

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Frécon – 979-10-231-1449-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou7

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj11

« *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi^e-xvii^e siècles

Antoine-Marie Graziani23

À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii^e siècle

Anne Brogini37

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti55

Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj79

La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo99

De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii^e siècle

Jacques Péret121

La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont139

La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431

Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436

Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441

Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443

Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446

L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448

Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451

William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453

Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453

Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

LA PIRATERIE SUD-EST ASIATIQUE DES ANNÉES 2000 :
UNE RENTABILITÉ À GÉOMÉTRIE VARIABLE

Éric Frécon

Enseignant-chercheur à l'École navale

En Asie, économie a souvent rimé avec piraterie. Les travaux de Nicholas Tarling l'ont montré¹. Il convient alors de changer de paradigme. Loin du modèle de l'État moderne, tel qu'il apparut en Europe lors des traités de Westphalie en 1648, le système régional y a longtemps reposé sur de nombreux sultanats et principautés. Acteurs principaux de l'économie d'entrepôts, ils ont jalonné les détroits malais dès les premiers échanges commerciaux du temps de la Chersonèse d'Or² de Ptolémée puis lors de l'indianisation et des échanges marchands entre Arabes, Indiens et Chinois. Dans cette écluse géographique, au carrefour des moussons, la maritimisation de l'économie appartient au lexique ancien comme en témoigne notamment la découverte en 1998, au large de Belitung, entre Sumatra et Bornéo, d'un boutre du IX^e siècle chargé de céramiques chinoises de Changsha qui assurait la liaison avec les marchés perses, indiens et arabes. Dans ce contexte, tous les moyens étaient bons afin d'attirer le chaland. S'agissait-il de piraterie lorsque les navires étaient attaqués ? Ou bien de guerre de course quand une grande partie du butin prenait la direction des entrepôts du souverain ? Des témoins de l'époque, comme le moine chinois Tchao Jou-Koua – ou Chau Ju-kua – de passage vers Palembang, considérée comme la principale cité de la thalassocratie de Srivijaya (V^e-XIII^e siècles), ont plutôt parlé de « taxes » ou de « péages » forcés :

Ce pays est maître des détroits par lesquels le trafic étranger doit passer. [...] Si un navire marchand passe devant sans y faire escale, les bateaux sortent pour l'attaquer d'après une manœuvre prévue ; les gens sont prêts à mourir (pour réaliser cette entreprise). C'est pour cette raison que ce pays est devenu un important centre maritime³.

1 Voir par exemple Nicholas Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth-Century South-East Asia*, Melbourne, Cheshire, 1963 ; *id.*, *Britain, the Brookes and Brunei*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1971.

2 Ou péninsule Malaise.

3 Cité par Georges Coedes, *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie* [1948], rééd. Paris, De Boccard, 1989.

Avec la chute de l'empire de Srivijaya, la violence en mer a été de moins en moins contrôlée. L'amiral Zeng He (1371-c. 1434), un musulman du Yunnan, fut amené à nettoyer un nid pirate aux abords de Palembang, l'ancienne capitale au sud du détroit, afin de sécuriser les échanges commerciaux⁴. Finalement, Coedes achève son histoire du vieux royaume sumatranais en évoquant Srivijaya « tombé aux mains des pirates chinois »⁵. Dès lors, les parasites pirates apparus sur les décombres de la thalassocratie de Srivijaya se développent le long des routes maritimes.

200

Au fil des siècles, la pratique a semblé se perpétuer comme en témoignent les recherches de Denys Lombard sur les réseaux pirates du XIX^e siècle, notamment vers l'archipel de Lingga, au sud du détroit de Malacca, d'où partaient des campagnes pirates, parfois jusqu'à Bornéo⁶. À la même époque, de l'autre côté du détroit, à l'extrême sud de la péninsule Malaise, les *orang laut* – hommes des mers – installés à l'abri de l'île Brani⁷ s'adonnaient aussi à la piraterie, bien avant d'y être supplantés par le parc d'attraction de Sentosa. Même Singapour fut bâtie après 1819 sur des activités initialement peu recommandables. Là, « l'administration de la justice ne semble qu'une superfétation. Quel contraste avec l'ordre parfait, avec la discipline que nous venions d'admirer à Java ! » raconte Jurien de la Gravière dans la *Revue des Deux-Mondes* en 1849⁸.

Puis la colonisation britannique se mit en ordre de marche du côté de Singapour. Les Pays-Bas n'avaient pas attendu eux non plus pour nettoyer les rivages sumatranais, suite à la répartition des tâches et des terres entre les deux monarques européens par le traité de 1824. Changement de paradigme avec une colonisation *stricto sensu* : un autre système économique a peu à peu assuré la rentabilité des activités côtières, qu'il s'agisse des travaux portuaires ou des investissements dans le caoutchouc. À l'échelle individuelle, la liaison dangereuse entre piraterie et économie aurait pu se perpétuer, mais la rime fut moins riche.

L'âge d'or était passé. Comme la chute de Srivijaya fit succéder des petits malfrats à ceux qui pratiquaient les raids maritimes à grande échelle, le déclin des sultanats face aux colons ouvrit le champ à d'autres bandits moins ambitieux et plus crapuleux. La figure mythique du pirate, héros local, était passée. Depuis

4 Nicholas Tarling (dir.), *Cambridge History of Southeast Asia*, New York, Cambridge University Press, 1992, vol. 1, p. 227.

5 Georges Coedes, *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*, op. cit., p. 439.

6 Denys Lombard, « Regards nouveaux sur les pirates malais. Première moitié du XIX^e siècle », *Archipel*, n° 18, 1979, p. 231-249.

