

Laurent Mérer

# MOI, OSMANE PIRATE SOMALIEN

Roman

 éditions du  
**ROCHER**

LAURENT MÉRER

MOI, OSMANE,  
PIRATE SOMALIEN

*suivi de*

PIRATES D'HIER  
ET D'AUJOURD'HUI

*Petite histoire de la piraterie  
des origines à nos jours*

 éditions du  
**ROCHER**

© Éditions du Rocher, 2012.

ISBN : 978-2-268-07484-9

*Ce document numérique a été réalisé par [Nord Compo](#)*

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

emporter. Deux véhicules passèrent plus tard dans la soirée, mais ils contournèrent les débris.

La nuit tomba.

J'étais de nouveau seul. Mais avec de l'argent cette fois, beaucoup d'argent.

## 2

J'étais devenu pirate par hasard, plusieurs années auparavant.

Les horreurs de la guerre civile et les luttes de clans qui ravageaient la Somalie m'avaient chassé de Mogadiscio à la suite d'une épouvantable tragédie. Un matin que je rentrais d'un voyage d'affaires d'une semaine – j'étais parti plaider un dossier en Éthiopie –, je fus surpris par la fumée qui s'élevait au-dessus du quartier. Quand le taxi pénétra dans la rue, je ne fus pas long à comprendre qu'un drame avait frappé notre famille. En arrivant devant la maison, je ne retrouvai qu'un champ de ruines au milieu des murs écroulés. La grande bâtisse avait disparu, soufflée par une explosion, il ne restait que des cloisons éventrées et des poutres calcinées. Le feu couvait encore ici et là...

Je ne réussis pas à savoir ce qui s'était passé. Des tirs et une violente déflagration au milieu de la nuit, m'avaient raconté les voisins ; on avait retiré les cadavres brûlés.

Je ne nous connaissais pas d'ennemi, nous étions victimes d'une erreur ou de malchance, ou peut-être de la folie qui gagnait le pays. Depuis plusieurs mois, la ville était livrée aux factions et aux bandits, mais nous n'étions pas mêlés à ces querelles et à ces rivalités. Mon père s'était retiré des affaires. Il avait passé la main à mon frère aîné. Nous vivions encore en

famille. Nous étions heureux dans un pays où il faisait bon vivre.

Mon père avait deux femmes à la maison, mais nous nous étions accommodés de cette situation car c'était un sage qui savait diffuser autour de lui la sérénité. Il nous avait élevés dans notre temps, en restant attentif à la tradition. Comme mes frères, dès quatre ans, j'avais suivi les cours de l'école coranique où je retrouvais plusieurs fois par semaine les bambins du quartier. Assis en rond autour de l'imam, un vieil érudit à barbe blanche, nous apprenions par cœur des versets du Coran, nous répétions sans beaucoup les comprendre des tirades ou des poèmes, nous chantions des comptines sacrées. Nous chahutions aussi beaucoup et le malheureux, le turban en bataille et les pieds emmêlés dans sa longue robe, tentait maladroitement de ramener les garnements à un peu de discipline – nous le faisons beaucoup enrager.

Mon père allait à la mosquée à l'occasion des grandes fêtes, mais le reste du temps, il n'était pas assidu à la prière, comme beaucoup d'hommes de sa génération, vivant entre deux époques. Nous respections aussi le ramadan, mais j'en garde plutôt le souvenir de grandes fêtes familiales et de moments chaleureux lorsque nous retrouvions les amis après la rupture du jeûne pour un joyeux repas que les femmes et les servantes préparaient avec soin toute la journée. De longues tables garnies de toutes sortes de viandes et de poissons, de légumes, de riz, de semoule, de fruits juteux aussi, de gâteaux dégoulinant de miel et de sucreries. Beaucoup plus qu'il n'en fallait pour la famille et les invités. Mais selon la coutume de notre pays, nous prévoyions aussi la part pour les pauvres et les étrangers qui étaient nombreux à Mogadiscio. Après le repas, les plus grands dansaient jusqu'au milieu de la nuit, parfois même jusqu'aux premières lueurs de l'aube.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.



toujours à Dadaab où la condition des réfugiés empirait. De plus en plus de Somaliens fuyant les combats traversaient la frontière en direction de l'ouest, d'autres, poussés par la sécheresse qui frappe régulièrement le sud du pays, venaient s'agglutiner par milliers à la périphérie des camps dans l'espoir de recevoir quelques miettes. Les autorités kenyanes comme les organisations internationales étaient submergées par cet afflux incontrôlable de miséreux qu'on ne savait comment loger ni comment nourrir. Les trois camps de Dadaab, conçus pour recevoir chacun 30 000 à 40 000 réfugiés, en accueillait en réalité deux à trois fois plus. Cependant, son frère ne voulait pas tenter de la rejoindre, car il avait trop peur de retomber entre les mains des miliciens et des bandes armées qui franchissaient la frontière pour embrigader les jeunes hommes. Au moins, dans le camp, il était à l'abri.

La situation, m'avaient dit de leur côté les Italiens, n'était guère plus brillante au nord, du côté des trois frontières – Djibouti, Éthiopie et Somalie – où des camps à peine aménagés en plein désert attiraient des milliers de malheureux.

Ici, Gouled et ses hommes s'adaptaient à leur manière. Malgré les réserves d'Aïcha, je ne souhaitais pas m'en mêler. Je me donnais bonne conscience en me disant que mon action était utile pour l'avenir, que je ne pouvais pas tout faire à moi seul, que si je m'immisçais dans leurs affaires, je serais chassé. J'avais obtenu leur confiance, je ne voulais rien gâcher, d'autant que le travail à l'école me passionnait. Les enfants progressaient, et je pouvais voir l'envie et la fierté de leurs parents qui n'avaient pas eu cette chance.

