

**Zeitschrift:** Versants : revue suisse des littératures romanes = Rivista svizzera delle letterature romanze = Revista suiza de literaturas románicas  
**Herausgeber:** Collegium Romanicum (Association des romanistes suisses)  
**Band:** 11 (1987)  
  
**Artikel:** La piraterie dans tous ses états : un exemple de l'évolution des faits et des idées  
**Autor:** Jaeger, Gérard A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-257715>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 06.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## LA PIRATERIE DANS TOUS SES ÉTATS

*Un exemple de l'évolution des faits et des idées*

Le 6 septembre 1986, vingt-deux siècles après avoir subi le joug des pirates de Kyrenia, l'exacte réplique d'un navire marchand du Pirée taillait sa route en Méditerranée orientale à de paisibles fins archéologiques et commémoratives d'une ère que l'on a longtemps cru révolue. Or, depuis une décennie, la piraterie a pris un tour auquel peu de spécialistes s'attendaient, historiens, économistes et juristes confondus. La réalité le confirme néanmoins chaque semaine: les enfants de Barbe-Noire défrayent la chronique par le nombre et souvent la violence de leurs déprédations sur toutes les mers du monde. Il n'est pas rare en effet qu'un cargo soit pris à l'abordage, comme le *Blandine-Delmas* en ce 22 mai 1986 au Sierra Leone, par une cinquantaine de pirates dans le port même de Freetown. Les assureurs maritimes le constatent et le déplorent sans trouver de remède efficient à cette recrudescence, tandis que la police et le législateur s'efforcent d'enrayer le «génie» de ces nouveaux prédateurs. Depuis trois mille ans, la piraterie a pris de multiples visages dont les arts et les lettres se sont fait l'écho. Mérimée disait volontiers qu'il aimait ces héros dressés contre l'ordre établi, bien que cette admiration lui coûtât quelque honte, mais qu'en penser aujourd'hui? En dépit de nos réminiscences culturelles et de la symbolique s'attachant au héros de nos rêves, nous n'en trouvons plus guère la trace idéalisée qu'au cinéma, ainsi que le rappelait récemment Paolo Romani dans la *Gazzetta ticinese*<sup>1</sup>. Le cas des *boat people* auquel la presse internationale se réfère périodiquement n'est au demeurant que la partie émergée de l'iceberg, sa part publique et médiatique. Mais la résurgence du crime maritime est planétaire: toutes les mers sont touchées par ce phénomène dont la propension accompagne généralement les situations troublées de l'Histoire et ses changements de nature: politique, économique et sociale.

Fort de dix années de recherche dans le domaine de la piraterie historique<sup>2</sup>, attentif à l'évolution de son image depuis ce temps-là, nous nous sommes aperçu que l'acte de piraterie et donc le sens donné à ce mot s'étaient considérablement écartés de leur état primitif (philosophique). C'est ainsi que nous avons entrepris d'étudier la piraterie «dans tous ses états», à travers ses successives transformations historiques et sémantiques.

Cet article, simple synthèse d'une patiente observation, nous autorise néanmoins à en publier aujourd'hui les premiers résultats<sup>3</sup>.

### *Le contexte historique comme source du concept psychologique*

Ils se nommaient entre eux «Frères de la côte» et les chroniques du XVII<sup>e</sup> siècle les ont rendus célèbres sous le nom d'«Aventuriers de la mer». Or cette société d'exception, que la rhétorique populaire a fixée dans la légende en réglementant son image vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, est née d'une source unique avant de se diversifier sous l'influence des circonstances et du législateur.