7 Ou Berani, qui signifie *courageux*.

8 Edmond Jurien de la Gravière, « Souvenirs dans une station dans les mers de l'Indo-Chine – Amaral et les pirates chinois », *La Revue des Deux-Mondes*, avril-juin 1853, p. 502-534. Depuis, les rôles ont été échangés.

le regain de la fin des années 1990, des bandits – ou « écumeurs » selon le mot de François Villon – se livrent au brigandage maritime et « ôtent l'écume » du miracle asiatique. Plusieurs facteurs ont contribué à ce réveil. Telle des braises mal éteintes et qui s'embrasent, la piraterie a d'abord pu compter sur un environnement géographique inchangé, propice à ces départs de feu. Les mangroves des côtes ouest du détroit de Malacca offrent aux malfrats mille cachettes inaccessibles aux bateaux des marines, souvent trop imposants. Des îles et îlots, les écumeurs peuvent surgir, opérer dans les eaux étrangères – essentiellement malaisiennes et singapouriennes – avant de revenir chez eux – en Indonésie – où les Malaisiens ne peuvent les poursuivre. Reste alors à ce que l'information soit transmise suffisamment rapidement aux interlocuteurs indonésiens, qui doivent se trouver non loin, malgré leurs maigres moyens, pour continuer la chasse. Enfin, avec une longueur du détroit de plus de 900 km, les navires sont contraints de passer au moins une nuit dans ce « canyon maritime », pour le plus grand bonheur des bandits qui opèrent avant la lever du jour. À ces considérations naturelles et légales s'ajoutent l'étincelle de départ, à savoir les crises économiques et politiques de 1997 et 1998, surtout en Indonésie, quand Jakarta a dû se préoccuper avant tout de démocratisation et de demandes d'autonomie à la chute de l'autocrate Suharto. Le « vide stratégique » qui a fait suite au retrait des marines américaine et soviétique a mis en lumière l'absence de « pompier régional » susceptible de contrôler la propagation du fléau pirate. Par ailleurs, la corruption latente n'a fait qu'attiser les flammes tandis que le « miracle asiatique » des années 1990 permettait d'alimenter les pirates en cibles potentielles : le trafic maritime a en effet doublé dans le détroit de Malacca entre 1986 et 1992.

Le résultat y fut une hausse importante de la piraterie dès les années 1990, surtout au cœur des zones de développement, comme dans les îles Riau, au sud de Singapour, au point le plus resserré du détroit. Un premier pic fut atteint en 2000, puis un second en 2003, avant la mise en place de patrouilles trilatérales par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour en 2004. Aujourd'hui, les activités reprennent : en mer de Chine méridionale en 2009-2010, puis dans le détroit de Singapour en 2011⁹.

En plus des mesures prises en mer, il convient de s'attaquer, à terre, aux racines de ces crimes et délits millénaires. Cette piraterie fait-elle écho à une révolte sociale face à la situation socioéconomique dans les bidonvilles des îles indonésiennes de Batam et Bintan, grandes pourvoyeuses de pirates ? S'agit-il d'une fuite ou du rejet d'un système, à la manière de ce que certains ont voulu

9 International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January-31 December 2011*, London, ICC-CCS, janvier 2012, p. 5-6.

voir chez les soi-disant pirates anarcho-nihilistes des Caraïbes¹⁰ ? Ou bien faut-il voir la piraterie comme un modèle économique, fondé sur les entrepôts et la « taxation forcée », qui se perpétuerait depuis Srivijaya ? Mais surtout, au-delà des racines, en amont, peut-être faut-il à présent explorer en aval les circuits économiques liés à la piraterie du détroit de Malacca. De façon concrète, on y trouvera peut-être les motivations profondes des voyous des mers. Si ces activités illégales se révèlent rentables, des Indonésiens se décideront peut-être à passer à l'abordage.

La piraterie et le banditisme maritime sont-ils donc des activités lucratives ? Dans le court terme, oui – ce qui justifie la recherche de butins en mer – mais dans le long terme, non – ce qui explique pourquoi peu de pirates parviennent un jour à cesser leur activité illégale ; ils deviennent prisonniers de leurs méfaits, embourbés dans un cercle vicieux, toujours en recherche de liquidités, voire d'émotions maritimes.

202

LA PIRATERIE, UNE ACTIVITÉ RENTABLE... SUR LE COURT TERME

Aussi bien en ce qui concerne les communautés vivant auprès des pirates que des gangs structurés, à l'échelle locale ou régionale, la piraterie s'est révélée suffisamment lucrative pour susciter des vocations.

La piraterie des Robin-des-Bois-des-mers, une activité rentable pour les communautés villageoises

Ce sont tout d'abord les communautés villageoises au sein desquelles vivaient les pirates qui ont profité des butins. Deux cas peuvent être ici rapportés¹¹.

Winang vers Keramut (archipel des Anambas)

En mer de Chine méridionale, sur l'îlot indonésien de Keramut, au nord de Jemaja, principale île de l'archipel des Anambas, est niché un petit village de pêcheurs. En 2006-2007, les quelques dizaines de maisons sur pilotis ne bénéficiaient de l'électricité que de 18 à 22 heures. Les familles ne vivaient que de la pêche et devaient compter plusieurs heures pour relier Jemaja à bord de leurs frères embarcations. Ce kampong¹² niché au bout du bout de l'Insulinde abrite également une balise : celle de Mangkai. Celle-ci marque la sortie du détroit ou l'entrée en mer de Chine méridionale. Mieux : que l'on vienne de

10 À ce sujet, voir notamment Jean-Pierre Moreau, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du sud (1522-1725)*, Paris, Tallandier, 2006, p. 18 et 321.

