

# LA FACE CACHÉE DE LA PIRATERIE

Depuis une dizaine d'années, l'Occident a redécouvert la piraterie maritime. De la Somalie au Nigéria, des Caraïbes aux archipels asiatiques, des hommes profitent des faiblesses de leur Etat pour prendre d'assaut des navires de commerce et de particuliers afin de les rançonner. Nous avons enquêté pour comprendre les raisons de la réapparition de ce fléau et avons découvert un monde et des pratiques que la haute mer seule protège par son absence de témoin.

Dossier publié le  
**26 février 2014**

Dossier dirigé par  
**Julien Pfyffer**  
Avec la participation de  
**Marie Dufay**

## Chapitre 1 - L'arbre qui cache la forêt

4 avril 2008 – La nouvelle tombe brutalement. Un voilier de luxe français de 90 mètres de long, le Ponant, a été attaqué et pris en otage au large de la Somalie par des hommes en guenilles, armés de Kalachnikovs. Ils ont abordé par surprise le grand trois mâts blanc sur de minuscules embarcations de pêche et ont pris le contrôle de la passerelle en quelques minutes. En France, c'est la stupeur. Le Président de la République intervient en mobilisant rapidement l'armée. Une opération de grande ampleur, impliquant quatre navires de guerre, des hélicoptères et les forces spéciales françaises est mise sur pieds en quelques jours. L'affaire prend de telles proportions qu'elle fait la une des médias du monde entier en quelques jours. Le spectre de la grande piraterie d'antan resurgit soudain devant les côtes africaines.



Ce n'est pourtant qu'un début. Le 2 septembre 2008, nouvelle prise d'otage médiatisée. Cette fois, un couple de Français est attaqué à bord de leur voilier de plaisance de 15 mètres, le Carré d'As IV. Ils seront libérés deux semaines plus tard grâce à l'intervention des forces spéciales françaises.

Douze jours plus tard, des pirates tirent cinq roquettes sur un thonier français de 85 mètres de long, le Drennec, qui réussit miraculeusement à éviter les tirs et à semer ses poursuivants.

Moins de dix jours plus tard, c'est au tour du Faina, un cargo de 152 mètres de long battant pavillon de Belize et opéré par une société ukrainienne, de se faire brutalement arraisonner. Dans les cales de l'imposant navire de commerce, les assaillants découvrent 33 chars d'assaut de fabrication soviétique, des caisses remplies de roquettes anti-chars et anti-aériennes, des munitions... un arsenal de guerre officiellement envoyé à Mombasa au Kenya, mais qui était en réalité à destination du Sud-Soudan. Le Faina sera libéré moyennant le versement d'une rançon estimée à plusieurs dizaines de millions de dollars.

A peine un mois plus tard, en novembre 2008, le super-pétrolier Sirius Star, en provenance d'Arabie saoudite et transportant quelques 300 000 tonnes de pétrole brut, est détourné par des «pirates somaliens». Il sera libéré contre une rançon estimée à plusieurs millions de dollars...



A chacune de ces attaques, les chefs d'Etats du monde occidental réagissent unanimement: *«Il est dans l'intérêt général d'empêcher la prolifération de la piraterie dans l'océan Indien. Il faut à tout prix protéger nos marins et nos navires des attaques pirates ; les intérêts nationaux sont en jeu!»*

Depuis le XIXe siècle, la grande piraterie semblait avoir été complètement éradiquée. Les spécialistes ne dénombrèrent que quelques attaques isolées dans de lointains archipels asiatiques contre des navires de commerce. Mais en ce début de XXIe siècle, la piraterie maritime est réapparue avec fracas au large de la corne de l'Afrique. Une réalité d'autant plus spectaculaire qu'elle frappe indistinctement tous les types de navires (commerce, pêche, croisière et plaisance) et toutes les nationalités. A entendre nos dirigeants, il s'agirait d'une déclaration de guerre contre le monde occidental et son système commercial.

Très vite, les responsables de ces «crimes odieux» sont identifiés par les politiques et les experts maritimes. Il s'agit de Somaliens que la décomposition du pays depuis 1991 a désespérés au point de s'être organisés en bandes criminelles pour partir en mer rançonner les navires occidentaux qui transitent dans les deux sens entre l'Europe et l'Asie. La côte somalienne, infestée de petits villages de pirates, est décrite comme une fourmilière de criminels prêts à risquer leur vie en mer pour dépouiller les occidentaux. L'histoire semble écrite d'avance. Pourtant, c'est rater l'essentiel.

