



HAL
open science

La piraterie maritime

François Guiziou, Bernard Fritsch

► **To cite this version:**

François Guiziou, Bernard Fritsch. La piraterie maritime. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2018, 10.12816/0012675 . hal-03944620

HAL Id: hal-03944620

<https://hal.science/hal-03944620v1>

Submitted on 18 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

LA PIRATERIE MARITIME : QUELQUES RÉFLEXIONS GÉOGRAPHIQUES¹

par

François GUIZIOU

Laboratoire Géolittomer (LETG, UMR 6554, CNRS),
Institut de Géographie de l'Université de Nantes

Bernard FRITSCH

Laboratoire Espaces et Sociétés (UMR 6590, CNRS),
Institut de Géographie de l'Université de Nantes

La piraterie maritime a considérablement agité les sphères médiatiques, économiques et politiques depuis le début des années 1990, avec une succession de cas d'une extrême diversité tant en termes de dimensions, d'objectifs, de zones impactées, de nature des acteurs et des moyens de la lutte. Cette diversité illustre une définition vernaculaire tout à fait impropre à décrire de manière précise la nature de chaque zone touchée. En dehors du fait qu'il s'agisse d'actes de brigandage perpétrés sur des navires – plus rarement à partir des navires à l'époque actuelle –, une définition plus précise amène des contraintes d'utilisation du terme qui sont inévitablement violées, ne faisant que complexifier son étude. Même en limitant l'analyse à la période immédiatement successive à la chute du bloc de l'Est – avec la disparition des grandes flottes militaires mondiales –, les cas diffèrent totalement ou presque : la piraterie d'Asie du Sud-Est mêle grandes mafias internationalisées et petits voleurs nocturnes ; les pirates somaliens agissent sur plusieurs millions de kilomètres carrés d'océan, tandis que les pirates du golfe de Guinée se contentent des eaux bordières du littoral ; les prises d'otages par les pirates somaliens n'ont rien à voir avec les vols de l'argent du bord et parfois du navire entier ou de leur cargaison en Asie et plus rarement en Afrique ; etc. Quant à la continuité de l'activité depuis plus de 30 années,

1. Colloque «La piraterie : de la mer au cyberspace», Journées scientifiques de l'Université de Nantes, 5 et 6 juin 2014.

elle est plus de l'ordre du jeu de perspectives que d'une quelconque contamination à l'échelle mondiale. Appeler piraterie des phénomènes aussi variés amène à prendre en compte une seule et même définition incluant des spécificités et déclinaisons locales aux rapports peu évidents et aux liens directs inexistantes. C'est cette différenciation à laquelle s'attache l'approche spatiale de la géographie.

Quant à la définition juridique du terme, elle pose un inévitable souci au géographe. La nature du fait ne varie pas, mais la qualification en fonction de l'endroit où l'acte est perpétré, elle, varie : la même bande de brigands verra ses actes qualifiés de piraterie hors des eaux territoriales, tandis qu'en eaux territoriales ou dans une enclave portuaire, il s'agira d'attaques à main armée. L'expérience du golfe de Guinée montre bien que si la majorité des cas a lieu en eaux territoriales, les bandits ont néanmoins été qualifiés de pirates, et les plus rares attaques en dehors des eaux territoriales ne changent ni la nature phénomène, ni le mode opératoire. Les limites maritimes sont rarement une préoccupation notable pour les criminels, sauf dans de rares cas de repli vers des eaux moins contrôlées. Par ailleurs, dans la mesure les réseaux pirates sont actifs au moins sur les territoires terrestres et maritimes de deux États et de plus en plus inclus dans un espace mondialisé, il est difficile de borner une définition selon les frontières internationales. Le franchissement des limites normées par la piraterie est évidemment un facteur supplémentaire de complexité dans l'analyse du phénomène. Et que dire de l'utilisation du terme de piraterie pour rentre illégitime l'action menée par un État en mer (pensons au cas d'Israël face aux navires de soutien à la Palestine), de la désormais actée piraterie halieutique (plus correctement appelée pêches illégales) ?

Si la géographie s'est saisie de la thématique dans quelques articles, pour majorité descriptifs ou faisant référence à des questions plus générales de sûreté maritime, il faut remarquer qu'à notre connaissance le phénomène n'a pas prêté à une étude profonde et suivie avec les techniques propres de la discipline. Les raisons sont multiples et ne sont pas sans faire penser à la maigreur des travaux sur la guerre (en dehors de ce qu'ont produit les écoles de la géopolitique moderne, modestement active en ce qui concerne la piraterie). D'abord, car la piraterie mêle acteurs privés du commerce maritime et acteurs publics du monde militaire et diplomatique. Si le premier est familier à la géographie, le second l'est beaucoup moins et relève plus régulièrement de la science politique ou du droit. Deuxièmement, parce qu'il semble qu'une réponse toute trouvée expliquant le phénomène ait été proposée à partir de l'association de causes mêlant misère, faillite de l'État et opportunisme. Rien qui, malheureusement, ne nécessitait une approche spatiale poussée, tant les solutions apparaissaient évidentes. Enfin, car il faut bien constater que la fulgurance de l'émergence et de la rétractation des foyers de piraterie ne simplifie pas leur traitement géographique, *a fortiori* dans des espaces que certains qualifient de zones