11 Les développements qui suivent ont pu, pour une grande part, être réalisés grâce à des entretiens menés sur place.

12 Ou *kampung*, village malais, souvent sur pilotis.

Malacca ou de la Sonde, les navires marchands doivent croiser au large pour rejoindre l'Asie du Nord-Est.

Dans les années 1990, un gang l'avait compris et avait montré la voie en établissant ses quartiers aux abords de l'unique passerelle en pierre du village. Le terrain était favorable aux hommes de Winang, son chef. D'une part, les villageois pouvaient légitimement se sentir oubliés du gouvernement central, bien plus intéressé par le développement pétrolier de l'île voisine située plus à l'ouest. La première école ne fut en effet bâtie qu'en 2006-2007 et, jusqu'alors, les habitants se sentaient plus proches des Malais de Malaisie, dont ils partageaient la langue, l'accent, voire la monnaie, que des Javanais, Minangkabau ou Bataks d'Indonésie, souvent en poste à Jakarta et même au sein de l'administration provinciale à Tanjung Pinang. D'autre part – et à l'inverse – les pirates leur témoignaient de l'attention. Le gang finança ainsi l'orchestre du village et un de ses membres, Lewa, y trouva même sa compagne. Dans ces conditions, les forbans purent longtemps opérer à leur guise dans cette île stratégique, coupée des centres économiques et administratifs bien que située à une heure en mer d'une des plus importantes autoroutes maritimes au monde. Winang se chargeait des allers-retours pour changer à Batam l'argent dérobé. Dato Nasir – qui faisait office de sage du village en 2006-2007 – évoquait cette cohabitation avec nostalgie. Plutôt que de devoir abriter des forces de l'ordre corrompues, il se montrait ravi d'avoir ainsi pu témoigner de la tradition d'hospitalité dont avaient déjà pu profiter les *boat people* dans les années 1980.

Syaiful Rozi vers Belakang Padang (îles Riau)

Ce dernier mérite encore davantage le surnom de Robin des Bois des mers. Son action s'est inscrite dans la durée au profit d'un village des îles Riau, au nord de Belakang Padang, non loin de Batam : Dapur Arang. Elle renvoie aux premières heures de ce qui est devenu le pivot régional de la piraterie sud-est asiatique, au sud de Singapour. Comme à Keramat, les pionniers de la flibuste y ont profité de la bienveillance et de la discrétion des habitants, du fait des avantages que ces derniers ont retiré, indirectement, des attaques en mer. Avec Mohammad Rasim, Adi Bulldog et Abdul Rachman, Syaiful Rozi représente la première génération de forbans. Wajah Syaiful Rozi bin Kahar est né vers 1951¹³. Originaire de Komering, au sud de Sumatra, il arrive en 1981 pour tenter sa chance dans l'entreprise *Mac Dermott*, implantée à Batam. Là, on lui parle de Belakang Padang et d'un quartier où règne la débauche. Il y retrouve un ami de Sumatra qui lui présente Rachman. Il collabore, est arrêté, retourne

13 Les faits rapportés proviennent des entretiens réalisés à Dapur Arang ainsi que de Diah Purnomowati, « Perompak yang Halus dan Ramah », *Tempo*, 28 août 1993, p. 62.

à Batam puis en Malaisie pour trouver du travail. Suite à d'insupportables pressions policières, il décide de retrouver Rachman et la clandestinité ; il devient dès lors pirate à temps plein et s'impose peu à peu comme le chef. En 1983, il est de nouveau arrêté mais il réussit à s'enfuir. Il contrôle les opérations depuis Pulau Babi, une île dédiée à la prostitution située au nord de Belakang Padang, aux abords du village de Dapur Arang. Sa maison, composée d'une quinzaine de chambres, est un vaste bordel. D'anciens pirates, comme Miming, racontaient en 2004 que « Syaiful était un vrai chef ; à l'époque, il y avait plein de bars et de filles sur Pulau Babi ; on se réunissait chez Syaiful avant de partir en mer ». L'actuel chef – quasi autoproclamé – du village confirme : « c'était un type bien ». Ce notable habite d'ailleurs une ancienne maison de Syaiful où se réunissaient ses hommes. Ils étaient environ neuf, ce qui représentait le plus important gang de l'île, ne serait-ce qu'au regard du souvenir laissé. Grâce à ses butins, il a financé la construction de passerelles en bois et de baraquements, ce dont les habitants lui savent toujours gré. Il a aussi contribué à l'édification de la petite mosquée Nurul Isman de 35 m². En 2004, le vieil imam édenté se montrait aussi reconnaissant que peu disert. Cet ancien garagiste avait quitté le centre de Belakang Padang pour assumer sa vocation ; il est aujourd'hui ravi de profiter de cette salle de prière. Udin, un autre pirate de la première heure, toujours en activité dans les années 2000, certifie à son tour que Syaiful ne cherchait qu'à aider ses voisins, ce que confirme l'un d'entre eux, Yayan, dont la famille était honorée d'héberger chez elle des pirates, au gré des campagnes en mer. En 1992, Syaiful Rozi est arrêté en possession d'une arme à feu et doit faire de la prison à Tanjung Pinang, sur l'île de Bintan. Il y déclare ne plus vouloir retourner sur Pulau Babi. Son rêve est de monter une entreprise : la piraterie aurait été assez rentable non seulement pour le village mais aussi pour lui. Mais son histoire s'est ensuite brutalement achevée en 1995. Il aurait été assassiné par un gang rival à la suite d'un entretien accordé à des médias étrangers. Légende villageoise, ou réalité ?

