

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Bellais – 979-10-231-1452-2



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

| | |
|---------------------------|---|
| Jean-Pierre Poussou | 7 |
|---------------------------|---|

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

| | |
|---|-----|
| Course, piraterie et économies littorales (xv ^e -xxi ^e siècle) Gilbert Buti et Philippe Hroděj | 11 |
| « <i>Come in caza sua...</i> » : L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi ^e -xvii ^e siècles Antoine-Marie Graziani | 23 |
| À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii ^e siècle Anne Brogini | 37 |
| Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720 Roberto Barazzutti | 55 |
| Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations Philippe Hroděj | 79 |
| La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682 Jean-Baptiste Xambo | 99 |
| De l'armateur à la fripière : Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii ^e siècle Jacques Péret | 121 |
| La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815) Michel Aumont | 139 |
| La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance Olivier Corre | 161 |

| | |
|---|-----|
| Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon | 181 |
| La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon | 199 |
| Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier | 215 |
| De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflik | 233 |
| Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais | 249 |

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

| | |
|---|-----|
| Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac | 269 |
| Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet | 273 |
| La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei | 303 |
| Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg | 321 |
| Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont | 335 |
| Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey | 349 |
| Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti | 375 |

III
VARIA

- Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

- Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429
- Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431
- Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433
- Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436
- Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438
- Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441
- Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443
- Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446
- L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448
- Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451
- William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453
- Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453
- Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET PUISSANCE NAVALE : VERS UNE *PAX SINICA* ?

Renaud Bellais

Chercheur associé en sciences économiques à l'ENSTA Bretagne (Brest)

La réémergence de la piraterie au large de la Somalie a remis en question un postulat acquis pour beaucoup depuis au moins un siècle, l'absence de menace dans les eaux internationales pour la marine marchande. La haute mer est considérée depuis Grotius comme un espace de liberté, une approche sanctionnée en 1982 au travers de la Convention de Montego Bay. La résurgence de la piraterie depuis le début des années 2000 sur une échelle suffisante pour perturber les échanges économiques souligne que cette liberté n'est pas acquise en soi. Celle-ci résulte de l'absence de menace ou, tout du moins, de l'existence de forces permettant de limiter l'insécurité sur les mers. Or, la mondialisation économique rend la capacité à circuler librement et en toute sécurité de plus en plus essentielle, du fait de l'interdépendance croissante des économies. Si la piraterie est très localisée et liée à un contexte régional particulier, elle n'en crée pas moins un enjeu sécuritaire appelant l'intervention des États les plus puissants.

Les attaques des pirates somaliens et les détournements de navires posent la question de ce que nous devons comprendre par *mare liberum* et des moyens nécessaires pour préserver ce principe. Conçue initialement comme un espace sans intervention des États, la haute mer doit-elle faire l'objet d'une régulation ? Les États doivent-ils intervenir pour garantir cette liberté et, si oui, de quelle manière ? Se trouve ainsi posée la question de la nature de la sécurité maritime. Pouvons-nous considérer qu'elle constitue un « bien public international » ? Si tel est le cas, quelles sont les conditions économiques de sa « fourniture » (*provision* en anglais) ? L'expérience de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie apporte certains enseignements. Plus largement, il faut s'interroger sur les interactions qui peuvent s'établir entre échanges économiques et puissance maritime. En effet, la difficulté à mettre en place la fourniture d'un bien public international n'appelle-t-elle pas une action des États ayant les intérêts économiques les plus importants ? À cet égard, il est intéressant d'analyser le positionnement de la Chine sur la question de la piraterie dans la corne de l'Afrique et, plus globalement, sur la puissance navale.

