituerait une source fiable mais elle ne dispose pas de données sur le IDE à destination de la Somalie.

Figure n° 6 – Les liens entre la situation politique et la piraterie



Source : IMO (2001-2015) – Réalisation personnelle, juin 2015.

Nous nous retrouvons alors dans l'incapacité de faire une corrélation statistique. Mais l'absence de variable quantitative représentant la stabilité politique n'empêche pas de faire des liens. En représentant graphiquement le nombre d'actes de piraterie recensé par l'IMO au large de l'Afrique de l'est et les différents éléments qui viennent d'être présentés de la vie politique en Somalie il est possible d'observer d'éventuelles superpositions. Sans pouvoir admettre qu'il s'agit de liens véritables, on ne peut pas non plus considérer ces superpositions comme des coïncidences. En l'absence de variables plus précises, ce travail s'avère être le plus à-même de présenter les liens entre la stabilité politique et piraterie maritime. Les grandes plages de couleurs correspondent aux régimes successifs entre 2000 et 2014 ainsi qu'au conflit principal touchant le pays depuis 2006, à savoir l'opposition entre islamistes (UTI et Al Shabaab) et forces du GFT/GFS et de l'Éthiopie soutenues par la communauté internationale. Les éléments textuels de couleur marron correspondent aux déclarations d'autonomie, et les éléments bleus aux rapprochement et aux évènements favorables à la construction étatique. Enfin, la courbe rouge représente l'évolution du nombre d'actes de piraterie au large de l'Afrique de l'Est.

Ce graphique nous permet dans un premier temps de confirmer la marginalité (relative) de la piraterie somalienne avant 2005[69]. La succession des gouvernements de transition ne semble pas

69 Nous avions déjà démontré cela, mais avec les statistiques du PRC alors qu'il s'agit ici de celles de l'IMO.

avoir eu un impact particulier. La première augmentation du nombre d'actes de piraterie liée au développement de la piraterie d'Afweyne à Harardhere et Hobyo en 2005 débute même après la mise en place du GFT, le gouvernement le plus stable du pays depuis 1991. Seulement, sa stabilité est à discuter : il s'est maintenu 8 ans, mais il n'a jamais eu une emprise considérable sur le territoire somalien. Très rapidement, il est confronté à la montée de l'islamisme radical de l'UTI et aux autonomistes.

Les tribunaux islamiques ont un impact observable sur la piraterie maritime. Ils considèrent la piraterie comme allant à l'encontre de la charia et la criminalisent durant leur prise de pouvoir[70]. Si l'on observe le graphique, la période durant laquelle l'UTI dirigeait le sud de la Somalie correspond à une inflexion dans la courbe du nombre d'actes de piraterie. L'Union criminalise la piraterie et se donne apparemment les moyens de lutter contre elle à terre, ce qui semble avoir un impact important sur celle-ci.

Mais 2006 est aussi l'année de la première déclaration d'autonomie : celle de l'État de Galmudug. Suivent celles de Maahkir (2007) et d'Himan & Heeb (2008). La création de ces États autonomes est un vecteur d'instabilité. Ces entités doivent créer leurs institutions et faire leurs preuves. Le Galmudug intègre d'ailleurs deux ports pirates majeurs – Hobyo et Harardhere (voir carte n°6) – et dès l'année suivant l'autonomie, la piraterie repart à la hausse. Si on ne s'en tenait qu'à la figure n° 6, les déclarations successives d'autonomies pourraient représenter l'élément déclencheur de la vague pirate de 2007-2012.

Mais la superposition la plus flagrante est celle du conflit entre les islamistes radicaux et les forces pro-GFT et de la période la plus faste de la piraterie maritime. Toute la partie sud du pays est alors marquée par ce conflit, avec la progression du mouvement Al Shabaab qui a été décrite précédemment. En 2011, Al Shabaab est à son apogée et, cette année là, la piraterie connaît aussi l'un de ses deux pics majeurs : le rapprochement semble inévitable.

Enfin, il convient de s'intéresser aux évènements les plus récents. En 2012, une constitution somalienne provisoire est rédigée et la République fédérale de Somalie est créée. Dès que le GFS est mis en place, le nombre d'actes de piraterie amorce une chute considérable. Chute qui se confirme dans les années qui suivent alors que le GFS se rapproche des États autonomes et se fixe des objectifs de stabilité, ceux décrits dans le Somali Compact. Alors que la Somalie entame une phase de stabilisation politique, la piraterie maritime chute et disparaît.

---

70 [*http://www.afrik.com/article10250.html*] consulté le 13 juin 2015.

La relation entre stabilité politique et piraterie est donc établie, mais de manière imprécise et hypothétique. Une corrélation statistique nécessitant deux variables quantitatives, elle est ici impossible à mettre en place. Il faudrait disposer d'un indice de stabilité ou d'une donnée quantitative telle que les flux d'IDE afin de pouvoir confirmer les hypothèses soutenues dans cette partie. En plus de confirmer la relation, la corrélation statistique permet d'en apprécier l'intensité. Nous pourrions alors dire si la stabilité politique et la piraterie sont très liées ou s'il ne s'agit que d'une relation peu significative. Cependant, ce qui reste impossible à déterminer dans le cas d'une étude de corrélation, c'est le sens de la relation, c'est à dire qui influence qui : est-ce la piraterie qui est un vecteur d'instabilité ou l'instabilité qui est un vecteur de piraterie ? Considérant le contexte politique comme l'un des facteurs favorisant l'apparition de la piraterie, nous admettrons que la relation se fait dans le sens *stabilité politique → piraterie*.

3.2 Piraterie et développement humain

En 1992 et alors que le régime de Siad Barré vient de basculer, la Somalie est touchée par une terrible famine qui fait environ 300 000 morts[71]. Depuis cette date, la situation humanitaire en Somalie est inquiétante et il semble qu'elle durera au moins aussi longtemps que la guerre civile. Ce contexte humanitaire déplorable est évidemment à croiser avec le climat politique. Mais le véritable intérêt de cette partie est de s'intéresser aux liens qu'il peut y avoir entre le climat humanitaire et la prolifération puis la disparition de la piraterie maritime. Une brève analyse de l'action humanitaire en Somalie fera l'objet d'une première sous-partie, puis il s'agira de tenter d'évaluer les modifications dans le niveau de vie global des somaliens. Enfin, comme pour la partie précédente, il conviendra de mettre ces évolutions en rapport avec les évolutions dans la pratique de la piraterie maritime.