En plus des villageois et de l'imam, les anciens comparses ont également profité de leur collaboration avec Syaiful Rozi. C'est le cas de Thamrin et Iwan Maryono. Le premier a certes été arrêté, mais il s'est depuis reconverti dans la restauration et a pu investir dans la vente de fruits de mer. Quant au second, il a longtemps épaulé Syaiful. En 2004, il a pris la tête de la très mystérieuse et influente guilde des bateaux taxis de Belakang Padang. Comme Thamrin, il a délaissé Dapur Arang pour gagner le centre de l'île de Belakang Padang et ses quartiers plus résidentiels, non plus sur pilotis mais sur la terre ferme. Agus est lui aussi un ancien de la bande. Il est devenu un pieux notable de Belakang Padang. Selon lui, ses anciens confrères pirates ont tous trouvé un bon métier.

Il a existé à Belakang Padang d'autres figures marquantes mais parfois moins appréciées par la communauté villageoise : Bulldog et David en font partie. Pour leur gang comme pour les détournements de navires ou de barges en général, les profits étaient dans ces cas précis réservés à de petites cliques. Celles-ci avaient souvent récemment immigré dans les Riau suite aux projets de zones franches et de développement économique, surtout aux abords de Batam.

La piraterie des parrains, une activité rentable pour les gangs

D'un point de vue criminel et non plus communautaire, la piraterie se révèle rentable non seulement pour les petits gangs locaux mais aussi pour ceux à dimension régionale.

À l'échelle locale vers Belakang Padang

À Belakang Padang, surtout après Syaiful Rozi, deux groupes de pirates ont profité de la piraterie dans les années 1990, voire 2000. En premier lieu, il convient d'évoquer le cas d'Adi Bulldog. Avec son frère Anto Jimmy, ce Madurais aux allures brutales, qui lui ont valu son surnom, constitue un binôme comparable à celui des frères Barberousse au ^{xvi}^e siècle : à l'un la gestion habile des affaires crapuleuses, à l'autre la férocité et la violence, voire des pouvoirs surnaturels qui le rendraient insensible, dit-on, aux coups de poignards. Peu à peu, depuis leur arrivée dans les années 1980, tous deux ont fait main basse sur l'île de Belakang Padang – et non pas seulement le kampong de Dapur Arang – où ils ont opéré comme des potentats locaux en imposant leur loi et en rivalisant directement avec l'État. Cette île, plantée au nord-ouest de Batam et au sud-ouest de Singapour, n'abrite aucun siège administratif ni aucun port. On ne vient ni s'y réfugier, ni s'y enrichir. Nul vestige ne signale de quelconques présences anciennes. Les villageois s'accordent pour mentionner la présence de quelques pirates dès les années 1960 et 1970. À cette époque, racontent les grands-mères, Batam n'était recouverte que de forêt. Belakang Padang était la capitale administrative. Les palmes suffisaient à recouvrir les cabanons. Aujourd'hui, l'île incarne la fracture entre l'Asie qui réussit et celle qui stagne, entre l'Asie du miracle asiatique et celle des oubliés de la croissance. Le terrain était donc vierge et propice au développement de la piraterie, à plus grande échelle que sous l'influence de Syaiful Rozi, et à quelques encablures de Batu Berhenti, le point le plus resserré des détroits de Malacca et de Singapour.

À écouter les très discrets témoignages des habitants, il s'est établi au cours des années 1990 un système féodal marqué par la peur et la centralisation. Tous les gangs de l'île – environ cinq à six composés chacun de sept à huit personnes – devaient rendre des comptes à Bulldog et son frère. Leurs affaires ont prospéré pour finalement englober la piraterie, deux magasins de CD sur Belakang

Padang ainsi que cinq discothèques – soit un bordel à Pulau Babi et quatre établissements à Batam – sans compter les jeunes et jolies filles qui circulaient non loin de leurs bureaux sur la rue du marché ainsi qu’aux abords de leur bâtisse à Batu Gajah – le rocher de l’éléphant – au sud de l’embarcadère de Belakang Padang. C’est à eux deux que profitait le crime en mer. Ils comptaient des généraux parmi leurs relations et les policiers faisaient office de gardes du corps.

Belakang Padang – et plus exactement le village de Syaifu Rozi, au nord : Dapur Arang – a abrité un autre gang qui a lui aussi prospéré dans les années 1990. Il était composé d’*orang buton* venus du sud de Sulawesi ; tous avaient répondu à l’appel des sirènes du mirage économique à l’heure du projet des années 1990 de « triangle de croissance » entre Singapour, l’État de Johor en Malaisie et la province des Riau à Singapour, ou Triangle SIJORI. Ce groupe était peut-être le seul à opérer de façon autonome par rapport à Bulldog. Il était regroupé autour de la maison de David, le chef, un ancien comparse de Syaiful Rozi qui fut un temps marié avec la fille du chef auto-proclamé de Dapur Arang, preuve des collusions et du mélange des genres dans ces marches de l’archipel indonésien. En plus de David, d’autres chefs de file *buton* étaient basés sur l’île voisine de Karimun, légèrement plus à l’ouest. De Karimun et Belakang Padang, ce gang encadrait donc d’ouest en est le chenal Philippe que doivent emprunter les navires qui transitent dans le détroit de Malacca.

Dans les années 2000, David a accompagné la baisse des activités à Belakang Padang. Est-ce dû à l’âge ou aux départs, voire aux reconversions, de ses anciens complices ? Toujours est-il que lui aussi a décidé de rentrer sur sa terre natale, à Sulawesi, pour s’y lancer dans la culture du poivre. Comme pour Bulldog, les affaires semblent avoir été suffisamment florissantes en mer pour permettre de tels projets et une vie après la piraterie.

