

LA PIRATERIE SOMALIENNE : UN ANTIMONDE CONTEMPORAIN (1)

PAR BENOIT LAUREAU*

À PROPOS DE

Iskashato (collectif),

*Frères de la côte. Mémoire en défense
des pirates somaliens, traqués par toutes
les puissances du monde*, Montreuil,

L'Insomniaque, 2013, 92 p., 12 €.

Le 18 octobre dernier, à la Cour d'assises d'Ille-et-Vilaine (Bretagne), trois pirates somaliens, détenus en France depuis plus de quatre ans, étaient condamnés à neuf ans de prison.

Il y a en Somalie, comme dans toute la région du golfe d'Aden, une tradition pirate, celle des «*burcad badeed*» (brigands des mers, en somali). Cette tradition n'est pourtant pas au fondement de l'activité pirate somalienne actuelle, qui a connu deux vagues de progression : l'une à partir des années 1990, suite à l'effondrement de l'État somalien ; l'autre depuis le début des années 2000. Quelle réalité recouvre cette piraterie ? Qui sont ces pirates ? Quels sont leurs objectifs ? Sont-ils animés de revendications politiques, sont-ils révoltés contre le nouvel ordre mondial ? Ou s'agit-il de simples terroristes mus par l'appât du gain ? Pour comprendre les logiques à l'œuvre dans l'«*antimonde*» que constitue la région et en proposer une géographie critique, il faut commencer par rompre avec les représentations courantes de la piraterie somalienne, et la resituer dans les transformations géopolitiques du monde contemporain.

Avec ce *Mémoire en défense des pirates somaliens traqués par toutes les puissances du monde*, le «*collectif autonome temporaire*» Iskashato (dont le nom signifierait en somali, à en croire le collectif, «*des gens qui mettent en commun efforts, savoir-faire et moyens de production afin de créer ou transformer et partager également*») apporte à ces questions toutes sortes de réponses d'ordre politique, social ou économique, et avance une analyse pour le moins inédite des moyens déployés par la communauté internationale pour combattre «*l'ennemi commun*» : «*De nouveau, le mythe s'invite dans le récit, et les journalistes ont voulu forger une nouvelle figure maléfique, qui menacerait le bien-être des consommateurs occidentaux en perturbant les importations de pétrole et de marchandises produites dans les pays à bas salaires : le pirate somalien comme barbare occidental, mû non par le fanatisme politique ou religieux mais par le plus vil appât du gain*» (p. 7).

La recrudescence de l'activité pirate

Les causes de la piraterie somalienne contemporaine sont nombreuses et tiennent essentiellement aux problèmes sociaux, religieux, politiques et économiques qui touchent la population du pays. Les comprendre n'est pas chose aisée et exige de faire l'historique

récent de la situation de la Somalie et d'étudier sa géographie actuelle, deux aspects parfaitement présentés dans l'ouvrage.

Suite au départ des forces américaines et onusiennes après l'échec de l'opération *Restore Hope*, les troupes occidentales quittent la Somalie en 1995, laissant le pays aux prises avec des milices locales et les différentes puissances régionales (comme en témoigne notamment les interventions récurrentes de l'Éthiopie et du Kenya, censément pour lutter contre les shebab, le groupe islamiste somalien qui contrôle la majeure partie du Sud somalien).

L'exploitation des ressources halieutiques des côtes somaliennes par les pays européens, contemporaine de l'effondrement de l'État en 1991, apparaît comme l'une des raisons initiales de la recrudescence de l'activité pirate. Le «*pillage*» de ces ressources, à travers notamment la pêche au thon, correspond à «*ce qui est appelé dans les textes juridiques internationaux l'IUUF («*Illegal, Undeclared, Unregulated Fishing*»). [...] En s'attaquant pour commencer aux chalutiers des grandes flottes de pêche, les pirates se sont d'ailleurs présentés comme les «*gardes-côtes*» de leur pays, définissant leurs activités comme de l'auto-défense. La société somalienne les considère comme des justiciers des mers*» (p. 19).

*Benoit Laureau est critique littéraire et secrétaire de rédaction de la *RdL*.