L'action humanitaire en Somalie

Selon François Grünewald, « l'aide humanitaire en Somalie date du début des années 80 » (2009, p. 16). L'enjeu principal de l'aide humanitaire en Somalie est la faim, en témoigne le fait que le pays est « l'un des berceaux des grands programmes de sécurité alimentaire » (Grünewald, 2009, p. 16). Cependant, cette action humanitaire est confrontée au contexte local qui s'est souvent avéré être peu favorable. François Grünewald indique d'ailleurs que « les différents travaux sur la

71 [*http://www.ledevoir.com/international/actualites-internationales/328091/crise-alimentaire-la-famine-en-somalie-ne-tombe-pas-du-ciel*] consulté le 13 juin 2015.

sécurité des acteurs humanitaires classent la Somalie parmi les contextes opérationnels les plus dangereux du Monde avec l'Afghanistan, le Darfour et, depuis peu, le Tchad » et qu'en 2008 et 2009, 42 personnes travaillant dans l'humanitaire ont été tuées en Somalie (Grünewald, 2009, p. 6).

Seulement, « la Somalie fait partie des zones de grande aridité de la Corne de l'Afrique » (Grünewald, 2009, p. 7) et lorsque cette aridité se traduit par une sécheresse en pleine guerre civile, les conséquences peuvent être dramatiques. En 1992 et en 2011, 300 000 et 260 000 personnes meurent dans deux terribles famines. L'État somalien étant incapable d'agir, les populations locales reposent sur l'aide humanitaire.

Plutôt que de déserter complètement le pays pour les raisons de sécurité évoquées précédemment, les ONG et les agences onusiennes restent sur le territoire somalien. Parmi les ONG présentes, « Action contre la faim » est impliquée depuis 1992 et 158 membres de son personnel sont implantés là bas[72]. Présente depuis 2007, « Solidarités international » mobilise quant à elle 102 personnes sur trois sites d'intervention, dans le sud du pays. François Grünewald note, à propos de la répartition géographique de l'aide humanitaire, qu'elle est davantage présente au nord, dans l'État indépendant du Somaliland et dans l'État autonome du Puntland (2009, p. 16). Ces espaces sont généralement plus calmes et moins dangereux que le sud du pays, surtout depuis la montée d'Al Shabaab en 2010-2011.

Mais ce sont les agences des Nations Unies qui sont les plus présentes et les plus actives. Sur son site internet, le PNUD se targue « d'aider [depuis 1991] le peuple de Somalie à récupérer des années de conflits tout en mettant le pays sur la voie du développement »[73]. Sont attachées 291 personnes au programme en Somalie. En plus du PNUD, d'autres agences telles que le PAM et le *United Nations High Commissioner for Refugees* (UNHCR) sont présentes, supervisées par l'UNOCHA (*United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs*), le Bureau de coordination des affaires humanitaires des Nations Unies.

72 [*http://www.actioncontrelafaim.org/fr/content/somalie*] consulté le 13 juin 2015.
73 [*http://www.so.undp.org/content/somalia/en/home/operations/about_undp.html*] consulté le 13 juin 2015.

En Septembre 2000, l'ensemble des États membres des Nations Unies[74] et vingt-trois organisations internationales se rassemblent pour le *Sommet du Millénaire*. À l'issu de ce sommet, la Déclaration du millénaire des Nations Unies est adoptée, mettant les États membres d'accord sur une série de huit objectifs à atteindre en 2015. On peut lire sur le site des Nations Unies que « les huit objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) forment un plan approuvé par tous les pays du monde et par toutes les grandes institutions mondiales de développement. Ils ont galvanisé des efforts sans précédent pour répondre aux besoins des plus pauvres dans le monde. L'ONU travaille avec les gouvernements, la société civile et les différents partenaires pour exploiter la dynamique dégagée par les OMD et poursuivre un programme ambitieux pour l'après-2015 »[75].

Les objectifs en question sont les suivants : Éradiquer l'extrême pauvreté et la faim, assurer l'éducation primaire universelle, promouvoir l'égalité des genres et donner du pouvoir aux femmes, réduire la mortalité infantile, améliorer la santé maternelle, combattre le SIDA, la malaria et les autres maladies, assurer la durabilité de l'environnement, et développer un partenariat global pour le développement (GFT, 2010, p. 4). Ces objectifs sont représentatifs de ce qu'est le *développement humain*.

Dans le cas de la Somalie, atteindre ces objectifs constitue un défi considérable. Comme il a été vu précédemment, les gouvernements successifs n'ont jamais réellement eu les moyens de mettre en place des politiques à l'échelle nationale et aujourd'hui encore le pays est en plein processus de construction étatique. Les principaux objectifs sont donc ceux cités dans le Somali Compact plutôt que les OMD. Dans le dernier rapport publié sur les OMD en Somalie, en 2010, les auteurs ne sont pas optimistes quant à la réussite de ce projet. Sur les huit OMD, un seul est « susceptible d'être atteint » (GFT, 2010, p. 4). Mais très peu de données sont fournies et il n'est pas pertinent de montrer une évolution des inscriptions à l'école – par exemple – s'il n'y a que trois dates renseignées[76]. Le rapport final des OMD – dont l'échéance est prévue pour septembre 2015 – constituerait une source de données particulièrement intéressante croisée avec ce rapport de 2010.