Interrogés lors de leurs procès en Europe ou aux Etats-Unis, ceux qui sont appelés les «pirates somaliens» admettent souvent que la famine, la pauvreté et la déliquescence des institutions de leur pays les ont poussés à commettre les crimes qui leur sont reprochés. Mais leur histoire ne s'arrête pas là. Ces hommes racontent aussi que d'immenses navires de pêche occidentaux sont venus piller en toute impunité les réserves de poissons le long de la côte somalienne, que de nombreux pêcheurs locaux ne sont jamais revenus de leur sortie en mer. Certains vont même jusqu'à dire que de puissantes nations ont profité pendant des dizaines d'années de l'absence de contrôle et d'autorité pour venir couler d'importantes quantités de déchets toxiques au large de leurs côtes ; d'étranges bidons remonteraient des années plus tard sur les plages somaliennes lors des fortes tempêtes et des tsunamis.

Passés les fantasmes de l'image d'Epinal, le sujet de la piraterie moderne devient alors bien plus intéressant. Passionnant même.

C'est à partir de là que j'ai commencé à creuser le sujet, à m'intéresser avec d'autres membres de l'équipe d'OCEAN71 Magazine aux véritables causes de la piraterie moderne, à sa lutte armée et à l'immense système économique qui s'est tissé lentement et discrètement autour du phénomène surmédiatisé.

OCEAN71 Magazine s'est penché sur la pêche très lucrative du thon jaune dans l'océan Indien, celui que l'on achète en boîtes de conserve dans le monde entier et qui représente l'un des aliments les plus nutritifs de notre planète. Notre dossier s'intéresse aussi au transport maritime, devenu l'une des clés de voute des économies occidentales, ainsi qu'à notre gestion des déchets les plus problématiques puisque toxiques. Finalement, nous nous sommes penchés sur la lutte armée, officielle et officieuse, censée faire disparaître la piraterie des mers. Pourtant, il est très peu probable qu'elle disparaisse un jour. Aujourd'hui, ce qui nous est présenté comme un fléau moderne est devenu en réalité un business très lucratif, créant des emplois, générant de très importantes quantités d'argent.



Au fil de cette enquête, nous avons découvert que rien n'est tout blanc ou tout noir. Les nuances de gris prédominent. Les pirates ne sont pas forcément les «méchants» que l'on essaie de nous

dépeindre ; les «gentils» ne sont pas non plus ceux auxquels on aurait tendance à penser en premier lieu.

Depuis plusieurs mois, nos gouvernements se félicitent d'une disparition presque totale de la piraterie, dite «somalienne», dans l'océan Indien. Mais est-ce vraiment le cas? Qui sont les témoins de cette guerre silencieuse qui se déroule dans le plus grand secret, en haute mer?

C'est un témoignage unique justement que nous vous proposons de lire dans le prochain chapitre. Celui de Chloé Lemaçon, prise en otage avec son mari, leur fils et des amis, alors qu'ils naviguaient à bord de leur voilier *Tanit* hors de la zone de danger des pirates somaliens. Du moins c'est ce qu'ils pensaient. Une histoire à l'issue tragique, puisque Florent Lemaçon perdit la vie durant l'assaut mené par les forces spéciales françaises. Le témoignage de Chloé Lemaçon est fort car il nous plonge au coeur du problème de la piraterie moderne : notre société et ses nombreuses contradictions.

###

## **Chapitre 2 -Un témoignage qui dérange**

Juillet 2008. Chloé et Florent Lemaçon quittent la Bretagne avec leur fils de 3 ans, Colin, à bord de *Tanit*, un voilier en ferro-ciment de 12,50 mètres.

