

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

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



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 Poussou	7
---------------------------	---

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 Hroděj	11
« <i>Come in caza sua...</i> » : L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi ^e -xvii ^e siècles Antoine-Marie Graziani	23
À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii ^e siècle Anne Brogini	37
Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 Roberto Barazzutti	55
Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations Philippe Hroděj	79
La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682 Jean-Baptiste Xambo	99
De l'armateur à la fripière : Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii ^e siècle Jacques Péret	121
La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815) Michel Aumont	139
La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance Olivier Corre	161

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)**

PIRATERIE SOMALIENNE ET LITTORAL SOMALIEN : RAPPORT AMBIGU, PARADOXE ET DÉVELOPPEMENTS

François Guiziou et Florian Fontrier¹
Doctorant en géographie à l'université de Nantes
et doctorant à l'université Paris-Sorbonne

La piraterie somalienne², apparue dans la première partie des années 1990 et rendue célèbre par son expansion brutale au cours de la période 2005-2011, a entraîné des réactions politiques et médiatiques d'une rare ampleur. Loin de perturber l'économie maritime mondiale, elle ne remet aucunement en question les principales voies maritimes indo-océaniques. Les cibles des pirates, à savoir les marins et les bâtiments de toutes nationalités, font de la piraterie somalienne une économie de l'enlèvement. Masqués par les intérêts géostratégiques énergétiques ou liés au trafic de conteneurs qui transitent par le golfe d'Aden et l'océan Indien, ces agissements sont loin d'être une menace pour la mondialisation dont ils semblent plutôt être un épiphénomène. Ses origines, son modèle économique et son intégration par le monde maritime – assurances, protection des compagnies, politique et réponse internationales – peuvent permettre de décrire l'activité comme une composante propre de la réussite et de la densification des routes qui côtoient les rivages somaliens. Les pirates, en en captant indirectement le flux, bénéficient, de manière certes délictueuse, de ce commerce, et créent en même temps une connexion tout aussi nouvelle qu'atypique entre le rivage somalien et le système-monde.

Arguant des origines somaliennes des pirates, le truisme qui propose pour solution une action à terre pose une série de questions sur le rapport qu'entretiennent réellement les Somaliens, et plus largement le monde somali, avec le littoral. L'idée est trop belle pour ne pas être relevée et alimenter copieusement l'évidence d'une piraterie originaire de Somalie : le défunt État

1 François Guiziou, laboratoire Géolittomer (UMR-6554, LETG), membre de l'ARESÆ (Association française pour le développement de la recherche scientifique en Afrique de l'Est) ; Florian Fontrier, « Archéologie des pays d'Islam », membre de l'ARESÆ.

2 Le terme *piraterie* est entendu dans son sens non juridique, en tant que « brigandage maritime » sans sous-entendus ou préoccupations quant aux débats actuels. La définition retenue ici est celle du Centre national de ressources textuelles et lexicales, consultable en ligne : <http://www.cnrtl.fr/definition/Piraterie>.

est littoral, doté d'une côte de 3 000 km de long, pour un périmètre total de quelque 5 400 km. Cela en fait un espace péninsulaire ouvert sur l'océan Indien et son appendice nord-est, le golfe d'Aden. Mais ce constat morphologique, tout comme le lien naturel établi par certains entre pêches traditionnelles et piraterie, n'est pas un élément déterministe qui fait des Somalis des pirates ; il tend même à être infirmé par l'étude historique, ethnographique et géographique du littoral somalien et de sa pratique par les Somalis. Sans doute, l'effondrement de l'État autoritaire du président Siyaad Barre et l'incapacité de la communauté internationale à offrir une solution raisonnable et réaliste par rapport au contexte particulier du monde somali ont-ils amplifié l'image d'un territoire en désordre permanent, duquel ne pouvaient jaillir que criminalité, famines et violence.

216

Cet article vise, à travers quelques éléments historiques et géographiques, à montrer le rapport que les Somalis entretiennent avec leur territoire et avec leur littoral, lien ambigu pour une société de pasteurs nomades simplement adossée à un rivage. L'ensemble de ces constats et éléments permet de s'interroger sur le paradoxe de l'émergence d'une piraterie, fait littoral et maritime, dans une société de nomades tournés vers l'hinterland, l'arrière-pays somali. Ce paradoxe est explicable par le caractère particulier de la culture somalie et de l'activité de piraterie pratiquée qui permettent d'aller plus loin qu'une lecture liant misère et criminalité maritime.

POPULATION, HISTOIRE DU PEUPEMENT ET VIE NOMADE EN PAYS SOMALI

Histoire du peuplement somali

Le premier constat qu'il convient d'établir tient au caractère original du peuplement du littoral par les Somalis, peuplement qui résulte de l'histoire de ce peuple et de sa vie pastorale nomade. L'archéologie et les textes ont montré que, jusqu'à l'Antiquité tardive, la région n'a pas connu d'activité humaine importante. Les expéditions égyptiennes mentionnent certes le pays de Punt dont la localisation est encore l'objet de controverses ; des écrivains comme Pline ou Artémidore évoquent la présence des Ichtyophages et des Troglodytes sur les côtes³ ; mais, quoi qu'il en soit, le peuplement général de la corne de l'Afrique répond à l'interaction qui existe entre cinq grandes aires de diffusion de populations.

La première, la plus importante, occupe l'ensemble abyssin. Partie du haut plateau septentrional, elle essaima sur le haut plateau méridional ainsi que sur

3 George William Murray, « Troglodytica: The Red Sea Littoral in Ptolemaic Times », *The Geographical Journal*, mars 1967, vol. 133, n° 1, p. 24-30.

ses contreforts au sud et à l'est. À partir du IV^e siècle avant J.-C., les populations sont rassemblées sous l'égide de l'empire d'Aksum. Au VI^e siècle après J.-C., lorsque celui-ci décline, un vide se crée qui est rapidement comblé au nord par une nouvelle entité chrétienne et, deux siècles plus tard, au sud par une influence musulmane. Séparés par la religion et les traits culturels qui en résultent, ils peuvent cependant être rassemblés dans un même groupe d'expansion de peuplement. Au XVI^e siècle, après la guerre menée contre l'empire chrétien d'Éthiopie par l'émir de Harâr, les musulmans sont balayés par les invasions oromo venues du sud jusqu'à ne plus être représentés, semble-t-il, que par une population minoritaire, les Argobba.

