

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Raflik – 979-10-231-1451-5



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 Cassagne	397
--	-----

IV
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), <i>Floride, un rêve français (1562-1565)</i> , La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.....	429
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), <i>Les Huguenots et l'Atlantique</i> , t. 2, <i>Fidélités, racines et mémoires</i> , préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.	431
Philippe Beaujard, <i>Les Mondes de l'océan Indien</i> , Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, <i>De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.</i> , 623 p. ; t. 2, <i>L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle</i> , 798 p.....	433
Emmanuelle Charpentier, <i>Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle</i> , Rennes, PUR, 2013, 404 p.	436
Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), <i>Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)</i> , Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.	438
Jean-Marie Kowalski, <i>Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer</i> , Paris, Picard, 2012, 256 p.	441
Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, <i>Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)</i> , Rennes, PUR, 2008, 338 p.	443
Gregory Stevens Cox, <i>The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era</i> , Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl.	446
L. M. Cullen, <i>Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988</i> , Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p.	448
Amaia Bilbao Acedos, <i>The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800</i> , Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.	451
William Coxe, <i>Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)</i> , rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.....	453
Morgan Le Dez, <i>Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français</i> , Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p.	453
Jacques Péret, <i>Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon</i> , La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p.....	456

I. DOSSIER

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

DE LA QUESTION DES LIENS
ENTRE PIRATERIE ET TERRORISME :
LE CAS DU GOLFE D'ADEN

Jenny Raflik

Maître de conférences à l'université de Cergy-Pontoise

Le 4 avril 2008, le *Ponant*, un luxueux trois-mâts, avec 30 membres d'équipage dont 22 Français, est pris d'assaut à l'approche du golfe d'Aden par une douzaine de pirates somaliens armés de fusils et de lance-roquettes. Les otages sont libérés le 11 avril contre une rançon évaluée à 2 millions de dollars. Quelques heures après, une opération hélicoptérée du Groupement d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) et des commandos de marine conduit à l'arrestation en Somalie de six preneurs d'otages présumés et d'une partie de ce que l'on suppose alors être l'argent de la rançon. Le 2 septembre 2008, un voilier, le *Carré d'As*, et son équipage, un couple de Français, sont attaqués à leur tour. Les otages sont libérés dans la nuit du 15 au 16 septembre par une opération des commandos de marine. Le 4 avril 2009, le *Tanit*, toujours un voilier, avec à son bord cinq Français dont un enfant de trois ans, est détourné. L'intervention des commandos de marine, le 10 avril, se solde par la mort de l'un des otages. Ces trois épisodes, très médiatisés, ont attiré l'attention de l'opinion publique française sur une réalité jusque-là méconnue : la résurgence de la piraterie. Loin des films et des romans d'aventure, la piraterie ressurgit alors dans l'actualité, sous ses aspects les plus tragiques. Ces trois épisodes du golfe d'Aden ne sont pourtant que l'épiphénomène d'une réalité complexe, aux enjeux économiques, humains, stratégiques et politiques essentiels.

La piraterie concerne aujourd'hui trois zones géographiques : le golfe de Guinée, le détroit de Malacca et le golfe d'Aden. Le Bureau maritime international (BMI) a créé en 1992 un centre de suivi de la piraterie (*Piracy Reporting Center*) « chargé de recenser les actes de piraterie et les attaques contre des navires de commerce, d'alerter les autorités publiques sur ces attaques et d'assister les autorités locales dans leur lutte contre la piraterie, d'aider les armateurs et les équipages victimes d'attaques, et de publier des informations

sur la piraterie dans le monde¹ ». Même si ces chiffres restent des estimations, certains armateurs préférant ne pas déclarer les attaques, le BMI a recensé plus de 4 000 actes de piraterie au cours des vingt dernières années. Au cours des dix ans écoulés, 3 200 marins auraient été capturés, 500 blessés et 160 tués. Rien que pour l'année 2010, 445 attaques ont été comptabilisées, 53 navires capturés et 1 181 marins pris en otages. Dans la seule région du golfe d'Aden, au 1^{er} janvier 2011, le BMI signalait 28 navires et 654 marins retenus en otage.

Ces attaques ont un coût pour la communauté internationale, à la fois humain et économique : le montant total des rançons a été estimé pour 2010 à 75 ou 80 millions de dollars, estimé car, outre les cas non déclarés, ce montant reste dans sa grande majorité l'objet d'un secret bien gardé. La fourchette moyenne va désormais de 2 à 5 millions de dollars par bateau, alors que, il y a dix ans elle était de quelques dizaines de milliers de dollars, avec une période de détention moyenne actuelle de 157 jours². Pour le *Ponant*, on a déjà noté que le chiffre de 2 millions de dollars a circulé. Dans le cas du pétrolier saoudien *Sirius Star*, la rançon, versée en janvier 2009, a été estimée à 3 millions de dollars. Pour le navire ukrainien *Faina*, avec son équipage de 21 marins et surtout son chargement de tanks et d'armes, les chiffres les plus fous ont été avancés, de 3 millions³ à 20 millions de dollars⁴. Les rançons sont donc de plus en plus élevées. La violence des pirates à l'égard de leurs otages croît de façon semblable. Leur détention, dans un pays qui connaît des luttes claniques incessantes et une famine constante, ne peut être qu'extrêmement éprouvante.