Je continuais de rencontrer mes amis italiens qui revenaient tous les six mois pour faire le point et envisager de nouvelles actions. Ils m'avaient laissé un projecteur et un écran pour

passer des films, ils me faisaient régulièrement parvenir des cassettes par les commerçants. Je comptais sur ce moyen pour former aussi les adultes. Les séances de cinéma connaissaient un franc succès. Les gosses avaient fait venir leurs mères, puis quelques vieux ; les pères avaient suivi. J'adaptais les programmes.

Je faisais désormais des projets pour les années à venir, je ne voyais pas s'écouler le temps, mon esprit se libérait petit à petit des événements tragiques des mois passés. Les conversations du soir avec Aïcha me donnaient du courage, elle savait trouver les mots qui m'apportaient la sérénité.

## 5

Un jour que je faisais la classe, Moussa, l'un des pêcheurs que je connaissais bien – l'un de ceux avec qui je partais régulièrement en mer –, vint me chercher à l'école en plein après-midi. On avait besoin de moi, me dit-il encore essoufflé, et c'était urgent. Je libérai les enfants, qui nous accompagnèrent en courant jusqu'au rivage.

J'aperçus rapidement un petit cargo mouillé au large, à trois kilomètres de la côte environ. Je le voyais forcer sur son ancre car il y avait du courant. J'aidai Moussa à tirer la barque jusqu'à l'eau, puis, après m'être hissé à bord, il la poussa quelques mètres à travers les vagues. Heureusement, la brise de mer était faible, et nous quittâmes la plage sans difficulté car le clapot n'était pas encore levé. Mes nouveaux amis m'avaient expliqué ces subtilités ; je devenais un vrai marin. À l'aide du moteur, nous ne mîmes pas longtemps pour rejoindre le cargo. Je réalisai en montant à bord que tout avait basculé : il ne s'agissait plus de repousser des pêcheurs yéménites ou asiatiques, ils avaient pris d'assaut un innocent bateau de commerce. Ils avaient besoin de moi comme interprète pour communiquer avec le propriétaire à qui ils réclamaient désormais une rançon. Aucun d'entre eux ne parlait anglais.

Le bateau, qui battait pavillon libanais, transportait du bois de Tanzanie jusqu'en Jordanie ; il avait eu une avarie et s'était

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

fond du *dabqaad* de terre, des volutes de fumée s'en échappaient et se perdaient dans la pièce. L'odeur entêtante de l'encens et de la myrrhe enveloppait la salle. Aïcha avait suspendu la lampe à pétrole au-dessus de la table, le souffle léger du vent qui pénétrait par la porte grande ouverte la faisait battre, les ombres et les lumières dansaient sur les visages.

Gouled continuait de parler, ses compagnons l'écoutaient sans vraiment le contredire, comme fascinés par cette personnalité étonnante, comme si, peut-être, ils en avaient peur.

Et puis il y avait l'argent. Certains d'entre eux avaient aperçu les sacoches de billets lorsque les Libanais étaient descendus du 4 × 4 pour embarquer avec Yusuf. L'argent, là, tout près, parvenu jusque dans leur village. De l'argent comme ils n'en avaient jamais vu. L'argent qui leur permettrait de vivre, alors que les revenus de la pêche étaient de plus en plus médiocres, l'argent pour rembourser les dettes aux commerçants yéménites qui les étouffaient, l'argent d'une dot pour choisir une belle femme, acheter du riz à la famille, entretenir un petit troupeau, l'argent pour construire une maison en dur.

De mon côté, je ne savais que faire. Ils avaient eu besoin de moi et ils m'avaient fait confiance. J'étais là avec eux autour de cette table. J'étais enivré par le même parfum, la flamme qui vacillait m'éclairait de la même lumière et subitement me plongeait dans l'ombre.

## 6

Avec l'épisode du *Princess Tsipora*, mes relations avec Aïcha s'étaient tendues. Quelques jours après l'événement, un soir, après la classe, je retrouvai cependant le chemin de son petit café et nous nous expliquâmes. Elle redoutait que ces expéditions n'apportent rien de bon et que les exactions n'aboutissent qu'à des illusions. Elle avait connu la violence dans les années passées, et en restait plus que moi meurtrie. Elle n'appréciait pas beaucoup Gouled et ses proches qui fréquentaient souvent son établissement, le trouvait brutal. Je lui promis de me tenir à l'écart.

Mon existence reprit son cours. J'avais largement à faire avec les enfants. L'école occupait la plus grande partie de mon temps, j'entraînais désormais plusieurs équipes de football, continuais de développer le cinéma, les Italiens me faisaient porter des livres. Ma vie à Garaacad était remplie. J'avais le sentiment d'être utile. Le temps faisait son effet.

Pour les pêcheurs en revanche, la situation se dégradait. Les prises restaient médiocres, les Yéménites et les Asiatiques pillaient de plus belle malgré les représailles et la capture de plusieurs navires. Ces opérations avaient malgré tout rapporté du matériel de pêche et un peu d'argent à Gouled et sa douzaine de fidèles.

Plusieurs mois passèrent. Je sentais l'atmosphère évoluer insidieusement, mais je me tenais à l'écart des affaires du village et me concentrais sur mon travail.

Ce furent les gosses qui m'alertèrent. Certains disparaissaient plusieurs jours, ils partaient avec leur père. À leur retour, ils commentaient leurs exploits pour impressionner les camarades. Ils exagéraient sûrement leurs récits, mais j'en retenais que Gouled était maintenant mieux organisé, qu'il avait étendu son autorité à d'autres villages de la côte, qu'il menait avec eux des actions communes. Les bateaux, me disaient les enfants, partaient de plus en plus loin, avec des vivres pour plusieurs jours, chargés d'essence jusqu'à ras bord, désormais équipés de GPS que les pêcheurs avaient découverts sur les boutres yéménites et dont ils avaient appris à se servir. Au large, ils se laissaient dériver au fil de la houle et du courant et attendaient patiemment leurs proies, tapis au fond de leurs skiffs, tandis que l'un d'entre eux surveillait la mer. Les méthodes ne variaient guère. Dès qu'ils avaient repéré leur cible, ils se précipitaient par l'arrière, remontaient le sillage et grimpaient à l'assaut avec de simples grappins et des échelles de corde, tirant une rafale de kalachnikov si le malheureux navire tentait de fuir en augmentant l'allure ou manœuvrait pour compliquer l'attaque. Les enfants mimaient le tir par des gestes des bras et l'accompagnaient d'un taratata avec un roulement de langue. Ils en parlaient comme d'un jeu dont leurs pères étaient les héros, et Gouled le grand chef. Son fils, d'ailleurs, était l'un de mes élèves.