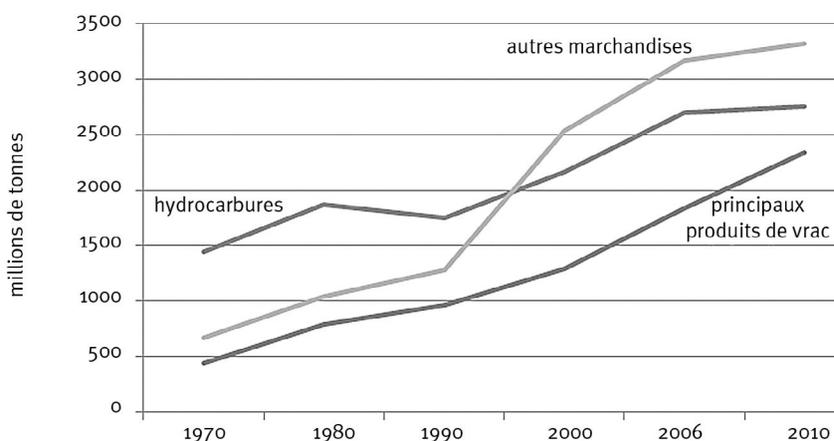
LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE, UN ENJEU INTERNATIONAL

Depuis une décennie, la piraterie est de nouveau un sujet de préoccupation dans la corne de l'Afrique. Touchant la haute mer, elle a des impacts non négligeables sur le commerce international et pose principalement deux questions : la nature de cette menace et l'efficacité des solutions envisagées pour la contrer.

Impacts de la piraterie dans la corne de l'Afrique sur le commerce international

En volume, 90 % du commerce mondial transite par les mers. Le transport maritime, qui reste le mode de transport prédominant, implique quelque 50 000 navires de commerce issus de 150 pays. La dépendance vis-à-vis de ce mode d'échange est donc forte. Sans le transport maritime, « la moitié du monde serait affamée et l'autre moitié serait frigorifiée¹ ». Le volume des marchandises transportées par les mers a été multiplié par quatre depuis 1968 (**graphique 1**).

250



Graphique 1. Croissance du commerce international maritime (1970-2010)

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 7.

Le poids des échanges maritimes s'explique non seulement par la croissance économique mondiale, mais aussi par une réorganisation internationale des processus productifs qui a conduit à une régionalisation, voire à une mondialisation des processus de production industrielle². Mondialisation et sécurité maritime sont intimement liées en raison de l'interdépendance croissante des économies à l'échelle mondiale et d'un morcellement géographique de la production. Protéger les échanges maritimes, notamment

1 Organisation mondiale du commerce (OMC), *Maritime Transport Services*, Background Note by the Secretariat, S/C/W/315, Council for Trade in Services, 7 juin 2012, p. 4.

2 Sur ce point, voir en particulier le *World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development*, publié en 2012 par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

en garantissant la sécurité des navires et la liberté de passage, est donc devenu un enjeu de premier ordre.

Alors que la piraterie était devenue un phénomène marginal, cantonné à des dimensions locales depuis un siècle, les attaques récentes au large de la Somalie montrent que la libre circulation sur les mers peut être mise en péril. La piraterie somalienne se distingue par trois caractéristiques : une croissance rapide, comme le montre le **tableau 1** ; une prédominance sur la dernière décennie ; et des actes essentiellement situés non pas dans les zones côtières, mais principalement en haute mer, perturbant ainsi les échanges maritimes internationaux. À cela s'ajoute un niveau de violence élevé, voire croissant, et la capture d'un nombre également élevé de navires conduisant à un nombre très important d'otages. Ce phénomène ne peut donc pas être ignoré.