Au nord et au nord-est, entre l'actuelle Asäb et Berbera sur la côte et dans l'arrière-pays, alors nommé Îfat, s'étend le territoire des Afars avant que les Somalis ne les repoussent jusqu'au golfe de Tadjoura. Cette population, essentiellement nomade, constitue, avec leurs cousins Saho du nord, un deuxième groupe de diffusion de peuplement majeur que les textes évoquent sous les noms de *Dankal* ou d'*Adal*. Avant le XIII^e siècle, les connaissances à son propos sont assez vagues⁴ et limitées à l'identification de populations parlant la langue afar dans cet espace.

Dans la partie la plus méridionale de la corne de l'Afrique, quelques siècles avant notre ère, du sud du *ras* Hafun⁵ jusqu'à Zanzibar, les Zendj forment un troisième groupe de diffusion. Ce sont des Bantous qui occupent la région durant près de 1 500 ans. Vers la fin du III^e siècle déjà, l'inscription de Paikouli du Sassanide Nerseh mentionne un « pays des Zendj », pays sur les côtes duquel des immigrants et commerçants, arabes et persans, s'installent au fil des siècles jusqu'à donner naissance à la société swahilie. À l'intérieur des terres toutefois, l'étalement spatial de ces populations bantoues reste encore à l'état d'hypothèse.

Le *Livre des Zendj*, document du XV^e siècle, relate la poussée d'un quatrième groupe, la population oromo qui, venue de l'intérieur des terres, les repousse vers l'actuel Kenya. Installés entre les populations abyssines et bantoues, entre la région du lac Turkana et le fleuve Jubba, les Oromos déferlent au XVI^e siècle dans toute la péninsule est-africaine. Ces nomades en quête de nouveaux pâturages se sédentarisent en partie au contact des civilisations tournées vers l'agriculture qu'ils rencontrent et auxquelles ils s'assimilent partiellement, tout en repoussant une population littéralement coincée entre ces quatre premières entités, les Somalis.

4 Didier Morin, *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Paris, Karthala, 2004, p. 10-12.

5 Le *ras* ou cap Hafun, ou *raas Xaafuun* en langue somalie, est une presqu'île qui forme le cap le plus oriental du continent africain, situé à quelques 150 km au sud du cap Guardafui, extrémité nord-est de la péninsule somalienne. Le mot *ras* traduit l'idée d'extrémité, de tête, qui, dans le cas d'une forme littorale, s'apparente à un cap.

Ces Somalis sont un peuple nomade dont les relations historiques avec les voyageurs étrangers se densifient très tardivement. Dans les textes anciens, les populations de la côte africaine entre le détroit de Bab el-Mandeb et le cap des Aromates, le cap Guardafui, sont appelées *Berberes*, terme le plus souvent retranscrit sous la forme *Barbares* ou *Berbères*. Il semble que les Somalis sont les descendants de ces populations, tout du moins de l'une d'elles⁶. Préférant les hauteurs de l'arrière-pays à un littoral qui ne se prête pas à la survie d'un peuple de pasteurs nomades, les Somalis sont longtemps restés ignorés, au point que le moment où une distinction s'opère entre Berbères et Somalis semble assez récent. Avant leur expansion, les Somalis se trouvent probablement entre le cap des Aromates et les hauteurs au sud de l'actuelle Berbera. L'hypothèse la plus plausible propose une expansion à partir des monts du pays *majeerteen*, à l'extrême nord-est de ce qui est devenu la Somalie moderne. Au XIII^e siècle, Ibn Saïd, qui ne mentionne pas encore les Somalis en tant que tels, affirme qu'ils ne dépassent pas le *ras* Hafun. De la même manière que pour les Zendj, ce que l'on sait des Somalis ou des populations proto-somalies se limite à la côte où ils sont ponctuellement présents, mais marginaux. Il reste malaisé de définir jusqu'où ils ont pu étendre leur territoire à l'intérieur des terres.

Vie nomade en pays somali

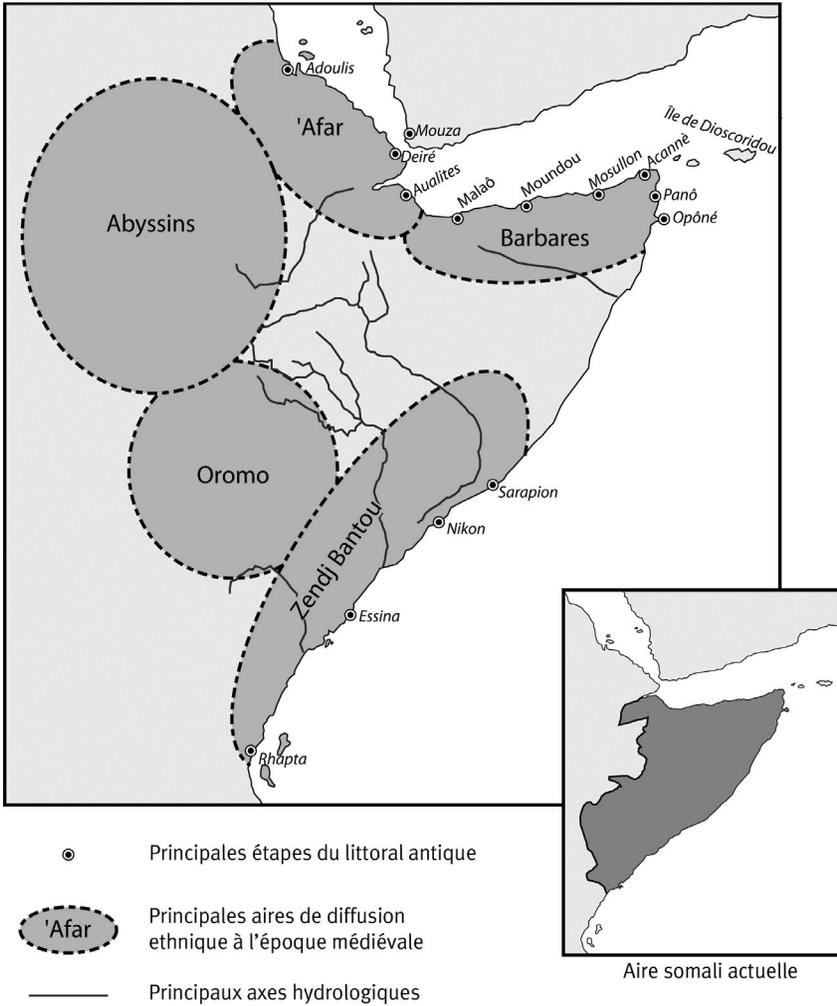
Les Somalis sont donc des pasteurs nomades, donnée fondamentale de leur pratique territoriale et du fonctionnement de leur société. Plus précisément, il s'agit de petits nomades, ne se déplaçant guère au-delà d'une centaine de kilomètres, lorsque le besoin en pâturages et en eau se fait sentir⁷. Ils élèvent des moutons et des chèvres, mais entretiennent surtout le premier troupeau de chameaux du monde, véritable cœur de l'économie traditionnelle.