Au fil du temps, je vis de grands bateaux venir devant Garaacad plus fréquemment que des navires de pêche et rester plusieurs jours au mouillage. Je reconnaissais ces navires, semblables à ceux que je contemplais autrefois dans le port de Mogadiscio, lorsque mon père m'emmenait avec lui aux abords

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.



Mogadiscio, car plusieurs avaient été attaqués dans des circonstances mystérieuses. Les Français ne resteraient certainement pas sans réagir et il fallait s'attendre à des représailles. Je fis part à Gouled de mon sentiment. La prise était de nouveau fortuite, me répliqua-t-il pour se justifier alors que nous rejoignons le voilier mouillé devant le village, et il me raconta ce qui s'était passé.

Une dizaine de jours plus tôt, il avait capturé avec onze de ses collègues un boutre yéménite au large de Garaacad. Ils l'avaient pris pour un bateau de pêche, de ceux qui mouillent des lignes de plusieurs kilomètres garnies de milliers d'hameçons et déciment les bancs, mais avaient découvert, en le fouillant, qu'il transportait des armes et des munitions à destination de Bossasso. Gouled avait décidé d'y mener le boutre pour négocier directement la cargaison et en tirer le meilleur profit. Ils avaient embarqué leurs skiffs et pris la direction du nord.

Quelques heures après avoir doublé le cap Gardafui, alors qu'ils faisaient déjà route à l'ouest à faible vitesse, ils avaient aperçu au large un grand voilier blanc qui les remontait par le travers. Ils avaient rapidement distingué que le bateau comportait plusieurs ponts superposés, et disposait d'une plage arrière au ras de l'eau. C'était certainement un navire de croisière avec de riches passagers. Le vent soufflait modérément du sud-ouest et la mer était calme, le voilier filant à petite allure, toutes voiles dehors. Malgré les trois ponts, il n'était pas bien haut sur l'eau, et dans ces conditions, c'était une proie facile. Gouled n'avait pas été long à se décider et en quelques minutes, il avait organisé son plan.

Le boutre pourrait continuer jusqu'à Bossasso avec une partie de l'équipe afin de vendre les armes, tandis que les autres investiraient le voilier qui n'était probablement pas défendu puis feraient route vers Garaacad pour entrer en contact avec

l'armateur et exiger une solide rançon. Au village, ils trouveraient le soutien nécessaire pour la surveillance et le ravitaillement pendant la négociation si elle devait se prolonger.

Ils s'étaient laissé dépasser innocemment par le grand bateau blanc. Comme s'ils étaient occupés à relever des lignes, ils avaient mis discrètement deux embarcations à l'eau par l'arrière, hors de vue du voilier, et étaient remontés en suivant le sillage. Quelques minutes avaient suffi aux deux skiffs équipés de puissants moteurs pour rejoindre leur cible avec chacun trois hommes.

Gouled, qui pilotait le premier, avait prévu d'aborder directement la plate-forme arrière qui surplombait à peine la surface de l'eau. En s'approchant, il avait vu les marins s'activer sur le roof du voilier et jeter à l'eau de part et d'autre des paquets d'aussières, tandis que le navire entamait de fortes embardées. Il avait fait signe à l'autre skiff de passer sur le côté pour éviter de casser ses hélices dans les amarres filées à travers les remous, et de tenter l'assaut par les flancs. Les deux skiffs s'étaient rejoints sur tribord, dans la partie milieu du navire, là où les effets de giration étaient les moins sensibles.

Les six pêcheurs n'eurent guère de difficulté à grimper à l'assaut du bastingage à l'aide de cordes et de grappins. Plusieurs marins du voilier s'étaient précipités pour les empêcher de monter en brandissant des manches à incendie disposées en batterie sur le pont, probablement par précaution. Quelques rafales d'arme automatique tirées depuis les skiffs avaient suffi à intimider les hommes d'équipage avant qu'ils n'actionnent le jet d'eau sous pression. Aux premiers coups de feu, les marins avaient lâché leurs lances et couru se réfugier à l'arrière en escaladant précipitamment les échelles. Très vite, Gouled et ses compagnons étaient devenus maîtres du navire et

avaient intimé l'ordre au commandant de rebrousser chemin en direction du sud.

Il me racontait cet épisode avec fierté, comme s'il voulait me montrer qu'il était désormais un « professionnel ». Il m'avait pourtant dit quelques minutes auparavant que l'attaque du voilier avait été fortuite. Je n'eus pas la force de relever la contradiction.

Nous arrivâmes sur la plage. J'étais comme anesthésié. Je mesurais pourtant les risques et les dangers de l'aventure, mais j'étais incapable de réagir alors que j'avais fait des plans et fixé les échéances. Pendant que Gouled terminait son récit, nous étions passés devant les ruines du petit café que personne, curieusement, n'avait relevées ; les poutres et les tôles encore enchevêtrées témoignaient toujours de la catastrophe, de la fureur de la vague qui avait ravagé le village, mais aussi de la turpitude des hommes qui avaient empoisonné ses enfants. Ces images se bousculaient. Je pensais à Aïcha, à son regard, à sa réprobation silencieuse. Si elle avait été là, sur le pas de la porte, affairée aux préparatifs des repas, j'aurais peut-être eu davantage de courage pour réfléchir posément. Je pensais aussi à mon père, cet homme droit qui avait maintenu le cap. Aïcha était partie sans que je la retienne, mon père avait été assassiné. J'étais désespérément seul.