grises, dans lesquels il est malaisé d'avoir des données fiables. Du point de vue géographique, les questions relatives à la piraterie sont pourtant nombreuses, allant des questions littorales et océaniques jusqu'à la structuration de réseaux transnationaux puissants. Faire un point illustré sur les méthodes de la géographie dans l'étude de la piraterie paraît donc utile. Le parti pris de cette étude est de proposer trois thématiques géographiques : d'abord une remarque sur les données disponibles et les problèmes spatiaux qui peuvent se poser lors de leur usage (A), ensuite une discussion autour de la question des pirateries africaines (B) dont l'expression spatiale est radicalement différente ; enfin l'analyse spatiale du cas somalien (C), principalement axée sur une géographie des actes et du risque de piraterie et sur les effets de la mousson.

A – REMARQUE SUR LES DONNÉES DISPONIBLES

Nombreux sont les tableaux et les cartes alarmistes concernant la piraterie maritime. Représenter la piraterie maritime, c'est avoir accès à des données qui permettent une analyse spatiale et quantitative du phénomène. Or, chiffrer avec exactitude le nombre d'actes de piraterie dans le monde s'avère périlleux du fait de plusieurs facteurs propres à l'activité qui en font un phénomène dynamique et protéiforme. Trois sources principales de données quantitatives sont disponibles : celles de l'OMI, du BMI et de la NGIA.

L'Organisation maritime internationale (OMI) et le Bureau maritime international (BMI) fournissent depuis plusieurs années des statistiques portant sur la piraterie maritime sous les noms respectifs de *Report on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships* (depuis 1995) et *Piracy and Armed Robbery against Ships* (depuis 1992). Ces données compilent l'ensemble des actes délictueux imputés à des acteurs extérieurs au navire et venant de la mer, et cela indépendamment de la situation géographique au moment des faits. En ce sens, elles regroupent des données qui relèvent juridiquement de la piraterie maritime et d'autres non, qui, comme les titres le précisent, constituent des attaques à main armée. Les deux organisations fournissent dans leurs rapports respectifs les données suivantes : type et tonnage du navire, immatriculation, date et heure, localisation, détails des événements, conséquences pour l'équipage, actions entreprises par l'État, etc. Ces données sont suffisantes pour proposer des cartographies et des séries statistiques. La littérature spécialisée, notamment économique et juridique, utilise principalement les données du BMI. L'explication tient probablement au fait que les rapports annuels du BMI comportent l'ensemble des données relatives à chaque attaque là où les rapports annuels de l'OMI présentent les données sous forme agrégée. Une autre explication pourrait être la grande visibilité des données BMI

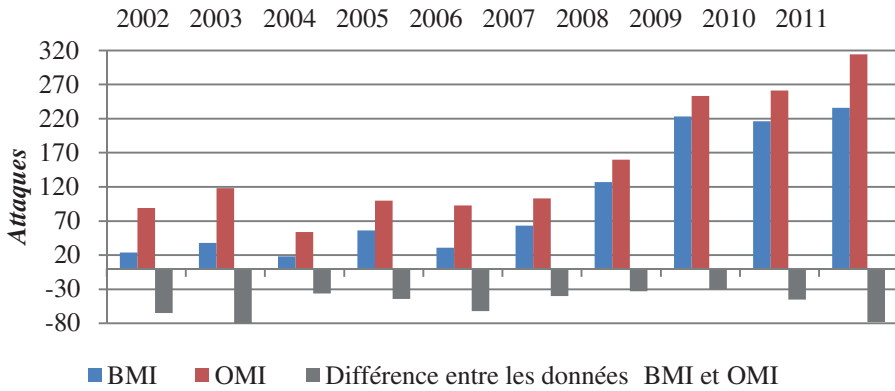


Fig. 1 : Comparaison annuelle des données de la piraterie dans l'océan Indien et en Afrique de l'Est selon les statistiques de l'OMI et du BMI, 2002-2011 (sources : rapports BMI et OMI, 2002-2011)

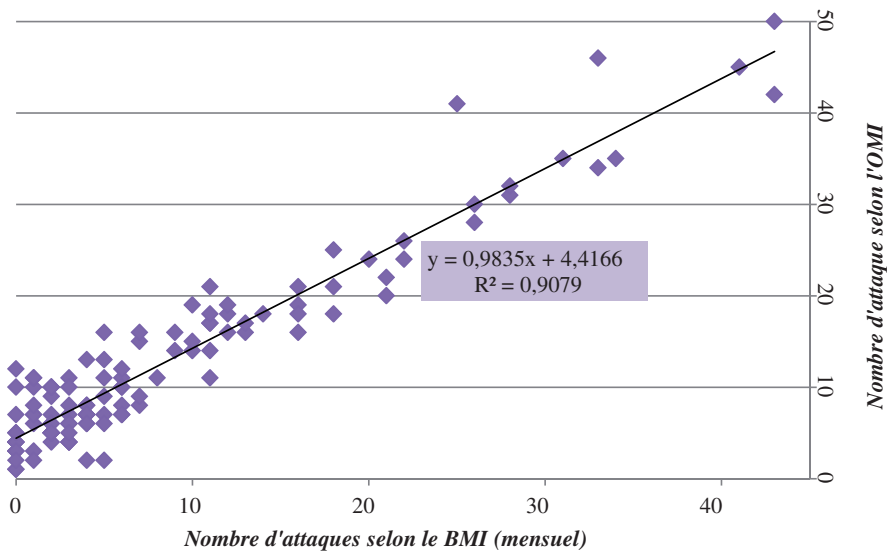


Fig. 2 : Comparaison mois à mois des données de piraterie mensuelles pour l'océan Indien produites par l'OMI et le BMI (sources : rapports BMI et OMI 2002-2011)