Particulièrement investi dans l'aide à la réalisation des OMD, le PNUD publie en 2012 un rapport sur le développement humain en Somalie. Ce rapport est riche en informations et en données

74 Soit 189 à l'époque.
75 [*http://www.un.org/fr/millenniumgoals/*] consulté le 14 juin 2015.
76 Dans ce cas précis, les dates renseignées sont 1990, 2004 et 2008 (GFT, 2010).

pouvant nous intéresser pour la suite de ce travail. Seulement, la plupart des chiffres présents dans ce rapport ne concernent que l'année en question : c'est-à-dire qu'ils ont été calculés pour ce rapport de 2012 et qu'il n'existe pas de chiffres antérieur permettant de mesurer les évolutions. Il n'y a qu'un graphique montrant une évolution et ce sont des estimations : il s'agit de *la population en crise alimentaire et de survie aiguë entre 2005 et 2010* (PNUD, 2012, p. 33).

Développement et piraterie

En l'absence de chiffres intéressants, pointer une corrélation entre l'évolution du nombre d'actes de piraterie et l'évolution du niveau de développement humain s'avère tout aussi impossible que dans la partie précédente, quand il s'agissait de croiser la piraterie à la stabilité politique. Seulement, nous avions pu réaliser un graphique superposant la courbe de l'évolution de la piraterie au contexte politique. Dans le cas présent, le travail est bien plus ardu. Dans l'idéal, il aurait fallu avoir accès aux évolutions de l'indice de développement humain (IDH) pour les années qui nous intéressent (à savoir 2000-2014). Seulement, l'IDH Somalie n'a fait l'objet que d'un calcul officieux par l'UNESCAP en 2008 et il est absent des classements du PNUD.

Sans chiffres pertinents, il est impossible d'établir quelque rapport que ce soit entre l'évolution du nombre d'actes de piraterie et l'évolution du niveau de vie ou du niveau de développement humain en Somalie. Dans ce contexte, expliquer la disparition de la piraterie maritime par l'amélioration des conditions de vie sur le continent ne pourra dépasser le stade de l'hypothèse. Il convient en fait de laisser cette question en suspend et d'observer : si les conditions de vie s'améliorent significativement et que le nombre d'actes de piraterie reste à ce niveau marginal, l'hypothèse sera confirmée, mais si la piraterie repart à la hausse, l'hypothèse ne pourra pas être validée.

3.3 Pour un modèle d'éradication de la piraterie

La disparition de la piraterie maritime somalienne offre la possibilité de revenir sur ses causes et de mettre au point un *modèle d'éradication de la piraterie*. Ce modèle aurait pu se revendiquer d'une géopolitique pratique, seulement, la piraterie somalienne a d'ores et déjà atteint un niveau extrêmement bas et l'enjeu n'est plus de la faire diminuer, mais d'empêcher sa recrudescence. Dans ce cas, il convient de réutiliser les éléments qui ont été analysés précédemment, à savoir les causes profondes de la piraterie, et les facteurs dont nous avons pu montrer – plus ou moins efficacement – qu'ils ont joué un rôle dans la diminution drastique de la piraterie.

Comme nous l'avons vu dans la deuxième partie de ce mémoire, la lutte contre la piraterie s'est principalement organisée en mer. De nombreux États du monde entier se sont impliqués, envoyant leurs bâtiments de guerre au large de la Corne de l'Afrique afin d'opposer une résistance directe aux pirates somaliens. Seulement, le champs d'action de ces derniers est considérable (2,3 millions de mn^2, voir partie 1.2) et il est nécessaire de questionner l'efficacité d'une intervention navale internationale dans un espace d'une étendue aussi considérable.

En ne considérant que le golfe d'Aden et son trafic estimé à un peu plus de 20 000 navires par an en 2008 (voir introduction), ce sont plus de 55 navires par jour qui transitent dans ces eaux, tout autant de navires à protéger des pirates. Cette protection demande des moyens organisationnels et financiers considérables afin d'être efficace, et même dans ces conditions, toute la partie occidentale de l'océan Indien reste impossible à protéger totalement.

Alors qu'elle débute en 2007, la présence navale internationale ne se traduit pas par une baisse du nombre d'actes de piraterie, mais, au contraire, par une augmentation et il n'y a pas de baisse significative avant 2012, soit cinq ans après l'engagement des premiers États contre la piraterie (voir figure n°6). On peut s'interroger sur un éventuel « impact à retardement » de l'intervention navale internationale, mais les éléments envisagés précédemment (immense territoire pirate et trafic maritime important) font douter qu'elle ait un impact véritablement un impact significatif.

Empêcher les pirates de prendre la mer nécessiterait des mesures bien différentes de l'intervention navale internationale, des mesures fantaisistes telles que la mise en place d'un blocus maritime sur l'ensemble du littoral somalien ou l'interdiction à la population d'y accéder. Mais surveiller les 3 300 km de côtes s'avère impossible et les répercussions pour la population vivant de la pêche seraient considérables. De telles mesures seraient tout à fait fantaisistes. En définitive, la dimension maritime de la piraterie est parfaitement indétachable du concept même de piraterie, et empêcher de manière direct la pratique semble inefficace.

L'interconnexion des facteurs

Dans le début de la troisième partie de ce mémoire, nous avons envisagé les facteurs expliquant la disparition récente de la piraterie maritime au large de la Somalie. Seulement, nous les avons analysés séparément. Envisager l'interconnexion de ces facteurs est essentiel dans l'établissement d'un modèle d'éradication de la piraterie, afin de mettre en place une stratégie optimale. Nous

allons donc poser l'hypothèse selon laquelle il existe des liens entre la stabilité politique et le niveau de développement humain, les deux ayant – comme nous l'avons montré (plus ou moins efficacement) – un impact sur la pratique de la piraterie.

Dans le Rapport sur le développement humain de 2014, le PNUD envisage l'influence de la situation politique sur le développement humain. Il envisage en fait les menaces pesant sur celui-ci, et parmi elles se trouvent les conflits violents (ainsi que l'instabilité financière, la volatilité des prix des produits alimentaires et les catastrophes naturelles) (PNUD, 2014, p. 56). Le PNUD met en avant l'impact qu'ont de tels conflits sur les conditions d'existence, l'organisation des services sociaux et la sécurité en plus des coûts pour les individus, les communautés et le pays (PNUD, 2014, p. 56). En s'en tenant au cas de la Somalie, cette influence est particulièrement remarquable : touché par une guerre civile incessante depuis 1991, le pays est actuellement l'un des moins développés du monde, en témoigne l'estimation de son IDH de 2008 qui en ferait le 8ème moins développé du monde selon le classement de la même année (voir partie 1.1). Dans la même logique, la simple déliquescence d'un État a des conséquences importantes sur le niveau de développement humain : l'accès à l'éducation et au système de santé (si tant est qu'il y en ait un) n'est pas assuré pour tous, les inégalités (hommes/femmes ou riches/pauvres) se renforcent, et des conflits sont plus susceptibles d'éclater, influençant – comme nous venons de le voir – le niveau de développement.