Par ailleurs, pendant de nombreuses années avant et après la chute de l'État somalien en 1991, les fonds marins ont été le dépotoir de tous les déchets hospitaliers, industriels, toxiques, dangereux ou encombrants dont le traitement était estimé trop coûteux. Après avoir pollué la mer, ces fûts échoient sur les plages, où personne n'ose les ouvrir : en effet, rien ne permet de savoir ce qu'ils contiennent exactement. Les rares organisations et associations venues sur place ne peuvent que constater leur présence, tandis que les habitants en sont réduits à supputer le lien entre ces déchets et l'augmentation en leur sein des infections, brûlures chimiques et maladies infantiles. Si, parmi les acteurs de ce trafic, quelques repentis reviennent aujourd'hui sur ces activités qui avaient conduit à l'assassinat, en 1994, d'Ilaria Alpi¹, journaliste italienne venue enquêter sur la filière des déchets toxiques, aucun d'entre eux – ni aucune industrie responsable – n'a à ce jour été inquiété. Ces ravages sanitaires ont provoqué de nombreuses réactions de « défense » de la part de pêcheurs somaliens qui attaquaient les bateaux occidentaux en train de décharger leur cargaison toxique. « *Dès les années 1990, [ces réactions ont] été qualifiées d'actes de piraterie par les institutions internationales et les médias qui fermaient les yeux sur l'une des plus graves et crapuleuses affaires de pollution criminelle* » (p.19).

Enfin, une autre cause de l'augmentation des actes de piraterie est la fragilisation progressive de la situation économique et sanitaire en Somalie, elle-même issue de la conjonction de plusieurs facteurs. De manière générale, la chute structurelle du volume des précipitations, l'accaparement des terres kényanes et éthiopiennes par des investisseurs étrangers et les conflits qui rongent la Somalie depuis 1991 ont accéléré la dégradation de la situation économique de la région, déjà dramatique auparavant. Plus récemment, le tsunami qui a frappé les côtes thaïlandaises en 2004 a non seulement déplacé le risque sanitaire et écologique lié à la pollution des mers en rejetant sur les plages somaliennes les fûts de déchets toxiques évoqués plus haut, mais il a aussi détruit de nombreuses habitations et embarcations de pêcheurs, en même temps qu'il provoquait une perturbation durable des ressources maritimes. En 2011 enfin, dans ce contexte économique déjà profondément dégradé, la plus grande sécheresse depuis 1984 provoque une inflation spectaculaire du prix des matières premières agricoles (dans le Sud de la Somalie, certains aliments voient leur prix augmenter de 240 %), conduisant à une crise alimentaire sans précédent. Dans ce contexte, les éleveurs nomades sont de plus en plus contraints à la sédentarisation et,

avec les pêcheurs privés de leurs outils de travail, ils viennent gonfler les rangs des candidats à la piraterie.

Le « petit peuple » de la piraterie

En 2012, les pirates seraient au nombre de 5 000 sur l'ensemble de la côte somalienne (le pays comptant 10 millions d'habitants). Du commanditaire au simple garde chargé de surveiller les prisonniers, la piraterie est organisée selon une hiérarchie très précise. À chaque « grade » correspond un rôle et une rémunération, étant entendu que le gros de la rançon revient aux responsables qui commanditent, et donc financent, l'attaque. Des procès qui se sont déroulés en France ces cinq dernières années, il ressort que la plupart des pirates arrêtés et jugés sont des jeunes gens enrôlés à la tâche, qui ne savent rien de l'organisation commanditaire.

Concrètement, le mode opératoire des pirates somaliens consiste à prendre en otage des bâtiments et leurs équipages afin de réclamer une rançon ou de s'en servir comme monnaie d'échange pour négocier la libération de pirates prisonniers. Les pirates ne font pas de distinction entre navires de plaisance et tankers. La règle est que les captifs restent en vie et soient correctement traités – ce qui est généralement le cas. Il existe d'ailleurs des chartes de conduite

écrites – sortes de code de déontologie à l'usage des pirates –, fixant les règles à respecter vis-à-vis des prisonniers (p. 26). Le principe en est simple, chaque mauvais traitement ou vol à l'encontre des prisonniers, ou chaque utilisation par un pirate de ce qui leur est alloué (nourriture, toilette, etc.) est passible de sanctions sous forme de retenue sur le salaire qui doit être versé aux pirates à l'issue de la prise d'otage.