Moussa nous attendait à proximité du rivage. Dans l'eau jusqu'à la taille, il maintenait fermement le skiff par l'avant, mais l'embarcation cahotait dans les rouleaux qui se brisaient sur le sable.

J'avais encore une vingtaine de mètres à parcourir sur l'estran. Gouled marchait depuis quelques secondes devant moi. Sa belle silhouette se détachait sur la mer, donnant une impression de force et de résolution. Il avait fait son choix. Cet homme, décidément, me subjuguait.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

toute mauvaise surprise, prêt à me fondre dans l'obscurité à la moindre alerte.

Tôt le deuxième matin, j'eus un grand moment d'inquiétude. Quatre-vingts kilomètres environ à l'ouest de Garaacad, la piste traverse une région plate et dénudée, un ancien lac de boue séchée qui s'étend à perte de vue sans le moindre abri. Impossible en plein jour de trouver un endroit pour se dissimuler. Mes réserves d'eau et de galettes ne me permettaient pas de prendre le temps de le contourner et je m'y engageai en début de nuit pour parvenir avant l'aube jusqu'à l'autre bordure. Je ne m'arrêtai pas une minute pour souffler.

Il faisait à peine jour lorsque j'entendis le grondement d'un moteur. Je forçai l'allure pour gagner les premiers escarpements rocheux. Un avion trapu à quatre hélices sortit par l'ouest au ras des collines, sans le moindre feu, il tourna plusieurs fois à basse altitude comme pour repérer les lieux ; il s'éloigna, de nouveau au-delà du relief, et revint se poser dans un grand mugissement de moteurs. Il roula plusieurs centaines de mètres en soulevant un nuage sableux et s'immobilisa sur l'étendue sèche. Il n'était qu'à faible distance des rochers où j'avais trouvé refuge ; j'observais la scène avec les jumelles que j'avais conservées dans ma fuite. Il ne fut pas long à ouvrir une porte arrière et à descendre une rampe de son fuselage par laquelle je vis sortir trois 4 × 4 à la file équipés d'antennes, tirant chacun une petite remorque ; ils entamèrent ensuite un large virage et se garèrent à l'abri du souffle des moteurs qui vrombissaient toujours. Une colonne d'hommes descendus également par l'arrière rejoignit les véhicules. Ils portaient chacun un sac sur le dos et tenaient une arme dans les bras. Je reconnus les tenues noires. Les Français ne lâchaient pas. Ils poursuivaient leurs opérations par l'air et par la terre avec de gros moyens. Ils avaient probablement envoyé d'autres avions avec des soldats et des véhicules pour

ratisser la région, voulaient finir le travail et retrouver les autres. Leur base de Djibouti n'était pas très éloignée, et personne ici n'était en mesure de s'opposer à la moindre action de leur part. Il n'y avait plus d'armée de l'air en Somalie depuis des années, encore moins au Puntland, aucun dispositif de surveillance aérienne ou de contrôle. Ils ne risquaient rien à venir clandestinement se poser dans notre pays, tout juste le tir d'un gardien de troupeau effrayé par le bruit, brandissant son vieux fusil de contrebande pour se rassurer.

L'avion remonta rapidement sa rampe, il tourna, prit son élan et s'éleva lentement dans un tourbillon brunâtre, les moteurs à plein régime. Il repartit vers l'intérieur et je le perdis de vue derrière les collines.

Les hommes en noir déplièrent des cartes sur le capot des véhicules, restèrent là quelques minutes en conciliabule et partirent vers l'est, les voitures en ligne de front, enveloppées d'un nuage de poussière, les remorques tressautant à l'arrière.

Le silence revint dans le désert. On n'entendait plus aucun bruit. Bientôt, il ferait chaud. Je me calai dans une anfractuosité rocheuse, mangeant mes dernières provisions, en attendant la nuit. J'eus, plus que les jours précédents, du mal à trouver le sommeil, malgré la fatigue grandissante. Trop de tension et toujours les projets qui tournaient en boucle, toujours Aïcha qui me faisait signe. Je m' croulai finalement et me réveillai alors que les ombres commençaient à embrasser le désert. Lorsque je me levai pour partir, j'aperçus trois gazelles dans les dernières lueurs, là même où l'avion s'était posé plusieurs heures auparavant. J'étais fasciné par leur petit man ge. Elles tournaient la tête de droite à gauche, les oreilles dressées pour sentir le vent et surveiller les alentours, tendaient le cou vers les premières étoiles, replongeaient le museau pour se régaler d'un épineux, puis s'éloignaient, légères et gracieuses, insouciantes.

Je m'accrochais à ces instants de beauté. La beauté du monde, éphémère et fragile.

Je n'avais plus que quelques heures de marche avant d'atteindre la route. Je contournai la ville de Bardaale pour arriver par le sud, je ne voulais pas qu'on me voie venir de la côte. Je devais éviter les questions et me faire passer pour un réfugié qui fuyait les combats. J'enterrai mon arme dont je n'avais désormais plus besoin, ainsi que les jumelles qui auraient pu me trahir.

Une multitude d'échoppes et de petits métiers s'étaient établis aux abords du village de part et d'autre du goudron. Quelques planches faisaient un garage ou un atelier, trois tôles un hôtel ou un modeste restaurant. Des monceaux de pneus usagés jonchaient les alentours. Je n'en avais jamais vu de telles quantités. Ici, empilés en guise de muret, là, renforçant un toit. Plus loin, des hommes s'activaient avec de méchants morceaux de tuyau métallique pour déjanter une énorme roue. Un autre rechapait à côté d'un petit établi. Une activité florissante s'était développée autour du trafic routier qui alimentait les combats. Les chauffeurs se pressaient aux étals et dans les gargotes. Des femmes passaient avec des plateaux de beignets. J'en profitais pour me restaurer, car depuis trois jours, je n'avais mangé que mes galettes. Je prêtais l'oreille à ce qui se disait et tentais de savoir si on parlait de notre affaire, si des recherches avaient été entreprises. Je restai prudent dans mes allusions, personne ne me parla de rien.