A l'origine, en effet, la mer n'était qu'un vaste espace exempt de juridiction, où, écrit Philippe Gosse<sup>4</sup>, «peu de temps après que les hommes ont commencé à transporter des marchandises d'un lieu dans un autre, il se révéla nombre d'hommes entreprenants qui trouvèrent profit à intercepter ces produits au cours de leur trajet». Au Moyen Age, il fut alors institué un «droit de représailles» qui donna aux armateurs et aux marchands l'occasion de se dédommager, souvent bien au-delà de leurs pertes. Ce droit, connu en Méditerranée sous le nom de «Consulat de la mer», devint au Ponant les «Rôles d'Oléron». En France, mis à part quelques droits coutumiers locaux, il fallut attendre «l'Ordonnance de la Marine» de 1681<sup>5</sup> pour que ce «droit de représailles» se transformât *de jure* en «lettre de marque», délivrée aux corsaires sous réserve de ne s'attaquer qu'aux marchands en guerre contre l'Etat signataire de l'acte. Cette «légalisation» du brigandage maritime dissocia les pirates et les corsaires qui, s'ils procédaient de la même démarche dans les faits ne commençaient pas moins à offrir à l'opinion deux visages opposés où s'installèrent respectivement le désordre économique et social, et son soutien le plus loyal de Louis XIII à l'Empire.

L'évolution de l'Histoire a néanmoins apporté un important additif à la législation de 1681 en abolissant officiellement la course par la «Déclaration de Paris» de 1856 – que ne ratifièrent pas certains pays, dont l'Angleterre. Ce démantèlement, qui divisait depuis longtemps la classe politique et juridique, eut pour effet de réunifier la société dispersée des pirates qui devint alors la référence obligée de la symbolique aventurière<sup>6</sup>, non sans en laisser des traces romanesques jusqu'à nos jours. Du point de vue du droit international de la mer, la piraterie recouvre désormais tous les actes de déprédation maritime, sans distinction de légitimité ni de nuances. Elle est donc, au sens de la «Convention de Genève sur la haute mer» du 29 avril 1958, un «acte illégitime de violence, de détention, ou de déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé»<sup>7</sup>.

De ces différents épisodes, l'histoire des aventuriers de la mer a retenu le profil à facettes d'un portrait patiemment transformé par les imagiers, témoins oculaires ou romanciers de toutes essences, sans oublier le rôle puissamment évocateur du cinéma. Si l'on est passé, juridiquement, d'une société multiple où sévissaient pirates, flibustiers et corsaires, à une société unique d'aventuriers de la mer à l'image confuse des origines, il faut admettre que leurs biographes ne sont pas innocents de cette métamorphose culturelle ni des assimilations sémantiques qui s'en sont suivies.

A la question: pourquoi l'image du pirate est-elle universellement liée à l'inconscient individuel? la réponse impose cette analyse de Gilles Lapouge<sup>8</sup>: «Leur sens est que la piraterie appartient à l'Histoire comme un parasite à sa branche, plus secrètement comme le mal concourt au bien, comme Satan accomplit Dieu.» Là réside la contradiction qui conduit le pirate à son accomplissement par le désaveu de la société: une réplique du sacrifice d'Abraham, mais où Dieu n'a plus prise sur les décisions de l'homme, où, comme le souligne Lapouge, «cette aura d'honneur qui s'ajoute à [son image] fait partie de son défi». Au-delà des oripeaux ornementaux payés à la légende et de l'esthétisme physique et moral né du romantisme, l'esprit de la piraterie s'est incarné dans nos propres fantasmes dont la tradition d'Epinal n'est que l'indice permissif. Du fond de lui, le pirate nous renvoie le reflet d'une révolte sur lequel nous nous

déchargeons. Condamné par le droit, le pirate fut amnistié par la conscience culturelle dès la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle afin qu'il ne mourût pas définitivement – et qu'on s'en servît au besoin comme bouc émissaire.

Le type du pirate a sa place dans l'étude des comportements par le fait qu'il est un jalon permanent de l'Histoire, permettant ainsi de nuancer la place tenue par les sociétés policées dans l'évolution des civilisations. Car «notre psyché a tendance à se représenter le monde conformément à nos désirs et à nos besoins. Cette tendance s'exprime sans restriction chaque fois que la pensée conditionnée par les circonstances extérieures est troublée dans son lien logique avec la réalité.»<sup>9</sup>