Inversement, le niveau de développement humain a une certaine influence sur la stabilité politique. En effet, selon le site de la Fondation pour l'alphabétisation, l'analphabétisme amène à « la difficulté à comprendre les enjeux de société [ce qui] affaiblit le taux d'engagement communautaire et de participation citoyenne »[77]. Ce manque de compréhension, d'engagement et de participation peut se traduire, par la suite, par un affaiblissement de l'État celui-ci ne disposant pas d'un soutient fort de sa population.

Le modèle

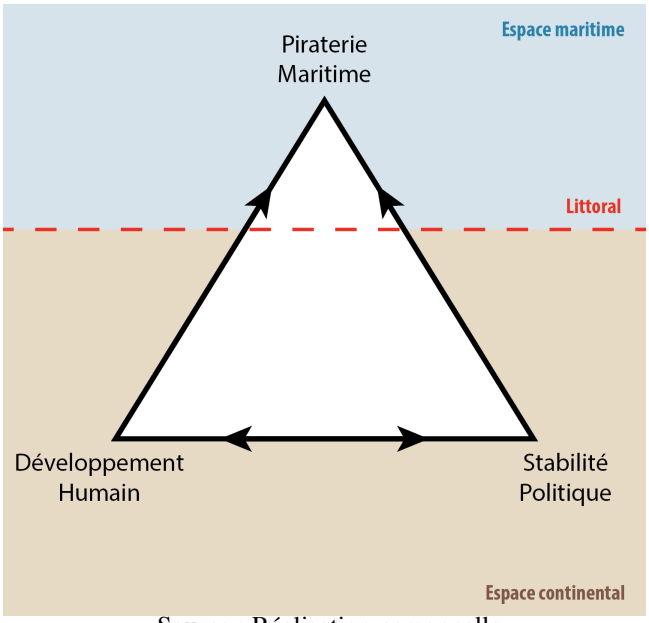
Après avoir envisagé les différents points nécessaires à sa mise au point, il est désormais possible de présenter le *modèle d'éradication de la piraterie*. Il prend la forme d'un schéma relativement simple qui sera commenté et expliqué tout au long de cette sous-partie. Sa portée, principalement théorique, peut cependant trouver un écho pratique dans le cas d'une résurgence future du

77 [*https://www.fondationalphabetisation.org/fondation/analphabetisme-les-causes/consequences-lanalphabetisme/*] consulté le 15 juin 2015.

phénomène au large de la Somalie, ou dans un autre espace touché par la piraterie.

Le modèle (cf. figure n°7) prend donc la forme d'un triangle équilatéral dont les trois sommets correspondent respectivement au *développement humain*, à la *stabilité politique*, et enfin à la *piraterie maritime*. Comme nous l'avons montré plus haut, le développement humain et la stabilité politique sont interconnectés. Cette interconnexion est ici représentée par deux flèches, chacune d'un sommet vers l'autre. Les parties 3.1 et 3.2 ont aussi été l'occasion de démontrer – dans une certaine mesure – l'influence de la stabilité politique et du développement humain sur la piraterie maritime. Cependant, il n'a pas été prouvé que la piraterie a un impact significatif sur les deux autres sommets. Aucune flèche ne part donc du sommet *piraterie maritime*. Tous les sommets sont donc interconnectés, à part le « sommet pirate » qui ne fait que subir l'influence des deux autres.

Figure n° 7 – Modèle d'éradication de la piraterie



Source : Réalisation personnelle

Ce triptyque prend place dans un double espace représentant la double dimension de la piraterie : sa dimension maritime et sa dimension continentale. Le développement humain et la stabilité politique sont deux éléments éminemment continentaux sur lesquels il convient d'agir à terre. La piraterie, quant à elle, se concrétise en mer. L'espace maritime représente donc l'espace dans lequel elle évolue, l'espace dans lequel elle est un véritable enjeu. Mais agir sur la piraterie en mer n'est pas efficace et ne constitue pas une solution durable. Le littoral – représenté sur la figure n°7 par un figuré linéaire rouge en pointillés – devient donc une limite dans la réalisation de politiques anti-piraterie efficaces. Agir au-delà du littoral n'est pas durable car financièrement très coûteux

(cf *infra* partie 1.3, p. 29) et la lutte directe prend davantage la forme d'un combat contre les symptômes plutôt que contre les conséquences.

L'espace continental constitue donc la zone d'intervention à privilégier dans la lutte contre la piraterie. Ce terme de « lutte » n'est d'ailleurs pas pertinent car il ne s'agit pas ici d'une action directe mais d'un travail sur les causes. Agir sur le développement humain favoriserait (ou détériorerait, selon le type d'action) la stabilité politique et réduirait (ou augmenterait) le nombre d'actes pirates au long terme ; une action menée sur la stabilité politique favoriserait (ou ralentirait) le développement humain et réduirait (ou augmenterait) le nombre d'actes de piraterie.

Les différentes actions menées par la communauté internationale pour le développement et le renforcement étatique de la Somalie (Somali Compact, investissements de l'UE, des Nations Unies) témoignent d'une compréhension des dynamiques de la piraterie. La stabilité politique est en effet le point sur lequel la communauté internationale a décidé d'agir depuis maintenant plusieurs années, en s'opposant notamment aux mouvements islamistes (UTI, Al Shabaab), et nous pouvons désormais mesurer l'efficacité de cette intervention : depuis 2012 – date correspondant à l'adoption de la Constitution provisoire de Somalie et à l'instauration de la République fédérale de Somalie – le nombre d'actes de piraterie au large de la Corne de l'Afrique n'a cessé de diminuer jusqu'à atteindre un niveau historiquement bas en 2014[78]. En conservant à l'esprit que le véritable enjeu de la piraterie se trouve à terre, les politiques locales, régionales et internationales pourront sans aucun mal maintenir le nombre d'actes annuels à ce niveau résiduel.