La préoccupation principale sinon unique de toute vie nomade en milieu aride est la survie. L'eau et les pâturages déterminent une relation complexe qui lie l'homme, l'animal et le milieu⁸. Ces ressources nécessitent donc une gestion et une organisation sociales. Les Somalis, comme les autres peuples de pasteurs nomades, ne peuvent déplacer leurs troupeaux au hasard. La côte, aride sur une bande allant d'une dizaine à une centaine de kilomètres de large, ne dispose pas d'une végétation permettant à des pasteurs de nourrir leurs bêtes, ni de points d'eau en nombre suffisant. Ceux qui existent sont maigres et rarement faciles

6 Jean Dorese, *Histoire sommaire de la corne orientale de l'Afrique*, Paris, Geuthner, 1983, p. 115-202.

7 Ioan M. Lewis, *A Pastoral Democracy: A Study of Pastoralism and Politics among the Northern Somali of the Horn of Africa*, Oxford, Oxford University Press, 1961.

8 Brigitte Thebaud, « Politiques d'hydraulique pastorale et gestion de l'espace au Sahel », *Sociétés pastorales et développement*, Paris, ORSTOM Éditions, 1990, p. 14-18.



Carte 1. Étapes littorales antiques et diffusion du peuplement est-africain à l'époque médiévale

d'accès du fait de l'indigence des précipitations et des écoulements. N'ayant jamais envisagé de puiser dans leurs ressources halieutiques, ils n'ont aucun intérêt, du moins dans le cadre d'un pastoralisme, à fréquenter le littoral, si ce n'est pour faire vivre un modeste commerce essentiellement composé des surplus de l'élevage. Les Somalis vivent littéralement le dos à la mer, préférant s'installer dans les hauteurs de l'arrière-pays qui offrent rapidement un *bush* suffisant pour alimenter les troupeaux et un nombre de points d'eau acceptable. Dans cet univers, les Somalis se sont forgé un tempérament individualiste à l'extrême. Tout dans leur mode de vie alimente cette idée, jusqu'à leur loi coutumière, le *beer* [som. *xeer*]⁹. En effet,

9 Michael Van Notten, *The Law of the Somalis*, Trenton, Read Sea Press, 2005, p. 23-48.

les règles de partage qui se sont établies procèdent d'une loi traditionnelle qui vise exclusivement à garantir la vie, les biens et la liberté de l'individu. Le sol n'est la propriété de personne et son usufruit revient au premier occupant auquel il convient de demander le droit d'en user si nécessaire. Tout ce qu'il y a de plus classique chez des pasteurs nomades.

Pourtant, au fil des siècles, la côte a fait l'objet d'incursions ponctuelles, correspondant aux apparitions saisonnières puis peu à peu pérennes, de commerçants arabes, persans, chinois même, européens enfin, à la recherche de produits particuliers telles les gommés aromatiques, les plumes d'autruche ou les pièces d'ivoire. Quand ceux-ci eurent établi quelques routes commerciales vers le Nil et les plateaux éthiopiens, et en eurent organisé les exutoires, la présence somalie à proprement parler a augmenté. Elle fut cependant très longue à devenir significative. Finissant par s'installer marginalement dans les ports, les Somalis ne se sont en revanche jamais coupés du cœur de leur espace traditionnel – les territoires de pâturage en retrait des côtes – et ne pratiquent pas une vie littorale complexe et organisée.

Organisation de la population

De l'histoire méconnue du peuplement somali résulte une organisation spatiale particulière pour les deux entités majeures qu'il convient de distinguer : l'espace somali et l'État de Somalie. L'espace somali inclut l'ensemble des Somalis de Somalie mais aussi de Djibouti, d'Éthiopie et du Kenya sur lesquels il s'étend, tandis que la Somalie, abrite les nationaux somaliens avec une homogénéité ethnique rare en Afrique. Malgré cette homogénéité, la Somalie connaît une fragmentation territoriale avec l'émergence d'États autoproclamés à géométrie variable dont les rapports à un centre factice, le gouvernement fédéral de transition, sont au mieux ambigus, au pire calamiteux¹⁰. Au premier rang de ces États, le Somaliland et le Puntland concentrent certains espoirs du fait du calme relatif qui y règne. Suivent d'autres États plus modestes, protéiformes, et à l'existence parfois limitée dans le temps : Galmudug, Jubbaland, Makhir, etc. Intérêts économiques, claniques, religieux et ambitions personnelles modèlent ces États qui, autant que les produits de l'effondrement de la Somalie, sont l'affirmation de pouvoirs locaux fondés sur le caractère contractuel du droit coutumier.

Cette fragmentation spatiale rend difficile l'évaluation de l'économie et de la population. Les Somaliens, peut-être sept à huit millions des quelque dix millions

¹⁰ Christian Bader, *Le Sang et le lait. Brève histoire des clans somali*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999, p. 215-220.

de Somalis¹¹, se répartissent schématiquement selon deux oppositions, une exception, et le rapport entre ruraux et citadins particulièrement visibles sur les cartes de population. Il convient ainsi d'observer :

