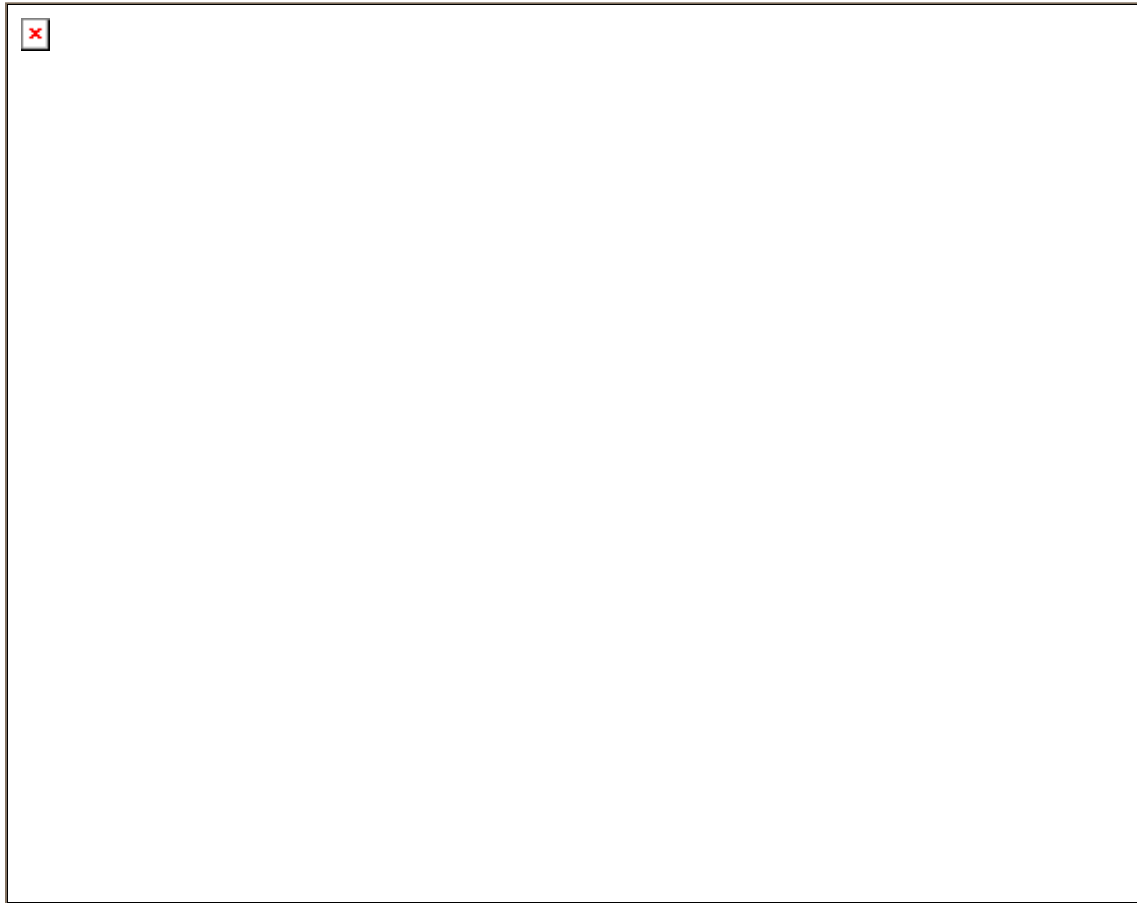


## Les beaux jours de la flibuste



**En dépit d'une forte présence militaire internationale, les pirates somaliens attaquent de nombreux bateaux dans le golfe d'Aden. Reportage à bord du " Nivôse ", frégate de surveillance de la marine nationale**



# L



e serveur s'est approché, dans l'obscurité, un plateau copieusement garni à la main. Les haut-parleurs susurraient, en fond sonore : " *Le champagne est servi près des jacuzzis.* " Il a déposé précautionneusement la nourriture sur le piano à queue, recouvert d'une nappe pour l'occasion. Caviar pour tous, gambas rôties à souhait et viandes fines. Les soldats français, qui venaient

d'embarquer, ont ouvert de grands yeux. On sait recevoir, sur le *Seabourn-Spirit*, un bateau de croisière à neuf ponts, dont les cabines sont louées entre 1 000 et 5 000 euros la nuit. Les militaires n'ont pas eu besoin de payer. L'équipage était trop heureux d'héberger ces croisiéristes d'un nouveau genre, casqués et armés, pour naviguer dans le golfe d'Aden, où transitent 16 000 navires par an.