78 Seulement onze tentatives sont enregistrées par le PRC (IMB-PRC, 2015, p. 8).

CONCLUSION

Le premier objectif de ce mémoire était de comprendre la piraterie, ses origines, son expansion. Il s'inscrit donc dans la lignée de toute une série de travaux cherchant à déterminer les causes du phénomène et les différents moyens d'empêcher à sa prolifération. C'est aussi une démarche classique que de se tourner vers les moyens de lutte contre la piraterie. Cependant, ce mémoire se distingue par son analyse de la disparition du phénomène et par sa volonté de l'expliquer. Nous allons désormais présenter les conclusions de ce travail.

L'apparition de la piraterie maritime est un phénomène complexe, influencé par un conglomérat de facteurs. Dans le cas de la piraterie somalienne, nous avons fait le choix de diviser ces facteurs en trois grands ensembles : le cadre socio-géographique, le contexte politico-économique, et les facteurs externes. Il apparaît immédiatement que la majorité des causes de la piraterie sont internes, propres à la Somalie : la grande façade littorale, le contact avec la route maritime de Suez, la déliquescence de l'État et l'instabilité politique chronique… Seulement, ce sont des éléments externes – la pollution du littoral et le pillage des ressources halieutiques somaliennes par des pays tiers – qui semblent avoir fait office d'éléments déclencheurs. À partir de 2005, le phénomène prend de l'ampleur d'année en année, aussi bien en terme de nombre d'attaques qu'en terme de territoire. L'impact se fait alors ressentir sur le commerce maritime international, et les coûts qu'engendre la piraterie sont colossaux. Le golfe d'Aden et le large de la Somalie deviennent l'espace maritime à sécuriser.

La lutte contre la piraterie s'organise alors. Celle-ci est d'abord portée par un cadre légal riche : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les résolutions du Conseil de sécurité, et d'autres conventions internationales pouvant être mobilisées. Soutenues par ce cadre, trois grandes coalitions navales internationales sont créées afin d'intervenir au large de la Corne de l'Afrique. Ces coalitions et les États engagés individuellement s'organisent et coordonnent leur intervention. La piraterie est alors universellement condamnée, au point que des États régulièrement en désaccord s'engagent ici du même côté dans le combat contre la piraterie2. Des acteurs privés s'engagent aussi, notamment les armateurs qui mettent en places les mesures nécessaires pour se protéger des pirates, parfois en ayant recourt à des sociétés militaires et de sécurité privées. Cette mobilisation sans précédent témoigne de l'importance stratégique de cet espace maritime, et la piraterie, en entravant le commerce maritime international, devient l'ennemi public n°1. Seulement, l'efficacité de cette mobilisation est à nuancer : le territoire maritime pirate est

gigantesque et une vingtaine de frégates ne peux efficacement le surveiller. Même si de nombreux pirates sont arrêtés ou tués, il faut attendre 2012 pour observer une baisse significative du nombre d'actes de piraterie, soit quatre ans après la formation des premières coalitions, ce qui remet sérieusement en question l'impact véritable de cette intervention navale internationale.

L'année 2012 correspond également à l'adoption d'une constitution provisoire somalienne et l'établissement de la République Fédérale de Somalie, marquant ainsi la fin de huit ans de transition. Cette correspondance entre la diminution de la piraterie et la stabilisation politique de la Somalie n'est pas fortuite. L'instabilité s'avère être un facteur favorisant le développement de la piraterie, et en amorçant un processus de construction étatique, le pays amorce aussi un processus de diminution du phénomène. En 2014, seulement deux ans après l'établissement de la RFS, la piraterie n'est plus que résiduelle. En parallèle, le gouvernement fédéral se rapproche des régions autonomes. Le patronage de la communauté internationale et le soutien d'acteurs régionaux (Éthiopie) dans ce processus de construction étatique est favorable à la réussite de l'opération. En dehors de la stabilité politique, on suppose que le niveau de développement humain influe aussi sur la pratique de la piraterie, mais l'absence de données à ce sujet ne permet pas de vérifier l'hypothèse. Interconnectés, ces deux facteurs continentaux sont en fait deux leviers permettant d'agir sur la piraterie maritime. Plutôt que d'agir sur les symptômes de la piraterie, il convient d'agir sur les causes du phénomène : l'extrême pauvreté, l'accès réduit à l'éducation, aux soins, les conflits incessants, l'instabilité chronique, l'absence de service publique.

La piraterie est bien un phénomène aux implications maritimes évidentes. Mais les espaces maritimes investis par les pirates ne doivent pas être considérés comme un cadre d'intervention efficace. Améliorer la situation à terre, c'est sécuriser la mer. Une stratégie anti-piraterie efficace doit donc avoir comme cadre le territoire somalien. Nourri par les éléments précédents, un modèle théorique d'éradication de la piraterie a été mis en place (voir figure n°7, p. 75). Sa portée pratique ne doit pas occulter le fait qu'il ne s'agit que d'un modèle théorique, d'autant qu'il est nécessaire d'en vérifier le fonctionnement. Pour cela, il convient de patienter et d'observer les évolutions de la situation en Somalie et au large de celle-ci.

Une problématique plus restreinte aurait réduit le nombre de points à aborder, permettant de mener une réflexion plus élaborée sur les points en question, mais le présent mémoire à l'avantage de présenter l'ensemble des facettes de la piraterie maritime. Envisager des éléments du droit international était aussi un challenge en soi. Il aura fallu se familiariser avec la discipline et saisir les enjeux géographiques et géopolitiques qui en ressortent.