### *Evolution du concept psychologique*

Pendant que la tradition classique perpétue l'image édulcorée du pirate, de nouveaux prédateurs essaient sous toutes les latitudes, des Antilles à la mer de Chine. Les rapports s'amoncellent sur les bureaux des assureurs, seule trace, parfois, de raids promptement conduits par des brigands occasionnels dont les conditions de vie précaires ont souvent motivé le passage à l'acte – quand ils ne sont contraints par les petits armateurs de pêche qui abondent dans le golfe de Thaïlande et pour lesquels les *boat people* constituent des proies faciles; mais ce sont aussi des bandes organisées, opérant dans les grands ports encombrés de l'Afrique occidentale où sévit le marché noir, et dans les Caraïbes les trafiquants de toutes sortes en quête de nouvelles embarcations qui grossissent les rangs des générations de pirates des années 80<sup>10</sup>. Les actions (souvent les drames) les plus spectaculaires sont relayées par les media et nous pourrions multiplier les relations d'agressions rapportées par ceux qui les ont vécues, plaisanciers et marins de commerce. Les titres de la presse internationale (non spécialisée) du seul été 1986 en disent assez pour confirmer le commentaire pessimiste d'un juriste londonien dont les propos ont été repris par l'*Oltner Tagblatt* du 26 juin: «La piraterie prend maintenant une telle proportion qu'elle inquiète sérieusement les armateurs.» La conclusion de Pascal Dupont va dans le même sens au terme d'une enquête menée sur ce sujet: «Les pirates [...] ne disparaî-



tront pas des mers du monde; ils vivront [même] sans doute aussi longtemps qu'existeront la mer et les bateaux.»

L'idée de piraterie s'est modernisée parce que les pirates sont des mutants qui s'adaptent à la sophistication de la navigation et aux techniques d'intervention en mer. Avec eux, le sens et l'image qui leur sont attribués accusent une intelligence renouvelée depuis les origines du concept. C'est ainsi que du droit coutumier aux successives conventions de Genève, les codes maritimes ont reconnu le *négrier*, le *mutin*, le *pilleur d'épaves* (naufrageur), le *trafiquant* et le *contrebandier* comme pratiquant quelques-uns des principaux actes dérivés de la piraterie du droit des gens<sup>11</sup>.

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la littérature a donné de ces variétés de prédateurs une image qui ne cède en rien à «l'écumeur de mer» traditionnel que Fenimore Cooper avait portraituré pour les générations à venir. D'un siècle à l'autre, le «négrier» d'Edouard Corbière (1832) ou le «naufrageur» de Henry de Monfreid (1950) sont à l'aventurier de la mer ce que le boucanier est (abusivement) au flibustier, une variante thématique au roman maritime à l'appui duquel un trésor enfoui procède quelquefois de la même intention, reliant entre elles les diverses époques de l'histoire du pirate.

Depuis lors, de nouvelles illégalités sont encore venues enrichir la définition moderne du pirate et de la piraterie. Elles ne sont à l'origine que des infractions à la législation pénale, mais leur intégration au contexte maritime les y a incluses. Juridiquement, ainsi que le faisait remarquer Georges Rappeneau, cette variable de la piraterie demeure relativement imprécise. Elle comprend la somme des irrégularités perpétrées en mer, les actes occasionnels surgis de l'actualité aussi bien que les cas particuliers et dissemblables de l'*Etat-pirate*, des *bateaux-pièges*, du *terrorisme* et des *boat people*. Associés à ces quatre situations spécifiques à notre siècle, le *déroutement* non autorisé, la *non-assistance* à navire en détresse, l'acte de *baraterie* et, sous forme abusive, la mise d'un navire sous *pavillon de complaisance* forment les principales extrapolations à la piraterie conventionnelle répertoriées à ce jour<sup>12</sup>. Plus encore qu'au législateur, c'est à la presse qu'il faut attribuer la tendance à une assimilation progressive en actes de piraterie de faits occasionnels d'actualité. Les drames quotidiens qui fournissent aux chroniqueurs

leur lot de commentaires leur inspirent un vocabulaire métaphorique dont ils feront les titres de leurs journaux écrits et parlés. Cette formation de l'opinion confine à l'instauration d'une lexicologie nouvelle relayée par la rue dans le meilleur des cas, avant d'entrer dans les dictionnaires. C'est ainsi que l'acte de piraterie maritime a toujours pris, prend et continuera de prendre demain les formes les plus variées de la transgression au code de la mer.