Une vision romanesque de la piraterie demeure pourtant : ces pirates seraient des sortes de Robins des bois volant les riches Occidentaux pour redistribuer aux pauvres Somaliens. Mais il faut rappeler qu'en juillet 2007, les responsables du Programme alimentaire mondial ont alerté l'opinion publique internationale sur le fait que la piraterie compromettait l'acheminement de 80 % de l'aide humanitaire en direction de la Somalie. Or, la Somalie vit une situation économique et sociale catastrophique, au croisement de trois phénomènes : l'implantation d'un foyer de terrorisme islamique, la piraterie et la pauvreté, laquelle, depuis le début de la guerre civile, pousse la population à l'exil en traversant le golfe d'Aden, voire à chercher des moyens de revenus

1 Assemblée nationale, rapport d'information n° 1670 déposé par la Commission de la Défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime et présenté par Christian Ménard, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009.

2 M. Rouger, *La Piraterie maritime*, Bruxelles, Larcier, coll. « Les Entretiens de Royan », 2011, p. 22, intervention de Jean-François Tallec, préfet, secrétaire général de la Mer.

3 NATO PA-169 CDS 09 F rév. 1, Assemblée parlementaire de l'OTAN, rapport de Lord Jopling, « La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale », 2009.

4 Djibril Djiop, « De la lutte contre le terrorisme à la lutte contre la piraterie, la Somalie sombre dans un engrenage chaotique », *Chronique du Cérium*, octobre 2008, en ligne : <http://www.cerium.ca/De-la-lutte-contre-le-terrorisme-a>.

illégaux pour survivre, c'est-à-dire justement la piraterie ou le terrorisme. Ces trois phénomènes – crise sociale, piraterie et terrorisme – semblent donc inexorablement liés. Mais comment ? Dans quelle proportion ? Si le lien entre pauvreté et terrorisme d'un côté, entre pauvreté et piraterie de l'autre, est évident, quel lien établir entre terrorisme et piraterie ? Existe-il une implication réelle, ou au contraire mythifiée, d'Al-Qaïda Péninsule Arabique (AQPA) dans le développement de la piraterie dans le golfe d'Aden ? Quels rapports entre ce lien, réel ou supposé, et les moyens mis en œuvre pour lutter contre cette piraterie ?

Que le lien entre piraterie et terrorisme soit seulement sémantique, ou qu'il soit opérationnel, la simple évocation de sa possibilité dans le monde de l'après-11 septembre suffit à transformer les modalités de la lutte contre la piraterie, à en faire un enjeu mondial dont se sont saisis l'ONU, l'Union européenne et l'OTAN, en plus de quelques États comme la France. Les développements attendus des actions en cours contre les pirates dans le golfe d'Aden dépendront pour beaucoup de leur relation, supposée ou réelle, avec les réseaux terroristes implantés en Somalie, au Yémen ou au Nigéria.

PIRATERIE, BRIGANDAGE EN MER, TERRORISME MARITIME : DES PHÉNOMÈNES DIFFÉRENTS ET/OU CONNECTÉS ?

« Piraterie », « brigandage maritime », « terrorisme maritime » sont autant de termes utilisés pêle-mêle lorsque sont évoquées les actions des pirates dans le golfe d'Aden, mais ils recouvrent des réalités juridiques différentes. L'article 101 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (1982), communément appelée Convention de Montego Bay, limite la piraterie à la haute mer⁵. Si l'attaque se déroule dans des eaux territoriales et *a fortiori* dans un port, il s'agit juridiquement de vol à main armée relevant du droit commun. Quant au terrorisme, s'il n'existe pas de définition universellement acceptée, le terroriste des uns étant parfois le résistant des autres, il est lié à une activité idéologique, mais répond aux mêmes modes d'opération. Les distinctions seraient non seulement juridiques, mais aussi liées aux intentions des acteurs.

5 ONU, Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, Jamaïque, le 10 décembre 1982 : « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

La piraterie, violence lucrative et privée, s'opposerait au terrorisme, violence politique, idéologique, *a priori* désintéressée, au moins financièrement :

Si la piraterie n'exclut pas des actions isolées et spectaculaires telles que la capture d'un paquebot, ou le détournement d'un navire de croisière, il revient plutôt au terrorisme d'utiliser cette violence de façon à produire un effet de choc sur l'opinion internationale en faveur d'une cause particulière⁶.

Hors ces distinctions juridiques, peut-on identifier des éléments de convergence entre les deux phénomènes ?

Terrorisme et piraterie se nourrissent d'un même contexte

Le socle politique, économique ou sociologique sur lequel apparaissent les deux phénomènes sont semblables. Les substrats qui les nourrissent aussi. Piraterie et terrorisme se développent sur fond de misère et de crise sociale, qui rendent « disponibles » les individus, mais aussi indispensables de nouvelles sources de revenus. La piraterie, comme le terrorisme, offre la possibilité à certaines couches pauvres de la population, malgré de grands risques, de trouver des moyens de subsistance. La différence, ici, est surtout géographique : pour pratiquer la piraterie, il faut être proche de la mer. Le terrorisme s'accommode de tous les terrains.

