

Peu de sujets liés au monde maritime ont agité les média généralistes plus que la funestement célèbre piraterie somalie. Cet essor médiatique est lié à quelques caractéristiques de ce phénomène : son imbrication dans le contexte généralisé de faillite de l'État somalien, quelques attaques majeures (Le Ponant, Sirius Star, Maersk Alabama, Tanit) et l'imparable syllogisme mêlant pauvreté, chaos, misère et criminalité. Si les solutions ont été identifiées à terre et de nombreuses séries de mesures prises, la piraterie somalie n'a pas pour autant cessée. L'expansion du phénomène sur l'ensemble du bassin occidentale de l'océan Indien, les difficultés de la lutte, l'explosion des rançons et le sort de centaines voire de milliers de marins pris en otage posent autant de questions sur cette génération spontanée de pirates. Comment l'activité est-elle née puis a muté ? Quels sont les indices géographiques, spatiaux mais aussi socio-économiques de cette mutation ?

Spatialisation et innovations comme composantes majeures de l'analyse du phénomène

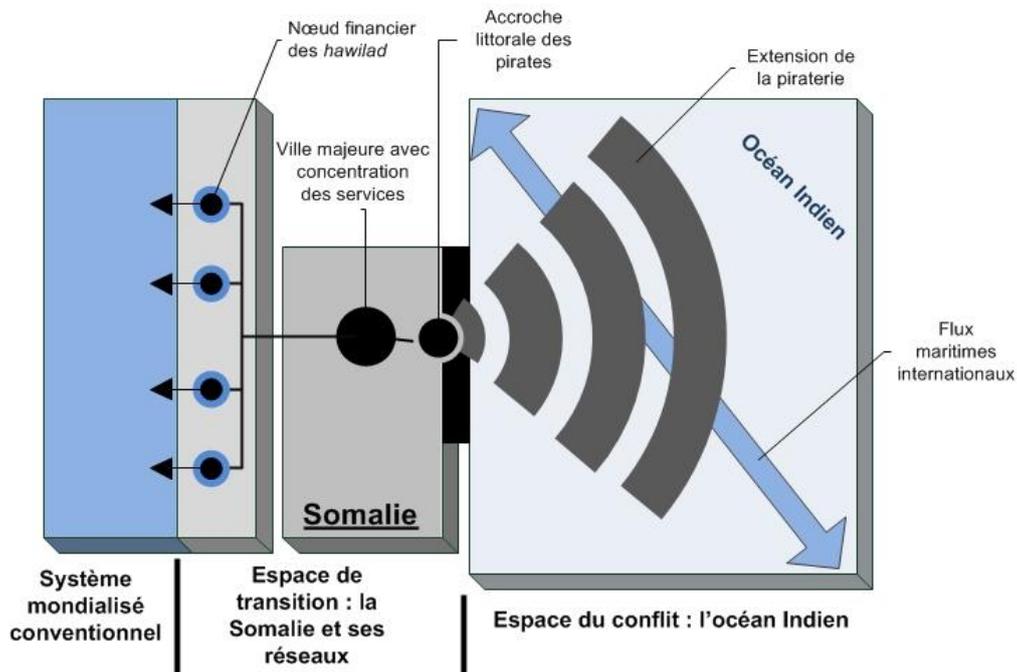
La piraterie somalie met en relation trois espaces logiquement connectés d'un point de vue géographique. La piraterie somalie est la piraterie exercée par des Somalis à partir d'accroches littorales au nombre limité - Hoby, Eyl, Boosaaso, Xarardheere... - et courant de la frontière occidentale du Puntland à la frontière kenyane. Toutes sont situées sur le littoral de l'État somalien effondré, elles délimitent une aire de chasse partant des 3000 kilomètres de la côte somalienne à la zone hauturière de l'océan lointain. C'est dans cet espace inscrit dans le golfe d'Aden et de l'océan Indien que près de 95 incidents ont d'ores et déjà eu lieu au premier trimestre 2011 (110 en 2008, 240 en 2009 et 225 en 2010). La piraterie somalie utilise ces points du littoral pour déployer ses moyens de capture : boutres, barques rapides et bateaux mères. Ces moyens s'appuient sur les communautés locales qui fournissent gardes, infrastructures diverses et services aux pirates afin de sécuriser les prises et de s'occuper des prisonniers. Mais ils s'appuient aussi sur les grands centres de commerce situés à l'intérieur des terres comme Garoowe et Gaalkacyo, là où se trouvent moyens de télécommunications, réseaux financiers et moyens de transport nécessaires à leur activité.