### *Réduction du concept psychologique*

C'est donc bien parce que «toute forme de comportement illicite en mer [a été] souvent assimilée à un acte de piraterie»<sup>13</sup> que le vocable a pris les multiples analogies sémantiques qui le définissent aujourd'hui. Sans sa référence classique il n'eût pas eu toutefois la carrière lexicologique qu'on lui voit vivre sous nos yeux. La plus ancienne d'entre les acceptions modernes nous est devenue familière sous le nom de *piraterie aérienne*. La législation actuelle ne distingue pas les pirateries maritimes et aériennes. L'acte illégitime de «violence» et de «détention» relevé par la Convention de 1958 a associé le «navire» et l'«aéronef» à la même réglementation, que n'ont qu'affinée les Conventions de La Haye et de Montréal de 1970 et 1971 sur le détournement et la sécurité des vols. Si l'on a dénombré quelque six cents détournements d'avions depuis 1970, tous les preneurs d'otages ne sont pourtant pas encore systématiquement qualifiés de pirates: militants, terroristes et autres brigadistes l'emportent encore sur le pirate quand il ne s'agit pas d'actes aériens. Certains media franchissent cependant allègrement le pas, frappant ainsi l'opinion au moyen d'une image extrêmement révélatrice et riche de connotations psychologiques. «Otage de pirates philippins depuis trois mois, titrait *Le Matin* du 11 octobre 1986, le Suisse Hans Künzli a été relâché hier, après avoir subi de graves sévices.» Un mois auparavant, deux «pirates» soviétiques tentèrent en vain le détournement d'un Tupolev sur l'aéroport d'Oufa dans l'Oural. L'affaire serait malheureusement banale si les «pirates» ne s'étaient d'abord rendus maîtres d'un autocar, se muant en une race de prédateurs encore peu connue (et qui commence à sévir en Thaïlande) mais que l'on qualifie déjà de «pirates de la route»,

comme il y eut jadis des «bandits de grand chemin» ou des «détrousseurs de voyageurs». Si l'on avait entendu parler de bandes organisées dévalisant les vacanciers sur le bord des routes, rarement encore les avait-on comparées aux pirates. Néanmoins, bien que cette appellation ne constitue pas une tradition dans la réalité quotidienne et son lot d'agressions, elle fait depuis longtemps partie du paysage littéraire, prompt à s'octroyer cette aire d'aventures dès la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Des titres tels que *Les Pirates de Londres* ou *Les Pirates du rail* arrivent aujourd'hui à la une des journaux.

Pour définition de la piraterie dans sa dernière acception analogique, le *Petit Robert* (1979) propose «escroquerie» et «spéculation honteuse». Le pirate est donc devenu un «individu sans scrupules qui s'enrichit [...] dans [la] spéculation». Issue de la grande tradition des chevaliers d'industrie du XVIII<sup>e</sup> siècle, voire des aventuriers de la science dont Jules Verne a parlé tout le premier et que le XX<sup>e</sup> siècle naissant a confirmés dans la démonstration populaire, cette engeance se trouve inoculée depuis peu dans le monde économique, déstabilisant le marché et privant les concepteurs, fabricants et commercialisateurs d'une part importante des redevances nécessaires à la saine poursuite de leurs activités. Ce type de «piraterie» affecte les produits manufacturés les plus variés<sup>14</sup>, confirmant ainsi le vol et l'escroquerie dont il est accusé. Née de la fertilité des romanciers populaires du début du siècle, l'évolution de l'image du pirate rejaillit désormais comme un «label» sur les délinquants de tous ordres, auxquels, toutefois, le pavillon noir sied mieux que le souvenir d'Arsène Lupin. Les prémices de regroupement réducteur de la piraterie datent en réalité d'une vingtaine d'années; mais elles ne se traduisaient encore que par l'apposition du suffixe «-pirate» (devenu adjectif) au terme ainsi qualifié. *Cassette-pirate*, *logiciel-pirate*, etc., sont du langage courant.