- le Nord face au Sud : un Nord pastoral semi-aride et aride, moins peuplé que l'interfluve du Sud, entre le fleuve Jubba et la rivière Shabeelle, où règne une économie pastorale plus diversifiée grâce à un complément agricole notable. Cette économie du Sud, qui subit très fortement la guerre, a cependant permis des densités de population plus importantes ;
- la côte face à l'hinterland : les espaces littoraux, notamment la plaine littorale aride, impropres aux activités pastorales du fait de la rudesse du climat et de l'indigence de la végétation, s'opposent à un arrière-pays moins ingrat, en altitude notamment, qui permet la pâture comme la pratique d'activités complémentaires : petite agriculture, récolte du bois de chauffe, récolte des gommés aromatiques, encens et myrrhe¹². De ce fait, la côte est une marge dont, hors les ports, le peuple somali tire un maigre profit sans s'y attarder plus que nécessaire ;
- l'exception de Muqdisho, centre économique majeur, ancienne capitale coloniale italienne puis nationale, ville de guerre depuis 1991, regroupe autour d'elle une population nombreuse. Plus d'un million d'habitants sont attirés par les activités économiques et les opportunités concentrées par l'histoire coloniale, la dictature, et la difficile reconstruction depuis le milieu des années 1990. La représentation clanique y est presque complète, Muqdisho concentrant une distribution très large et diversifiée de la population somalienne. Cette exception est décelable dans une bien moindre mesure à l'échelle des nouvelles composantes étatiques somaliennes : les ports de Berbera, pour le *Somaliland*, de Boosaaso, pour le *Puntland*, ou de Kismaayo pour l'extrême Sud somalien exercent une attraction économique et démographique puissante sur leur arrière-pays ;
- le rapport entre centres urbains de l'intérieur et espaces pastoraux. Les centres urbains concentrent marchés, moyens de communication, transports et services financiers qui favorisent le commerce et contribuent à l'aboutissement économique de l'activité nomade. La lente mutation de l'économie traditionnelle nomade vers une plus grande diversification

11 Notons la grande difficulté à évaluer les populations somalienne et somalie, aussi bien en termes de total que de répartition. À ce sujet, voir Catherine Linard (dir.), « A High Resolution Spatial Population Database of Somalia for Disease Risk Mapping », *International Journal of Health Geographics*, septembre 2010, vol. 9, n° 45, version en ligne : <http://www.ij-healthgeographics.com/content/9/1/45>.

12 Gus W. van Beek, « Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia », *Journal of American Oriental Society*, 1958, vol. 78, n° 3, p. 144-145 ; Marc Fontrier, *L'État démantelé (1991-1995)*. *Annales de Somalie*, Paris, L'Harmattan, 2012, n° 24, p. 157-158.

commerciale des activités, et l'établissement d'une forme de bourgeoisie locale, économique ou armée, s'opposent à la vie nomade traditionnelle et rude des pasteurs ancestraux, parfois avec violence¹³.

222

Ces trois maillages se déclinent depuis une quarantaine d'années au rythme des migrations forcées, causées par les guerres et les crises de subsistance. Si une grande partie de ces migrations, notamment urbaines, sont temporaires, un flux de migration non négligeable a fixé dans les camps plusieurs centaines de milliers de Somaliens, modifiant considérablement la répartition de la population somalienne et du peuple somali. Enfin, une autre composante clef de compréhension du peuplement somali, liée à l'histoire coloniale comme aux guerres, est l'émergence d'une diaspora mondiale, d'abord au sein du Moyen-Orient, en Italie et au Royaume-Uni, puis se situant dans une dimension plus large, comprenant de nombreux États occidentaux – Scandinavie, Pays-Bas, États-Unis, Canada, Australie, etc. – avec des centres tels que Dubaï, Djedda, Londres, Amsterdam, Minneapolis ou Toronto. Cet état de dispersion de la communauté somalie à travers le monde ne remet cependant pas en question le lien avec l'espace natif. Les sociétés de transferts d'argent [som. *Xawaalad*] et l'importance politique de la diaspora jouent un rôle déterminant dans la destinée de l'espace somali¹⁴. En définitive, cette population somalie n'est pas fermement fixée sur son littoral qui demeure un espace marginal.

COMMERCE LITTORAL, PÊCHES ET SYSTÈME PORTUAIRE

Cause et conséquence logique de ce peuplement marginal des espaces côtiers par les Somalis, le commerce littoral, les pêches et le système portuaire ne peuvent être des pivots économiques de la société somalie, malgré l'importance croissante du rôle des corridors portuaires et des villes qui y sont associées.

Histoire du commerce littoral somali

Le Périple de la mer Érythrée, écrit au tournant des I^{er} et II^e siècles apr. J.-C., est le plus important témoignage sur les *emporía* et ports situés le long de la côte est-africaine. Ce document a conduit certains chercheurs à établir que les États du sud de l'Arabie avaient, durant toute l'Antiquité et une partie de l'époque médiévale, tenté de garder le contrôle du commerce, tant sur la côte africaine qu'arabe¹⁵.

13 Peter D. Little, *Somalia. Economy Without State*, Oxford, James Currey, 2003, p. 45.

14 Anna Lindley, *The Early Morning Phone Call. Somali refugees' Remittances*, New York, Berghahn Books, 2010, p. 145-146.

15 Jean Leclant et André Caquot, « Arabie du Sud et Afrique, examen d'une hypothèse récente », *Annales d'Éthiopie*, vol. 1, 1955, p. 119-120.

Les Arabes du Sud auraient utilisé deux voies d'accès vers l'intérieur du continent africain :

- au nord, les Sabéens auraient traversé la mer Rouge et gagné Adulis, près de l'actuelle Massawa en Érythrée, d'où ils auraient rejoint Méroé et le bassin du Nil. Cet axe est toujours identifiable par suite des traces des cités ruinées du plateau du Qohayto ;
- au sud, les négociants yéménites de Himyar, d'Awsan et de l'Hadramawt sillonnaient l'océan Indien et le golfe d'Aden. Leurs marchandises étaient acheminées vers le Nil en passant par la côte somalie et la région de Harär en Éthiopie.

Ainsi, les sites liés à chacune de ces routes relèveraient de deux processus différents. Les comptoirs en mer Rouge auraient donné naissance à de véritables colonies tandis que les *emporia* du golfe d'Aden, ainsi que de leurs prolongements océaniques, seraient restés très longtemps de simples établissements commerciaux temporaires. Il a bien été avancé que Saylac, au Somaliland, était un établissement urbain ancien, mais il s'est finalement avéré que le site urbain ne s'était réellement développé qu'à l'époque médiévale, au XIII^e siècle¹⁶.

Deux routes commerciales, qui jouèrent leur rôle dans la propagation de l'islam, desservaient la région des hauts plateaux. Les datations des tombes musulmanes trouvées dans la corne de l'Afrique établissent chronologiquement :

- qu'un premier cheminement relie les îles Dahlak, le Tegray oriental, le haut plateau central et les contreforts du plateau chrétien. Il est emprunté à partir des IX^e et X^e siècles ;
- qu'un second relie le golfe d'Aden aux hautes terres du plateau oriental et aux lacs de la vallée du Rift ; à partir de Harär, il se divise pour atteindre soit Berbera, soit Saylac. Cet axe sud n'existe pas durablement avant le XIII^e siècle où il devient prééminent quand, avec la restauration salomonide de 1270, le centre de gravité de l'empire éthiopien se déplace vers le sud. Le commerce avec la côte yéménite privilégie le golfe d'Aden, situation qui perdure jusqu'au XVI^e siècle. La route commerciale dominante passe désormais du côté sud du détroit de Bab el-Mandeb. Saylac s'ouvre donc tardivement au commerce.