Depuis que les pirates somaliens en ont fait leur terrain de chasse, on ne s'aventure pas impunément dans le secteur. Surtout lorsqu'on transporte 189 passagers aisés. A ce jour, les pirates somaliens détiennent toujours une douzaine de navires, amarrés près de leurs côtes, et veillent sur près de 300 otages.

En cette fin du mois de novembre, le *Nivôse*, une frégate de surveillance basée à La Réunion, a reçu pour mission d'escorter le *Seabourn-Spirit*, mais aussi de veiller sur l'*Alizé*, un navire de recherche sismique bourré de haute technologie. Pas question de les laisser tomber aux mains des pirates. Seule solution viable, en attendant la mise en place opérationnelle, le 15 décembre, de l'opération militaire internationale Atalanta : embarquer des militaires sur chaque navire accompagné.

*" On est à 140 milles (250 km) des côtes somaliennes, les pirates sont de très bons marins, ce n'est pas un souci pour eux, soupire le commandant Michel Le Doaré, à bord de l'Alizé. Quand la mer est calme, il leur suffit de se jeter sur le bateau. Moi, je ne peux faire que des zigzags pour me défendre, je ne suis pas armé. J'aurais pu faire appel à des mercenaires, mais je n'ai pas confiance, ils pourraient être de mèche avec les pirates. Alors l'armée française, c'est la bonne solution... "*

Quatre jours de haute mer, à croiser des bancs de dauphins, à s'extasier sur les couchers de soleil. Mais surtout quatre jours d'angoisses pour les marins français, constamment sur le qui-vive. Au cas où ils sous-estimeraient la menace, les mésaventures du *Biscaglia* sont venues secouer leurs certitudes. Ce matin du 28 novembre, le navire battant pavillon libérien paresse à l'arrière du convoi de bateaux qui se sont opportunément agglutinés autour du *Nivôse*, lorsque deux skiffs rapides l'abordent. L'affaire dure cinq minutes, pas plus. L'hélicoptère du *Nivôse* a beau décoller, il est déjà trop tard lorsqu'il survole le *Biscaglia*. *" Les pirates tenaient en joue l'équipage, rapporte le capitaine Frédéric Karakaya, aux commandes de l'hélicoptère, on les a survolés, ils nous ont simplement regardés. "* Sans grande crainte apparemment. Trois membres de l'équipage ont pu sauter à l'eau, non sans essuyer une salve de pistolet-mitrailleur avant d'être recueillis à bord d'un navire anglais. Au moins, le *Nivôse* aura pu assurer leur survie.

*" Je ne supporte pas qu'ils aient agi ainsi, sous notre nez, explique le capitaine de frégate Jean-Marc Le Quilliec, commandant le navire français. Mais ils ont agi à deux heures de navigation du Nivôse. Ces pirates, ils n'ont pas de pavillon avec des têtes de mort, ils se dissimulent, alors on a surtout le devoir de réfléchir. Il ne faut pas sous-estimer l'adversaire. On ne pouvait rien faire de plus, et l'on doit assurer notre mission, escorter les navires que l'on nous a confiés. "*

Difficile de différencier une barque de pêcheurs d'un skiff de pirates. Les armes sont dissimulées, sous des bâches ou dans les cales. Les soldats n'ont pas mandat pour inspecter leurs barques. *" Notre mission n'est pas de visiter les bateaux "*, insiste le commandant du *Nivôse*. Il a reçu des consignes, avant de quitter Djibouti. Des ordres teintés d'un certain réalisme. *" On ne peut pas sécuriser la zone, indique le vice-amiral Gérard Valin, commandant de la zone maritime de l'océan Indien. Il n'existe pas de bouclier parfait. Et pour que nous puissions appréhender ces pirates, il faut impérativement que les pirates aient attaqué un bateau français. "* Ce fut le cas avec le *Ponant*, en avril, et le *Carré-d'As*, en septembre, qui ont subi deux assauts donnés par les forces spéciales. Mais le problème demeure. Comment surveiller une zone de plus de 2 millions de kilomètres carrés ? Mission quasi impossible.

*" Il n'y a pas de solution miracle "*, admet le vice-amiral Valin. Les autorités internationales ont pu,

au moins, sécuriser les convois du programme alimentaire mondial (PAM). *" Depuis que nos navires sont escortés par des bateaux militaires, on n'a pas été attaqués, assure Peter Smerdon, porte-parole du PAM à Nairobi. On va livrer 150 000 tonnes de nourriture, de quoi nourrir 1,5 million de Somaliens. "*

Les thoniers français - dix-sept navires basés aux Seychelles - sont moins heureux. *" Nous ne sommes pas pris en considération, proteste Jean-Yves Labbé, le patron de l'armement CMB, une société qui affrète plusieurs thoniers. Notre saison a été catastrophique. Les pirates somaliens nous obligent à pêcher dans les zones les moins prolifiques, nous n'avons aucune protection. "* D'autant que les pirates se sont professionnalisés et s'aventurent aujourd'hui très au large de leurs côtes.