La mer est dangereuse et elle l'a toujours été : « *comme l'a écrit le "piratologue" Peter Lamborn Wilson (plus connu sous le nom d'Hakim Bay), le deuxième bateau jamais construit fut sans doute un vaisseau pirate* ». La voie maritime étant l'un des canaux principaux d'approvisionnement de l'Europe en marchandises et en énergie, le trafic maritime mondial a augmenté de manière exponentielle, et avec lui la dangerosité des mers. « *Il est aussi facile et peu dispendieux de s'emparer d'un vaisseau marchand moderne à l'aide d'un canot et de quelques pétoires qu'il est difficile et onéreux de surveiller, d'escorter ou de protéger ad vitam aeternam tous les navires qui naviguent à proximité des côtes presque entièrement peuplées de laissés-pour-compte de l'accumulation capitaliste* » (p. 11). Les critères de rentabilité, qui touchent le trafic maritime au même titre que n'importe quel commerce, ne sont pas étrangers à cette vulnérabilité.

EXTRAIT / LA SOMALIE DEPUIS LE DÉBUT DE LA GUERRE CIVILE. UNE CHRONOLOGIE

La Somalie a été colonisée jusqu'en 1960 par les Anglais au Nord et par les Italiens au Sud. Le régime autoritaire du général Mohamed Siad Barre – au pouvoir depuis 1969 par la grâce d'un putsch – s'est effondré en 1991, après deux ans de troubles insurrectionnels déclenchés par la sanglante répression d'une émeute lors d'un match de football. Dès lors, le pays est entré dans une période d'anarchie sur fond de guerre civile, pendant laquelle différentes factions, que ce soient des clans opportunistes ou des formations islamistes radicales, s'entre-déchirent pour le pouvoir, provoquant la mort de centaines de milliers de personnes, victimes des combats et de la famine, et l'évaporation de l'État somalien.

En 1992, [...] le gouvernement américain, qui avait auparavant soutenu le régime de Siad Barre pour des raisons hautement stratégiques, déclenche l'opération *Restore Hope* : le Pentagone dépêche quelques troupes suréquipées pour restaurer non l'espoir mais l'État et la quiétude des marchés à l'égard de l'approvisionnement en pétrole des économies européennes. Cette expédition, aussi médiatisée que pétrie de bonnes intentions, est couronnée par un échec cuisant en 1993, lors de la célèbre bataille de Mogadiscio, capitale de l'ex-État

somalien et vaste piège pour le corps expéditionnaire américain, lequel repart promptement, la queue entre les jambes, en se jurant qu'on ne l'y prendra plus.

Tout au long des années 1990, les chefs de guerre somaliens, déconnectés de l'organisation clanique traditionnelle, prospèrent et se renforcent, notamment à Mogadiscio, grâce à la captation de l'aide des organisations humanitaires. Les casques bleus dépêchés par les Nations unies en 1992 pour protéger la distribution de l'aide humanitaire repartent en 1995. Par la suite, les pays africains voisins, notamment l'Éthiopie et le Kenya, profitent de la carence de l'État en Somalie et de l'incapacité de la « communauté internationale » pour s'y livrer, avec plus ou moins de succès, à de multiples incursions militaires. Leurs interventions se font sous prétexte de combattre, en sous-traitants de l'Occident impuissant, l'hydre islamique et la barbarie clanique, mais leur but réel est de s'affirmer comme puissance régionale.

Il faut attendre 2004, alors que le pays s'est durablement scindé du nord au sud en différentes entités, plus ou moins policées, pour que soit créé le Gouvernement fédéral de transition (GTF), censé œuvrer à la réunification du pays et à la restauration de l'État.