La côte aride de ce qui deviendra la Somalie ne se prête alors à l'agriculture d'aucun produit particulier, aucune industrie n'émerge, aucun artisanat local

¹⁶ François-Xavier Fauvelle-Aymar et Bertrand Hirsh, « Sur les traces de l'islam ancien en Éthiopie et dans la corne de l'Afrique », *Annales d'Éthiopie*, hors-série, n°1, 2011, p. 15-24.

ne s'impose. Les établissements portuaires, lorsqu'ils ne sont pas de simples mouillages, ne sont que des points de transit des marchandises dont les Arabes et les Persans ont depuis longtemps le monopole. De ce fait, à l'instar du reste des côtes d'Afrique de l'Est, le fait urbain littoral ou portuaire reste un phénomène arabo-persan. Aucun nomade ne songe ni à le parcourir, ni à s'y installer durablement. Ce n'est qu'au-delà de cette bande désertique que naissent des points nodaux marchands et politiques, largement déconnectés du fonctionnement des espaces littoraux, et que la question se pose sous un angle totalement différent.

Commerce littoral et système portuaire de la Somalie

224

La vie économique littorale somalienne demeure limitée au regard de ce qui fait actuellement le cœur de l'activité économique de l'espace somali : l'élevage, le transport et les télécommunications, véritable triptyque fondateur de l'économie somalienne moderne. Dotée d'un système portuaire exclu des grandes routes maritimes internationales, mais adapté à son hinterland, et d'un secteur des pêches tout au plus balbutiant et sans profondeur historique, la côte somalienne dans sa linéarité n'est pas le centre économique de l'espace somali. Cependant, les ports, les initiatives locales et la piraterie contribuent à conférer à ces espaces littoraux un rôle plus important que par le passé.

Le système portuaire somalien se compose de quatre ports majeurs, Berbera, Boosaaso, Muqdisho et Kismaayo, et d'une dizaine de points moins importants allant de petits ports aux maigres infrastructures – Marka, Baraawe ou Brava, Laasqoray – aux simples bancs de sable en embouchure d'oued, ou aux pieds de falaises – Eyl, Hoby, ras Hafun, Caluula, Warshiikh, Qandala¹⁷... Seuls ras Hafun, Berbera et Kismaayo présentent des havres naturellement protégés complétés pour les deux derniers par des digues et des quais. Boosaaso et Muqdisho, moins abrités, sont également dotés d'infrastructures de qualité suffisante à leur fonctionnement bien qu'anciennes. Mais le grand port par sa modernité et ses capacités est sans conteste Berbera qui s'ouvre sur l'hinterland somali mais aussi sur l'Éthiopie, via le corridor routier de Jigjiga.

Le système portuaire somali est donc axé sur Berbera, mais aussi sur Boosaaso qui dessert le Puntland, la Somalie centrale et largement le Sud somalien, via la route reliant directement le port à la ville de Garoowe et à la grande route nord-sud somalienne. Reste l'activité du port de Muqdisho qui, quand il n'est pas fermé, dessert le Benadir [som. *Banaadir*] et l'interfluve, tandis que Kismaayo,

¹⁷ François Guiziou, *Bab el-Mandeb : un paradigme du contact entre l'espace mondialisé et ses marges*, Nantes, mémoire de master 2 en géographie, Université de Nantes, 2008, p. 132-136, 148-154 ; François Guiziou, « La façade portuaire est-africaine : dynamiques d'intégration et d'exclusion », *Note de synthèse ISEMAR*, n° 123, mars 2010, p. 1-4.

en complément de la route du Kenya, alimente l'extrême Sud somalien. C'est un système où domine la règle du port unique pour un hinterland, voire une région, un système portuaire de desserte locale, sans interconnexion maritime, qui trahit la nature importée de ces ports somaliens marginalement intégrés à l'espace somali. La disposition des axes de transport majeurs, perpendiculaires à la côte dans leur grande majorité, illustre le caractère non intégré d'un système portuaire régional et la nature locale des ports et portes littorales de la Somalie.

Paradoxalement devenu un enjeu de la communication des pirates et des nouveaux États somaliens, notamment du Puntland et du Galmudug, le secteur des pêches est pourtant un secteur quasi inexistant en Somalie, où il est possible de distinguer deux types de pêche : la petite pêche artisanale et la pêche industrielle ou la grande pêche. La petite pêche artisanale repose sur une activité de ramassage de mollusques, de poissons échoués ou d'ambre gris, parfois une petite pêche d'espèces littorales de squales ou d'autres espèces siégeant entre le littoral et le récif frangeant. Elle se pratique à l'aide de moyens dérisoires, lignes, petits filets, harpons ou même lamproies, et est exercée par des populations marginales composées de Somalis issues de castes, de clans métissés – d'Arabes notamment –, ou par des minorités non somaliennes tels les Bajuni des espaces insulaires et de la mangrove du Sud. Cette petite pêche littorale est une activité marginale, totalement à l'écart du fonctionnement traditionnel de la société nomade que ne sauraient masquer les quelques coopératives et installations héritées de l'ère Barre. Aussi dénombre-t-on avant l'effondrement de la dictature, quelques centaines, peut-être quelques milliers de pratiquants d'une pêche qui est rarement plus qu'une activité économique complémentaire ou temporaire. La part de l'alimentation qu'occupent les produits de la mer est par ailleurs quasi nulle¹⁸.