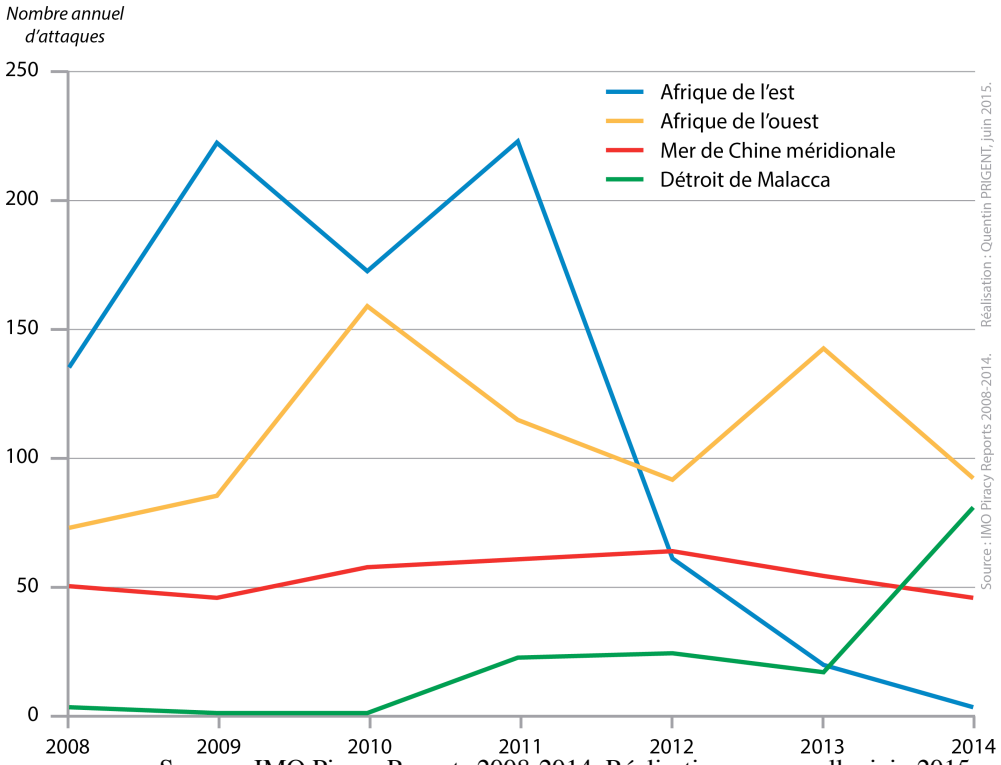
Le choix qui a été fait d'utiliser des données chiffrées (statistiques, indices) s'est montré à la fois bénéfique et problématique selon l'existence ou non de données. Certaines hypothèses ont pu être vérifiées de la sorte, et d'autres restent en suspend. L'absence de données concerne principalement la Somalie et elle est due à l'absence d'institutions nationales aptes à collecter, traiter et diffuser de telles données.

La situation socio-politique en Somalie s'avère un élément des plus complexe à appréhender au cours de ce travail de recherche. La bibliographie est limitée, parfois incomplète ou ne prenant pas en compte les éléments les plus actuels. Transcrire les évolutions, les changements de régime, les oppositions d'acteurs ou les différentes revendications territoriales de manière brève et efficace était un véritable défi et la Somalie pourrait sans difficulté faire l'objet d'un mémoire au moins aussi long que celui-ci.

Une véritable continuation de ce travail serait le suivi du processus de construction étatique engagé par la Somalie. Les enjeux sont nombreux car la menace islamiste subsiste et le rapprochement avec certains États autonomes a seulement débuté. Le cas du Somaliland serait aussi à étudier : le pays est *de facto* indépendant depuis 1991 mais il n'a encore été reconnu par aucun État membre des Nations Unies. Alors que les autres régions de la Somalie cherchent à obtenir leur autonomie et semblent accepter l'idée d'une intégration à la Somalie fédérale, le Somaliland reste encore très attaché à son indépendance. La Somalie se retrouve donc privée *de facto* d'une partie de son territoire *de jure* et il y a superposition des revendications territoriales.

Mais il est aussi possible d'envisager la question de la piraterie dans un autre espace. En vérité, trois autres espaces maritimes sont touchés par la piraterie : le golfe de Guinée, la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca. Le golfe de Guinée est notamment le cadre d'attaques contre les installations pétrolières ou sur les pétroliers eux-même. D'après les statistiques de l'IMO, la piraterie dans le golfe de Guinée a un niveau stable depuis 2008, évoluant entre 45 et 65 attaques par an (cf. figure n°8). La piraterie en mer de Chine méridionale est autrement plus préoccupante dans ses proportions : depuis 2009, au moins 90 attaques sont signalées chaque année, avec un pic de 159 attaques en 2010 (cf. figure n°8). Cet espace, en plus d'être touché par la piraterie, est aussi le cadre d'un conflit concernant le territoire maritime des États littoraux. Enfin, le détroit de Malacca, qui était l'uns des enjeux maritimes majeurs du début du XXIème siècle, apparaît – entre 2008 et 2010 – comme débarrassé du problème pirate. Cependant, en 2012, alors que la piraterie somalienne s'essouffle, le phénomène pirate reprend dans le détroit, et en 2014 il surpasse largement la piraterie guinéenne et somalienne (cf. figure n°8).

Figure n° 8 – L'Évolution du nombre d'attaques dans les espaces majeurs de la piraterie entre 2008 et 2014



Source : IMO Piracy Reports 2008-2014. Réalisation personnelle, juin 2015.

Cette reprise de la piraterie dans le détroit de Malacca amène à s'interroger sur la durabilité de la disparition de la piraterie somalienne. Peut-on véritablement envisager cette disparition comme définitive ? De nombreux moyens de lutte contre la piraterie avaient été mis en place dans le détroit et les acteurs locaux avaient instauré une coopération qui semblait jusque là efficace. Aux vues de la reprise récente, il semblerait que les pirates aient simplement mis entre parenthèses leur activité pour la reprendre quelques années plus tard. Le processus de construction étatique somalien suffira-t-il à endiguer durablement le phénomène pirate ou amorçons-nous une phase d' « hibernation » de la piraterie somalienne ? Il convient donc de suivre durablement le développement des institutions étatiques et le développement humain en Somalie tout en surveillant les données fournies par l'IMO ou le PRC.