Ils traversent la Méditerranée, passent le canal de Suez puis la Mer Rouge et le golfe d'Aden pour se rendre au Kenya. Suivant les recommandations des forces armées, ils changent de cap mi-mars 2009 pour prendre la direction des Seychelles. Le samedi 4 avril, à 950 km des côtes somaliennes, ils sont attaqués et pris en otage par cinq pirates. Le lendemain, leur famille avertit le commandement des forces maritimes françaises dans l'océan Indien (ALINDIEN) qu'elle est sans nouvelles d'eux depuis 24 heures. Les frégates de la mission *Atalante* retrouvent le voilier le 7 avril dans la soirée et attendent 24 heures pour entrer en contact avec les pirates. L'assaut est donné le 10 avril. Florent Lemaçon et deux pirates

périront durant l'attaque. Les trois autres pirates seront envoyés en France pour être jugés.

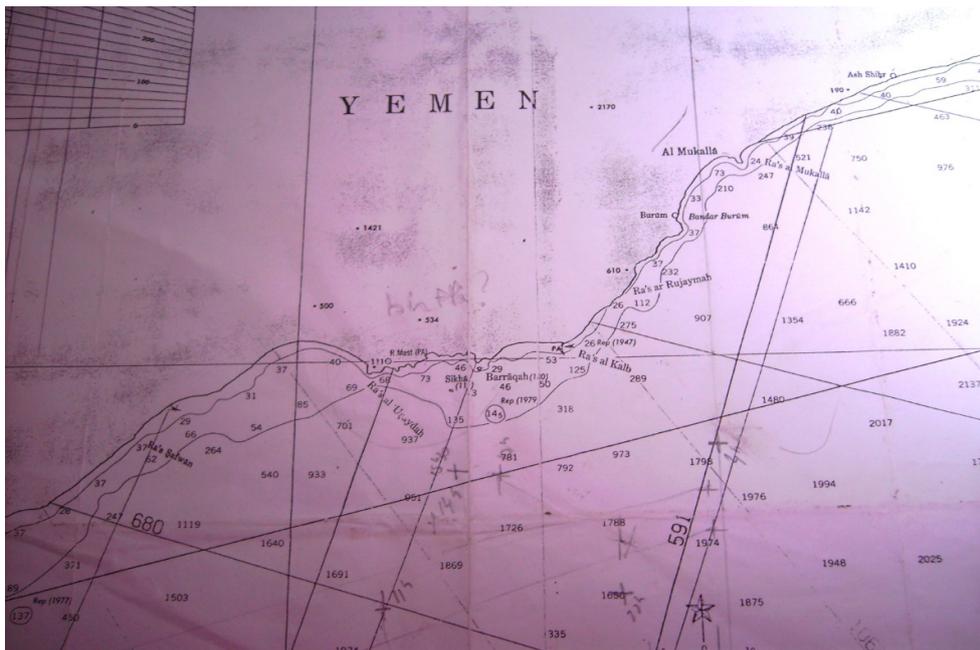
Il faudra que Chloé Lemaçon publie sa version de l'histoire dans un livre pour que l'Etat français reconnaisse un an après les faits l'origine du tir qui a tué son mari. Lors du procès des pirates, qui s'est tenu du 14 au 18 Octobre 2013 devant la cour d'assises de Rennes, le poids du secret-défense n'a pas permis de lever toutes les zones d'ombres de cette histoire. A cette occasion, Chloé Lemaçon a bien voulu nous accorder une interview exclusive et s'exprimer sur les ressorts tragiques de cette opération militaire hasardeuse qui a coûté la vie à son mari. Entretien.



### **OCEAN 71 Magazine - Pourquoi avoir choisi avec Florent de traverser le golfe d'Aden malgré les risques de piraterie?**

CHLOÉ LEMAÇON – Pour Tanit, lourd voilier peu performant au près, la route par la côte ouest de l'Afrique était trop longue et trop dure. Ce parcours alternatif ne nous faisait pas davantage éviter les risques d'attaques pirates. Il faut bien comprendre que la piraterie a toujours existé, et existera toujours. Pas seulement au large de la

Somalie. Les marins comme nous savent bien qu'ailleurs dans le monde ce risque est tout aussi réel, voire plus important. A titre d'exemple, nous avons rencontré aux Caraïbes des navigateurs qui s'étaient faits attaquer de manière extrêmement violente au Venezuela. Dans cette zone, les pirates – incontrôlables sous l'effet du crack – n'hésitent pas à exécuter les plaisanciers après les avoir dépouillés. Ils peuvent vous tomber dessus n'importe où, n'importe quand, et rien n'est fait pour vous prévenir ou vous protéger.