Parler d'innovation pour une activité aussi ancienne que la piraterie peut évidemment laisser dubitatif tant l'image imposée de la Somalie est celle du chaos, dans son sens le plus accompli. Si en tant que telle l'activité pirate ainsi pratiquée est banale – encore que massivement océanique ce qui est en soi étonnant –, elle est nouvelle à l'échelle de la société somalie. Or cette émergence d'une activité qui ne soit pas traditionnellement ancrée dans la culture locale est un phénomène à analyser dans une perspective somalie avant de l'appréhender dans une perspective mondiale. En ce sens trois types d'innovations peuvent être identifiées : l'une, technique, est certainement la plus connue. Elle mêle utilisation de moyens de détection et de capture (AIS, radar, armement, techniques de navigation). Les deux autres, innovation de pratique et innovation spatiale, sont certainement moins identifiées, mais tout aussi nécessaires à mener une activité d'une telle envergure. L'innovation de pratique est matérialisée par le développement d'une activité maritime liée au monde somali, monde nomade terrestre qui considère la côte comme un espace marginal. L'innovation spatiale, en lien avec

¹ Cette présentation a été partiellement tirée des travaux exercés pour l'IRSEM en 2010 et 2011. Elle est en intégralité disponible dans l'article suivant : F.GUIZIOU, « La piraterie comme innovation : une esquisse géographique de la piraterie somalie », Les défis politiques et stratégiques du conflit en Somalie, IRSEM – *National Defense University (African Center for Strategic Studies)*, à paraître quatrième trimestre 2011.

² François Guiziou est doctorant en géographie à l'Université de Nantes au sein du laboratoire LETG (UMR 6554). Ses travaux portent sur la mondialisation dans la Corne de l'Afrique et particulièrement sur le monde somali. Il collabore depuis 2008 à des travaux et séminaires spécialisés sur la question de la piraterie pour l'Institut de Recherche Supérieur de l'École Militaire (IRSEM), le Collège Interarmées de Défense (CID) ou l'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR).

l'innovation de pratique, est la conquête par sauts successifs de l'espace océanique, signe d'expansion de l'aire somalie. Elle met en relation des espaces traditionnels et les espaces de chasse des pirates.



L'articulation spatiale de la piraterie somalie

Un risque majeur pour l'économie mondiale ?

Il existe une dichotomie marquée entre l'impact réel de la piraterie et sa portée médiatique et politique. Si l'on reprend un constat récurrent qui laisserait croire que « *les chiffres sont alarmants* » et que la piraterie est « *une menace sur la mondialisation* », il faut lui apposer une réflexion sur le rapport entre pertes et profits générés. Une menace sur la mondialisation apparente laisse la place à un élément consécutif de cette dernière. Sur les 10 à 16 milliards de dollars de surcoût annuel de la piraterie somalie pour l'économie maritime, surcoût comprenant les rançons, les perturbations liées, les surprimes d'assurance, les mesures de sûreté, les opérations internationales, les rançons représentent dans leurs estimations moins de deux cents millions de dollars, soit au maximum 2% de ce surcoût. Rapporté aux richesses transportées sur mer dans cette région c'est moins d'un centième de pourcent du surcoût total qui va aux pirates... D'autant qu'en bout de chaîne celui-ci est totalement absorbé par les consommateurs et citoyens imposés. Le reste est parfois générateur de nouveaux marchés, de ressources et finalement génère une économie florissante sans remettre en question le trafic maritime conteneurisé ou énergétique. De là à dire qu'il s'agit d'un phénomène gagnant-gagnant il n'y a qu'un pas. Or c'est déjà la caractéristique fondamentale d'une économie mondialisée : génératrice de revenus différentiels, mais rémunératrice à tous les niveaux de l'échelle. Cette prétendue menace ne met donc pas en péril la mondialisation à laquelle elle participe, ni même le transport maritime.

La piraterie somalie met cependant en péril la vie de ceux qui naviguent, tout particulièrement ces populations mondialisées que sont les marins précaires asiatiques, africains ou autres, que le pavillon, le propriétaire et l'État d'origine abandonnent sans vergogne à leur sort en cas de capture. Ils sont les grands oubliés de la piraterie alors qu'ils en sont les premières victimes et la clef économique. La raison tient probablement au fait que l'intérêt politique et médiatique du sujet, ainsi que les enjeux liés, ont fortement dénaturé la réalité des événements.