BIBLIOGRAPHIE

AUZON (D') Olivier & DE RODELLEC DU PORZIC Marc (2014), *Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage*, Lavauzelle, Renseignement Histoire et Géopolitique, Panazol (France), 176 pages.

BOWDEN Anna (dir.) (2010), « The Economic coast of maritime piracy », One Earth Foundation, Ocean Beyond Piracy, Colorado (États-Unis), 25 pages [*http://oceansbeyondpiracy.org/economic-cost-piracy-2010*].

BARTON Benjamin & MEN Jing (2011), *China and the European Union in Africa : partners or competitors*, Ashgate Publishing, Farnham (Royaume-Uni), 279 pages.

BELISH Jonathan (dir.) (2012), « The Economic coast of maritime piracy », One Earth Foundation, Ocean Beyond Piracy, Colorado (États-Unis), 72 pages [*http://oceansbeyondpiracy.org/publications/economic-cost-somali-piracy-2012*].

CONSEIL DE SÉCURITÉ (2008), « Résolution 1816 », Nations Unies, New York (États-Unis), 4 pages [*http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20%282008%29*].

CONSEIL DE SÉCURITÉ (2008), « Résolution 1838 », Nations Unies, New York (États-Unis), 3 pages [*http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1838%20%282008%29*].

CONSEIL DE SÉCURITÉ (2008), « Résolution 1851 », Nations Unies, New York (États-Unis), 5 pages [*http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/RES/1851%20%282008%29*].

COUTANSAIS Cyril (2012), *Géopolitique des océans : l'Eldorado maritime*, Ellipses, Paris (France), 256 pages.

COGGINS Bridget (2012), « Global patterns of maritime piracy, 2000–09: Introducing a new dataset », Journal of peace research, vol. 49(4), Oslo (Norvège), pp. 605-617 [*http://jpr.sagepub.com/content/49/4/605.short*].

CHARLIER Jacques (dir.) (2011), *Atlas du XXI^{ème} siècle*, Nathan, collection Atlas scolaire, Paris (France), 232 pages.

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE SOMALIE (2013), *Somali Compact*, République Fédérale de Somalie, Mogadiscio (Somalie), 44 pages [*http://www.pbsbdialogue.org/The%20Somali%20Compact.pdf*].

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE TRANSITION (2010), « Millenium Development Goals Progress Report Somalia », Gouvernement Fédéral de Transition, Mogadiscio (Somalie), 34 pages [*http://www.so.undp.org/content/dam/somalia/docs/MDGs/2010%20SOMALIA%20MILLENNIUM%20DEVELOPMENT.pdf*].

GROS Jean-Germain (1996), « Towards a taxonomy of failed states in the New World Order: decaying Somalia, Liberia, Rwanda and Haiti », Third World quarterly, vol. 17, n°3, pp. 455-471 [*http://www.jstor.org/stable/3993200*].

GRÜNEWALD François (2009), « L'Aide humanitaire en Somalie : défis opérationnels pour la gestion de l'insécurité et la mise en œuvre des programmes d'assistance humanitaire », Groupe URD, Paris (France), 50 pages [*www.urd.org/IMG/pdf/Aide_humanitaire_en_Somalie.pdf*].

GUISNEL Jean & MAHLER Vivianne (2012), *Pirates de Somalie*, Éditions Grasset, Paris (France), 324 pages.

HANSEN Stig Jarl (2009), « Piracy in the greater Gulf of Aden : Myths, Misconception and Remedies », Norwegian Institute for Urban and Regional Research (NIBR), Oslo (Norvège), 71 pages [*http://www.nibr.no/filer/2009-29-ny.pdf*].

HURLBURT Kaija (dir.) (2011), « The human coast of somali piracy », One Earth Fondation, Ocean Beyond Piracy, Colorado (États-Unis), 33 pages [*http://oceansbeyondpiracy.org/publications/human-cost-somali-piracy-2010*].

INGRAM Sue (2010), « State-building – Key Concepts And Operational Implications in Two Fragile States », World Bank & UNDP, 36 pages [*http://siteresources.worldbank.org/EXTLICUS/Resources/511777-1275688268442/Ingram.doc*].

KI-MOON Ban (2007), « Rapport du Secrétaire général sur la situation en Somalie », Nations Unies, New York (États-Unis), 20 pages [*http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=S/2007/658*].

LEWIS Ioan (2008), *Understanding Somalia and Somaliland: Culture, History, Society*, Columbia University Press, collection Columbia/Hurst, 208 pages.

MURPHY Martin N. (2011), *Somalia : The new barbary ? Piracy and Islam in the Horn of Africa*, Columbia University Press, New York (États-Unis), 176 pages.

NATIONS UNIES (1983), « Convention internationale contre la prise d'otages », Nations Unies, Recueil des traités, New York (États-Unis), pp. 212-217 [*https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/french-18-5.pdf*].

NATIONS UNIES (1992), « Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », Nations Unies, Recueil des traités, New York (États-Unis), pp. 235-248 [*https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-french.pdf*].

NATIONS UNIES (1994), *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, Nations Unies, New York (États-Unis), 178 pages [*http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf*].

NATIONS UNIES (1999), « Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme », Nations Unies, New York (États-Unis), 21 pages [*http://www.un.org/french/millenaire/law/cirft.htm*].

NATIONS UNIES (2004), « Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et protocoles s'y rapportant », Nations Unies, New York (États-Unis), 82 pages [*https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-f.pdf*].

PIRACY REPORTING CENTER (2015), « Report for the period : 1 January – 31 December 2014 », International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, London (Royaume-Uni), 33 pages [*http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf*].

ROACH Ashley (2010), « Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions », The American Journal of International Law, vol. 104, n°3 (July 2010), pp. 397-416 [*http://www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintelaw.104.3.0397*].

REMY Catheline (2011), « Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie », Pyramides, n°21/2011, pp. 119-138 [*http://pyramides.revues.org/793*].