S'y ajoute une remise en cause de la frontière morale. Les deux phénomènes s'accompagnent d'un discours créant une nouvelle forme de moralité, dans laquelle le terrorisme devient le combat d'une cause dite juste, et la piraterie une nouvelle forme de redistribution des richesses. Il se trouve que dans les deux cas l'ennemi est le même : l'Occident, ses valeurs, son commerce. Ceci est accentué lorsque l'on se trouve en présence d'un État faible, en déréliction, ou d'une administration publique corrompue. Les attaques terroristes comme les actes de piraterie se développent de façon privilégiée dans les pays qui sont incapables d'assumer efficacement les fonctions régaliennes, et s'ancrent dans des populations fragilisées par les migrations, la pauvreté ou des dissensions identitaires et religieuses.

La Somalie réunit toutes ces conditions. C'est un des pays les plus pauvres de la planète, avec un revenu individuel de 226 dollars et un analphabétisme touchant 70 % de la population. La situation politique y est extrêmement instable depuis l'effondrement du régime de Mohamed Siyaad Barre en 1991. Le gouvernement transitoire fédéral, établi en 2004 et reconnu par la communauté internationale, ne contrôle que quelques parties du pays. La région du Puntland

6 Alexandre Miletitch et Virginie Sandrock, « D'un fléau à l'autre, de la piraterie au terrorisme maritime », *Armées d'aujourd'hui*, n° 277, février 2003, p. 50-52, *loc. cit.* p. 50.

et la République de Somaliland, qui se sont auto-déclarées indépendantes, ont établi des institutions autonomes. En 2006, le gouvernement fédéral transitoire avait été renversé par l'Union des tribunaux islamiques (UTI), un réseau de tribunaux appliquant la charia. Si le gouvernement fédéral transitoire a repris le contrôle d'une partie du pays grâce à l'intervention des forces éthiopiennes soutenues par les pays occidentaux, l'UTI a laissé la place aux milices islamistes al-Shabaab (ou Chebab), placées par les États-Unis sur la liste des organisations terroristes en 2004, lesquelles contrôlent la partie du pays dans laquelle la piraterie est la plus active. Tout cela, bien sûr, sur fond de crise humanitaire d'autant plus dramatique que la piraterie restreint l'acheminement de l'aide internationale par la mer et que les milices al-Shabaab s'en prennent aux volontaires des ONG présents sur le terrain.

Terrorisme et piraterie s'enracinent dans un même espace géostratégique

Cette situation est-elle propice à une convergence, une connexion du terrorisme et de la piraterie ?

De fait, les actions terroristes sont de plus en plus diversifiées et la mer n'échappe pas à leur champ d'action. Prenons-en pour preuve, le 12 octobre 2000, l'attentat contre la frégate *USS Cole*, qui a provoqué la mort des deux terroristes ayant conduit l'embarcation chargée d'explosifs, de 17 marins américains et en a blessé 39 autres, et causé des dégâts estimés à 287 millions de dollars⁷. Le mode opératoire – l'attentat suicide – est bien celui du terrorisme et non de la piraterie. Il en est de même de l'attaque contre le *Limburg*, pétrolier français à double coque, le 6 octobre 2002, au moment où le navire allait accoster au port de Mina al-Dabah (Yémen). Les dégâts de cette cible symbolique, un pétrolier occidental, ont été estimés à 60 millions de dollars⁸. En novembre 2002, Abd al-Rahim al-Nashiri, appelé l'« émir de la mer », organisateur supposé de ces deux attaques, a été arrêté en possession d'un document de 180 pages listant des « cibles maritimes pertinentes »⁹ et confirmant l'intérêt d'AQPA pour les opérations menées en mer.

Il est évident que la médiatisation des actes de piraterie sur la côte est-africaine peut attirer les terroristes, du fait de la publicité provoquée, les cibles pouvant être symboliques : pétroliers, navires occidentaux. Mais le matériel transporté peut s'avérer être également fort intéressant. Le détournement en septembre 2008 du *MV Faina*, cargo ukrainien battant pavillon du Belize, a accentué la

7 Hugues Eudeline, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui. Les risques d'une collusion contre-nature », *EchoGéo*, n° 10, 2009, en ligne : <http://echogeo.revues.org/11405> (consulté le 21 juin 2012).