**L'hypothèse d'une rencontre avec des pirates somaliens vous semblait donc un risque envisageable?**

Oui, car leur modus operandi, à l'époque où nous sommes partis, était connu. Ils ne s'en prenaient qu'aux cargos -qui ont une valeur commerciale-, et ne maltrahaient ni n'exécutaient les otages. Florent lisait tout ce qu'il était possible de trouver sur le sujet. Il connaissait la question sur le bout des doigts. Nous nous sentions préparés, et nous assumions notre choix.

**A Ismaïlia en Egypte, vous croisez Jean-Yves Delanne, le skipper du Carré d'As IV, pris en otage sept mois plus tôt. Que vous a-t-il dit?**

Il nous a raconté qu'il était passé entre l'île de Socotra et la côte somalienne, c'est-à-dire en pleine zone à risque, très à l'écart du corridor de sécurité. Jean-Yves n'avait pris aucune des précautions que nous allions prendre. Statistiquement, il n'y avait que très peu de chances que nous soyons les suivants, d'autant que nous avons rencontré plusieurs voiliers et catamarans de location qui n'avaient pas rencontré de problème dans la zone.

**Lorsque vous êtes capturés par les pirates, le ministre de la défense de l'époque Hervé Morin vous présente comme des irresponsables. Vous êtes pourtant des marins avertis?**

En nous traitant de «clochards des mers» inconscients qui mettaient en danger la vie de leur fils, Morin a donné du grain à moudre aux journalistes. Les médias se sont focalisés sur cet argument vendeur, au lieu d'expliquer qu'avant nous les cibles des pirates étaient presque exclusivement des navires de commerce, pas des petits voiliers sans valeur comme le nôtre. Ce qui intéresse les pirates ce sont les rançons issues des contrats d'assurance des navires marchands et des chalutiers. A l'époque, je rappelle que le gouvernement n'interdisait pas de se rendre dans cette zone. Il fallait juste suivre les recommandations. Ce que nous avons fait.



**Contrairement à ce que l'Etat a laissé entendre après coup, vous n'étiez donc pas au cœur de la zone à risque?**

Au moment de la prise d'otages, nous étions exactement à 512 milles nautiques des côtes somaliennes. Nous suivions à la lettre la route indiquée par le commandant de la frégate Le Floréal, qui ne nous a jamais demandé de faire demi-tour. Nous donnions chaque jour notre position à Alindien (commandement des forces maritimes françaises dans l'océan Indien) par téléphone satellite. Avant nous, il n'y avait jamais eu d'attaques aussi loin de la Somalie... jusqu'au vendredi 3 avril dans la soirée. Cinq pirates ratent leur attaque sur le cargo Africa Star, à quelques milles nautiques de nous...

**Personne ne vous prévient de cette attaque?**

C'est incompréhensible, mais non. Si cela avait été le cas, nous nous serions tenus en alerte et aurions immédiatement changé de route.

**La médiatisation de votre prise d'otage a été particulièrement importante: quelles ont été pour vous les conséquences?**

Après les prises d'otages du Ponant et du Carré d'As IV, l'Etat français a voulu envoyer un signal fort aux commanditaires des pirates somaliens. En incitant les médias à communiquer sur l'affaire Tanit, le gouvernement a mis en danger notre sécurité: d'une part parce que le chef des pirates pouvait mesurer sur Internet l'ampleur que prenait cette prise d'otages, d'autre part parce que cela a précipité la décision d'un assaut.

**Vous voulez dire que vous ne vouliez pas êtres secourus?**

Avant même d'être attaqués, je savais que notre meilleure chance de survie était de laisser les pirates nous emmener à terre et négocier une rançon. Les photos de moi en couverture des magazines où l'on me voit implorer en larmes l'objectif ont été volontairement détournées. Je ne suppliais pas les militaires de venir nous libérer, je les suppliais de partir! De retour en France, le Quai d'Orsay m'a dit que ce n'était pas à nous ou à notre famille de décider, que la France était un état souverain qui secourait ses ressortissants sans leur avis. Dans la plupart des cas, ça se passe bien...