La grande pêche, quant à elle, a essentiellement reposé sur des *joint ventures* menées par des entreprises italiennes ou des sociétés kényanes, irakiennes ou iraniennes. Cette pêche tirait des eaux somaliennes des quantités beaucoup plus importantes de produits halieutiques, sans risque toutefois pour la pérennité des ressources. Bien qu'une partie des équipages en ait été somaliens, cette grande pêche n'a finalement que peu concerné le pays. Cœur d'un important trafic lié aux licences génératrices de revenus directs payés en dollars américains, les sociétés telle la SHIFCO (*Somalian High Sea International Fishing Company*) n'ont pas pêché pour le marché somalien, inexistant faute d'une demande notable en produits halieutiques. Leur activité a été pleinement tournée

¹⁸ Les Somaliens consommaient moins de 0,3 kg de produits de la mer par habitant en 1984 – à titre comparatif, les littoraux sénégalais en consommaient 47 kg – selon Jacques Weber et Henri Durand, *Le Secteur des pêches dans les pays d'Afrique*, Dakar, ONUDI, 1986, p. 31.

vers l'exportation, l'immense majorité des prises n'étant ni consommée, ni conditionnée localement. Pour preuve, les redevances payées par les compagnies étrangères le furent en dollars américains plus qu'en produits halieutiques. Il n'y a donc là rien qui soit propre à constituer une filière de pêche puissamment établie, puisque située dans un espace où la population détournait résolument son regard de la côte. Il faut toutefois noter que, depuis l'émergence de la piraterie, de nombreuses sociétés d'investissement et de conseil concernant les pêches fleurissent le long du littoral somalien. Opportunité d'entrepreneurs somalis avisés ou vente de licences légales ou non, il n'en demeure pas moins que certains acteurs économiques et politiques somaliens voient désormais dans leur littoral une source de profit alternative encore sous-estimée. C'est certainement cela que semble signifier la communication habile des proto-États du Puntland et Galmudug qui visait à attirer, à grands coups d'efforts diplomatiques, des acteurs aptes à dépenser leur argent dans une filière pêche très hypothétique.

226

Reste enfin la question de l'impact de la piraterie sur le littoral somalien. Sa mesure est d'autant moins aisée¹⁹ qu'il a été montré que structurellement la piraterie établissait ses réseaux financiers et organisationnels sur deux fondements :

- les centres politiques somalis traditionnels, c'est-à-dire des villes en retrait comme Garoowe, Gaalkacyo, ou tout autre centre économique majeur de la vie économique somalienne ;
- des réseaux liés à la diaspora, à Djedda, à Dubaï, parfois au Royaume-Uni ou en Scandinavie.

Cette piraterie, plus que simplement somalienne, serait donc empreinte de culture somalie, avec tous les attributs des autres activités économiques somalies. Elle est menée non pas depuis le littoral, mais depuis les centres économiques et politiques du pouvoir en Somalie, c'est-à-dire à distance du littoral, à l'intérieur des terres. L'enrichissement lié à cette activité devient de ce fait difficile à différencier de celui lié au développement de l'économie somalienne, tiré par les exportations de bétail, les activités commerciales, la gestion de l'aide internationale, le transport ou encore le secteur des télécommunications.

¹⁹ Les études portant sur l'évaluation précise de l'impact des rançons sur l'économie somalienne peinent à discriminer dans leur méthode les effets particuliers de la piraterie comparativement aux autres sources de revenus partant d'un postulat que rien ou presque n'existe économiquement en Somalie, postulat que nous considérons comme erroné, voire fallacieux. Le travail d'Anja Shortland, référence sur l'impact local de la piraterie somalienne, propose des indicateurs astucieux mais peu discriminants quant aux origines de l'argent injecté dans l'économie des communautés locales (Anja Shortland, « Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy », *Africa Programme Paper*, janvier 2012, en ligne : <http://www.chathamhouse.org/publications/papers/view/181277>).

Les puissants qui mènent l'affaire sont contraints à une redistribution contractuelle, à des solidarités familiales et à un clientélisme politique, tout cela dans un certain respect du droit coutumier. Cette redistribution permet l'enrichissement d'individus ou de groupes d'individus qui n'auraient pas forcément eu d'autre alternative dans l'économie traditionnelle. Dans une société en pleine mutation, ce dernier constat est de nature à faire craindre l'émergence de conflits entre les groupes nouvellement enrichis liés aux pirates et certaines autorités ancestrales appuyées sur les lignages somalis classiques. La piraterie n'est donc ni une solution économique majeure pour l'économie de la Somalie, ni une activité moralement acceptée de tous.

Paradoxe et naissance

Le paradoxe de l'existence d'une piraterie somalienne tient au fait que des hommes issus d'une population vivant le dos tourné à la mer, et qui n'a jamais tenté d'expérience littorale durable, sinon quelques franges marginales liées à des phénomènes extrarégionaux, puissent aujourd'hui mener une piraterie d'une envergure rarement vue et avec des moyens dérisoires. L'ensemble des observateurs de la Somalie ont été surpris par l'apparition de la piraterie dès le début des années 1990, et par l'explosion du phénomène à partir de 2005. Pourtant, il n'y a aucun doute, les pirates sont somaliens, les navires sont capturés puis emmenés au large des côtes somaliennes, et c'est bien l'architecture des réseaux somalis qui permet le fonctionnement de cette économie de l'enlèvement. Plusieurs éléments de réflexion tendent à l'expliquer. Retenons particulièrement l'innovation de la pratique spatiale des pirates, la progression technologique et l'acquisition rapide des techniques facilitant l'activité, le contexte particulier de reconstruction du monde somali post-dictature, la nature de la culture somalie, et enfin l'impact de la mondialisation sur cet espace²⁰. Faut-il aussi s'interroger sur le caractère d'une économie de l'enlèvement dans une société nomade où la razzia est une pratique ordinaire et où la place de l'étranger est reléguée par le droit coutumier à sa simple valeur marchande ?

L'exemple de l'apparition de la piraterie moderne en Somalie montre la complexité des facteurs qui contribuent à son développement. Sa naissance est cependant plus ancienne que son émergence médiatique. Un contexte particulier se jouant du climat de faillite étatique totale a permis à d'astucieux affairistes de lancer avec pragmatisme l'activité dans une indifférence internationale quasi générale. La création d'une activité pirate entre 1991 et 1999 est à associer à la reconstruction du proto-État qui deviendra le Puntland, reconstruction menée

²⁰ François Guiziou, « La piraterie comme innovation : une esquisse géographique de la piraterie somalie », *Cahiers de l'Irsem*, n° 13, 2012, p. 67-83.