par rapport aux données OMI. Acceptant les mêmes définitions de la piraterie maritime (*UNCLOS*, article 101) et prenant également en compte les attaques à main armée, ce qui permet de s'affranchir de la virtualité des eaux territoriales comme limite à la piraterie, il est pourtant étonnant de voir qu'il existe des disparités entre les deux séries comme le montrent les figures 1 et 2 (les données issues des rapports BMI et OMI ont été sélectionnées selon leur appartenance aux régions de l'océan Indien et aux États du pourtour touchés par la piraterie somalienne).

Les raisons de ces différences n'ont pas beaucoup changé depuis l'étude menée par J. Bruyneel en 2003 sur les différences entre les deux séries de données à l'échelle annuelle (période 1981-2002). Il cite parmi les explications possibles la différence dans la collecte et l'analyse des données, les définitions de la piraterie légèrement différentes sur la période étudiée et enfin la différence de délai nécessaire à la prise en compte des rapports d'attaque, différence qui pouvait entraîner des décalages dans les dates². La principale dissemblance entre ces deux séries de données est un écart du nombre d'actes reportés, que ni la méthodologie de collecte des données ni les explications de Bruyneel ne peuvent clarifier. Mais, outre ces disparités, pour les régions étudiées (océan Indien, Afrique de l'Est), l'évolution tendancielle des séries de données reflète une certaine similitude. Autrement dit, malgré la sous-estimation des données BMI par rapport aux données OMI, l'utilisation des données OMI produit pour une étude sur une série longue des résultats comparables à une analyse avec les données BMI.

Il faut ajouter à ces remarques les difficultés qu'il y a à utiliser les données agrégées des rapports de l'OMI et du BMI. D'abord, OMI comme BMI proposent un découpage de l'océan Indien en multiples zones dont la cohérence est discutable. Il n'existe pas de définition suffisamment précise de ces zones, et certaines fluctuent, comme c'est le cas des rapports BMI qui proposent à la fois océan Indien, golfe d'Aden-mer Rouge, Somalie ou mer d'Arabie pour le seul nord-est de l'océan Indien. Un grand nombre d'études ne spatialisent pas les données et restent sur le découpage agrégé proposé par le BMI, ce qui géographiquement peut entraîner de grands écarts dans l'analyse. Dans certains cas, la classification «Somalie» est appliquée à la haute mer, à très longue distance des côtes de la Somalie, tandis que des attaques dans le golfe d'Aden, dans le voisinage immédiat de la Somalie peuvent être codées «golfe d'Aden». La vision de ces institutions souffre d'un référentiel mobile, les États d'une part et les régions maritimes imprécises, de l'autre, qui, dans bien des cas, se révèle trompeur.

2. M. Bruyneel, «Current reports on piracy by the IMO and the IMB – a comparison, the People and the Sea II», *Conference organised by the Centre for Maritime Research (MARE) and the International Institute for Asian Studies (IIAS)*, 4-6 september 2003, Amsterdam, pp. 3-4.

Il existe une troisième source de données directes, les *ASAM* (*Anti-Shipping Activity Messages*), produits depuis 1984 et diffusés par la *National Geospatial Intelligence Agency*, agence américaine, dans le cadre de son soutien à la sécurité et la sûreté maritime internationale. L'intérêt des *ASAM* est leur caractère brut, ne précisant que la localisation, la date et quelques détails concernant l'attaque. Ces messages recensent les attaques de pirates, les vols, les approches suspectieuses, mais aussi les actes illégaux de certaines marines ou encore les rares actes de terrorisme maritime. Si l'on exclut ces derniers, les *ASAM* représentent l'activité pirate de relativement manière brute. Ils sont composés des rapports des marins, des autorités maritimes, mais aussi de l'OMI et le BMI et servent d'outil de prévention transmis aux navires. Les *ASAM* proposent une spatialisation plus aisée à utiliser et offrent l'avantage de ne pas être agrégés. Il existe une corrélation du nombre mensuel d'attaques entre les séries *ASAM*, OMI et BMI, avec une adéquation visiblement meilleure entre données *ASAM* et BMI qu'entre *ASAM* et OMI. À l'image de la comparaison entre OMI et BMI, la tendance générale est la même (figure 3). Le grand nombre d'*ASAM* sur la période récente correspond à la prise en compte du phénomène de la piraterie somalienne par les autorités internationales ce qui entraîne une communication plus poussée à propos des incidents en cours. La conséquence est que sur cette période, certains messages (de l'ordre de 2 % de l'ensemble des *ASAM*) peuvent être redondants et signalent à la fois une approche suspecte et une attaque ou une tentative suivie d'un détournement.