ROBINET Cyril (2012), « Existe-t-il un risque de vide stratégique dans l'océan Indien ? », Hérodote 2012/2 (n° 145), p. 48-68 [*http://www.cairn.info/revue-herodote-2012-2-page-48.htm*].

ROSIÈRE Stéphane (2007), *Géographie politique et géopolitique : une grammaire de l'espace politique*, Paris, Ellipses, collection Universités Géographie, 420 pages.

ROSIÈRE Stéphane (dir.) (2008), *Dictionnaire de l'espace politique : géographie politique et géopolitique*, Armand Colin, Paris (France), 319 pages.

UKMTO (2011), « Best Management Practices for protection against Somalia based piracy », version 4, Witherby, Seamanship International, Livingston (Royaume-Uni), 85 pages [*http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf*].

WHAITES Alan (2008) "States in Development: Understanding State-building" DFID Working Paper, DFID, Londres (Royaume-Uni), 24 pages [*http://www.gsdrc.org/go/display&type=Document&id=3264*].

WIREN Robert (2014), *Somaliland : pays en quarantaine*, Karthala, collection Tropiques, 204 pages.

TABLE DES CARTES

Carte n°1 – Répartition des clans somali et frontières intra-somaliennes 14

Carte n°2 – Répartition des actes de piraterie selon l'année entre 2000 et 2009 28

Carte n°3 – Expansion du territoire pirate entre 2000 et 2009 29

Carte n°4 – La route maritime de Suez 33

Carte n° 5 – Les zones d'opération des différentes coalitions navales internationales engagées dans la lutte contre la piraterie maritime somalienne 50

Carte n° 6 – Les différents territoires de Somalie 62

TABLE DES FIGURES

Figure n°1 – Organisation des clans somali 15

Figure n°2 – Schéma des zones maritimes définies dans la CNUDM 23

Figure n°3 – Les dynamiques saisonnières de la piraterie en 2009 25

Figure n°4 – Évolution du nombre d'actes de piraterie au large de la Somalie entre 1991 et 2009 30

Figure n°5 – L'impact de la piraterie somalienne sur la route de Suez entre 2000 et 2014 33

Figure n° 6 – Les liens entre la situation politique et la piraterie 67

Figure n° 7 – Modèle d'éradication de la piraterie 75

Figure n° 8 – L'Évolution du nombre d'attaques dans les espaces majeurs de la piraterie entre 2008 et 2014 80

TABLES DES MATIÈRES

Remerciements 1
Sigles 2
Sommaire 3

INTRODUCTION *5*

1. LA PIRATERIE SOMALIENNE ET SES ENJEUX *13*

1.1. L'apparition de la piraterie somalienne **13**
Cadre géographique et social *14*
Contexte politico-économique *16*
Facteurs externes déclencheurs *20*

1.2. L'évolution des pratiques et de la zone opératoire des pirates **22**
L'émergence de la piraterie *22*
Modus operandi des pirates *25*
L'expansion de la zone opératoire des pirates *27*

1.3. Les enjeux de la piraterie au large des côtes de la Somalie **31**
La route maritime de Suez comme principale victime *32*
Pour un coût de la piraterie *34*

2. L'ORGANISATION DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE *39*

2.1. Le cadre légal de répression **39**
La piraterie dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer *39*
Un nouveau cadre apporté par le Conseil de sécurité des Nations unies *42*
Les autres cadres légaux *44*

2.2. L'intervention navale internationale **47**
Atalante, Ocean Shield et CTF-151 : les trois coalitions *47*
Les autres forces en présence *50*
La coordination anti-piraterie *52*

2.3. La privatisation de la lutte contre la piraterie **54**
Best Management Practices version 4 – BMP4 *54*
Le recourt aux sociétés militaires et de sécurité privées *57*

3. LA DIMENSION CONTINENTALE DE LA PIRATERIE MARITIME *61*

3.1. Stabilité politique et piraterie **61**
L'enchevêtrement des revendications territoriales en Somalie *61*
Le processus de construction étatique somalien *64*
Un lien possible avec la piraterie ? *66*

3.2. Piraterie et développement humain **69**
L'action humanitaire en Somalie *69*
Quelles évolutions dans le niveau de vie ? *71*
Développement et piraterie *72*

3.3. Pour un modèle d'éradication de la piraterie **72**
Combattre la piraterie en mer ? *73*
L'interconnexion des facteurs *73*
Le modèle *74*

CONCLUSION *77*

Bibliographie 81
Table des cartes 84
Table des figures 84
Résumé 90
Abstract 90

La piraterie somalienne

La comprendre et expliquer sa disparition

RÉSUMÉ

En janvier 2015, le Bureau Maritime International dévoilait le rapport annuel sur la piraterie maritime de 2014 : la piraterie somalienne, qui constituait l'enjeu maritime majeur en 2008, n'est plus qu'à un niveau résiduel. Seulement onze attaques sont signalées au large de la Corne de l'Afrique. Ce mémoire s'attache à déterminer les causes de cette disparition en envisageant d'abord les causes d'apparition de la piraterie, l'efficacité de l'intervention navale internationale et la dimension continentale du phénomène. Cette autre dimension est trop souvent oubliée, mais c'est pourtant là que se trouve l'explication de la disparition de la piraterie. En effet, les récentes évolutions dans le climat politique somalien et l'engagement des institutions dans un processus de construction étatique semblent être à l'origine de la fin de la piraterie.

ABSTRACT

In January 2015, the 2014 annual report on maritime piracy was released by the International Maritime Bureau : the Somalia based piracy, which represented the main maritime issue in 2008, has reached a residual level. Only eleven attacks have been reported off the coasts of the Horn of Africa. This short thesis tries to determine the causes of the disappearance of piracy by studying the causes of its appearance, the efficiency of the international maritime intervention and the continental dimension of the phenomenon. This other dimension is often forgotten, but it is where the explication of the disappearance of piracy lies. Indeed, the late evolutions in the political atmosphere of Somalia and the involvement of the local institutions in a process of state-building seem to be the cause of the somali piracy's end.

UNIVERSITÉ DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

GÉOPOLITIQUE MASTER