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

crainte d'une collusion entre terroristes et pirates, à cause du chargement du navire en question, à savoir du matériel militaire : 33 chars lourds T-72 d'origine soviétique, des mitrailleuses, des batteries anti-aériennes, 150 lance-roquettes et des munitions¹⁰. Les gouvernements occidentaux se sont inquiétés de voir ces armes tomber en de mauvaises mains, d'autant que le navire était retenu près des ports de Hobyo et Haradhere, dans une région contrôlée par des factions liées aux milices islamistes. La V^e flotte américaine a établi un périmètre de surveillance actif autour du navire pendant toute la période des négociations pour éviter le débarquement de la cargaison. Les inquiétudes ayant entouré l'arraisonnement du *Faina* ne se sont pas évanouies avec le paiement de la rançon, car les rumeurs ont continué à circuler sur le sort des armes. En France, la commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale avait ainsi deux versions des faits. Dans la première, les islamistes, après avoir envisagé de récupérer la cargaison, y avaient renoncé, et le bateau avait été libéré avec sa cargaison contre une rançon de 3 millions de dollars ; dans la seconde, les pirates avaient débarqué une partie des armes contenues sur le navire¹¹. L'incertitude est en définitive plus inquiétante que les faits.

Car beaucoup d'armes transitent par le golfe d'Aden, ainsi que des cargaisons énergétiques qui représentent une valeur stratégique considérable : pétroliers, gaziers. Le tout dans une région où AQPA est très bien implantée : Yémen, Somalie, Nigéria. Les milices al-Shabaab ont affirmé être liées à Al-Qaïda, sans que cela soit prouvé. Au Yémen, pays d'origine d'Oussama Ben Laden, la présence d'AQPA est avérée, et les combats récents entre les forces gouvernementales et l'organisation terroriste ont illustré la puissance de celle-ci, ce que les attentats contre les ambassades américaines de Dar es Salam en Tanzanie et de Nairobi au Kenya, en 1998, avaient déjà annoncé. Tout ceci vient nourrir la hantise occidentale d'un *djihad* visant les approvisionnements en pétrole de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Les acteurs : des connexions ?

Peut-on clarifier le lien possible entre terrorisme et piraterie en étudiant de plus près les acteurs ? Tous les experts s'accordent à constater une professionnalisation de la piraterie et distinguent quatre niveaux d'acteurs : les investisseurs, les chefs opérationnels, les négociateurs et les exécutants. Les

¹⁰ Joseph Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, Presses universitaires d'Afrique, 2010, p. 13.

¹¹ Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, débats du 13 mai 2009, compte-rendu n° 45.

investisseurs sont peu nombreux, 15 personnes environ¹². Les négociateurs sont souvent issus de la politique locale, d'autres sont d'anciens enseignants parlant anglais ou d'anciens militaires. Parmi les chefs opérationnels, ceux qui montent les opérations seraient environ une cinquantaine, ceux qui dirigent les attaques une centaine. Les exécutants de base seraient de quelques centaines à trois mille, chiffre d'ailleurs peu parlant puisqu'« il n'a jamais manqué de jeunes hommes somaliens disposés à prendre des risques pour partager les millions de dollars de cette industrie illégale¹³ ». À ce dernier niveau, Christian Ménard, rapporteur pour la Commission de Défense de l'Assemblée nationale précise :

Les pirates proprement dits sont de « pauvres bougres », souvent drogués par le qat, qui ne savent parfois ni lire ni écrire et n'ont pas de compétences maritimes ou linguistiques particulières (ils ne savent même pas reconnaître un pavillon). Certains d'entre eux sont pêcheurs mais un grand nombre vient de l'intérieur du pays, ce qui explique que de nombreux pirates ne sachent pas nager [...]. Ce ne sont ni des combattants, ni des miliciens, ni des bandits professionnels : l'existence de camps d'entraînement paramilitaires est un mythe et l'amateurisme reste très largement la règle. Certains viennent avec une arme ou même un bateau, ce qui leur vaut une part de butin supplémentaire. Il s'agit pour eux d'une activité opportuniste, destinée à gagner de l'argent pour pouvoir, la plupart du temps, aider leur famille à quitter le pays¹⁴.

S'il y a collusion entre les organisations terroristes et les pirates, c'est sans doute au niveau supérieur qu'il faut la chercher. Mais tout reste à prouver. Des Yéménites ont été suspectés, parfois arrêtés, mais on n'a jamais prouvé leurs liens avec les actes de piraterie. Les investisseurs sont difficiles à identifier de façon certaine.

DE L'INFLUENCE DES LIENS SUPPOSÉS ENTRE LES DEUX PHÉNOMÈNES SUR LES MODES DE LUTTE MIS EN ŒUVRE

« La motivation de la piraterie est en tout cas clairement lucrative ; elle n'a pas de dimension politique majeure – même au Nigeria où le rattachement au Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger est plus une façade et un prétexte qu'une réalité – et encore moins d'objectif terroriste¹⁵ », écrivait

12 M. Rouger, *La Piraterie maritime*, *op. cit.*, p. 40, intervention de Jocelyne Caballero, diplomate, représentante spéciale chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime.

13 Karsten Von Hoesslin, « La nébuleuse pirate en Somalie », *Diplomatie*, n° 56, mai-juin 2012, p. 42-45, *loc. cit.*, p. 42.