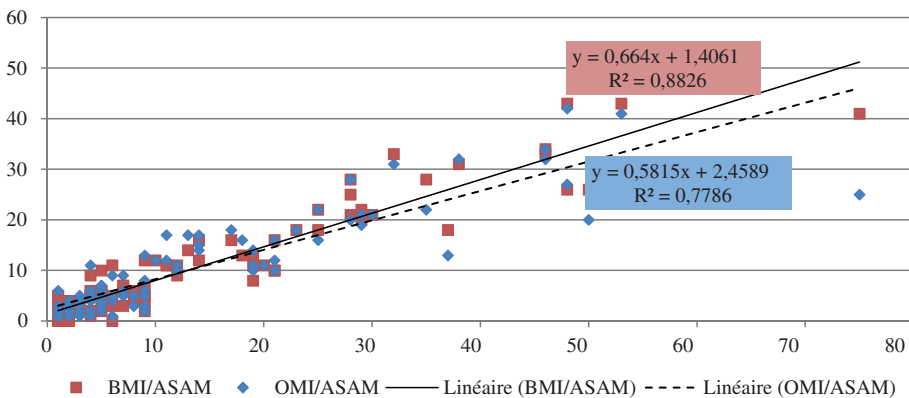


Fig. 3 : Comparaison mensuelle des données de piraterie pour l'océan Indien produites par l'OMI, le BMI et ASAM (sources : rapports BMI et OMI 2003-2011, ASAM 2003-2011)

Il existe donc un premier écueil pour l'analyse géographique qui est propre à la qualité des données, tant en terme d'exactitude, de complétude,

d'exactitude sémantique, que d'erreurs potentielles d'enregistrement (ou de codage)³. Cependant, l'information incertaine n'empêche pas l'étude d'un phénomène et de son caractère spatial, une fois les limites des données détaillées. Nous proposons d'une part une brève étude comparative du phénomène de piraterie sur les deux façades africaines, de l'autre, une analyse spatiale de la piraterie somalienne.

B – DES PIRATERIES AFRICAINES ?

Les deux façades de l'Afrique ont constitué la très large majorité des attaques de pirates de ces dernières années. À l'évidence, il s'agit de deux phénomènes parfaitement distincts : vue des océans, l'étalement des actes est radicalement différent ; vue des ports, logiquement, la contrainte exercée par la piraterie varie aussi totalement (figure 4). D'un côté, une génération quasi spontanée de pirates somaliens, développant une stratégie opportuniste océanique, de l'autre, des groupes littoraux, souvent anciens s'exprimant dans les eaux territoriales troubles du golfe de Guinée, forment deux zones de piraterie qui n'ont, en terme de dimensions, pas grand-chose en commun sur la période 2008-2012. En bordure de la façade occidentale, garnie d'abris et très peuplée, l'activité s'exerce dans une bande allant du Sénégal à l'Angola, avec pour point de concentration maximal les eaux allant de la presqu'île de Bakassi (Cameroun), à l'est, aux bandes béninoises et togolaises, au nord-ouest. Au large de la Somalie, l'extension spatiale est considérable avec une forte concentration dans le golfe d'Aden et une concentration océanique plus diffuse. Dans l'océan, les côtes somaliennes forment un vide relatif, les attaques s'exerçant surtout dans une bande intermédiaire allant de 350 à 800 kilomètres des côtes somaliennes, avant de diminuer à nouveau plus loin.

S'oppose donc une hyper concentration littorale à un vide littoral relatif. Ce constat reflète les pratiques des pirates en lien avec la géographie des flux maritimes. À l'ouest, où les routes maritimes sont exclusivement tournées vers les ports régionaux, l'activité est orientée essentiellement vers les navires qui participent aux activités d'extraction de produits pétroliers – présents surtout dans la frange littorale et sur le plateau continental en ZEE – et les approches portuaires (mouillages, chenaux). À l'est, où passent les grands flux maritimes mondiaux, les zones portuaires ne sont pas les plus fortes zones de concentration de navires. Les actes peuvent donc être commis à des distances plus grandes de la côte, d'autant que les ports somaliens, contrairement aux ports du golfe de Guinée, sont presque totalement exclus

3. P. Fisher, A. Comber, R. Wadsworth, « Nature de l'incertitude pour les données spatiales » in R. Devillers, R. Jeansoulin, *Qualité de l'information géographique*, Hermes Sciences, pp. 49-64.

du commerce maritime international conventionnel et ne concentrent pas d'autres navires que de petits caboteurs régionaux et boutres.