par le SSDF (*Somali Salvation Democratic Front*), rébellion *majeerteen*²¹ contre le pouvoir de Siyaad Barre. Dans un contexte de reconstruction du nord-est somalien, les recherches de financement du SSDF et les rapports tendus entre les factions rivales du colonel Yuusuf et du général Abshir conduisent à la mise en place d'un système de licences de pêche rémunérateur et pourvoyeur de devises étrangères, naguère géré d'assez loin par le pouvoir de Muqdisho²². Ce système visant à nourrir une administration balbutiante est adossé à une garde-côte improvisée qui tente de prélever légalement amendes et taxes auprès des navires rentrant dans les eaux somaliennes. Il a rapidement dérivé vers un racket des flux commerciaux littoraux. Les prises sont dans un premier temps des navires de pêches illégales, des boutres emmenant des réfugiés somaliens vers la péninsule Arabique et de petits caboteurs régionaux. Mené par des hommes organisés autour du *boqor majeerteen* Cabdullahi Muuse Yuusuf dit « King Kong », soutien du général Abshir, il s'adosse alors partiellement sur des Somalis issus de groupes minoritaires et dominés, proches du littoral. Le *boqor* « King Kong », avocat à Muqdisho, est l'archétype de ces hommes d'affaires qui lancent la piraterie. Il est lié à des intérêts traditionnels somalis – il est une autorité du clan *majeerteen* – mais aussi aux milieux politiques somaliens et interlopes italiens qui agissent dans la corne de l'Afrique. Les premières attaques d'envergure sont d'ailleurs menées contre des intérêts troubles, mêlant pêches et trafics divers, notamment les navires de la SHIFCO ou d'autres navires de *joint-ventures* italo-somaliens ou italo-kenyans, ce qui rend très rentable ces opérations et les systématisent contre tout navire s'approchant des côtes du cap Guardafui, du ras Hafun et plus largement du nord-est somalien, qu'ils exercent pêches illégales ou commerce régional. La pratique précoce de la piraterie, dénoncée par une partie du SSDF, inclut prises d'otages et rançons déjà élevées : des centaines de milliers de dollars, parfois des millions. Sur le plan tactique, on utilise quelques bateaux-mères et, déjà, une communication habile, entre dénonciation des pêches illégales et autodéfense des ressources halieutiques somaliennes. Tout ce qui fait le ciment de la justification des pirates somaliens et de leur florissante économie de l'enlèvement s'appuie, depuis le début, sur des réseaux et des hommes puissants, l'inverse de la description que l'on a faite – celle d'une petite piraterie menée par des déshérités. L'augmentation du nombre de prises les années suivantes est liée à l'augmentation du nombre de groupes les pratiquant, à une progression technique des pirates et à une professionnalisation des auteurs, permettant ainsi des rançons plus nombreuses

21 Les populations appartenant au faisceau lignager *majeerteen*, clan *daarood*, regroupent la majorité des groupes somalis vivant dans la région du Bari.

22 Marc Fontrier, *L'État démantelé (1991-1995)*. *Annales de Somalie*, *op. cit.*, p. 135-160.

et plus élevées. Tous ces éléments ont contribué au développement de l'activité de plus en plus loin de ses bases historiques et, par contagion, sur une bonne part du littoral. La lutte internationale, tardive et confuse à ses débuts, n'a pas endigué cet essor. C'est finalement dans un véritable fracas médiatique, en 2007, que le monde a découvert les pirates, fracas qui a puissamment lié littoral somalien, peuple somali et piraterie dans une équation qui n'est probablement que temporaire et marginale à l'échelle de la société concernée.

Derrière le fracas politique et médiatique de la piraterie somalienne, la mise sous silence d'une nouvelle phase possible de l'expansion somalie

Des centaines d'attaques annuelles, des dizaines de détournements, des milliers d'otages et des rançons comptées en millions de dollars ont, en une dizaine d'années d'exercice, fait de la piraterie somalienne un étonnant objet politique et médiatique. La surprise de voir émerger au grand jour ces pirates entre 2007 et 2008 a profondément marqué l'imaginaire romantique associé à la piraterie et fait se dresser contre cette activité, du moins en apparence, une large part des marines nationales mondiales dans une unanime levée de boucliers. Se dessine alors, avec plus ou moins de finesse, un jeu diplomatique complexe, mêlant dans la même lutte de multiples forces nationales, opérations d'organisations telles les Nations unies, l'OTAN ou l'Union européenne, ennemis d'hier et d'aujourd'hui et alliés potentiels. En effet, on a vu avec étonnement, et parfois satisfaction, se côtoyer et même coopérer forces américaines et russes, américaines et iraniennes, ou encore chinoises et japonaises. La diplomatie en action n'est plus dès lors uniquement motivée par la bataille contre les pirates et par la protection des intérêts économiques nationaux. Elle devient surtout le signe des recompositions politiques et stratégiques autour de l'espace-clef qu'est l'océan Indien. Cela dépasse de loin l'action de quelques centaines de pirates somaliens, un bon prétexte en définitive.

Mais l'intérêt de ce constat ne peut s'arrêter à un étonnement feint de l'utilisation du phénomène par la politique et la diplomatie. Le rapport particulier qu'entretiennent les Somalis et leur littoral, d'abord espace ignoré, devenu marginal, mais ponctuellement intéressant par les richesses que concentrent les rares ports, ne saurait expliquer à lui seul l'émergence d'un phénomène de piraterie. Cette pratique n'est ni historiquement présente chez les Somalis, faute de vie littorale établie, ni réellement une voie de développement durable et pérenne, faute de caractère « inclusif », c'est-à-dire qui profite à tous, pour reprendre le terme en vogue chez les développeurs internationaux. Cette progression des Somalis vers le littoral et l'appropriation d'espaces commerciaux tend cependant à montrer que la piraterie pourrait être un signe, certes mineur, d'une pratique territoriale et spatiale nouvelle. Parler d'innovation en ce qui

concerne la piraterie par des individus somalis est certainement juste, mais il est probablement plus judicieux encore de considérer que d'un point de vue purement spatial, cette pratique nouvelle du littoral et de l'espace maritime est une concrétisation d'un mouvement qui s'exerce sur le temps long. Cette expansion somalie, qui s'amorce avec la poussée des Somalis depuis les hauteurs allant grossièrement de Berbera au cap Guardafui, se prolonge encore actuellement. Bien que bruyante et séduisante par son traitement médiatique romantique et alarmiste, la piraterie n'est qu'un aspect mineur et temporaire de cette expansion. Notons que la présence régionale de groupes somalis à Djibouti, en Éthiopie, au Kenya, le phénomène de diaspora, du Moyen-Orient à l'Australie en passant par l'Afrique, l'Europe et l'Amérique du Nord, la question de la prise de contrôle des ports et la densification des réseaux de commerce et financiers somalis constituent autant d'exemples qui appuient l'idée d'une expansion. Le monde somali est attaché à ses bases et à son droit coutumier, mais par son expression actuelle il affiche tous les attributs et les comportements d'un réseau mondialisé. Cela n'est aucunement antinomique avec les difficultés internes de l'État, une certaine économie somalienne fonctionnant probablement mieux aujourd'hui que sous le pouvoir de Siyaad Barre. En ce sens, la piraterie est une preuve de l'extrême pragmatisme d'hommes d'affaires somaliens aptes à s'adapter et à saisir les opportunités qu'offrent les systèmes commerciaux internationaux à travers les grandes routes maritimes.