14 Assemblée nationale, rapport d'information n° 1670, *op. cit.*

15 *Ibid.*

en 2009 dans son rapport le député Christian Ménard. Et de constater que les islamistes ont régulièrement condamné la piraterie, déclarée contraire à la *charia* : lorsque les tribunaux islamistes exerçaient le pouvoir en Somalie, des pirates ont d'ailleurs été exécutés. Mais, même si les objectifs sont différents, n'existe-t-il pas des liens indirects à prendre en compte dans les modalités de la lutte contre le terrorisme et contre la piraterie ? Ces liens sont-ils réels ou instrumentalisés afin de donner plus d'importance à cette lutte ?

Lutter contre des modes de financement commun ?

Christian Ménard soulignait qu'en Somalie,

il peut néanmoins y avoir des connexions complexes et indirectes en raison de liens familiaux ou claniques. S'il n'y a pas de soutien idéologique, il peut donc y avoir une aide occasionnelle à titre amical. En outre, dans les milieux d'affaires, il est préférable d'être en bons termes avec les détenteurs du pouvoir et, dans le sud de la Somalie, le pouvoir est entre les mains des islamistes. Il est donc possible que certains subsides soient versés pour préparer le terrain et se protéger¹⁶.

240

En 2010, il se faisait plus précis dans une interview donnée au quotidien *Le Télégramme* :

On se rend compte qu'il existe aujourd'hui des clans et des sous-clans [des milices Chebab] qui très vraisemblablement s'entendent avec les pirates. Il y a vraisemblablement des partages d'informations, et peut-être dans certains cas des versements d'argent. [...] Mais de ceci, il n'y a aucune preuve¹⁷.

Cette possibilité est évoquée avec la même prudence par Jocelyne Caballero, représentante spéciale de la France chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime : « même si ces liens ne sont pas encore avérés, on observe à tout le moins une coexistence entre la piraterie et le Chebab, ce dernier prélevant une sorte d'impôt sur les gains de la piraterie¹⁸ ». C'est aussi ce que suppose un rapport de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN de mars 2012¹⁹.

16 *Ibid.*

17 Interview du député UMP du Finistère Christian Ménard, *Le Télégramme*, 4 août 2010.

18 M. Rouger, *La Piraterie maritime, op. cit.*, p. 40.

19 NATO 053 DSCFC 12 F, Assemblée parlementaire de l'OTAN, sous-commission sur l'avenir de la sécurité et des capacités de défense, rapport de Raymond Knops sur « Le défi de la piraterie : réponse internationale et rôle de l'OTAN », 23 mars 2012.

De fait, le terrorisme coûte cher. Il faut financer les actions²⁰, mais aussi faire vivre l'organisation de façon permanente, ce qui suppose des apports financiers constants. Terrorisme et piraterie entretiennent pour cette raison des relations étroites avec la criminalité organisée. Le terrorisme en a besoin pour se financer et assurer sa logistique, la piraterie en est une composante. Cette dernière est-elle alors une source de financement du terrorisme ? C'est ce qu'affirment Gal Luft et Anne Korin, de l'*Institute for the Analysis of Global Security* (IAGS), dans un article publié en 2004 dans la revue américaine *Foreign Affairs*, insistant aussi sur les conséquences de la piraterie sur le marché énergétique et le danger global que cela représente pour les économies occidentales, 90 % du commerce mondial étant maritime²¹. Le golfe d'Aden voit transiter environ 20 % des échanges commerciaux et 12 % de la production mondiale de pétrole brut. En faisant peser une menace constante sur cette route maritime, la piraterie déstabilise l'économie mondiale déjà fragilisée, et atteint – même sans le vouloir – un des objectifs des terroristes. La connexion entre terrorisme et piraterie serait donc économique, dans le financement comme dans les conséquences.

Il faut noter que l'opacité qui entoure les relations financières entre piraterie et terrorisme découle aussi de l'attitude des Occidentaux. Le financement d'une entreprise terroriste est condamnable dans la plupart des États. Or, le versement d'une rançon à un groupe terroriste serait un mode de financement du terrorisme : « dans le cas où le lien entre piraterie et terrorisme serait avéré, il n'y aurait plus de possibilité de verser un seul centime de rançon, et navires et marins seraient donc aux mains des pirates pour des durées beaucoup plus longues qu'actuellement²² ». Lorsque des assureurs versent une rançon, ils doivent en demander l'autorisation à l'OFAC (*Office of Foreign Assets Control*), administration financière américaine, qui analyse les connexions possibles entre les pirates et les terroristes et ne donne l'autorisation de payer que si aucun lien n'a été identifié²³. Mais cela suppose que la transaction soit déclarée. Or, beaucoup ne le sont pas. Pour accélérer la libération du navire et des otages, ou seulement pour ne pas faire augmenter leurs polices d'assurance, certains armateurs préfèrent payer directement. Ces transactions échappent donc à tout contrôle.

20 Une étude du Groupe d'action financière (FATF, 2008) mis en place par l'OCDE estime à 10 000 dollars le coût de l'attaque de la frégate *USS Cole* menée le 12 octobre 2000 dans le port d'Aden par Al-Qaïda. Cette somme est modeste rapportée à l'effet obtenu.