À l’échelle régionale dans l’archipel des Riau

Aux pirates des îles, comme à Belakang Padang, souvent immigrés de longue date, s’opposent les gangs basés dans les villes, à Batam même, dirigés de l’étranger et beaucoup plus audacieux, jamais rassasiés. Car la piraterie est multiforme. Au banditisme – ou « vol à main armée mineur » comme disait l’Organisation maritime internationale (OMI) suite à un voyage d’étude dans le détroit de Malacca en 1993 – il convient d’ajouter le cas des « bateaux fantômes »¹⁴ – ou « détournement criminel aggravé », toujours selon l’OMI¹⁵. Certes, un simple

14 Les bateaux capturés sont repeints ; les gangs leur donnent une immatriculation fictive, puis les déroutent vers des ports où les marchandises peuvent être vendues sur des marchés parallèles.

15 Maritime Safety Committee, *Report of the Group on the Malacca Strait Area*, Kuala Lumpur/Singapore/Jakarta, IMO, 1993, p. 14-15.

bandit des mers comme Marcus Uban, venu de l'île de Florès, a écumé les eaux aux abords des secteurs urbains de Batam dans les années 1980 avant d'y ouvrir un bar karaoké et d'organiser des combats de boxe sur cette île située au cœur des zones de développement, entre usines et *resorts*. Toutefois, les cas les plus fameux de réussite pirate, suite à détournements, sont le fait d'étrangers venus profiter des facilités logistiques à Batam, dans le *limes* entre nord et sud, au cœur du détroit de Malacca, poumon du miracle asiatique.

L'arrestation en 1999 de M. Wong a permis de mettre en lumière ce type de détournements. Son bateau, le *Pulau Mas* (l'île d'or), lui servait de poste de commandement pour ses activités en mer de Chine méridionale. À bord, les forces de l'ordre retrouvèrent du matériel destiné à capturer et à transformer les navires en bateaux fantômes : quinze armes à feu, quatorze masques, trois couteaux, de la peinture et des tampons pour falsifier les documents. Les informateurs contactaient M. Wong et lui signifiaient la position des navires à attaquer. C'est ainsi que vingt et un bateaux ont disparu entre novembre 1996 et fin 1998¹⁶, parmi lesquels l'*Atlanta*, le *Petro Ranger*¹⁷, le *Pendopo* et le *Plaju*. L'une des premières attaques a visé le *Suci*. Elle s'est déroulée à l'est de Singapour, légèrement au nord de Bintan. Quinze des dix-sept hommes d'équipages furent jetés à la mer sur de frêles radeaux¹⁸. En pratique, une fois le bateau capturé, M. Wong remplaçait l'équipage. Dès que le navire entrait dans les eaux internationales, ses hommes étaient informés de la route à suivre *via* un téléphone satellite.

M. Wong a été condamné à six ans de prison en 1999, notamment pour faux et piraterie¹⁹. D'évasion mystérieuse en incendie soudain de sa geôle, il a finalement été possible de le rencontrer en mars 2002 dans sa prison indonésienne de Pekanbaru, à Sumatra, après son transfert de la prison de Batam. Il n'aspirait plus qu'à rejoindre sa famille à Singapour. Au milieu des gardiens, son sourire se figeait seulement à l'évocation de Ling Sau Pen, un homme d'affaire de Hong Kong, probable chef du gang pour lequel il opérait²⁰. Ce syndicat aurait rayonné de Johor Baru en Malaisie jusqu'à Taiwan. Ses adjoints auraient été Tan Chan San à Johor Baru, Chang Kee Ming à Hong Kong et Wang Yi Lung à Taipei²¹. Abandonné par ses commanditaires au moment de son procès, M. Wong craignait pour sa vie. Sa remise en liberté l'effrayait. Dehors, il savait ce qui l'attendait : au mieux l'abandon, au pire la vengeance. Depuis, aucune nouvelle ne nous est parvenue.

16 « Who is Mr. Wong? », *Hong Kong Shipping News International*, 2 août 1999.

17 Lire le témoignage du capitaine du navire, Ken Blyth, *Petro Pirates: The Hijacking of the Petro Ranger*, Sydney, Allen and Unwin, 2000.

18 Marcus Hand, « Mastermind nabbed », *The Shipping Times*, 4 février 1999.

19 « Piracy attacks worldwide up 50% », *The Shipping Times*, 22 octobre 1999.

20 Entretien avec M. Wong, pirate emprisonné à Pekanbaru, Sumatra (Indonésie), le 26 mars 2002.

21 Andreas Harsono, « Dark Alliance Rules the High Seas », *The Nation*, 13 avril 1999.

Ensuite, une fois mis en place le code ISPS²² sous la pression de l'OMI en 2002, les pirates se sont méfiés des navires marchands de gros tonnage, mieux protégés. Ils se sont attaqués à des bateaux de plus petit tonnage, notamment des barges et remorqueurs, lents et bas sur l'eau, donc vulnérables. Les regards se sont alors tournés vers le sud-est de la Thaïlande où des barges ont été retrouvées sous d'autres noms et immatriculations. À cette même époque, au milieu des années 2000, on racontait que des pirates thaïlandais opéraient au sud de la mer de Chine méridionale, vers l'archipel indonésien des Anambas. Plus tard, à la fin des années 2000, plusieurs barges détournées ont été retrouvées aux Philippines. Les connections avec les pirates du détroit de Malacca demeurent pour l'heure au stade de l'hypothèse.