Issu de factions soutenues par les puissances occidentales et par l'Organisation de l'unité africaine (OUA), il siège d'abord au Kenya, n'exerçant aucun contrôle sur le pays, hors de quelques quartiers de Mogadiscio.

En 2006, c'est une organisation islamiste, l'Union des tribunaux islamiques, dont le bras armé est dénommé *Al-Shebab* (la Jeunesse), qui prend l'ascendant dans le Sud du pays, toujours en proie à la guerre des clans, et parvient à instaurer un semblant d'ordre à Mogadiscio. Dès la fin de cette même année, l'armée éthiopienne intervient en force et provoque la déroute des shebab, qui fuient Mogadiscio. L'invasion éthiopienne permet au GTF de se déclarer gouvernement *de facto* contrôlant la majeure partie du Sud reconquis et s'appuyant sur une force multinationale mise sur pied par l'OUA, l'AMISOM.

Iskashato, *Frères de la côte. Mémoire en défense des pirates somaliens, traqués par toutes les puissances du monde*, Montreuil, L'Insomniaque, 2013, p. 14-15.

Ces mastodontes – tankers, porte-conteneurs, pétroliers... – de plusieurs dizaines ou centaines de mètres de long, qui transportent des charges phénoménales, sont manœuvrés par une poignée de marins et se déplacent à une allure très réduite. De son côté, la piraterie s'est adaptée. Si les skiffs, embarcations légères et rapides, sont encore utilisés, les bateaux arraisonnés servent également désormais de « bateau mère » et permettent aux pirates d'exercer leurs activités dans l'ensemble de l'océan Indien, parfois à plusieurs centaines de kilomètres des postes pirates de la côte somalienne. La tâche des militaires dépêchés au secours du commerce mondial est donc toujours plus délicate, dans la mesure où la zone concernée par la piraterie ne cesse de s'étendre. Il apparaît en même temps de plus en plus nécessaire à nos responsables politiques de sécuriser ces autoroutes, afin de combattre les forces menaçant la rentabilité des transits.

Un arsenal militaire et juridique

Dans son *Rapport pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes* présenté devant l'ONU le 25 janvier 2010, Jack Lang, alors conseiller spécial du secrétaire général de l'ONU, lance un appel pressant : « *Je retiens de mes diverses consultations un sentiment d'extrême urgence [...] à déployer des mécanismes efficaces de lutte contre la piraterie, avant que le processus de professionnalisation, d'amplification et d'intensification de la piraterie n'atteigne un point de non-retour.* » Si l'on en croit l'arsenal juridique et militaire déployé depuis 2008, tant par la communauté internationale, par le biais du Conseil de sécurité de l'ONU et du Conseil de l'Europe, que par leurs États membres, cet appel n'est pas resté lettre morte.

Dès 2008, le Conseil de sécurité de l'ONU autorise un renforcement militaire dans le cadre d'une résolution à caractère humanitaire, l'objectif étant de « *protéger les navires du Programme alimentaire mondial* » (résolution 1814). Les résolutions suivantes (1816 et 1851) ont progressivement autorisé, sur les bases de la Convention de Montego Bay sur les droits de la mer, les interventions militaires dans les eaux territoriales et sur le sol somalien. Par ailleurs, quand elles ne chassent pas les pirates en mer ou sur le sol somalien, les forces internationales (principalement l'AMISOM – l'*African Union Mission in Somalia*, une mission régionale de maintien de la paix en Somalie menée par l'Union africaine (UA) avec l'aval de l'ONU – et les États-Unis) interviennent pour juguler les conflits qui animent régulièrement la région et pour lutter contre les shebab (en témoignent tant le dernier raid mené à leur rencontre, le 5 octobre 2013, que la volonté affichée au récent sommet de l'UA de renforcer la présence de l'AMISOM sur le territoire somalien).