21 Gal Luft, Anne Korin, « Terrorism Goes to Sea *Foreign Affairs* », n° 6, novembre-décembre 2004, p. 61-71.

22 M. Rouger, *La Piraterie maritime, op. cit.*, p. 70, intervention de Guillaume Brajeux, avocat au barreau de Paris.

23 *Ibid*, p.71, intervention de Jean de Lavergnolle, responsable adjoint de la souscription au Groupement des assurances de risques exceptionnels (GAREX).

De la définition de la piraterie par la Convention de Montego Bay, il découle qu'un navire de guerre peut intervenir contre tout acte de piraterie en haute mer, mais pas dans des eaux territoriales d'un État tiers. Or, lorsque les pirates attaquent les navires marchands sur les eaux internationales, ils regagnent au plus vite les eaux territoriales où ils retiennent navires et otages. D'ailleurs, ils attaquent de plus en plus souvent dans les eaux territoriales somaliennes, en toute impunité, ou dans les ports mêmes. Les appels à l'aide du Programme alimentaire mondial en 2007 et les attaques médiatisées du *Ponant* et du *Carré d'As* en 2008 ont amené le Conseil de sécurité de l'ONU à se saisir du dossier. Trois résolutions essentielles ont marqué son action. La résolution 1814 du 15 mars 2008, d'initiative britannique, prévoit la protection des navires apportant l'aide humanitaire à la Somalie (Opération Alcyon)²⁴. La résolution 1816 du 2 juin 2008, proposée par la France et les États-Unis, autorise pour six mois la poursuite de la haute mer vers les eaux somaliennes en cas de flagrant délit, pour se substituer aux autorités somaliennes défaillantes²⁵. La résolution 1838 du 7 octobre 2008, d'initiative française, prolonge et renforce la précédente, en autorisant l'action dans les eaux somaliennes²⁶.

Toutes les opérations en cours s'inscrivent dans le cadre de ces résolutions. Les États-Unis maintiennent une présence militaire active dans le golfe d'Aden et dans les pays voisins, à la fois pour la lutte contre le terrorisme et contre la piraterie. De décembre 2001 à août 2002, ils ont dirigé l'opération *Enduring Freedom*, qui consistait en une surveillance aéro-maritime dans le nord de l'océan Indien pour prévenir l'exfiltration des combattants d'Al-Qaïda. Cette surveillance a été prolongée dans le cadre du *Maritime Campaign Plan*, fixant les mandats de la *Task force 50*²⁷ en mer d'Oman et de la *Task force 150* dans la corne de l'Afrique, à hauteur de Bab-el Manded et du golfe d'Aden. Ces *task force* sont sous le commandement de l'USNAVCENT²⁸ à Bahrein. Parmi les actions menées, citons la mise en place, en juin 2003, de l'Initiative anti-terroriste pour l'Afrique de l'Est (IAEA) : sécurité des côtes et frontières, formation d'agents de police, d'immigration et des douanes, sécurité portuaire et aéroportuaire, programmes d'enseignement et d'assistance aux populations via l'USAID²⁹.

24 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1814 (2008), résolution 1814, 15 mai 2008.

25 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1816 (2008), résolution 1816, 2 juin 2008.

26 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1838 (2008), résolution 1838, 7 octobre 2008.

27 *Task force* : force opérationnelle.

28 *United States Naval Forces Central Command*, le commandement central des forces navales américaines.

29 Agence des États-Unis pour le développement international.

L'Europe n'est pas en reste, avec l'opération Atalante. En novembre 2008, l'Union européenne a lancé cette opération (EUNAVFOR Somalie – Atalante), première opération navale de l'UE, pour protéger les navires du Programme alimentaire mondial (conformément à la résolution de l'ONU), les navires marchands et secourir ces derniers en cas d'attaque³⁰. Parallèlement, l'UE a mis à la disposition des armateurs un centre de sécurité maritime pour la corne de l'Afrique, pour échanger les informations sur les lieux des attaques et signaler les dangers repérés. Enfin, Atalante s'accompagne d'une mission de formation (EUTM Somalie) en Ouganda, d'un soutien à la mission militaire de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) et d'une aide au développement de la Somalie, via le fond d'aide humanitaire européen ECHO³¹.

Pour sa part, l'OTAN a également mis en œuvre une force d'escorte des navires du Programme alimentaire mondial, d'octobre à décembre 2008 (opération *Allied Provider*), avant d'abandonner cette mission à l'Union européenne³². À partir d'avril 2009, l'Alliance atlantique a lancé l'opération *Allied Protector*, rebaptisée *Ocean Shield* en août 2009 et toujours active. *Ocean Shield* coopère avec Atalante et la *Task force 151* pour la surveillance du golfe d'Aden et des côtes somaliennes et la protection des navires marchands ou de plaisance empruntant ces routes maritimes. Les bâtiments de l'OTAN travaillent notamment à l'identification des navires dans la région, aux escortes des convois de navires marchands, et l'Alliance propose aux États de la région une aide à la formation des garde-côtes ou portuaires.