Un récent rapport de synthèse de la Direction générale de la sécurité extérieure (DGSE) situe l'ampleur du phénomène. *" La piraterie constitue l'activité économique la plus florissante du Puntland, indique ce document, une lutte coordonnée contre ces actes de piraterie ne saurait être efficace, dans le long terme, sans un programme de développement économique suffisamment rentable pour détourner la population de cette activité. "*

De plusieurs sources, il est admis que le montant des rançons collectées en cette année atteint plusieurs dizaines de millions de dollars, deux fois plus que le budget des autorités régionales du Puntland. Dans la région interdite à tout étranger, journalistes compris sous peine d'enlèvement, les maisons se construisent, les 4 × 4 foisonnent. *" Je n'ai pas reconnu mon village, quand j'y suis retourné ",* témoigne, dans un grand hôtel de Djibouti, une jeune Somalienne venue participer à la conférence de réconciliation nationale. Elle souhaite conserver l'anonymat. *" Il y avait des nouvelles constructions partout, des voitures modernes, des villas luxueuses. Tout a changé, l'argent a modifié les comportements des gens, leur mode de vie, dit-elle. Les pirates sont devenus des héros pour cette population, pauvre et analphabète. "*

Les services de renseignement ont recensé neuf groupes distincts de pirates qui, désormais, se font concurrence. Plus de soixante speed-boats ont été observés sur les côtes du Puntland. A Eyl, devenue la capitale de la piraterie, les restaurants amassent des fortunes en assurant les repas de quelque 200 otages.

Comme dans tout commerce, il existe une structure parfaitement définie. Au départ de l'opération, les investisseurs, qui financent l'achat de vivres permettant aux pirates de partir trois ou quatre jours en mer. Il suffit d'avancer entre 5 000 et 10 000 dollars. Un contrat écrit est signé avec les hommes de main. L'argent provient des rançons, et de la revente des bateaux capturés. Le prix de revente du bateau est proportionnel à la rançon demandée. Ainsi, un navire pour lequel est demandée une rançon de 1 million de dollars se négocie à 150 000 dollars.

Les pirates proviennent du clan Darod, ils sont aidés, à terre, par les Hawiye, moins versés dans le domaine maritime. Un livre de comptes est tenu lors de l'opération, qui implique, toujours, plusieurs types de pirates. On trouve des interprètes, des comptables - qui rédigent les reconnaissances de dette envers les investisseurs -, et des commerçants, qui négocient avec les armateurs. Tous sont liés par un code d'honneur. Interdiction de s'en écarter, sous peine de payer une amende.

On ne s'improvise pas pirate. Selon les services de renseignement occidentaux, il y aurait une période d'entraînement, à terre et en mer, d'une durée de six mois. Les sommes extorquées font l'objet d'une répartition bien définie : 30 % pour l'investisseur, 50 % pour les pirates, le reste pour les acteurs secondaires, 5 % de la somme étant provisionnée pour les familles des marins disparus en mer. L'organisation est tellement huilée que les pirates disposent de téléphones par satellite, et même de machines automatiques à rayons ultraviolets pour contrôler la qualité des billets provenant des rançons.

Ces informations sont confirmées par les auditions, que *Le Monde* a pu consulter, des six pirates du *Carré-d'As*, emprisonnés en France. Vingt-six jours avant l'attaque, Mohamed Youssouf, 18 ans, a été recruté à Bossasso un port du nord de la Somalie. Sa mission : assurer la logistique, pour vingt-trois hommes dont les compétences sont multiples. Simples observateurs en mer, ravitaillement, surveillance. Youssouf Shire est le chef de clan. Ancien douanier somalien, il règne sur le village de Caluula, fournit les bateaux, les téléphones et les armes. Lors de l'assaut donné par les forces françaises, le 16 septembre, un cahier a été saisi, avec une liste de noms, et les gains à répartir.

Les services de renseignement, s'ils écartent tout lien avec le terrorisme, craignent une radicalisation du phénomène. " *Il est fort probable*, indique le rapport de la DGSE, *que les pirates modifient leur comportement envers les équipages des navires détournés, et deviennent plus violents.* " En juin, deux Allemands ont été frappés à plusieurs reprises, et ont subi des simulacres de viol et d'exécution.

### **Gérard Davet Golfe d'Aden Envoyé spécial**

© Le Monde

---

◀ **article précédent**  
**Juge et accusé**

**article suivant** ▶  
**Saint-Malo, dix ans après**