Ce qui retient l'attention du point de vue de l'évolution de l'imagerie, c'est le rapprochement permanent que font ses utilisateurs entre la piraterie classique du légendaire et les déprédations contemporaines, décriées et condamnées d'une seule voix, comme s'il leur fallait obtenir une caution historique, voire, plus sûrement, exorciser leur dépassement sémantique. Le proverbe espagnol selon lequel «de corsaires à corsaires, il n'y a



que des barils à prendre», s'applique admirablement à cette nouvelle race de prédateurs tout en soulignant l'excellence symbolique qu'on relevait en 1640 dans *Cinna*, tout comme dans la *VIII<sup>e</sup> Satire* de Boileau. La Fontaine, en 1670, écrivait quant à lui: «Corsaire à corsaire / L'un l'autre s'attaquant ne font pas leurs affaires» avec la même volonté d'illustrer cette morale par une image de son temps. Plus précisément appliquées à décrire un état d'âme ou un caractère, certaines expressions soustraites à la terminologie de l'aventure maritime nous ont valu des images qui perdurent, par une mimesis maritime à laquelle la littérature nous avait habitués depuis plus de trois siècles – de Corneille à Pinget pour en saisir d'un trait les extrêmes littéraires.

Couramment dans les faits, désigner le délinquant, le contestataire ou le manifestant revient à appeler le pirate à la rescousse. C'est entre autres exemples ce que n'a pas hésité à faire le *Figaro Magazine* du 31 octobre 1986, pour lequel, tout naturellement, les jeunes prisonniers français volontaires pour les camps de travail en plein air, mis sous la responsabilité d'un ancien amiral-geôlier, sont devenus «enfants pirates». Notons enfin que si, dans le langage analogique courant, le pirate suffit au rappel de l'image entretenue par la sémantique contemporaine, lorsqu'il s'agit d'applications spécifiquement symboliques, le *corsaire* sort de sa réserve historique pour honorer de sa légende glorieuse quelque personnalité méritante et combative. Tel fut le cas pour Gaston Defferre qui se vit qualifier de «corsaire de la politique» par Serge July dans *Libération* du 8 mai 1986<sup>15</sup>.

*Le concept psychologique  
comme renouvellement du contexte historique*

Il est certaines images de la piraterie moderne qui continuent à rendre au mythe ses origines aventurières et qui le précipitent dans l'opinion: ce sont les actes traditionnels d'abordages lointains que l'on perçoit comme une continuité romanesque, sans relation avec la quotidienneté. Ce qui arrive aux autres n'est pas du domaine réaliste et fait figure de fait divers exotique. Cette piraterie ressortit donc à son concept originel parce que l'acte lui-même est perpétré dans la continuité

d'un fait acquis par la connaissance collective. Il y a donc équivalence parfaite entre l'idée, l'image et la définition qui les unit. Par contre, il y a dichotomie flagrante entre l'idée et l'image, et par conséquent avec la définition qui en résulte lorsqu'il s'agit de représenter une action dont la barbarie côtoie et bouscule notre sensibilité, dans les cas exemplaires des *boat people* et du terrorisme pour lesquels notre conscience morale est interpellée. Cette piraterie-là, qui heurte notre sensibilité, n'a plus l'agrément de la légende et du symbole parce qu'elle nous parvient sans filtre dans toute sa laideur factuelle en nous culpabilisant collectivement de notre indifférence ou de notre simple passivité. Enfin, le développement d'une piraterie «douce» (dite déjà *softwarepiraterie*) pourrait à court terme atténuer les réticences caractérisées du public à son endroit, après que son image contemporaine agressive se fut dessaisie de sa «philosophie historique»<sup>16</sup>.