**Vos familles avaient-elles les moyens de payer une éventuelle rançon?**

Cela n'aurait pas été facile, mais ils auraient pu réunir la somme qui correspondait à l'époque à une prise d'otage comme la nôtre. Mais personne ne leur a jamais posé la question.

## **Vous pensez que les militaires français seraient intervenus de toute façon?**

Ce n'est pas moi qui le dit. Le commandant des opérations sur place, le capitaine de vaisseau Paul-Henri Desgrées du Louët, a confirmé avoir reçu un ordre très clair: notre voilier ne devait atteindre sous aucun prétexte la Somalie. De son côté, Hervé Morin a maintenu que la décision d'intervenir avait été prise par le président de la République, Nicolas Sarkozy, à l'issue d'un conseil restreint.

## **Leurs témoignages au procès vous ont-ils permis de mieux comprendre comment l'assaut avait tourné au désastre?**

J'ai maintenant la certitude que les commandos n'ont pas attendu qu'il y ait trois pirates sur le pont pour tirer, comme ils l'ont affirmé jusqu'à présent. L'objectif officiel était de nous sauver. Soit, mais je ne comprends toujours pas pourquoi ils ont donné l'assaut alors qu'aucun des pirates n'était visible sur le pont de Tanit? Les militaires ont forcément dû envisager le fait qu'on y passe tous.



## **Vous voulez dire que dans votre cas, il y a eu précipitation?**

Pas seulement. La veille de l'assaut, le jeudi, les militaires ont parlé d'un tir de précision lorsqu'ils ont voulu faire tomber notre grande-voile pour faire ralentir notre bateau... Il y a eu 28 impacts de balle dans le mât! Je vous laisse imaginer l'état de tension dans lequel nous étions tous. Peu après dans la soirée, deux pirates ont déposé les armes sur le pont. Ils voulaient se rendre! Mais comme personne ne venait les chercher, ils ont repris les armes.

## **Et le lendemain, c'est l'assaut...**

Tout va très vite. Nous étions terrés dans notre cabine. Ça mitraillait dans tous les sens, une balle est passée à quelques centimètres de Colin. Les pirates paniquaient... Facile dans ce

contexte de tenter de nous faire croire que Florent avait été victime d'une balle perdue.

### **C'est ce que vous ont dit les militaires une fois à bord de la frégate l'Aconit?**

Ils ne l'ont pas «affirmé», mais le commandant a sous-entendu qu'il était absurde d'imaginer autre chose. C'est en discutant avec mes équipiers Dorian et Steven, et en confrontant nos points de vue sur ce qui venait de se passer, que nous avons compris que quelque chose clochait.

### **C'est-à-dire?**

J'ai eu le sentiment qu'ils voulaient profiter de mon état de choc pour embrouiller mes souvenirs. Dès que nous avons atterri à Djibouti, les militaires ont voulu me mettre sous Stilnox, mais j'ai caché les comprimés dans ma poche. Arrivés à Villacoublay, on a voulu à nouveau m'en donner. Il a été même question de m'interner, ce à quoi le père de Florent et ma meilleure amie, elle-même psychiatre, se sont opposés.

### **Une fois sur le sol français, l'Elysée vous a-t-il contactée?**

Plutôt deux fois qu'une. J'avais l'impression d'être harcelée. J'ai fini par accepter mais à la condition de rencontrer en tête à tête Nicolas Sarkozy. Ce n'était pas possible car le Président ne reçoit jamais seul. Ce jour-là, il y avait avec lui le chef d'état major Edouard Guillaud. Nicolas Sarkozy m'a dit qu'il était responsable de la mort de Florent puisque c'est lui qui avait ordonné l'assaut. Il m'a demandé ce qu'il pouvait faire pour moi en me disant: *«Il est de mon devoir d'aider une veuve de citoyen français. Avec de l'argent, le malheur est plus facile à surmonter.»* Je lui ai répondu qu'il ne m'aurait jamais demandé de le rencontrer si c'était véritablement un pirate qui avait tué Florent. Il m'a alors répondu: *«Je ne vous propose pas cet argent pour acheter votre vérité... votre vérité vous appartient. Vous pouvez raconter ce que vous voulez à qui vous voulez... »*

**Qu'attendait-il de vous, à votre avis?**

Que j'affirme tout de suite aux médias que la balle qui avait tué Florent était française. A l'époque, je manquais d'éléments. J'étais en deuil et je n'aurais pas été prise au sérieux. Imaginez ce qu'on aurait dit si en plus j'avais fait un séjour dans un hôpital psychiatrique?