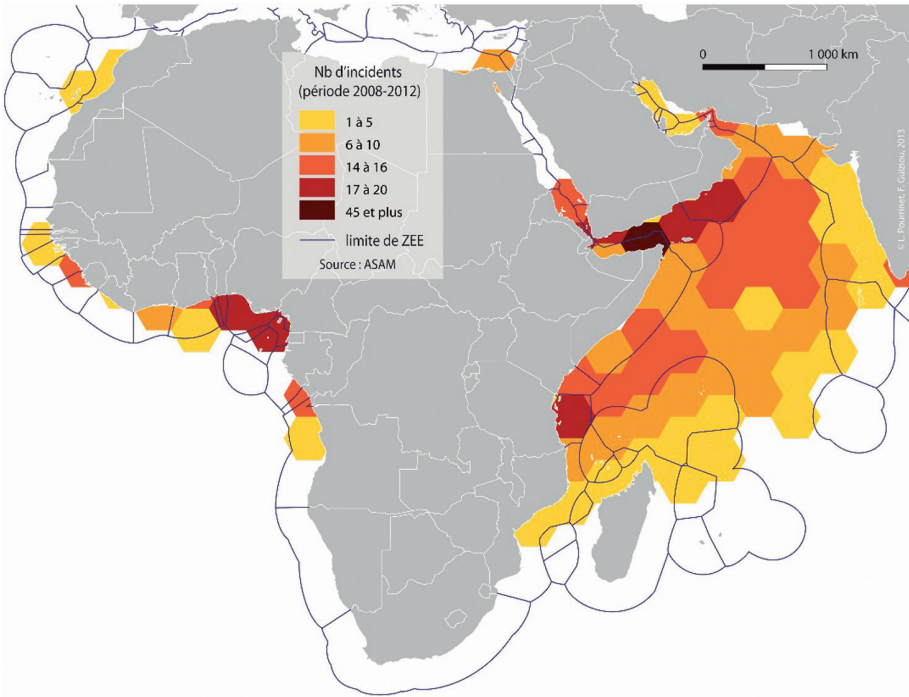


Fig. 4 : La piraterie au large des côtes africaines (2008-2012)

Ce résultat se vérifie en croisant les données attribuées aux pirates africains avec les principales localisations des ports des régions touchées par ces phénomènes. Sur la période 2008-2012, sur la façade occidentale de l'Afrique, les attaques sont majoritairement commises à proximité immédiate (rarement plus d'une trentaine de kilomètres) de quelques ports importants (Conakry, Cotonou, Lomé, Lagos, Port Harcourt, etc.) et terminaux pétroliers, représentant quasiment un encerclement des ports à une échelle locale. Inversement, les actes à l'est forment des nuages de points plus lointains et apparaissent plus contraignants pour les routes que pour les ports. Elles forment ainsi un maillage plus lâche autour de ces derniers. La piraterie ouest-africaine peut ainsi être définie comme une piraterie portuaire et littorale, tandis que la piraterie somalienne, comme une piraterie hauturière. Si le flux est menacé dans les deux cas – le port étant l'origine du flux – il ne l'est pas au même endroit, ce qui implique des différences majeures : application de la juridiction des États, applications du droit international, protection des routes et des navires au lieu de la protection des ports, etc. Cet ensemble de conséquences a posé un temps de lourds

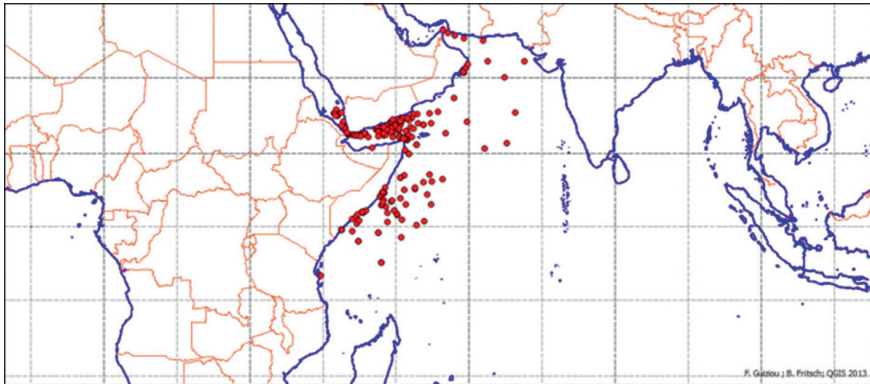
problèmes à la lutte contre la piraterie maritime somalienne, qui est beaucoup moins classique par sa répartition géographique que la piraterie du golfe de Guinée ou, plus loin, celle de Malacca.

Alors, parler de piraterie africaine est une simplification pour qualifier deux phénomènes criminels qui en dehors d'une même dénomination ne se ressemblent guère géographiquement. L'essor médiatique de la piraterie somalienne a peut-être, dans un monde de plus en plus connecté, fait quelques émules sur la façade occidentale de l'Afrique, mais, outre cette hypothèse d'un lien médiatique incertain, il paraît incertain en l'état de prétendre que deux expressions spatiales aussi différentes puissent être motivées par des phénomènes identiques à cause d'une quelconque origine africaine commune... L'intérêt de ce constat est qu'au moment même où la piraterie somalienne a disparu – ou presque – la piraterie du golfe de Guinée, les détournements et vols de cargaisons impliquant des intérêts puissants ont émergé au grand jour et amené des réponses internationales partiellement héritées de l'apprentissage fait durant la lutte au large de la Somalie, pourtant exception au regard de l'histoire du phénomène pirate. L'exemple le plus typique est la mise en place d'un Code de conduite de Yaoundé (2013), calqué sur le Code de conduite de Djibouti (2009). Tout cela laisse penser que les définitions essentialistes du phénomène pirate restent, malgré une expérience somalienne qui aurait dû changer quelque peu l'idée d'un phénomène unique, bien prégnantes dans les débats et décisions politiques. Il s'agit assurément de l'une des limites à l'appréhension de la piraterie.