Je n'eus aucune difficulté à m'entendre avec un chauffeur de semi-remorque que je trouvai attablé à la terrasse d'un petit hôtel où il s'était arrêté la veille au soir – car sur la route du nord, on ne roule pas la nuit tant les obstacles sont nombreux et imprévisibles. Il prenait des forces avant de repartir, un brouet sombre et grumeleux étalé sur une large crêpe qui lui servait à la

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.



mais aussi contre l'image qu'il se fait de la condition humaine. Son livre est considéré comme un classique.

Depuis que la piraterie est de nouveau à la mode, de nombreux ouvrages de vulgarisation se sont emparés du sujet.

## Mythe...

La piraterie échappe souvent à l'histoire pour aborder aux rivages de la légende et devenir une rêverie, parfois jusqu'au délire. Elle est ambiguë et le pirate apparaît sous un éclairage insolite, lumière de l'aube pleine de promesses et d'évasions, sombres visions du crépuscule et de la nuit la plus obscure. Il est un bandit sanguinaire, mais se montre parfois généreux, proche des faibles et des opprimés, il s'en prend aux galions qui pillent l'Amérique, il détourne l'argent de la poche des riches ou des puissants pour bâtir une société plus juste comme en rêvait le capitaine Misson dont on rapportera plus loin l'aventure. Ainsi, la perspective est confuse et l'image brouillée.

## Antiquité...

L'origine de la piraterie se perd dans l'histoire la plus reculée. Les pirates sont nés avec la navigation il y a plusieurs millénaires du côté de l'Égypte ou des mers qui entourent l'Arabie. On trouve trace d'un bateau à voile dans une tombe sumérienne en Mésopotamie 4 000 ans avant Jésus-Christ puis sur des hiéroglyphes égyptiens ; les navires ont des coques étroites relevées sur les extrémités, des voiles carrées hissées à des mâts rabattables, une vingtaine d'avirons et le cap assuré par une rame-gouvernail. Ils se répandent vers les côtes de Libye, de Crète, de Grèce, ils longent l'Afrique en direction du sud, poussent à l'est vers l'Inde et les mers de Chine. Les pirates

courent à leurs trousses. Cachés derrière des îles, dissimulés dans des criques ou les anfractuosités de la côte, à l'affût dans les détroits et les embouchures, ils bondissent sur leurs proies, les terrorisent, les saisissent, tuent les marins ou les réduisent en esclavage et s'emparent de leurs cargaisons. Leur cruauté est extrême.

## Grecs...

Montesquieu prétend que les premiers Grecs sont tous des pirates. Homère en témoigne ! La lecture de l'*Odyssée* nous apprend que la profession de pirate est « un métier délicat », fort répandu pendant l'Antiquité. Mais la lutte s'organise par tous les moyens, y compris les plus étranges. Ovide dans *Les Métamorphoses* raconte qu'un équipage de pirates tyrrhéniens capture Dionisos, Bacchus chez les Romains, alors qu'il se rendait sur l'île de Naxos, en mer Égée, dans les Cyclades. Il leur jette un sort et les transforme en dauphins. Ce coup d'éclat ne suffit pas à purger la mer des forbans et les pirates continuent d'infester les eaux. Les plus illustres ne répugnent pas à s'engager dans l'aventure. Achille lui-même est un redoutable pillard, et Ulysse, quand il rentre d'Ithaque, se présente à son porcher qui ne l'a pas reconnu comme pirate. L'histoire, on le voit, et la légende, se confondent.

## Romains...

Rome se construit à un moment où la piraterie maritime est endémique en Méditerranée. La passion juridique des Romains et leur amour de la loi les entraînent à tracer une frontière nette entre la piraterie et le commerce. Pour autant, les pirates continuent de faire des leurs et l'insécurité redouble. Des

bandes poussent jusqu'à l'embouchure du Tibre et saccagent Ostie, le port même de Rome. Dalmates, Ligures, Crétois ou Ciliciens s'en donnent à cœur joie. La côte qui fourmille d'îles, de criques et de promontoires facilite leur coupable besogne en leur fournissant partout des abris et des caches. Rome souffre, les marchés sont vides, les blés d'Afrique et de Mésopotamie n'arrivent plus. Les équipages marchands sont razzés et les hommes vendus comme esclaves dans toute la Méditerranée. César lui-même se rendant à l'île de Rhodes pour suivre des cours d'éloquence est capturé par des pirates originaires de Cilicie aux environs de la petite île grecque de Pharmacuse, au sud de Milet. Il y est retenu quarante jours. Les malfrats n'exigent qu'une rançon de cinquante talents. César s'en offusque prétendant qu'il vaut le double, ce qu'il paie, mais leur fait savoir, lorsqu'il les quitte, qu'il les crucifiera. Il tient parole, les attaques se raréfient, mais l'accalmie est de courte durée et les brigands reviennent. Moins de dix ans plus tard, la ville est de nouveau étouffée. Le Sénat confie les pleins pouvoirs à Pompée pour qu'il mette un terme à cet insupportable fléau. Vingt légions et cinq cents navires sont lancés aux trousses des pirates. Le succès est fulgurant ; en quelques mois de campagne, Pompée détruit quatre cents navires, en coule treize cents et fait vingt mille prisonniers. Il nettoie la Méditerranée, mais avec le temps, les bandes se reforment et les pirates, sporadiquement, repassent à l'attaque. Les combats sont longtemps douteux. Plus tard, lorsque Rome se décompose, les pirates vont courir ailleurs.

## Vikings...

Les Vikings qui, à partir du <sup>v</sup><sup>e</sup> siècle, terrorisent les populations côtières de la Manche et de la mer du Nord, qui se

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

de hollandais. La colonie, qui est une sorte de démocratie participative, devient un asile pour les pirates et les flibustiers de toute la région. Elle apparaît comme une utopie politique et sociale. « Pour Dieu et la liberté », proclame sa devise que Misson a imposée, rêvant d'une société vierge, lavée de toute perversion, à l'abri des malheurs de l'histoire. La réalité est plus prosaïque : Misson s'épuise à combattre l'ivresse, la débauche ou les rixes auxquelles se livrent ses compagnons et doit faire des concessions pour que la colonie vive.