LA PIRATERIE, UNE ACTIVITÉ PAS ASSEZ RENTABLE... SUR LE LONG TERME

208

S'agissant de rentabilité et de calculs, pour les pirates l'argent n'est pas toujours l'unique critère. En plus de ne pas rapporter suffisamment, l'absence d'activités pirates laisse souvent insatisfaits les appétits criminels des chefs de gangs.

La piraterie, insuffisante pour s'installer

Pour les simples hommes de main, par manque de revenus ou d'éducation, il a souvent été difficile de survivre à la fin des abordages.

L'homme de main des villes : entre désespoir et dettes

Dans les villes, les pirates sont souvent plus désespérés et plus ambitieux. À la différence de leurs collègues des villages côtiers, adeptes du simple banditisme, il n'a jamais pu être réellement question de retraite. De cette vérité, deux cas feront foi tant la chose abonde en preuves.

Sastra est un trentenaire originaire des montagnes du pays *batak*, au nord de Sumatra. Ce fils de paysans n'avait aucune prédisposition pour les activités maritimes, légales ou pas. Dans les années 1990, comme tant d'autres, il a suivi sa famille pour trouver un emploi au cœur du Triangle de croissance SIJORI, côté indonésien, parmi les parcs industriels bourgeonnants de Batam : sous l'effet du miracle asiatique, et suite aux efforts de l'ancien vice-président et président indonésien Habibie, la population de cette île est passée de quelques milliers d'habitants dans les années 1970 à près d'un million en 2010. Dans ces conditions, toutes les demandes d'embauche n'ont pu être acceptées. À défaut, depuis dix ans, Sastra devait quotidiennement se lever au milieu de la nuit

22 *International Ship and Port facilities Security* ou Sûreté internationale des bateaux et des installations portuaires.

pour travailler au petit matin sur un marché poussiéreux. Amer, il était une proie facile pour être recruté par les bandes de pirates. Il a ainsi participé à des détournements et campagnes d'abordage du côté des puits de pétrole de Balikpapan, à l'est de Bornéo. Ces attaques étaient payées entre 17 000 et 35 000 euros, ce qui est colossal dans une région où le salaire mensuel minimum ne dépassait pas les 100 euros dans les années 2000.

Malgré tout, les profits gagnés n'ont pas suffi. Ont-ils été dilapidés ? Toujours est-il qu'en 2008-2011, Sastra et sa famille vivaient toujours dans une maisonnette couverte de tôles ondulées percées, au cœur d'un bidonville, sur une hauteur de Batam, dans le quartier de Seraya. Alors que beaucoup, dans les campagnes, préféreraient mettre entre parenthèses leur carrière de pirate, notamment à cause des patrouilles mises en place, Sastra se disait en *stand-by*, à la disposition d'éventuels parrains en recherche de main-d'œuvre. La venue d'un nouveau-né en 2008 et l'expulsion de son premier logement ne firent qu'empirer sa situation financière. Désespéré, il prit part au cambriolage d'une usine à Singapour en 2011, ce qui lui valut quatre mois de prison. Aujourd'hui, Sastra travaille toujours sur son marché de Batam, en attendant un éventuel projet de détournement.

Sidnen était l'un de ses comparses ; il est originaire de Florès, à l'est de Bali. Lui aussi était venu chercher du travail, mais il a dû se rendre à l'évidence et partir en mer chercher l'argent escompté. Interpellé à la fin des années 1990, il a perdu un œil dans une bagarre qui a dégénéré avec la police. Il travaille actuellement comme vigile d'une zone commerçante mais reste inquiet pour l'avenir de sa jeune famille.

De façon plus générale, même si les candidats au crime semblent moins nombreux – notamment suite aux mesures locales qui limitent l'arrivée à Batam de personnes étrangères à l'île –, on en trouvait encore en 2009-2011 dans certains cafés de l'île bien connus des recruteurs. Une certitude : ceux qui ont bâti sinon leur richesse, au moins leur capital familial, sur la piraterie demeurent très rares. Il en va de même pour les pirates des kampongs, même si certains ont pu investir à temps.

L'homme de main des kampongs : le défi de l'épargne

Comme le rat des champs, le forban des mangroves préfère le calme des jetées en bois plutôt que l'appât du gain jamais assouvi. Il en existe donc qui ont réussi à tourner la page à temps. C'est le cas d'Ori, un trentenaire qui, pour bâtir sa maison sur pilotis en face de Belakang Padang et afin de s'offrir un mariage digne, a dû partir en mer trouver le financement manquant. Mais, une fois les enfants nés, il a fallu prendre moins de risques. Il a donc décidé de reprendre des études de marine marchande à Jakarta, quitte à se retrouver, à l'avenir, face à des pirates somaliens, nigériens, voire indonésiens. De même, Yanti, membre du

gang *buton* (cf. *supra*), a investi ses quelques gains non seulement dans quelques pilules d'extasy mais surtout dans un sampan, ce qui lui permet d'être à présent bateau-taxi à son compte, entre Batam et Belakang Padang, sans devoir louer son embarcation pour travailler. Pour arrondir ses fins de mois, il tire profit de son expérience au sein de la piraterie d'une manière plus originale, en revendant ses souvenirs aux journalistes de passage et en proposant des reconstitutions sur les îles désertes voisines.

