Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

GEOPOLITIQUES DU SYSTEME PIRATE : TENDANCES ET GEOMETRIES VARIABLES*

ERIC FRECON

Enseignant-chercheur à l'Ecole navale,
pilote de l'Observatoire Asie du Sud-est à Asia Centre

En matière de piraterie maritime, l'éclipse cinématographique, d'Errol Flynn et Douglas Fairbanks à Roman Polanski et Johnny Depp, a accompagné une éclipse criminologique, les patrouilles maritimes de la Guerre froide ayant coincé les malfrats dans leurs repaires. Depuis, le pirate revient sur le devant de la scène, aussi bien artistique qu'économique, médiatique ou encore universitaire. Le traquer pour en cerner ses contours sociologiques ou juridiques n'est pas aisé, tant il faut justement naviguer contre les courants et tendances : aux préjugés sur la piraterie s'ajoutent en effet ceux sur la mer, monde du silence aussi bien biologique qu'académique.

Pour cibler cet ennemi – *sui generis* ? –, en dehors du temps et de l'espace, car ignorant le poids des siècles et la réalité des frontières, plusieurs critères existent.

Comme pour anticiper sur les incendies, localiser les foyers de piraterie implique tout d'abord de lister les terrains propices, en s'appuyant sur la géographique physique. Le pirate opère dans des secteurs d'où il peut surgir pour frapper rapidement avant de se replier. Dans ce domaine, les détroits font office de canyons propices à cette guérilla navale. Dans l'océan Indien, c'est l'immensité qui protège les pirates. Ensuite, le feu pirate doit être alimenté, en l'occurrence en cibles potentielles. Il faut un trafic important pour que les opportunistes pirates, dans la quantité de bateaux aperçue, puissent en cibler de suffisamment vieux, lents, bas sur l'eau, donc vulnérables. Ensuite, c'est la situation politique à terre qui va déclencher l'étincelle et confirmer le désespoir des populations laissées à elles-mêmes quand les jeux de pouvoir agitent les capitales : ce fut le cas à Mogadishu à partir de 1991, avec par la suite des sursauts dus aux revirements politico-diplomatiques, puis à Jakarta en 1997-1998 et au Nigeria au gré de la situation dans le delta du Niger, potentiellement sécessionniste. Enfin, de même qu'il est plus simple d'allumer un feu au briquet-tempête qu'à l'allumette humide, les enjeux techniques ne sont pas sans

* Ce texte repose en partie sur les recherches de terrain menées en Asie du Sud-est, ainsi qu'auprès de l'OMI et du BMI, entre mars 2002 et août 2014 et reprises en grande partie dans FRECON (E.). *Chez les pirates d'Indonésie*. Paris : Fayard, 2011, 384 p. Il s'inspire aussi des réflexions formulées lors du Shared Awareness Meeting organisé par l'Information Fusion Centre le 21 août 2014 à Singapour. En ce qui concerne les statistiques, elles proviennent des derniers rapports – annuels et semestriels – publiés à Londres par le Bureau maritime international, au sein de la Chambre de commerce internationale.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info

Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

influence. En Somalie, les armes circulent ou se récupèrent entre gangs mafieux et seigneurs de guerre, de même qu'au Nigeria. Du côté de la marine marchande, un débat a interrogé la pertinence de l'AIS (système d'identification automatique), qui permettrait à des pirates d'identifier des cibles à l'avance.

Dans ces conditions, l'argument culturaliste n'apparait que secondaire : les prédispositions n'existent pas : en Somalie, on a vu des instituteurs de la capitale devenir pirate quand des agriculteurs des montagnes du nord de Sumatra se recyclent dans la même branche au sud du détroit de Malacca. L'opposition Nord-Sud, au contraire, parait fondamentale : le navire, à ce titre, incarnerait toujours le rêve impossible et le désir d'évasion pour les populations du littoral. Ces bateaux en transit ou au mouillage leur permettent de toucher l'Occident.

Une fois localisée, il convient d'analyser la piraterie en cours. L'historien Philippe Gosse avait relevé trois phases au gré des nombreux cycles pirates identifiés depuis Ulysse jusqu'aux pirates malais[1]. Elles peuvent être reprises aujourd'hui puisqu'elles se calquent sur la typologie de l'Organisation maritime internationale (OMI) et que, surtout, elles laissent poindre l'enjeu majeur : modeste banditisme maritime le long des côtes, puis prédation et vol des cargaisons plus au large, et concurrence vis-à-vis de l'Etat avec l'établissement d'économies ou diplomaties parallèles, lorsque par exemple Barberousse traitait directement avec François Ier à Toulon en 1543.

Toutefois, malgré ces axes communs pour identifier et décrypter la piraterie, la géopolitique de cette dernière – c'est-à-dire l'identification des acteurs et espaces qui comptent dans ce domaine – varie selon les approches : certes historiques (I), mais aussi épistémologiques (II), internationalistes (III) ou répressives (IV). Des jeux de puissances et d'influence y sont à la manœuvre selon les intérêts de chacun.

I. GÉOHISTOIRE DE LA PIRATERIE

S'il ne s'agit que de rapporter les faits, les grilles de lecture peuvent se révéler utiles. Bien que les réalités du terrain imposent une certaine flexibilité avec les schémas théoriques, on retrouve sur les principaux terrains de la piraterie les éléments évoqués plus haut, à chaque endroit dans des proportions différentes.

C'est en Asie du Sud (aux abords du port de Chittagong) et essentiellement de l'Est que la piraterie post-Guerre froide a tout d'abord signé son retour, profitant de deux immenses archipels : l'indonésien (17 000 îles) et le philippin (9 000 îles). Dans un premier temps, elle a aussi profité de l'impunité offerte par les fonctionnaires corrompus des ports chinois au sud du pays. Ce fut l'âge d'or des bateaux fantômes, à savoir détournés, maquillés et rebaptisés puis, sous l'impulsion des Américains, les pays riverains du détroit de Malacca se sont organisés laissant croire à une victoire sur l'ennemi séculaire. Mais les derniers chiffres laissent apparaître un regain aux abords de zones de non-droit, comme le nord de Belakang Padang, qui semblent abandonnées aux pirates. A nouveau, l'autorité de l'Etat y est défiée.

[1] GOSSE (P.). *Histoire de la Piraterie*. 1ère éd., Paris : Payot, 1952, 383 p.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info