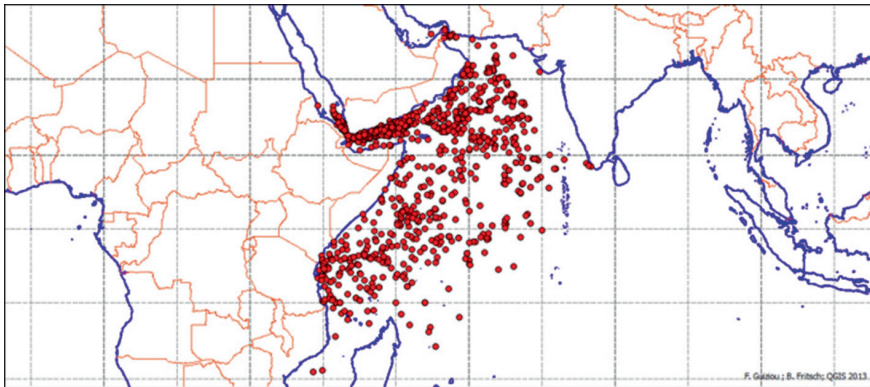
C – ANALYSE SPATIALE DU CAS SOMALIEN

La différenciation propre à la géographie peut être aussi simple que la comparaison des deux façades africaines, mais peut également renseigner, dans une approche temporelle, des mutations de l'activité et de l'empreinte de la piraterie sur un espace donné. La piraterie somalienne touchant les flux hauturiers dans une zone de canalisation du trafic, le golfe d'Aden (550 actes depuis 2003 – 58 % –, 450 depuis 2008 – 40 %), mais également dans un espace océanique ouvert, le bassin occidental de l'océan Indien (environ 750 incidents depuis 2003 – 42 % –, dont 700 depuis 2008 – 60 %), répond à quelques facteurs principaux, partiellement évoqués précédemment, qui renseignent sur le mode opératoire des pirates et la nature de la menace.

Le modèle proposé pour analyser la répartition spatiale des actes de piraterie est basé sur les données *ASAM*, corrigées et limitées aux cas commis par les pirates somaliens selon les informations des messages d'alerte. Cette étude a été limitée sur deux périodes axées autour des années 2007 et 2008, point de mutation durable de l'échelle de l'activité et par la pratique de plus en plus marquée du grand large océanique par les groupes pirates (figure 5).



Sous-période 2003-2007



Sous-période 2008-2012

Fig 5 : Évolution spatiale de la piraterie (2003-2012)

Ces éléments introduisent une analyse basée sur l'estimation de la probabilité d'occurrence saisonnière d'au moins un incident (modèle multivarié *logit/probit*) et l'étude de la distribution spatiotemporelle (par régression de Poisson) des attaques par analyse multivariée sur l'ensemble de deux sous-périodes d'observations (2003-2007 et 2008-2012). Ces deux études sont basées sur la saisonnalité (par trimestre), la distance de la côte somalienne et les routes maritimes. Ces dernières ont été rassemblées en quatre catégories selon l'estimation de la grande route maritime est-ouest, de la route *circum* africaine, de l'importance des ports régionaux et des principaux modèles pré-existants, estimation faite principalement pour les trafics de conteneurs et de vrac : la route principale constituée par le golfe d'Aden et son prolongement au sud de la péninsule arabique ; les routes intermédiaires, vers Ormuz et vers l'axe passant au sud du sous-continent indien ; les routes secondaires, la route d'Afrique de l'Est et la diagonale passant au large des Chagos en direction de l'Océanie. Enfin restent les secteurs hors de toutes routes.