**Si vous aviez accepté immédiatement l'argent proposé par l'Etat, vous pensez que vous n'auriez pas eu la même liberté d'expression?**

Je ne voulais pas entendre parler d'argent tant que l'Etat ne reconnaissait pas les faits. De toute façon, peu importe les promesses présidentielles, Sarkozy ne pouvait débloquer la somme d'un claquement de doigt. Lors d'un second entretien, le ministre de l'intérieur de l'époque, Claude Guéant, m'a parlé d'un fond de pension secret pour les veuves de guerre, en m'assurant qu'on me verserait dans un premier temps 1000 euros par mois... sauf que l'administration en charge du paiement des indemnités m'a rappelée embêtée pour me dire que ce fond n'existait plus! En quittant l'Elysée, Guéant a eu le culot de me dire que mon fils serait pupille de la nation et aurait accès aux meilleures écoles militaires... «*On en fera un bon petit soldat*», a-t-il conclu.

**Comprenant que l'enquête en cours vise à inculper les pirates et non à élucider les circonstances floues de la mort de votre mari, vous publiez "votre" vérité dans un livre, «Le voyage de Tanit». Que se passe-t-il à sa sortie en mai 2010?**

Juste après mon interview au journal télévisé d'Elise Lucet, une dépêche AFP tombe: «*Morin a parlé. La balle est bien française*». La seule chose qui intéressait les journalistes, c'était de savoir si j'allais accepter l'argent!

**Le vice-amiral Marin Gillier, commandant des forces spéciales de la marine à l'époque, a reconnu lors du procès «qu'il y avait**

**eu méprise d'un militaire français». Que ressentez-vous à ce moment-là?**

L'expertise balistique a confirmé que la balle était française ; les militaires le savaient dès la fin de l'opération et ont fait disparaître la balle. S'ils avaient dit la vérité dès le début, on aurait évité quatre ans et demi de procédure.

**Quelles preuves les enquêteurs ont-ils trouvé à bord de Tanit?**

Notre bateau est resté trois semaines aux mains des militaires avant que les enquêteurs y aient accès... Gilles Lacroute, qui a dirigé l'enquête, a vu le bateau à Djibouti, puis lors de son convoyage de Toulon jusqu'en Bretagne. Il m'a confirmé qu'il n'y avait pas de traces d'impacts de balles dans le pont, alors que les commandos affirmaient avoir riposté contre des «tirs nourris» des pirates qui étaient à l'intérieur.

**Qu'attendiez-vous du procès des pirates en France?**

Je me suis portée partie civile avec mes équipiers et ma famille pour avoir accès aux dossiers et suivre le déroulement de la procédure. Mais ce qui me semblait essentiel – comme la reconstitution de l'assaut ou la mise à disposition des conversations par téléphone satellite entre l'armée et les pirates – m'a été systématiquement refusé.

**Y a-t-il d'autres points qui, pour vous, restent à éclaircir?**

Bien entendu. Pour commencer, pourquoi Desgrées de Loû, le commandant des opérations, a démissionné juste après les faits? Personne ne lui a demandé au cours du procès... tout comme personne n'a demandé à Gillier ou Morin si c'était normal que l'un des pirates ait été exécuté à bord. Mais ce procès était celui de l'Etat contre les pirates, pas celui de l'armée.

**Durant le procès, comment avez-vous vécu le fait de vous retrouver en France face à vos trois ravisseurs somaliens?**



C'était bien sûr très étrange de les voir. Je ne pouvais détourner mon regard d'eux. Ils avaient l'air perdus dans cette salle toute en dorures et moulures, remplie de journalistes. Le premier jour du procès, ils ont raconté leur vie, leur quotidien. Ils ont expliqué comment ils se sont retrouvés complètement démunis suite au tsunami de 2004 et la grande sécheresse un an plus tard : embarcations détruites, poissons trop rares, troupeaux décimés... Mohamed Mahamoud et Abdelkader Ousmane Ali, pêcheurs de métier, ne pouvaient plus nourrir leurs familles ; idem pour Mahamoud Abdi Mohamed qui est nomade et dont le père a été tué par balle lorsqu'il avait 8 ans.