Tableau 1. Actes de piraterie et attaques armées

| Années | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Actes de piraterie | 370 | 383 | 452 | 330 | 266 | 241 | 282 | 306 | 406 | 489 | 544 |
| Afrique de l'Est | 22 | 24 | 22 | 13 | 49 | 31 | 60 | 134 | 222 | 172 | 223 |
| Océan Indien | 86 | 66 | 96 | 41 | 51 | 53 | 40 | 26 | 27 | 77 | 63 |
| Golfe d'Aden | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | n.d. | 7 | 1 | 2 | 16 | 28 |
| Otages | n.d. | n.d. | n.d. | 140 | 652 | 180 | 194 | 774 | 746 | 1027 | 569 |
| Navires capturés | 16 | 12 | 11 | 9 | 16 | 10 | 16 | 51 | 56 | 57 | 50 |

Source : Organisation maritime internationale, *Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships*, <http://www.imo.org>.

La réaction internationale s'explique aussi par la position stratégique de la corne de l'Afrique, qui constitue un point de passage obligé entre l'Asie et l'Europe, et une zone de transit stratégique pour les hydrocarbures du golfe arabo-persique. Dans cette région critique pour l'économie mondiale, une piraterie endémique pourrait avoir des conséquences importantes. Selon la *Revue internationale maritime*, « si les attaques de pirates étaient multipliées par dix, ceci conduirait à une réduction de 30 % du trafic total sur l'axe commercial entre l'Extrême-Orient et l'Europe [...]. 18 % du trafic total devrait passer par le cap de Bonne-Espérance³ ».

Peu d'études existent pour évaluer le coût économique de cette piraterie. La seule étude globale, *Oceans Beyond Piracy*, est réalisée par *One Earth Foundation*. Celle-ci analyse les coûts directs – rançons payées, pertes de navires ou dommages subis, sécurité accrue des navires, etc. – et indirects – hausse des primes d'assurance, déroutement du trafic, déploiement de forces navales, baisse des activités économiques, etc. Anna Bowden et Shikha Basnet évaluent

3 CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 29.

le coût de la piraterie entre 6,6 et 6,9 milliards de dollars en 2011⁴. S'il est possible de critiquer la méthodologie retenue, cette estimation souligne que la perte de bien-être et la réduction de croissance induites par la piraterie ne sont pas marginales.

La sécurité maritime comme bien public international

252

Face à l'effondrement de l'État en Somalie et aux faibles capacités d'action maritime des pays avoisinants, d'aucuns pourraient considérer que le règlement de la sécurité maritime pourrait relever d'une action individuelle des armateurs. Toutefois, la protection des navires s'avère onéreuse, induisant un coût d'opportunité élevé, et elle ne permet pas de supprimer la piraterie. En effet, les mesures individuelles aboutissent, d'une part, à un déplacement de la menace vers les navires les moins bien protégés et, d'autre part, incitent les pirates à accroître la violence de leurs attaques pour capturer les bateaux les mieux protégés, puisque le niveau de protection constitue un signal sur la valeur de la prise potentielle.

D'un point de vue économique, des choix individuels isolés conduisent à un résultat qui n'est pas optimal. Soit les individus ignorent le problème et s'exposent à des risques importants, soit la menace aboutit à un renchérissement du coût de transport du fait des mesures de sécurité engagées et du coût des assurances. Dans tous les cas, ces actions ne permettent pas de diminuer efficacement les risques pesant sur le trafic maritime. L'inflation des rançons payées par les armateurs, qui sont passées en quelques années de quelques centaines de milliers de dollars à plusieurs millions, souligne le caractère sous-optimal de ces solutions.

L'échec de « solutions de marché » amène à s'interroger sur la nécessité d'une action collective⁵. En fait, la croissance de la piraterie montre que nous sommes face à une véritable défaillance du marché, ce qui conduit à considérer la sécurité maritime en termes de bien public. Nous pouvons considérer en effet que la piraterie constitue un « mal public international » et la sécurité maritime un « bien public international ». Un bien public se distingue des biens privés par deux critères principaux : la non rivalité et la non exclusion⁶. Un bien est dit « rival » quand son achat ou son utilisation par une personne exclut définitivement

4 Anna Bowden et Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Louisville, One Earth Future Foundation, février 2012.