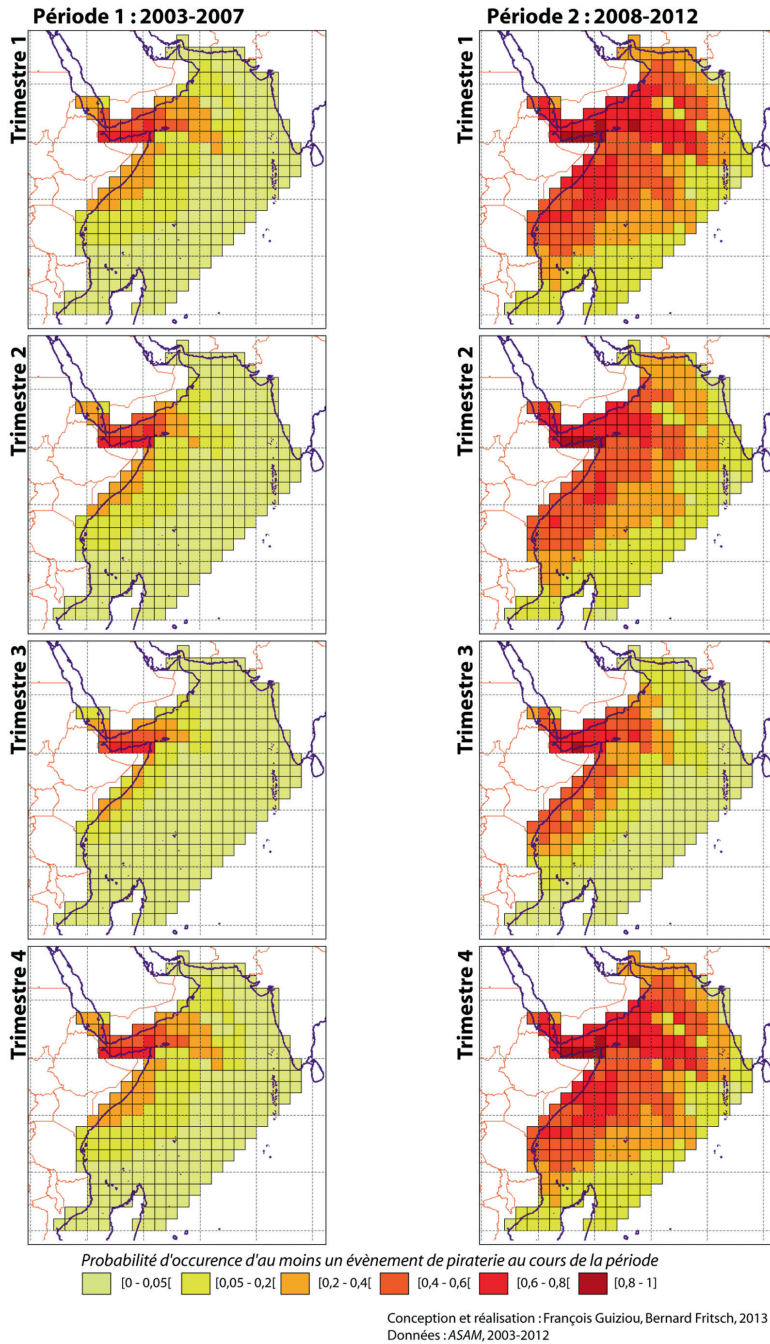


Fig 6 : Modélisation de la piraterie somalienne : probabilité d'occurrence d'au moins un évènement au cours de la période, 2003-2012

Découlent de cette modélisation et de l'analyse spatiale sur l'occurrence et la distribution des incidents (modèles ajustés à 60 % et 74 %), une géographie des actes et du risque qui confirme très largement l'idée avancée que la piraterie dépend bien d'un rythme saisonnier et de routes maritimes importantes avec, il est vrai, des nuances. La probabilité d'occurrence d'au moins un incident est fonction (figure 6) :

- (1) décroissante de l'éloignement de la Somalie, cet effet d'éloignement étant plus marqué en période de mousson (particulièrement d'été) et sur la période 2003-2007 ;
- (2) dans l'ensemble croissante de l'intensité du trafic selon les routes estimées. Il faut considérer dans ce cas des fonctions saisonnières également :
 - o (2a) Sur les trimestres 1, 3 et 4 : la probabilité de connaître un acte en dehors des routes commerciales est plus faible que celle de connaître un acte sur une route secondaire, elle-même plus faible que sur la route majeure, les routes intermédiaires étant les plus risquées ;
 - o (2 b) Sur le trimestre 2 : la probabilité de connaître un acte en dehors des routes commerciales est plus faible que celle de connaître un acte sur une route secondaire, les routes intermédiaires et la route principale étant les plus risquées ;
- (3) et avec une modulation temporelle en cours de période : en première phase c'est la route du golfe d'Aden qui est la plus risquée, les routes secondaires et les espaces hors routes moins risqués et la route intermédiaire la moins risquée.

La distribution spatio-temporelle du nombre d'incidents indique, et confirme, par ailleurs que :

- (4) le nombre d'incidents est fonction décroissante de la distance à la côte somalienne, avec un effet plus marqué en périodes de mousson ;
- (5) il existe des effets associés aux routes différents sur les deux sous périodes :
 - o (5a) 2003-2007 : les routes secondaires (est-africaines et diagonales océaniques) sont moins touchées que les espaces hors routes, moins touchés que les routes intermédiaires (vers Ormuz et le sous-continent indien) et la route du golfe d'Aden ;
 - o (5b) 2008-2012 : les espaces hors routes sont moins touchés que les routes secondaires, moins touchées que les routes intermédiaires (vers Ormuz et le sous-continent indien) et la route du golfe d'Aden ;
- (6) Les effets saisonniers de mousson affectent à la baisse, sur la période 2008-2012, toutes les zones à part la route majeure du golfe d'Aden.

Globalement, tout ceci indique que la piraterie s'est éloignée des rivages (1, 3, 5), pour impacter les routes (2, 5), plus que pour cibler les approches des côtes somaliennes, particulièrement sur la période de 2008 à 2012 (5 b), véritable période d'industrialisation du phénomène, avec des variations saisonnières importantes, principalement imputables aux conditions climatiques et océaniques en période de mousson (2a, 2 b, 3, 4, 6).