Les raisons économiques et stratégiques du maintien d'une telle puissance militaire dans le Golfe sont nombreuses. Outre les profits indirects engendrés par l'activité pirate (assurances, milices privées, armement, etc.), il semblerait que la guerre contre la piraterie soit non seulement l'occasion de mieux

Il semblerait que la guerre contre la piraterie soit un excellent moyen de tester et de développer des armes maritimes toujours plus efficaces.

maîtriser la région, mais aussi un excellent moyen de tester et de développer des armes maritimes toujours plus efficaces. Ainsi, l'objet du récent colloque dédié à la piraterie maritime (PROTECHMAR, Paris, mai 2012) était notamment de présenter les « Nouvelles technologies d'autoprotection de navires » en présence des sociétés concernées, parmi lesquelles Thales et EADS...

Sur le plan juridique, on constate l'émergence d'une volonté de « somaliser » la répression des pirates, en donnant aux autorités locales (en particulier celles du Puntland, entité « semi-autonome » du Nord-Est de la Somalie, et l'une des bases-arrières des pirates) les moyens de procéder au jugement et à l'exécution des peines. En même temps, la capture de pirates fournit aux États de la mission Atalante (mission militaire et diplomatique européenne dont le but est de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien) l'occasion de faire preuve de fermeté à leur égard.

Le cas du Ponant, bateau de plaisance abordé en 2008, dont les vingt-deux otages avaient été libérés contre rançon une semaine plus tard, est longuement évoqué dans l'ouvrage. Il illustre bien en effet les pratiques de la justice française. Arrêtés par l'armée française sur le continent après la remise de la rançon, les pirates ont été rapatriés en France dans des conditions dont la légalité est tout à fait douteuse. Ils se sont retrouvés en détention provisoire à des milliers de kilomètres de chez eux, sans avoir pu prévenir leur famille, et alors qu'ils ne parlaient pas le français. Ils seront détenus quatre ans avant que leur procès ne se tienne, en juin 2012. Tout au long du procès, s'est manifesté un refus absolu et de principe de prendre en considération les conditions de vie qui avaient pu conduire les accusés à la piraterie. « *La misère, ça ne justifie pas tout* », pour reprendre le mot de l'ex-ministre de la Défense Hervé Morin. Finalement, deux des six accusés ont été acquittés, tandis que les quatre autres étaient condamnés à des peines allant de quatre à dix ans de prison ferme. Pour les quatre ans passés en détention sans

justification, les deux acquittés sont parvenus à obtenir en novembre 2012, à l'issue d'un nouveau procès initié par leur avocat, une « indemnisation » dérisoire au regard du préjudice subi.

Le procès des pirates de la Tanit semble avoir eu avant tout pour objet de légitimer l'intervention militaire.

Un autre procès s'est tenu tout récemment, en octobre dernier, à propos d'une autre prise d'otages, dont l'issue avait été dramatique, celle de la Tanit. Rappelons les faits : les occupants d'un voilier breton avaient été pris en otage en avril 2009, et l'assaut lancé par les commandos marine de l'armée française s'était soldé par la mort de trois personnes, deux pirates et l'un des otages, tombés sous les balles françaises (comme les autorités françaises ont fini par le reconnaître). Le procès des pirates de la Tanit semble avoir eu avant tout pour objet de légitimer l'intervention militaire, et l'usage selon toute apparence disproportionné de la force auquel elle avait donné lieu. Les accusés en auront fait les frais : au terme d'une procédure expédiée en quelques jours, ils ont tous trois été condamnés à neuf ans de réclusion.

La Somalie, un « antimonde contemporain »

Que la piraterie ait toujours existé n'explique pas pourquoi elle augmente, ni comment elle se radicalise. Comme nous l'avons vu plus haut, les Somaliens dans leur ensemble ont à la fois subi l'implosion de leur État et la disparition directe et indirecte de leurs moyens de subsistance. Ils ont été exclus d'un système économique dont tous les bénéfices vont à leurs agresseurs. On peut comprendre qu'après avoir été pillés sous le regard de la communauté internationale, après avoir été abandonnés par elle et n'ayant désormais plus rien à perdre, ils puissent chercher à voler leurs agresseurs.