5 Une « solution de marché » est la réponse à un besoin économique apportée spontanément par l'offre, c'est-à-dire un entrepreneur ou une entreprise, à une demande exprimée ou latente. Dans le cas de la piraterie, cela peut correspondre à une offre de sécurité privée qui permettrait de contrer les menaces à un coût acceptable pour les clients potentiels.

6 Paul Samuelson, « The Pure Theory of Public Expenditures », *Review of Economics and Statistics*, vol. 36, n° 4, novembre 1954, p. 387-389.

toute consommation par une autre personne. La sécurité maritime peut être considérée comme non rivale, puisqu'elle peut être « consommée » par autant de personnes qu'il y a d'utilisateurs potentiels sans coût supplémentaire *ceteris paribus*. Un bien est dit « non exclusif » quand son détenteur n'est pas en mesure d'en empêcher l'accès à toute personne qui refuserait de payer le prix demandé en contrepartie. Il est possible de considérer qu'une fois la sécurité maritime instaurée, il est difficile d'empêcher un navire d'en bénéficier. L'exclusion n'est pas ici techniquement impossible mais, compte tenu de l'étendue des mers et du coût induit par un système de contrôle, elle apparaît économiquement irrationnelle. En effet, le coût du contrôle serait indéniablement supérieur aux sommes collectées en identifiant ceux qui utilisent ce bien sans en payer le prix.

Lorsque ces deux critères sont réunis, les mécanismes de marché peuvent être mis en échec pour la fourniture de tels biens. Il convient alors de mobiliser un agent économique un peu particulier, qui acceptera d'investir pour le seul intérêt général, voire de travailler à perte grâce aux ressources qu'il peut prélever obligatoirement. Cet agent économique particulier est l'État. En effet, aucun agent privé ne sera incité à produire les biens publics. S'il n'y a pas de rivalité, il est difficile de définir un prix pour ces biens – faute d'équilibre sur le marché – ou plus exactement de le légitimer à un niveau donné. S'il n'y a pas d'exclusion, il est difficile de faire payer les utilisateurs – qui peuvent se comporter en « passagers clandestins ».

Les biens publics sont alors confrontés à un paradoxe : ils sont socialement utiles, mais les agents économiques n'ont pas d'incitations suffisantes pour les produire. L'intervention de l'État résout ce problème, car il a la possibilité de recourir à l'impôt pour financer ces biens. La rencontre d'une offre et d'une demande n'est plus nécessaire puisque la fourniture publique constitue une forme de consommation contrainte des contribuables via l'impôt, qui transforme en quelque sorte les passagers clandestins en « passagers obligatoires ».

La littérature économique analyse cependant traditionnellement la fourniture des biens publics au niveau d'un pays. Or, la sécurité maritime est de dimension régionale voire internationale, comme le montre la piraterie somalienne. Un État seul peut assurer la sécurité de ses eaux territoriales, mais cette action s'avérera sans nul doute inefficace : s'il agit dans les limites de ses frontières, il ne prendra en compte qu'une partie des menaces ; s'il escorte uniquement les navires battant son pavillon, cette action ne supprimera pas la piraterie mais aboutira à une sélection des cibles par les pirates. Dans les deux cas, l'action isolée d'un État déplace la menace sans y remédier.

Du fait de la mondialisation et de la multiplication des échanges maritimes, la sécurité maritime ne peut trouver de solution au niveau national ; elle doit être recherchée à une échelle régionale et, bien souvent, internationale.

La production de la sécurité maritime devient alors un bien public régional ou international. Cependant, le passage à une échelle supranationale recrée le problème de l'alignement des intérêts privés et des intérêts collectifs. À l'échelle internationale, les États se comportent en effet en agents privés et non en garant de l'intérêt général, puisqu'il n'y a pas d'État international mais une communauté d'États. Le risque est donc que certains États se comportent en passagers clandestins et que le niveau global d'effort ne soit pas suffisant pour fournir un niveau optimal de sécurité maritime. L'approche traditionnelle de fourniture des biens publics ne fonctionne donc plus à l'échelle internationale, faute d'une structure étatique ayant le pouvoir d'imposer la consommation de biens publics internationaux par le prélèvement de l'impôt.