L'affaire se termine mal car l'histoire le rattrape : les autochtones profitent de l'absence d'une partie de la colonie pour razzier Libertalia. Misson s'échappe de justesse, tandis que Caraccioli est tué dans la bagarre. Misson partage ce qui reste de la fortune et part pour l'Europe. Mais son navire fait naufrage dans une tempête au large de l'Afrique du Sud et il périt avec l'équipage. Les bourrasques de l'océan ont balayé l'utopie.

## La Buse...

C'est encore Johnson qui nous raconte l'histoire d'Olivier Levasseur, dit « La Buse ». Personnage historique ou héros de légende ? Probablement né à Calais, il est pendu à Saint-Paul dans l'île de la Réunion, le 17 juillet 1730 ; il fait partie du patrimoine culturel de l'océan Indien.

Comme bien d'autres, il commence sa carrière aux Antilles avec Hornigold et suit le mouvement vers l'est. On le retrouve à Mayotte dans les Comores où il fait naufrage. Il s'associe à un Anglais, le capitaine John Taylor. Les compères filent vers l'Inde puis reviennent dans les Mascareignes. Le 8 avril 1720, ils arrivent en rade de Saint-Denis de la Réunion et découvrent *La Vierge du Cap* – huit cents tonneaux et soixante-douze canons – navire royal portugais qui relâche pour réparer les avaries après

avoir essuyé une tempête. Le vaisseau transporte don Luis de Meneses, vice-roi de Goa, mais aussi des coffres remplis de barres d'or et d'argent, de bijoux, de perles, de pierres précieuses, de vases et d'étoffes. On prétend que c'est la plus grosse prise de l'histoire de la piraterie. Les pirates font route vers l'île de Sainte-Marie à Madagascar, capturant au passage *La Ville d'Ostende* devant Saint-Paul. Ils écument ensuite les côtes du Mozambique, puis La Buse revient vers Sainte-Marie. Croyant bénéficier d'une amnistie, il devient pilote dans la baie d'Antongil sur la côte est de Madagascar. Il est arrêté à bord de *La Méduse*, alors qu'il conduit le navire vers le mouillage. Il est ensuite transféré à l'île Bourbon où il est jugé. À l'heure de sa pendaison, il jette à la foule un cryptogramme indiquant où se trouve son trésor. Personne ne l'a jamais déchiffré...

## Sainte-Marie...

Admirablement située sur la côte orientale de Madagascar, le long de deux importantes routes commerciales vers la mer Rouge et l'océan Indien, l'île de Sainte-Marie, pourvue de baies et de criques abritées des tempêtes, riche en fruits et en eau douce, mais aussi en épices, en café, en vanille et en vivres de toutes sortes pour le ravitaillement des navires, devient aux alentours de 1700 le port d'attache d'une vingtaine de vaisseaux et le repère d'un millier de pirates. On a vu que Levasseur y avait ses habitudes. D'autres figures légendaires comme l'Américain Thomas Tew, le Gallois David Williams, s'installent sur l'île aux Forbans au cœur de la petite baie d'Ambodifotatra. La gentillesse des habitants, la douceur de vivre et la réputation de fortune facile y attirent tous les coureurs de l'océan Indien. Beaucoup feront souche dans l'île, le cimetière des pirates en témoigne. Le fameux caporal La Bigorne, après des aventures

aux Indes orientales et dans les îles Mascareignes en deviendra le roi en 1750.

John Avery, un Anglais surnommé Long Ben, né dans la région de Camlann près de Plymouth, est lui aussi un habitué de Sainte-Marie. Il se rend célèbre en s'emparant du navire du Grand Moghol en mer Rouge. Le vaisseau transporte sa fille et toute une suite de dignitaires, mais également des quantités impressionnantes d'or et de pierreries. Long Ben épouse la fille, mais la légende rapporte qu'il meurt dans le dénuement le plus total.

Quant au capitaine Kidd, il ne vient à la piraterie que sur le tard, après une bagarre avec un certain William Moore qu'il tue en le frappant d'un seau cerclé de fer car le malheureux l'avait insulté. Cette affaire le poursuivra longtemps puisque la veuve de Moore portera plainte. Kidd est arrêté, jeté en prison et transféré à Londres où il est pendu en 1701. Son butin, dit-on, est toujours caché quelque part. La légende a inspiré Edgar Poe avec le *Scarabée d'or* et Robert Louis Stevenson, auteur de la très fameuse *Île au trésor*.

## Pavillon noir...

La tête de Maure que les Barbaresques arboraient dans l'Antiquité en Méditerranée lorsqu'ils montaient à l'abordage des galères romaines, s'est-elle transformée en « tête de mort » mille huit cents ans plus tard ? Aucune certitude ne l'atteste. En revanche, l'expression « Jolly Roger » qui désigne dans le monde anglo-saxon le pavillon noir des pirates, est probablement d'origine française. L'appellation apparaît pour la première fois dans le livre de notre fameux capitaine Johnson en 1724. Certains historiens pensent qu'elle serait la déformation de « joli rouge », en accentuant le « e » final, car le

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.



Si les pirates opérant à bord de leurs skiffs sont des gueux en haillons, il ne faut pas croire que le combat est facile, il est au contraire complexe.

## Immensité...

En océan Indien, les zones d'action des pirates sont aujourd'hui immenses. D'abord limitées aux eaux côtières de la Somalie, elles s'étendent désormais à près de mille nautiques au large et descendent jusqu'aux îles Seychelles et au canal de Mozambique. Les surfaces à surveiller représentent ainsi plus de deux millions de kilomètres carrés, quatre fois la superficie de la France, ce qui veut dire qu'avec quarante bateaux en permanence, chaque unité, sous réserve que leurs actions soient coordonnées, aurait la charge d'un carré de 225 kilomètres de côté. Avec vingt bateaux, on passe à un carré de 315 kilomètres. Ces chiffres ont peu de réalité physique, mais ils donnent des ordres de grandeur destinés à illustrer la difficulté de l'exercice. Imagine-t-on notre pays entièrement surveillé par cinq véhicules de gendarmerie ou de police répartis sur l'ensemble du territoire ?