210

En dehors de ces anciens hommes de main plus lucides et prévoyants que la moyenne, beaucoup n'ont pas su prendre le virage de la reconversion. Certains se sont endettés, car planifier une attaque implique d'acheter du pétrole, voire de louer une arme à feu. Si l'équipe revient bredouille – par manque de préparation ou parce qu'elle a affronté des équipages zélés et entraînés à se défendre – tout cet investissement devra être remboursé. Autre possibilité souvent entendue : les pirates flambent et dépensent leur part du butin au cours de virées jakartanaïses, entre le stupre et la fornication. Quelques prostituées de luxe, de la drogue, de l'alcool, un billet d'avion en première classe, et c'est le retour à la case départ pour beaucoup de ces jeunes malfrats souvent livrés à eux-mêmes. Parmi eux, Miming, rebaptisé Alex en 2003-2004 pour échapper à la police qui le recherchait, est un éternel célibataire de Dapur Arang, au nord de Belakang Padang. Il fut l'un des premiers pirates des années 1980 et 1990. Dans les années 2000, il restait un voleur à la petite semaine, tantôt de câbles et de cuivre, tantôt de biens d'équipages, entre deux parties de pêche dans le détroit de Singapour.

Demeurent ceux qui ont au moins tenté de raccrocher. À la différence de leurs compères des villes, l'arrivée d'un enfant les assagissait plutôt que d'attiser leur soif de gain. Ils redoutaient que ceux-ci voient un jour leur père croupir en prison. Lucides, ils savaient que leur progéniture aurait la chance de suivre des études, ce qui leur fut interdit alors qu'ils grandissaient à l'ombre des cocotiers dans ce qui n'était pas encore un agrégat de zones franches ou économiques spéciales. Cependant, rattrapés par la crise économique de 2008-2009 et un ralentissement de l'activité économique de l'archipel des Riau en 2009-2010, leurs efforts n'ont pas profité des soutiens escomptés, dans un environnement local encore profondément marqué par la corruption. Certains, comme Norman, ont donc replongé. En 2010, ce dernier aurait suivi un gang jusque dans l'archipel des Natunas et le nord-ouest de Bornéo, un semestre durant, alors que des activités pirates étaient justement signalées dans cette zone par l'*Intelligence Sharing Centre*²³ de ReCAAP²⁴.

23 Centre de partage du renseignement.

24 *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* ou Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime.

La piraterie, insuffisante pour s'épanouir

D'un point de vue matériel, il arrive donc que la flibuste ne soit pas assez rentable et pousse les hommes du rang à perpétuer leurs forfaits. En revanche, si d'autres – les hauts gradés de la piraterie – n'en ont jamais assez, c'est surtout du point de vue des émotions. La piraterie représente le sel de leur vie. Sans parler de motivations idéologiques – utopiques, religieuses, sécessionnistes ou politiques –, il ne s'agit que d'un épanouissement personnel contre lequel il est difficile de lutter.

Le chef de file des villes : jamais totalement satisfait

M. Pang – ou Phang – est un quinquagénaire malaisien bedonnant. À le croiser dans les rues de Batam, rien ne laisserait croire qu'il s'agissait du principal parrain de la piraterie malayo-indonésienne, lovée dans les îles malaises de Sumatra, entre la province des Riau et la province de l'archipel des Riau, au sud de Singapour. De là, il a géré dans les années 1990 et 2000 non pas des actes de banditisme mais des détournements. On racontait qu'il savait attendre une augmentation des cours du pétrole avant de s'adonner à une attaque de *tanker*, afin de gagner davantage à la revente de la marchandise volée. Il était surtout très apprécié de ses hommes. Certains racontent comment, plus d'une fois, il est allé graisser la patte de gardiens de prisons peu scrupuleux afin d'accélérer la libération de ses protégés.

Une fois acquis les renseignements nécessaires à l'abordage, souvent grâce à des agents infiltrés dans les compagnies maritimes, M. Pang lançait trois de ses recruteurs dans les îles des Riau pour y embaucher des hommes. Puis ceux-ci se rassemblaient dans un des nombreux hôtels de passe, où le parrain envoyait l'argent qui permettait la location d'armes à feu et l'achat de carburant. Après le détournement, les pirates remettaient le navire à un autre équipage, inconnu d'eux, à l'abri d'une crique déserte. Les activités étaient particulièrement cloisonnées, racontent les anciens : M. Pang faisait jouer ses réseaux régionaux pour revendre les cargaisons sur des marchés parallèles. Un ancien marin à Batam a ainsi raconté en 2007 comment un gang pirate l'avait recruté pour se rendre à Bangkok puis pour embarquer sur un porte-containers. À son bord, il avait croisé en mer de Chine méridionale, donnant rendez-vous à d'autres navires marchands qui venaient acheter ou se procurer les containers préalablement dérobés.

M. Pang a été arrêté au début des années 2010. Ce touche-à-tout du crime a été impliqué à Batam dans une affaire immobilière particulièrement opaque. Cependant, aucune enquête n'a été menée en profondeur sur ses activités pirates. Cet oubli soudain de la part des autorités locales rappelle les activités illégales de Bobby, un parrain d'une île voisine, à Bintan : après s'être adonné

à la prostitution, aux trafics clandestins et aux paris illicites, il s'est tourné sans inquiétude vers la vie politique en devenant le président de l'assemblée locale et sans jamais oublier l'appât du gain. S'agissant de M. Pang, un successeur a pris le relais tandis qu'un rival sème le trouble : ce sont ses trafiquants qui auraient été confrontés aux pirates de David (*cf. infra*). Dès lors, si aucune arrestation n'entrave leurs activités, les parrains de la piraterie ne les cessent que rarement.