254

Depuis les années 1990, la science économique a revisité le concept de bien public pour l'envisager dans une approche régionale ou internationale, autour des travaux initiés par Inge Kaul⁷. Ils ont permis de définir des technologies d'agrégation de l'offre publique dont l'analyse permet de calculer comment assurer la fourniture, si possible optimale, d'un bien public international.

Les technologies d'agrégation correspondent à différents chemins alternatifs dans la construction de la « fonction de composition sociale », c'est-à-dire différentes manières de combiner les efforts individuels des agents économiques pour aboutir à un niveau de fourniture collective d'un bien public⁸. En d'autres termes, cette fonction explique comment les contributions individuelles à un bien public se combinent pour déterminer le niveau social disponible. Une telle approche permet donc de comprendre à l'échelle internationale, en fonction des choix des États, si un bien public peut être produit et si la fourniture résultante peut être optimale.

Effacité relative des opérations de lutte contre la piraterie somalienne

Selon Richard Cornes et Todd Sandler⁹, quatre technologies d'agrégation de la fourniture publique sont envisageables (**tableau 2**). Il est possible de les associer aux actions engagées par les États dans la lutte contre la piraterie dans la corne de l'Afrique.

7 Inge Kaul, Isabelle Grunberg et Marc Stern (dir.), *Global Public Goods: International Cooperation in the 21st Century*, New York, Oxford University Press, 1999 ; Inge Kaul, Pedro Conceicao, Katell Le Goulven et Ronald Mendoza (dir.), *Providing Global Public Goods: Managing Globalization*, New York, Oxford University Press/UNDP, 2003.

8 Jack Hirshleifer, *Alternative Social Composition Functions and the Voluntary Provision of Public Goods*, Working Paper n° 244, Los Angeles, Université de Californie, juin 1982, p. 4.

9 Richard Cornes et Todd Sandler, *The Theory of Externalities, Public Goods and Club Goods*, Cambridge/New York, Cambridge University Press, 1996.

Tableau 2. Technologies alternatives d'agrégation de l'offre publique

| Technologie d'offre | Caractéristiques de la fourniture du bien public |
|---------------------|--|
| Sommation | Le niveau de fourniture est la somme des contributions individuelles |
| Maillon faible | L'effort le plus petit détermine le niveau global de fourniture |
| Meilleur tir | L'effort le plus grand détermine le niveau global de fourniture |
| Somme pondérée | Les contributions des pays s'additionnent de manière complémentaire |

Source : Todd Sandler, « On Financing Global and International Public Goods », *Policy Research Working Papers*, n° 2638, juillet 2001, p. 48.

Dans la sommation (*summation* en anglais), le niveau de bien public résulte de la somme des contributions de chaque État sans coordination entre eux. Il s'agit de la situation qui prévalait il y a quelques années dans la corne de l'Afrique. Le risque est que des agents économiques sous-investissent dans la sécurité maritime ou qu'ils adoptent un comportement de passerager clandestin. En l'absence de structure supranationale, rien n'incite les États à fournir le niveau optimal d'efforts pour réduire la menace, en particulier pour les États indirectement ou faiblement exposés. Qui plus est, cette technologie ne permet pas d'obtenir des résultats probants en raison des difficultés de coordination ou du manque d'appétence pour une action collective entre les différents pays et faute d'une structure supranationale pour les organiser. De ce fait, le niveau d'effort restera insuffisant pour obtenir les résultats espérés tant au niveau individuel que collectif.