À côté de l'UE et de l'OTAN, d'autres nations participent aux *Combined Task Force 150* et *151*. La CTF 150 est assignée à la fois à la sécurité maritime et à la lutte contre le terrorisme. La CTF 151, créée en janvier 2009, est plus directement tournée contre la piraterie et assure des patrouilles dans le couloir de transit international recommandé (IRTC). Parallèlement, des missions nationales indépendantes sont également déployées dans la région – Chine, Inde, Iran, Japon, Corée du Sud, Malaisie, Oman, Russie, Arabie saoudite, Yémen – pour remplir les mêmes missions. La lutte contre la piraterie est ainsi une action réellement internationale, qui témoigne des enjeux en cause. Il est notable que les acteurs essentiels de cette lutte côtoient en permanence ceux de la lutte anti-terroriste et soient même souvent les mêmes – États-Unis, OTAN, Union européenne.

30 Assemblée nationale, rapport d'information n°1670, *op. cit.*

31 Voir, en ligne, http://ec.europa.eu/echo/index_fr.htm.

32 NATO 053 DSCFC 12 F, référence donnée *supra*, n. 19.

VERS UNE SOLUTION GLOBALE POUR LA RÉGION ?

La lutte contre la piraterie est de plus en plus prise en charge de façon globale, dans des perspectives prenant en compte également la pauvreté des populations, l'instabilité politique, la menace des milices islamistes et les mouvements de population.

Une nécessité : renforcer et adapter le cadre juridique

244 La première de ces perspectives est juridique et tourne autour du sort des pirates, ou supposés tels, qui ont été capturés. L'Union européenne avait signé, en mars 2009, un accord avec le Kenya permettant d'y déférer et juger les marins capturés lors des opérations menées par les bâtiments européens. Cet accord a été dénoncé par le Kenya en 2010. D'autres accords ont été signés avec les Seychelles le 30 octobre 2009 et avec l'île Maurice le 14 juillet 2011. Mais, malgré cela, très peu de procès ont eu lieu. En Europe, rares sont les nations ayant la capacité juridique de poursuivre des pirates qui n'ont pas lien de nationalité avec le pays. C'est le cas de la Finlande, de la Suède, de l'Allemagne, des Pays-Bas. La France s'est dotée de cette capacité par la loi du 5 janvier 2011 « relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », qui se décline en trois principaux points : elle introduit dans le droit français un cadre juridique relatif à la répression de la piraterie, conforme à la Convention de Montego Bay ; elle reconnaît aux juridictions françaises une compétence « quasi universelle » pour le jugement des actes dits de piraterie, à la condition que les suspects soient arrêtés par des Français ; elle établit enfin un régime *sui generis* pour la rétention à bord des personnes interpellées³³.

Malgré ces efforts, l'aspect juridictionnel reste une faiblesse constante de l'action internationale et 90 % des pirates capturés sont relâchés sans suites, faute de savoir où et comment les juger. Les procès organisés en France soulignent bien les difficultés juridiques concrètes. Fin 2011, six pirates présumés ont été jugés à Paris pour l'affaire du *Carré d'As*. Cinq ont été condamnés à des peines allant de quatre à huit ans de prison. Le sixième a été acquitté. En juin 2012, le procès des six hommes arrêtés par le GIGN dans une jeep avec une partie de la rançon après la prise d'otage du *Ponant*, a de nouveau montré les limites de ce type d'action en justice où les preuves sont minces et les investigations presque impossibles. Deux acquittements ont été prononcés. Notons cependant que dans tous les cas, même si les individus sont libérés rapidement, leurs bateaux,

33 Sénat, Rapport de Jean-Claude Peyronnet et François Trucy, n° 499, fait au nom de la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, enregistré à la présidence du Sénat le 11 avril 2012.

leurs armes sont détruits, ce qui représente tout de même une perte pour les pirates et ralentit, faute de la stopper, leur activité.

Conscient de ces difficultés, le secrétaire général des Nations unies a nommé en août 2010 Jack Lang conseiller spécial pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes. À ce titre, le député français a présenté, en juin 2011, au Conseil de sécurité de l'ONU, un rapport qui comporte 25 propositions pour améliorer la lutte contre la piraterie³⁴. Les difficultés juridictionnelles sont au premier plan des mesures conseillées : mise en place de deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland, et création d'une Cour somalienne spécialisée extraterritoriale. Il encourage également les États à se doter d'une compétence quasi universelle pour les actes de piraterie et à adopter un cadre légal pour la rétention en mer, ce que la France a fait avec la loi de 2011. Il développe également des idées pour faciliter les procédures juridiques, comme l'adoption d'un modèle de procès-verbal international ou un traitement harmonisé du témoignage des victimes. Le rapport Lang, commandé par l'ONU, est néanmoins resté lettre morte pour le moment.

Développer l'action à terre

« S'attaquer aux causes profondes de l'instabilité et du terrorisme est préférable et coûte moins cher que d'en affronter les conséquences, comme en témoigne la piraterie en Somalie », déclarait le général Sir David Richards, chef d'état-major des forces armées britanniques³⁵. Cette dimension est d'ailleurs également présente dans le rapport présenté par Jack Lang aux Nations unies.