Liées à leur origine historique, toutes les redéfinitions de la piraterie conservent peu ou prou leur idée d'aventure et de liberté, du moins d'espace – ou de fuite – inhérente à l'esprit de la mer elle-même. Car l'homme en a fait l'aire parfaite où s'équilibrent sa raison et son instinct, l'archétype du pirate qu'il porte en lui seul et qu'en tant qu'individu civilisé il cherche à nuancer dans ses contradictions. C'est en quelque sorte ce que traduit Roman Polanski lorsqu'il dit de son film *Pirates*, qu'il n'est pas une fresque historique mais plutôt une comédie, un film espiègle, où l'ironie tient lieu de régulateur entre le rêve et la réalité du concept. Le sceau de la dérision qui le frappe évite un classement arbitraire que l'on serait amené à faire en voulant séparer le bon grain de l'ivraie dans la promiscuité symbolique de la claustration du navire sur lequel nous emmène le cinéaste: «Les plus barbares et les plus sanguinaires, commente C.G. Gautier pour l'hebdomadaire *Le Marin* du 16 mai 1986, n'étant pas forcément ceux que l'on croit!» Le portrait du pirate se prête-t-il de bonne grâce à l'ironie? Assurément, si l'on en croit la théorie de Vladimir Jankélévitch<sup>17</sup>, pour qui, précisément, l'ironie concilie la bonne et la mauvaise conscience en nous délivrant de nos terreurs (mais en nous privant de nos croyances). «Pourvu qu'en nous réveillant de nos erreurs, poursuit le philosophe, l'aube lucide ne nous prive pas de nos espérances.»

## REDÉFINITIONS DE LA PIRATERIE

1. *Acception historique générale*

*Aventurier de la mer*: personnage historique, dont la mer est le réceptacle privilégié des déprédations (corporelles et matérielles) selon le droit des gens. Considéré comme *pirate* s'il s'est rendu maître d'un navire pour son propre compte, et pendu sans jugement jusqu'à la loi de 1825 qui le rendra justiciable devant les tribunaux, il ne le sera en tant que *corsaire* que s'il est capturé par le navire d'un pays en guerre contre l'Etat signataire de son autorisation de course (lettre de marque). Procédant de l'histoire et du droit, l'aventurier de la mer a surtout conquis la légende sous les traits romanesques du *flibustier*, dont les exploits ont outrepassé la tolérance du Prince au temps de la colonisation des Indes occidentales. *L'aventurier de la mer* constitue aujourd'hui la synthèse de ces trois sociétés d'exception, auxquelles l'homme civilisé voue un culte ambigu, desservi par le développement réducteur de leurs acceptions contemporaines.

*Symboliquement*, et dès les origines, le terme de *pirate* a qualifié un individu malhonnête et sans scrupules, contrairement à celui de *corsaire*, dont la notabilité historique s'est attachée à définir une idée de force pouvant conduire à l'iniqité. L'image du *flibustier* consacre plus volontiers la marginalité et l'anti-conformisme; bien qu'animé par la filouterie, ce dernier terme revêt de nos jours une sympathie qui lui est propre.

2. *Acceptions contemporaines*

*Pirate*: 1. *sens maritime*: personnage contemporain, auteur d'un acte de déprédation maritime perpétré en temps de paix, et justiciable de la législation (publique et privée) nationale qu'il transgresse ou du pavillon qui l'arraisonne; 2. *sens dérivés attestés*: personnage contemporain dont les exactions éhontées symbolisent l'illégalité provocatrice du prédateur maritime d'autrefois; en constante évolution, il s'attaque à tous les secteurs de l'activité économique moderne, s'enrichissant illégitimement par ses vols, fraudes, escroqueries, contrefaçons, etc.; 3. *sens dérivé informel*: personnage contemporain dont l'acte de délinquance maritime ou dérivée est qualifié symboliquement – mais abusivement – de piraterie, du point de vue du droit, de l'histoire ou de son attachement légendaire.

Gérard A. Jaeger

## NOTES

<sup>1</sup> Correspondance de Rabat du 26 juin 1986, intitulée «I moderni corsari».

<sup>2</sup> Voir nos contributions intitulées: *Bibliographie thématique des aventuriers de la mer* (Le Front Littéraire, 1983); *Les Femmes d'abordage* (Clancier-Guénaud, 1984); *L'Aventure maritime. Synthèse d'une légende* (D.U.C., 1986); *Pirates, flibustiers et corsaires. Histoire et légendes d'une société d'exception* (Aubanel, 1987); *Les Grands Aventuriers de la mer* (L.E.P., 1987).

<sup>3</sup> Durant les douze mois de notre investigation (1986), nous avons recensé six cents utilisations du mot «pirate» (ou dérivés), à la lecture de cent titres de presse édités en sept langues dans quinze pays, en complément des rapports officiels, des témoignages directs et des documents imprimés y relatifs.