Le chef de file des kampongs : la nostalgie des années en mer

212

Après vingt ans de succès en piraterie et en affaires (*cf. supra*), Bulldog a pu se racheter une conduite en même temps qu'une maison à Banten dans le pays sundanais, à l'est de Java. Son pèlerinage à la Mecque en a fait un *haji* ce qui lui permet d'asseoir un peu plus son statut de notable. Il a même ouvert une *pesantren* – école coranique – pour expier toutes ses fautes passées. Ces investissements du cœur n'empêchent pas au corps d'aller s'exercer sur la piste de danse du *Pacific* à l'occasion de ses crochets dans la région. L'ancien pirate possède des parts dans cette discothèque située à Batam, où s'échangent allègrement des pilules d'ecstasy. Les petites chambres dédiées au karaoké lui font office de bureau. Dans l'ombre, il fait également payer un tribut à la plupart des marchands du quartier de Jodoh à Batam. En quelques années, ses affaires ont donc débordé de la piraterie et de la seule île de Belakang Padang où demeurait encore son frère en 2007. Il ne s'est pas totalement « rangé des voitures » – ou des sampans.

En 2010, on le disait parfois de passage sur son ancienne île de la Tortue pour y faire pression auprès des autorités locales où les rotations et mutations seraient plus élevées qu'ailleurs à Batam. Bulldog n'a donc pas perdu son influence. Des abordages en sampans jusqu'à la gestion de l'île, l'ascension aura été fulgurante et se sera comptée non seulement en roupies mais aussi en terme de poids sur la scène politico-administrative locale. Après la tentation non de Venise mais de Banten, Bulldog est revenu à ses premières amours criminelles.

Il en va de même pour David que l'on avait quitté en partance pour Sulawesi et ses poivriers (*cf. supra*). Mais chassez le pirate, il revient au galop. Ce fut tout d'abord son frère Kamili que l'on a signalé de retour à Dapur Arang, au nord de Belakang Padang, en 2009. Ses voisins, fatigués par la débauche de ses compères, avaient surnommé sa maison et son voisinage « Texas ». Ces *desperados* du détroit de Malacca se réunissaient dans une des cabanes sur pilotis pour y planifier des campagnes en mer, plusieurs jours durant. La bande de Kamili aurait ainsi été à l'origine des attaques menées au large des îles Tioman puis de l'archipel des Anambas, plus à l'est, au fur et à mesure que la Malaysian

Maritime Enforcement Agency (MMEA)²⁵ se faisait de plus en plus pressante. À la manière des pirates somaliens, elle opérait à partir d'un bateau-mère en bois, le temps de lancer quelques attaques, essentiellement pour voler les biens de l'équipage.

Dans sa lignée, David lui-même est finalement revenu à Dapur Arang, sans doute guère exalté par ses poivriers de Sulawesi. Lui qui était autrefois particulièrement craint et qu'il n'était pas question d'approcher, a repris du service vers 2010. Sa trace se perd ensuite dans une affaire assez opaque au large de Batam. Lui – ou l'un de ses équipages – aurait attaqué un bateau de contrebandier indonésien. Indirectement, c'est ainsi la rivalité entre deux gangs – d'une part celui de David, rattaché à un parrain plus puissant, d'autre part celui des contrebandiers – qui aurait été mise en lumière. Des éléments corrompus de l'armée indonésienne, à la solde de ces deux gangs, auraient été impliqués. L'affaire aurait abouti – sous forme de règlement de compte – à l'arrestation de David. Des enquêtes sont à ce jour encore en cours. En ce qui nous concerne, une chose est sûre : David ne se contentait pas de ses faits d'armes passés : peut-être d'un point de vue pécuniaire et sans doute à cause de l'excitation des attaques à mener, ce « Tonton flingueur » des mangroves et détroits n'a pas hésité à retrouver la vie sur pilotis, entre machettes et sampans, avec vue sur Singapour, son détroit et ses tankers.

Poursuivre la traque jusque dans les banques

En conclusion, la piraterie n'apparaît que très irrégulièrement rentable : elle l'est suffisamment pour commencer mais pas assez pour s'arrêter, car les hommes de main ne parviennent que rarement à en tirer profit à long terme. Quant aux chefs de gangs, il s'agit pour eux d'une vocation dont il paraît difficile de se défaire.

L'objectif consiste donc à peser sur les coûts engendrés par la piraterie auprès des malfaiteurs et à dissuader davantage ceux qui s'adonnent à ce crime quasiment par goût et passion – ou addiction ? – en parallèle à leurs activités principales. Au regard du rapport risque/bénéfice, un tel passe-temps devrait leur paraître déraisonnable. Cette mission de dissuasion revient aux forces de l'ordre, au système judiciaire mais aussi aux médias pour relayer la menace ainsi que sa crédibilité.

²⁵ Agence de répression maritime malaisienne.

Les circuits financiers de blanchiment d'argent sale doivent aussi être surveillés, notamment à Singapour, un territoire réputé pour son opacité bancaire²⁶. Cependant, les détournements de navires marchands se font de plus en plus rares en Asie du Sud-Est et les sommes engagées n'atteignent pas les montants de la piraterie en Somalie, où Hillary Clinton avait appelé à un meilleur suivi de l'argent des rançons. Il n'en demeure pas moins que si la recherche académique s'intéresse de plus en plus au volet terrien de la piraterie, ses circuits en aval – et non plus les seules racines en amont – demeurent encore largement inexplorés. Ici, la loi du silence succède à la loi de la mer.

²⁶ Le *Financial Secrecy Index* classait en 2011 Singapour comme la sixième place financière la plus opaque au monde (en ligne : <https://fsi.taxjustice.net/Archive2011/index.php?id=2> consulté en août 2020 ; anciennement <http://www.financialsecrecyindex.com/2011results.html>, consulté en septembre 2012).