Puisque la piraterie se nourrit de la guerre civile et de la misère, agir sur ces deux éléments peut donc permettre de dissuader les jeunes Somaliens de se lancer dans l'aventure risquée de la piraterie, en leur offrant d'autres moyens de subsistance pour eux et leur famille. L'amiral Forissier souligne :

Tôt ou tard, c'est à terre qu'il faudra résoudre le problème. Je mets beaucoup d'espoir dans des actions concrètes de valorisation des activités liées à la mer, en particulier sur les côtes de Somalie. En effet, la piraterie porte moins atteinte au commerce mondial qu'aux activités locales, notamment de pêche, et donc à l'approvisionnement des populations locales. Partout où la piraterie se développe, la pêche disparaît. Nous cherchons donc le soutien des populations pour faire comprendre que, plutôt que de devenir pirate, mieux vaut retourner à la pêche, activité durable qui permettra de nourrir tout le village. Nous menons

34 Jack Lang, Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, ONU, 25 janvier 2011.

35 NATO 053 DSCFC 12 F, référence donnée *supra*, n. 19.

cette action avec l'aide de l'Union européenne, en commençant à Djibouti par la création d'une école de garde-côtes³⁶.

246

Mais toute action humanitaire est ralentie par les activités terroristes et la piraterie. Une piste est donc de poursuivre et de développer la protection des convois du Programme alimentaire mondial afin d'acheminer l'aide d'urgence, et de lutter contre les milices islamistes qui s'en prennent aux humanitaires sur le terrain, par une aide au gouvernement fédéral de transition³⁷. C'était le sens de la Conférence de Londres sur la Somalie, qui s'est tenue en février 2012. Cela passe par une présence à terre renforcée. En mars 2012, l'Union européenne a, pour cette raison, donné son accord à une intervention à terre. En mai, pour la première fois, un hélicoptère de la force européenne anti-piraterie Atalante a frappé une base de pirates sur le territoire somalien. Atalante vise les bateaux pirates sur les côtes et leurs réserves de carburants, ce qui suppose une bonne capacité de renseignement pour « cibler » les attaques sans toucher la population civile ou des otages éventuels. Encore une fois, par ces modes opérationnels, lutte contre la piraterie et lutte contre le terrorisme semblent se rejoindre. Avec la nécessité de moyens de renseignements renforcés, ajoutés aux mesures de protection et de dissuasion, des sociétés privées font leur apparition sur le terrain en Somalie, comme en Irak ou en Afghanistan. Certains États leur laissent une place importante, y compris en leur reconnaissant le droit d'ouvrir le feu en cas de légitime défense. Leur place dans les conflits d'aujourd'hui, et ici dans le cadre de la lutte contre la piraterie, est de plus en plus un objet de débat. Certains armateurs font d'ores et déjà appel à ces entreprises pour sécuriser leurs navires. En France, des réticences importantes persistent, mais la question est désormais publique, depuis un rapport présenté devant l'Assemblée en février 2012³⁸. De fait, ces sociétés existent déjà, et leur action à bord des navires semble difficilement contrôlable.

Piraterie et terrorisme n'ont donc pas les mêmes objectifs, ni les mêmes modes opératoires : ce serait un non-sens pour un pirate d'envisager une attaque suicide, puisque le but de l'attaque est de gagner de l'argent. Mais ils se nourrissent des mêmes circonstances – instabilité politique, déliquescence de l'État central,

36 Dans « Piraterie : 90% des pirates interceptés sont relâchés », *Mer et Marine, toute l'actualité maritime*, article paru le 22 octobre 2010, en ligne : <https://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-90-des-pirates-interceptes-sont-relaches> (anciennement <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114362&u=77565>).

37 *Ibid.*

38 Assemblée nationale, rapport d'information n° 4350 déposé par la Commission de la Défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées et présenté par Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, enregistré à la présidence de l'Assemblée le 14 février 2012.

misère de la population – et sont la cible de moyens de lutte similaires : surveillance maritime, protection, aide au développement à terre, etc.

Les connexions entre le terrorisme islamique implanté en Afrique de l'Est et la piraterie sont souvent suspectées, jamais prouvées. Mais ce simple doute suffit à nourrir une hantise occidentale devant l'idée d'un *djihad* maritime, dans une région vitale pour le commerce mondial et les économies occidentales. « Agissez, agissez fort », concluait Jack Lang en présentant son rapport au Conseil de sécurité de l'ONU. Aujourd'hui, l'action réside pourtant davantage dans la recherche d'une protection des navires que dans la lutte contre la piraterie. Les perspectives de développement à terre des opérations de l'Union européenne et des forces internationales, les tentatives de mise en place de juridictions internationales, la prise en compte des problèmes internes de la Somalie, autant de voies qui restent à explorer pour tenter de mettre fin à la piraterie... et au terrorisme. Mais dans ces domaines il semble que tout reste à faire, à la condition d'une volonté politique réelle à l'échelle internationale.