<sup>4</sup> Voir son *Histoire de la piraterie* traduite de l'anglais (Payot-Paris, 1933).

<sup>5</sup> La France est aujourd'hui régie par la «Loi sur la piraterie» du 10 avril 1825.

<sup>6</sup> Passée la riche parenthèse de la flibuste qui, dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, avait servi l'œuvre colonisatrice des puissances maritimes en cherchant à ruiner l'édifice économique espagnol d'outre-mer.

<sup>7</sup> Voir le chapitre de René Rodière et Martine Rémond-Gouilloud intitulé «Les Hors-la-loi: pirates et terroristes» dans *La Mer. Droit des hommes ou proie des Etats?* (Pedone, 1980), où les auteurs minimisaient encore l'offensive de la piraterie que l'on connaît depuis plusieurs années.

<sup>8</sup> Voir sa remarquable analyse psychologique intitulée *Les Pirates. Vers la mer promise* (Balland, 1969).

<sup>9</sup> Voir l'interprétation freudienne de A. Van Gennep appliquée à la formation des légendes (Flammarion, 1912).

<sup>10</sup> Voir entre autres le reportage de Pascal Dupont intitulé *Pirates d'aujourd'hui* (Ramsay, 1986).

<sup>11</sup> Georges Rappeneau, dans *De la piraterie du droit des gens à la piraterie par analogie* (Rousseau, 1942), y ajoute la *destruction des câbles sous-marins et l'absence de papiers de bord*.

<sup>12</sup> La notion d'*Etat-pirate* n'est pas neuve en soi, mais elle ressortit à une tradition résurgente des nations arabes naguère appelées barbaresques. Un pays se prétendant en guerre et se livrant à la force commet-il des actes de piraterie? Si la question n'a cessé de partager les spécialistes, l'habitude a été prise de l'affirmer dans l'opinion. Aujourd'hui, l'idée de *terrorisme* est liée à cette ancienne notion d'Etat-pirate, rançonneur et déstabilisateur. En outre, la réalisation même de ces actions de commandos, à la fois maritimes (l'affaire du paquebot italien *Achille Lauro* attaqué par des pirates palestiniens), terrestres et aériennes fait des nouveaux pirates les dignes descendants des Tripolitains d'autrefois qui combattaient la course chrétienne en Méditerranée. En ce qui concerne les *bateaux-pièges*, dit le *Grand Larousse encyclopédique* (1984), «on a parfois donné, en 1939-1945, le nom de «corsaires» aux marins de guerre, aux avions et aux sous-marins se livrant à l'attaque et à la destruction systématique de la navigation adverse». Les premiers «croiseurs-corsaires» apparurent cependant dès la Première Guerre mondiale. Enfin, et tout aussi dramatiques sont les célèbres *boat people* nés des événements qui ont suivi l'unification militaire et politique des deux Vietnam en 1975. Depuis cette date, on estime à un demi-million le nombre de réfugiés vietnamiens n'ayant jamais atteint la terre d'asile escomptée. Morts en mer par l'action conjuguée des pirates et des éléments, ils n'ont pas découragé les quelque deux cent cinquante mille hommes, femmes et enfants secourus par l'aide internationale.

<sup>13</sup> Cf. l'étude de René Rodière déjà citée.

<sup>14</sup> Les secteurs les plus affectés en 1986 ont été l'alimentation, le textile, les produits et objets de luxe (parfumerie, horlogerie, etc.), l'informatique et l'audiovisuel ainsi que les marchés de l'or, des billets et de l'art. C'est donc par le biais de l'industrie du faux qu'est née la piraterie «douce».

<sup>15</sup> Cf. nos définitions de la piraterie (*supra*).

<sup>16</sup> L'image du pirate musulman n'a pour ainsi dire jamais reçu l'agrément des artistes et de l'opinion chrétiens qui le considéraient comme leur ennemi. Le même rapport existait entre les Espagnols et les flibustiers, au point que l'histoire ibérique des aventuriers de la mer s'oppose radicalement à la nôtre sur ce point. Cette «géographie manichéenne» s'applique de même à toutes les imageries.

<sup>17</sup> Voir l'essai sur *L'Ironie* (Flammarion, 1964).