Bien qu'aucune théorie ne soit venue fonder ce type de piraterie, et bien qu'il ne fasse pas l'objet d'une défense publique et politique, il pourrait cependant être, pour reprendre les termes d'Hakim Bay, « la stratégie la plus adaptée aux évolutions économiques et culturelles du capitalisme² ». Au-delà de la posture critique et libertaire de certains pirates contemporains reconnus et étudiés comme tels, la réalité de la piraterie est aussi celle d'une lutte contre un système qui spolie les peuples, détruit leur environnement et leurs capacités de production. « Leur cause, qui est en quelque sorte "juste" à défaut d'être universelle, relève largement de l'autodéfense face à la voracité des puissants, [...] ils sont peu nombreux et ont le ventre creux » (p. 7). « La plupart des pirates

somaliens ne sont ni des révolutionnaires romantiques ni des combattants de l'utopie, ni même des justiciers à la Robin des Bois : ce sont, tout simplement, des exclus qui veulent leur part du gâteau, des pauvres qui résistent et ne veulent pas crever pour que la middle class mondiale puisse gaspiller avec un enthousiasme suicidaire les ressources de la terre et de la mer nourricières. » (p. 10) Si l'étude de la géographie pirate « permet d'esquisser une géographie des contraintes – compromission de la liberté de circulation et du commerce international –, elle révèle aussi une géographie critique du pouvoir officiel³ ».

La Somalie est un antimonde contemporain, l'une des parties du monde décrites par Roger Brunet comme « mal connue[s] et qui [tiennent] à le rester, qui se [présentent] à la fois comme le négatif du monde et comme son double indispensable ». L'une de ces zones grises, en marge, où se mêlent le licite et l'illicite, qui entretiennent avec le reste du monde des relations troubles et interdépendantes. « La piraterie est [surtout] affaire de spatialité. » Elle naît de la conjonction d'une zone d'exclusion et d'une zone de commerce. Le golfe d'Aden, porte d'entrée du canal de Suez, bordé par les côtes somaliennes et yéménites, constitue l'un des axes maritimes les plus importants du monde. Près de la moitié du commerce d'hydrocarbures et presque 10 % du commerce mondial y transitent. La route est plus courte, donc plus rentable, de sorte que les armateurs choisissent en connaissance de cause de mettre en danger leurs équipages. S'il semble clair que les pirates somaliens s'opposent à un système – ce qui leur vaut de « compter, avec les islamistes radicaux, les terroristes et les narcotrafiquants, parmi ces figures de l'ennemi, qui ont succédé à l'ogre bolchevique d'antan et sont censés épouvanter les consommateurs occidentaux pour les inciter à l'union sacrée (et surarmée) autour des États » (p. 36) –, ils se présentent eux-mêmes volontiers comme le simple substitut d'un État absent : comme l'État, ils prélèvent des taxes sur le commerce qui se déroule le long de leurs côtes ; comme lui, ils ne font que reprendre leur dû.

Cette analyse géographique de la piraterie a une portée universelle et elle explique l'absurdité des moyens mis en œuvre par la communauté internationale dans le golfe d'Aden. Cette situation perdurera tant que des pays et leurs peuples seront sacrifiés au profit des économies occidentales. À ce titre, si les observateurs constatent une baisse significative des attaques pirates dans le golfe d'Aden, ils commencent en revanche à s'inquiéter de la forte augmentation de la piraterie dans le golfe de Guinée, où les populations locales ont à subir les prédatations à la fois de leur gouvernement et des compagnies pétrolières. Enfin, il est certain que ces moyens de répression n'ont pu être déployés qu'en raison de la faiblesse extrême de

l'État somalien. Une telle violation de souveraineté pourrait difficilement se produire en Asie du sud-est, par exemple.