## Fugacité...

Zones immenses, mais aussi très grande rapidité d'intervention des pirates. Il ne faut que quelques minutes à une embarcation puissamment motorisée pour rattraper sa proie, quelques secondes pour grimper à bord et investir le navire. Ainsi, quelques minutes à peine suffisent à transformer « un innocent pêcheur » dont rien n'indique a priori les intentions malhonnêtes, en un pirate preneur d'otages. Les attaques sont fulgurantes. Les forces de surveillance se trouvent opposées à

des cibles fugaces qu'il est difficile de caractériser et d'intercepter avant le passage à l'acte.

Pour des hommes résolus et armés, disposant de moyens rudimentaires et d'un minimum d'entraînement, prendre d'assaut un navire de pêche ou de commerce ne présente guère de difficulté.

## Bateau mère...

Dans l'océan Indien et le golfe d'Aden, les pirates interviennent souvent à partir de bateaux mères qui leur permettent d'augmenter singulièrement leur rayon d'action en servant de bases flottantes. Ces bâtiments sont des boutres, des navires de pêche ou de petits caboteurs préalablement saisis par les pirates, mais aussi de simples embarcations d'une dizaine de mètres de long chargées de fûts d'essence. Ils se laissent généralement dériver loin au large dans les zones de navigation potentielles avec plusieurs skiffs d'intervention à la remorque, en attendant leur proie.

## Bases...

Les repaires des pirates somaliens sont de petits villages côtiers, à l'origine souvent de simples campements faits de huttes de branchages et de toile, abritant les hommes pendant la saison de la pêche. Avec l'argent des rançons, les villages se sont développés : constructions en dur, commerces, installations collectives, pistes les reliant aux routes principales.

## Assaut, déroutement...

Venant de la côte ou opérant à partir de bateaux mères, plusieurs skiffs – embarcations légères de plastique ou

d'aluminium puissamment motorisées et gorgées de fûts d'essence – s'approchent à grande vitesse, rattrapent le navire visé et le prennent d'assaut à l'aide d'échelles ou de grappins, après avoir menacé l'équipage par des tirs d'arme automatique ou de lance-roquette. Une fois le navire investi et sous contrôle, il est dérouté vers un mouillage de la côte pour la négociation de la rançon. Certains navires et leurs équipages sont retenus plusieurs mois en otage. La plupart du temps, les équipages sont maintenus à bord sous la surveillance de gardiens venus de terre, mais il arrive que certains soient débarqués et séparés.

Dans le golfe de Guinée, les attaques ont lieu de nuit, à l'aide de *speed boats*, avec des armes légères ; les cibles sont des navires isolés ou en attente d'opération. Les bâtiments sont pillés, les équipages ramenés à terre et cachés dans la mangrove. La violence est plus importante qu'en océan Indien.

## Veille...

C'est un secret de polichinelle : la veille est le plus souvent mal assurée sur beaucoup des navires de commerce ou de pêche en haute mer – pour ne pas dire aussi à proximité des côtes. Les raisons en sont multiples : équipages réduits en regard de la taille des navires, composition hétéroclite (il n'est pas rare de trouver à bord cinq à six nationalités différentes, sans langue commune), médiocrité et hétérogénéité des formations, négligence, lassitude et monotonie face à la mer souvent vide – on regarde plus volontiers des vidéos dans les abris de navigation des navires qu'on ne scrute l'océan avec attention. Les radars sont trop souvent à l'arrêt par mesure d'économie. Ne nous voilons pas la face, ce tableau, c'est la réalité de la mer et de la navigation dans notre époque de mondialisation.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

L'ensemble des dispositifs de protection fournis par les marines déployées dans le nord de l'océan Indien, les techniques et les stratégies adoptées réduisent incontestablement les risques. Elles n'apportent cependant pas de garantie, tant les espaces à surveiller sont immenses en regard du nombre de navires et d'avions que les États acceptent de consacrer à cette mission, tant les pirates sont audacieux et fugaces, tant ils savent s'adapter rapidement aux conditions nouvelles grâce à l'argent des rançons que les armateurs continuent à verser, tant leurs valeurs et leurs rapports à la vie sont différents des nôtres. Assurément, le nombre d'attaques est stable alors que la zone d'action des pirates s'étend, mais le danger demeure et les exactions se poursuivent.

Il n'est pas impossible que des pirates déterminés déjouent un jour ou l'autre la vigilance d'un bâtiment d'escorte en s'infiltrant au sein d'un convoi et en se glissant subrepticement à bord d'un navire pour l'investir, au risque de tourner les défenses en ridicule. Il n'est pas exclu que, redoublant d'intrépidité, ils s'en prennent aux escortes elles-mêmes. Il ne faudrait pas s'en étonner outre mesure ni remettre en cause le principe de cette protection. Cela soulignerait simplement l'extrême difficulté de l'exercice et l'immensité de la tâche, cela inviterait à imaginer des stratégies plus agressives.

Les actions de rétorsion à terre, comme la France en a montré l'exemple en 2008, vont dans ce sens, mais elles sont hautement risquées. La résolution 1897 de l'ONU autorise aujourd'hui de telles interventions alors que notre pays avait traité directement à l'époque avec le gouvernement somalien pour obtenir son feu vert.

Ce sont des opérations complexes, nécessitant une organisation et une coordination sans faille. Dès lors que les bases ou les repaires de pirates seraient identifiés et les risques

convenablement appréciés, elles pourraient être plus facilement montées si l'on disposait en permanence au sein des forces navales déployées le long des côtes somaliennes de bâtiments d'intervention avec les outils adaptés : hélicoptères en nombre, embarcations rapides, commandos. Plusieurs marines en alignent et sont entraînées à les mettre en œuvre. La lutte contre la piraterie prendrait une autre dimension. Il ne faut pas exclure que cela soit un jour nécessaire.