Les indentations visibles sur les courbes des incidents mensuels sur la période d'industrialisation de la piraterie sont ainsi essentiellement liées au phénomène de mousson, dont les implications spatiales sont importantes et ont été abondamment commentées (figure 7) : les périodes de mousson, avec les vents et houles associés, empêchent presque totalement les attaques océaniques et limitent les actes dans le golfe d'Aden – pourtant bien plus abrité –, avec dans les deux cas des taux de réussite faibles. De juin à septembre, et moins fortement, de décembre à février, les actes sont plus rares et la menace moins grande. La tendance générale à l'augmentation du nombre et de la portée des attaques est particulièrement perceptible d'un trimestre à un autre, enchaînant dès 2005, mais surtout 2007, des phases d'intensification toujours plus grandes en période de calme et de repli en période de mousson. La progression générale est d'une période de calme à une autre, notamment entre 2008 et 2010, où la piraterie progresse par sauts entre périodes de calme. La seule exception notable est celle de la mousson d'hiver de 2011, pendant laquelle se déroule un nombre important d'actes, rarement fructueux, avec l'emploi par au moins un groupe de bateau mers rendant plus aisées les conditions de navigation en mer d'Arabie⁴. Il est possible d'émettre l'hypothèse que, les attaques étant particulièrement efficaces durant l'intermousson et les ancrages pleins, les bandes profitent de la mousson pour les négociations. Cette augmentation des actes se double d'un éloignement progressif des côtes somaliennes, avec des sauts géographiques marqués d'une période d'intermousson à une autre, particulièrement sur la période de janvier 2008 à mai 2009, où les attaques passent de 300 km de distance moyenne (dont 3 attaques lointaines) à 550 km (automne 2008, 12 attaques lointaines) et 700 km (printemps 2009, 32 attaques lointaines)⁵. En ce sens, le rythme adopté par la plupart des groupes pirates laisse penser que la piraterie s'est développée en symbiose avec des conditions océaniques et climatiques particulières, ce qui est surprenant connaissant la faible « maritimité » des acteurs et laisse supposer une bonne adaptation au milieu maritime.

4. Climatic controls on piracy in the Horn of Africa region, 2010-2011 Duncan Cook¹, Sally Garrett¹ and Martin Rutherford² ¹ Environmental Science, Defence Technology Agency, New Zealand ² Maritime Military Geospatial Information and Services, Royal Australian Navy, Australia

5. *Analysis of somali piracy activity in 2009*, UNITAR-UNOSAT, avril 2009, pp. 4.

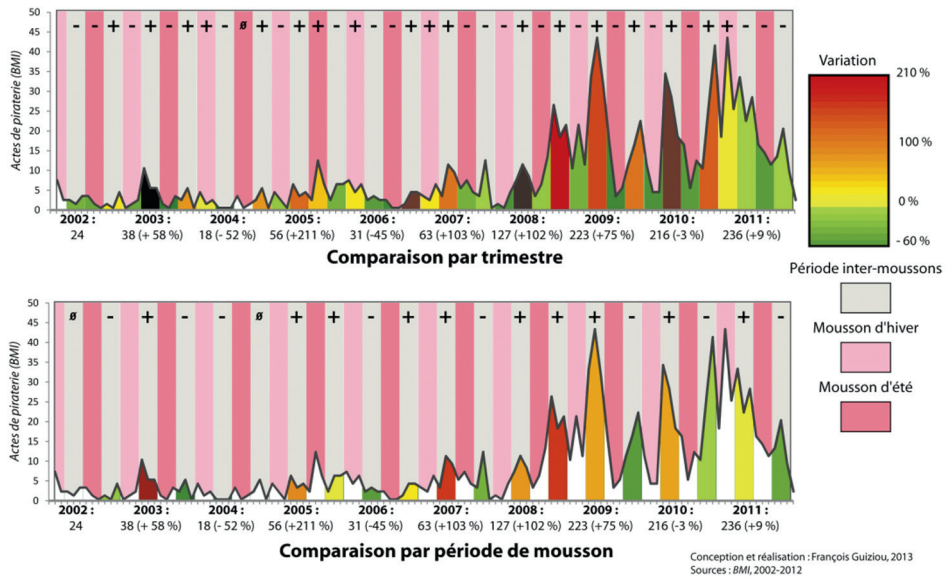


Fig. 7 : Actes de piraterie et moussons 2002-2011

Ce développement tant en terme de nombre d'actes que de progression spatiale (actes océaniques, intensification en période de mousson dans le golfe d'Aden) fait supposer un effet ballon, engendré par l'éloignement progressif des routes maritimes du littoral somalien (suivant les directives de la lutte) et les tentatives des pirates de fuir les espaces que les flottes internationales ont tenté de sécuriser – largement en vain – pendant la période d'expansion, mais avec plus de succès dès la mise en place des corridors de protection. C'est aussi un premier signe que la piraterie somalienne n'est pas une activité sans structuration ou stratégie et menée avec des méthodes anarchiques. Or, derrière cette génération spontanée de pirates, il existe des réseaux qui structurent puissamment le monde somali et indéniablement la piraterie somalienne. La piraterie somalienne a une expression spatiale qui n'est donc pas uniquement océanique, même si au regard des intérêts économiques de l'industrie maritime c'est évidemment cette analyse qui a été privilégiée.