L'ouvrage d'Iskashato éclaire une situation d'autant plus floue qu'elle fait l'objet d'une instrumentalisation politique et militaire (à titre d'exemple, malgré les demandes faites à ce sujet, le gouvernement a refusé de déclasser les documents de la Marine nationale concernant l'assaut du Tanit). Il omet cependant d'évoquer l'une des particularités du réseau pirate somalien qui, si elle ne remet pas en question les sources de cette piraterie et la disproportion des réactions qu'elle suscite, est un élément non négligeable dans l'évolution actuelle de cette activité. Au-delà de l'économie directe résultant de la circulation des rançons versées aux pirates, l'activité génère une véritable « économie pirate » qui prend le pas sur l'économie traditionnelle de la Somalie. En marge des réseaux pirates eux-mêmes, apparaissent de nouvelles professions qui lui sont liées (interprètes, intermédiaires, etc.), de sorte qu'une part importante de l'économie somalienne dépend de la piraterie. Plus encore, les commanditaires des actes de piraterie, ceux qui s'enrichissent, contrairement aux pirates eux-mêmes, investissent la plupart du temps en dehors de la Somalie, dans les pays limitrophes (souvent au Kenya) et contribuent ainsi à la déstabilisation de l'économie régionale. Dépendant de l'économie pirate, le peuple somalien subit une nouvelle forme de capitalisme, dont la brutalité n'a rien à envier à l'autre.

NOTES

1. Voir le reportage filmé de Paul Moreira, *Toxic Somalia, l'autre piraterie* (2011), qui livre une enquête sur la disparition d'Ilaria Alpi et de son caméraman et sur les conséquences de la pollution.
2. Razmig Keucheyan, « Philosophie politique du pirate », in *Critique*, n° 733-734, juin-juil. 2008.
3. Jérôme Lageiste, « Un antimonde contemporain : la piraterie moderne dans l'océan Indien », in *La Revue du projet*, n° 19, sept. 2012

EXTRAIT / LA GÉOGRAPHIE COMPLEXE ET MOUVANTE DE LA SOMALIE

Aujourd'hui, le territoire est constitué d'une multitude de zones de pouvoir, s'articulant en trois régions principales. La complexité de cette mosaïque (si mouvante qu'elle est presque impossible à cartographier) n'a d'égale que celle des luttes politiques, religieuses et inter-claniques qui y ont été menées.

À Mogadiscio, un nouveau président somalien est entré en fonction en septembre 2012, après une longue suite de gouvernements provisoires depuis 1991. Le gouvernement du nouvel homme fort, Hassan Cheikh Mohamoud, est fidèle aux intérêts occidentaux et sa survie dépend des institutions internationales, qui le soutiennent à bout de bras, mais son autorité ne dépasse guère les frontières de la capitale. Il se maintient grâce à la présence de l'AMISOM, forte de 18 000 soldats (originaires du Kenya, du Burundi, de Djibouti, du Nigeria, de Sierra Leone et d'Ouganda) et financée par l'ONU. Dans le reste du pays, la région de

Gedo est encore aux mains des shebab ; et les troupes kenyanes, autonomes au sein de l'AMISOM, occupent la zone de Kismayo.

L'entité « semi autonome » du Puntland, dont l'objectif officiel est de s'intégrer dans un hypothétique État fédéral, est située au bout de la Corne, au Nord-Est de la Somalie. Il compte un tiers de la population somalienne du pays. Ce territoire est presque entièrement peuplé de membres du sous-clan Majeerteen, branche du clan Harti, lequel appartient lui-même à la confédération Darod (l'une des quatre plus importantes confédérations claniques somaliennes). C'est aussi la région où la piraterie s'est montrée le plus florissante, même si ce phénomène touche actuellement l'ensemble du littoral somalien, notamment plus au sud, de Harardhere à Kismayo.

L'État sécessionniste du Somaliland, situé au nord-ouest – à l'emplacement de l'ancienne colonie britannique –, a déclaré son indépendance dès 1991 après

que l'aviation de Siad Barre eut bombardé la région, faisant 50 000 morts dans la population locale. Le gouvernement local, non reconnu par la communauté internationale, est allié avec l'Éthiopie et en conflit sporadique avec le Puntland.

Le littoral somalien tout entier fonctionne comme une large zone détaxée où transitent toutes sortes de marchandises, notamment dans les ports, où l'économie « informelle » et contrebandière est de règle. C'est au large de cette côte, proche des routes maritimes du commerce mondial que le phénomène de la piraterie a pris toute son ampleur.

Iskashato, *Frères de la côte. Mémoire en défense des pirates somaliens, traqués par toutes les puissances du monde*, Montreuil, L'Insomniaque, 2013, p. 15-16.