Assurément, le fléau ne peut être contenu que si les nations font preuve de résolution en adoptant des stratégies appropriées et en y consacrant des moyens suffisants. Il ne sera éradiqué à l'avenir que si elles montrent la même détermination pour aider la Somalie à retrouver sa place dans le concert des nations et à restaurer son économie.

## Développement des capacités régionales...

Le soutien au développement des capacités régionales de type garde-côtes et police, à défaut de grande ambition politique ou économique, va dans le bon sens. Plusieurs initiatives sont en cours de la part de l'OMI, de l'Union européenne et de l'OTAN, mais on en reste pour le moment au stade des discussions, des propositions et des recherches de financement.

La France, de son côté, a entrepris des actions concrètes de formation, à partir d'un centre implanté à Djibouti. Elle a mené une coopération avec le Yémen en matière de police maritime, ainsi qu'avec le Kenya et les Seychelles. Il faut toutefois rester prudent sur les résultats à en attendre.

\*

On l'a vu, les volumes des forces aéromaritimes indispensables à l'organisation d'une lutte efficace contre la piraterie sont importants. Notre pays aujourd'hui a la capacité de les mobiliser et d'apporter une contribution significative à l'action internationale parce qu'il dispose d'une flotte de haute mer cohérente et bien entraînée. C'est le fruit des investissements consentis dans les années passées pour la construire et l'entretenir – il faut trente ans, rappelait Thiers, pour forger une flotte –, c'est un capital précieux constitué pas à pas, grâce à la détermination et la ténacité des marins qui ont su convaincre leurs concitoyens et leurs représentants politiques que la France avait des intérêts maritimes et qu'il fallait les défendre.

Les événements qui agitent aujourd'hui de plus en plus fréquemment le nord de l'océan Indien et le golfe de Guinée montrent que ces intérêts sont fragiles. Nos compatriotes découvrent avec stupéfaction que des gueux en haillons deviennent facilement de redoutables prédateurs, qu'ils peuvent prendre d'assaut en quelques minutes des pétroliers géants pour réclamer des rançons extravagantes. Ils réalisent avec inquiétude que de semblables gueux animés par d'autres motifs que le gain ou la nécessité pourraient demain, sans plus de difficulté, embraser ces navires immenses et les précipiter vers nos ports ou nos rivages.

Nos intérêts maritimes sont devenus plus que jamais des intérêts vitaux. Lorsque les pays européens ont éradiqué la piraterie de la mer des Antilles dans la première partie du XVIII<sup>e</sup> siècle, ils disposaient de flottes puissantes et en pleine expansion. Force est de constater qu'aujourd'hui, à l'heure où la piraterie prospère dans toutes les zones grises du monde, leurs

marines se réduisent. L'histoire de la piraterie continue de s'écrire au futur.

[1-](#) Éric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est*, Paris, L'Harmattan, 2002.

[2-](#) À partir du milieu des années 1990, en l'absence de surveillance côtière, quantité de déchets toxiques auraient été déversés par fûts ou par conteneurs entiers dans les eaux somaliennes, en contradiction avec la convention de Bamako de 1991 interdisant de telles pratiques. La vague du tsunami du 26 décembre 2004 ayant bouleversé les fonds, ces déchets ont été rejetés à la côte occasionnant de nombreuses victimes parmi les populations côtières. Les représentants du programme des Nations unies pour l'environnement (PNUD) et ceux de la FAO ont confirmé ces rumeurs de rejet, mais le dossier est épineux puisqu'il s'agirait d'un trafic mafieux visant à décharger dans les ports ou les eaux somaliens des substances dangereuses en provenance d'Europe. Le PNUD, chargé du dossier par l'ONU, n'a jamais achevé son enquête.

[3-](#) L'opération Restore Hope, menée en 1993 en Somalie sous l'égide de l'ONU et la conduite des Etats-Unis, s'est terminée par un fiasco. Le film de Ridley Scott sorti en 2002, *La Chute du faucon noir*, relate les combats de Mogadiscio des 3 et 4 octobre 1993 au cours desquels dix-neuf militaires américains et plusieurs centaines de Somaliens trouvèrent la mort.

[4-](#) International Ship and Port Security : code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

[5-](#) Dispositif prévu pour le temps de guerre par l'ordonnance de 1959 sur la défense et adapté au temps de paix par instruction ministérielle du 27 juin 2001.

[6-](#) Voir le paragraphe plus haut, intitulé « Bonnes pratiques ».

[7-](#) Voir plus loin, le paragraphe intitulé « MSCHOA ».

[8-](#) Rapport parlementaire des députés Christian Ménard et Jean-Claude Viollet du 14 février 2012.

[9-](#) Voir plus loin, le paragraphe intitulé « Développement des capacités régionales ».

[10-](#) Arraisonnement : interrogation d'un navire sur son identité.

[11-](#) Entre 1405 et 1433, le grand eunuque Zheng He, amiral des mers de l'Ouest sous l'empereur Zhu Di, organisa sept expéditions de grandes jonques en océan Indien et jusqu'aux côtes de Somalie. Zheng He était musulman.

[12-](#) Voir plus haut, le paragraphe intitulé « Contrôle naval ».

[13-](#) Voir plus haut, le paragraphe intitulé « Contrôle naval ».

[14-](#) Membres du groupe Al Shabbaab (en arabe : « jeunesse »), groupe islamiste somalien issu de la fraction dure des tribunaux islamistes.

[15-](#) Les pirates du *Carré d'As* ont été jugés à Paris en novembre 2011, et condamnés à des peines modestes en regard des requisitions. Le Parquet a fait appel du jugement. Le procès des pirates du *Ponant* est prévu pour le mois de mai 2012.

[16-](#) Voir plus haut, le paragraphe intitulé « Droit ».