**Ils comparaissaient pour “détournement de navire par violence ou menace, arrestation, enlèvement, séquestration ou détention arbitraire de plusieurs personnes commis en bande organisée”. Comment de simples pêcheurs peuvent en arriver là?**

En 2009, la famine les a poussés tous les trois à aller chercher du travail en ville. Là, un chef pirate leur a fourni vêtements, khat (drogue locale), et une centaine de dollars, en échange de quoi on

leur a demandé « d'effectuer un travail » dont ils ignoraient la nature. Seul Mahamoud Abdi Mohamed était au courant. Mais les autres ne pouvaient faire marche arrière. Il était trop tard. Largués en pleine mer avec leurs kalachnikovs sur un skiff avec juste assez d'eau et d'essence pour un aller simple jusqu'à leur bateau cible, sans retour possible à terre, ils ont tenté de détourner l'*Africa Star*. Mais ils ont échoué.

### **Savez-vous pourquoi ils ont raté leur cible?**

Leur échelle était trop courte... comme quoi la vie ne tient pas à grand chose. On parle de bandes organisées mais ce détail absurde démontre précisément leur manque d'organisation. Ils étaient donc voués à mourir au milieu de l'océan Indien, à 1000 kilomètres de la Somalie... jusqu'à ce qu'ils nous voient débouler sous leurs nez. Ils le disent eux-même: nous leur avons sauvé la vie.

### **Selon leurs avocats, les trois accusés ne sont que des exécutants. Comment expliquer que les commanditaires ne soient jamais poursuivis?**

Ce n'est qu'une question de volonté. Pendant le procès, la police judiciaire de Bruxelles, qui enquêtait sur la prise d'otages en 2009 du navire belge le Pompéi, a réussi à piéger le chef pirate somalien Afweyne en le faisant venir en Belgique où il a été arrêté. On me répète depuis quatre ans et demi qu'il est trop compliqué de mettre la main sur celui qui a commandité la prise d'otages de Tanit alors que c'est le vendeur de khat d'un village de 400 habitants, le seul à avoir une maison en dur et un 4x4! Ce qui intéresse l'Etat français, c'est de vendre des armes, de dominer militairement la zone... pas d'arrêter les chefs pirates somaliens.

### **A l'issue du procès, vous avez pu vous isoler 30 minutes avec les pirates, condamnés à neuf ans de réclusion ; de quoi avez-vous parlé?**

Ils ont appris le français en prison. C'était émouvant de communiquer dans la même langue. Ils m'ont dit qu'ils pensaient

sans cesse à Florent, m'ont demandé pardon, et m'ont expliqué qu'ils avaient tenté de s'opposer à leur chef. Abdi avait même retiré les balles de son chargeur sans le dire à personne. Eux aussi ont eu peur durant cette semaine tragique... Je leur ai expliqué qu'il ne servirait à rien de faire appel, et les ai encouragés à continuer sur la bonne voie, en étudiant et en travaillant.

### **Quels sont vos rapports avec eux aujourd'hui?**

Tout le monde fait des erreurs. Ils sont en train de payer la leur. Maintenant il faut aller de l'avant. C'est comme un pacte entre nous. Pour s'en sortir, ils vont avoir besoin d'être soutenus. Je leur ai envoyé des dictionnaires somali-français, un roman de Monfreid et un guide des droits des personnes incarcérées. Finalement, j'ai réussi à faire en sorte que la famille d'Abdi – sans nouvelles de lui depuis quatre ans et demi – soit enfin prévenue qu'il était vivant et en prison en France.

### **Personne ne l'avait fait avant?**

Non, vous pensez...

### **Que faites-vous aujourd'hui?**

Avec les indemnités que nous avons touchées de l'Etat français (soit 350'000 euros dont 50'000 euros de frais d'avocat), je suis partie à Madagascar avec mon fils pour aller au bout du projet que nous avions avec Florent: construire une école et un éco-gîte.

*Interview réalisée par Marie Dufay*