La solution de développer en Somalie des « alternatives au *business model de la piraterie*²³ » part d'un sentiment louable et est tout à fait cohérente dans la mesure où les richesses halieutiques de l'*upwelling*²⁴ somalien sont gigantesques. En complément à cette filière de pêche, le développement portuaire pourrait aussi être une option de développement économiquement séduisante. L'idée d'établir une garde-côte somalienne est aussi une idée défendable dans la mesure où elle permettrait la protection des ressources. En d'autres termes, c'est construire en Somalie une véritable économie maritime que propose la communauté internationale pour enrayer la piraterie. Pourtant, le développement d'une économie littorale importée là où le littoral est pratiqué d'une manière si spécifique par les Somalis ne paraît guère chargé de potentialité. Faut-il rappeler l'échec des camps de sédentarisation littoraux des réfugiés d'Ogaden (1979-1985) que l'on voyait déjà pêcheurs ? Largement soutenu et aidé par

23 Jack Lang, « Quelle gouvernance pour les espaces maritimes publics ? », intervention dans le cadre du Séminaire de renforcement des capacités maritimes dans la corne de l'Afrique, Paris, Délégation des affaires stratégiques, 16 juillet 2012.

24 L'*upwelling* est une remontée d'eau océanique froide des profondeurs, accompagnée de nutriments, qui favorise la vie halieutique. Cette particularité océanographique est la raison de l'exceptionnelle richesse des eaux somaliennes.

la coopération internationale, ce programme fut un échec total. Quelques années plus tard, la quasi-totalité des nomades que l'on voulait sédentariser sur la côte, avait quitté l'activité, la majorité des installations étaient inutilisées et les hommes étaient retournés à leur troupeau. Il y a donc bien peu d'espoir de voir naître un marché et une filière halieutiques de grande dimension à court terme. De même, le développement par les ports au Puntland est aussi à minimiser, dans la mesure où les infrastructures de Boosaaso, certes basiques, sont suffisantes pour desservir l'arrière-pays *majeerteen* et une partie du Sud somalien. A fortiori, la position de force des ports régionaux, Djibouti, les ports kenyans et arabiques, voire dans une moindre mesure Berbera, ainsi que l'absence de nouveaux débouchés, semblent actuellement contraindre l'avenir des ports du Puntland à une desserte locale. L'intégration du littoral somalien à l'économie somalie est lente et changer le rapport du peuple somali à la mer n'est pas une action que peuvent planifier les développeurs internationaux.

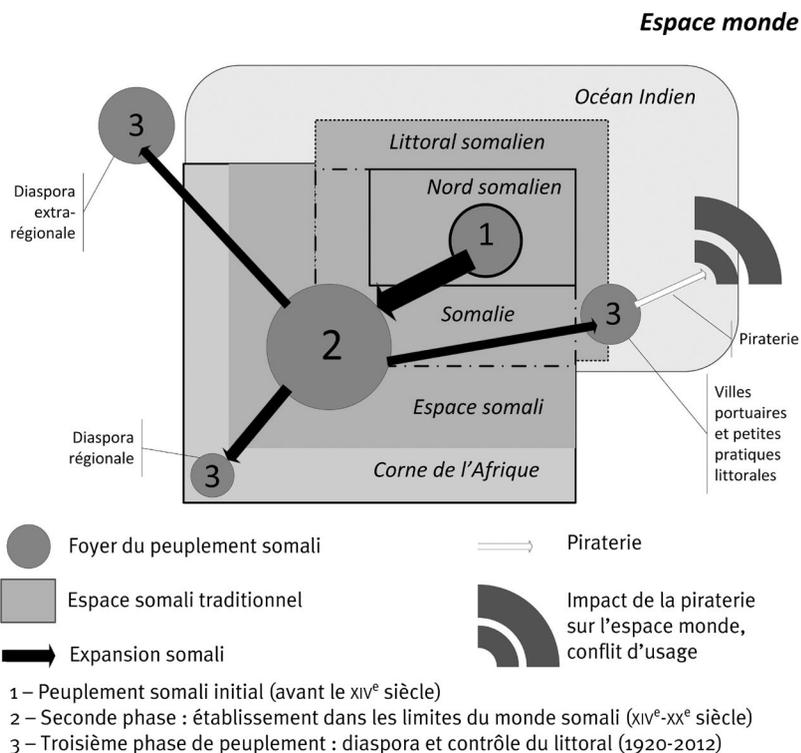


Fig. 1. Expansion du peuplement somali, développement spatial et marginalité de la piraterie somalienne

Nier la capacité des Somalis à gérer leur espace, malgré les difficultés nombreuses et les graves crises, apparaît comme un non-sens dans la mesure où la guerre, les crises alimentaires et les tensions internes n'ont finalement que peu entravé, quand elles n'ont pas encouragé, l'essor de secteurs économiques nouveaux – téléphonie, transferts de devises, activités commerciales et industrielles diverses – ou le renforcement d'activités traditionnelles, tel le commerce de bétail. La piraterie, bien que génératrice de revenus importants – plusieurs centaines de millions de dollars depuis le début de l'activité – ne peut pas être considérée comme un moteur économique durable pour l'espace somali. C'est ce que laisse présager sa baisse spectaculaire depuis la fin de 2011, consécutive à la moins grande rentabilité de l'activité, conséquence commune de la lutte internationale, de l'adaptation de l'industrie maritime et de nouvelles opportunités économiques en Somalie. Cependant, cette surprenante piraterie est l'un des éléments qui démontrent que des réseaux mondialisés puissants, très organisés et rémunérateurs, se structurent rapidement après la chute de l'État somalien et contredisent l'idée d'un territoire en désordre total. Elle est une forme atypique et dérangement de conflit d'usage, de lien entre des espaces considérés comme marginaux et les flux internationaux par voie maritime, avatars puissants de la mondialisation.