Dans le cas du « maillon faible », le pays fournissant le plus faible effort en matière de sécurité détermine le niveau d'effort des autres pays. La mutualisation peut donc exister, mais à un niveau nécessairement inférieur à celui qui serait nécessaire pour produire de manière optimale le bien public international. De plus, les actions et les engagements dépendent uniquement de la bonne volonté des contributeurs. Si une agence est mise en place pour canaliser les moyens, son action reste limitée en raison de la faiblesse de ses ressources ou de son influence sur les États. Cependant, elle peut améliorer la coordination et donc l'efficacité des actions menées, ce qui n'est pas le cas dans l'hypothèse de la sommation.

Nous retrouvons ici la coordination limitée mise en place par certains pays au travers du mécanisme SHADE¹⁰ au large de la Somalie. Cette coordination permet de mieux assurer la sécurité dans les corridors internationaux définis collectivement mais ne permet pas de définir un niveau de ressources adéquat. L'expérience empirique montre que l'effort le plus limité définit effectivement les moyens mis à disposition par chacun des pays participants.

¹⁰ *Shared Awareness and De-confliction* est un cycle de réunions de coordination rassemblant depuis 2008 les forces navales en présence dans le golfe d'Aden – qu'elles participent à des opérations en coalition, conduites par l'OTAN ou par l'Union européenne, ou à des opérations nationales.

Dans le « meilleur tir » (*best shot*), le plus gros des efforts détermine à lui seul le niveau de production du bien public, ce qui revient à dire qu'un seul pays prend en charge l'essentiel de la fourniture. De ce fait, même si ce leader est très motivé, il est fort probable que l'effort global soit inférieur au niveau optimal puisque ce pays ne sera pas forcément disposé à payer pour les autres. Qui plus est, la production du bien public peut aussi être inégalement répartie au niveau géographique, puisque le pays concerné aura intérêt à concentrer ses efforts là où se trouvent ses intérêts. C'est le cas pour les États-Unis dans la lutte contre la piraterie : première puissance économique mondiale aux entreprises fortement internationalisées, ce pays a tout intérêt à contrer la menace pirate, mais il concentre en priorité son effort sur ses propres intérêts économiques et stratégiques.

Ici encore, la mise en place d'une structure supranationale est un moyen d'allouer efficacement les ressources et/ou d'inciter les pays concernés à contribuer. Le pays le plus impliqué a tout intérêt à faire participer les autres pays en développant des partenariats avec eux – comme le font les États-Unis via la *Combined Task Force 151*¹¹ ou l'opération *Ocean Shield*¹². Cependant, les autres pays cherchent à minimiser leur effort et adoptent *de facto* un comportement de passager clandestin, partiel ou total, ce qui rejoint les conclusions des recherches sur le partage du fardeau au sein de l'OTAN¹³.

La quatrième technologie d'agrégation est la « somme pondérée » (*weighted sum*). La contribution de chaque pays peut différer en fonction de son intérêt dans la production du bien public en question. Par exemple, l'Autriche est concernée indirectement par la sécurité maritime en Europe, mais n'ayant ni côtes, ni marine, elle est moins incitée à contribuer à une politique commune européenne que l'Italie ou le Royaume-Uni. Le fait que des participants aient des bénéfices plus importants que d'autres explique la dispersion des efforts. Ces distorsions ouvrent la voie, une fois encore, à des comportements de passager clandestin car il est très difficile d'avoir une adéquation entre l'utilité attendue par un pays et son niveau d'effort réel, ce qui rejoint la difficulté existant avec la technologie du *best shot*. D'une certaine manière, il est possible de considérer que l'opération Atalante de l'Union européenne correspond à une somme pondérée. Cette opération associe une partie importante des pays

11 La CTF-151 est une coalition *ad hoc* multinationale créée en janvier 2009 à l'initiative de la Marine américaine pour combattre la piraterie au large de la Somalie.

12 L'opération *Ocean Shield* est une opération maritime de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), lancée en août 2009. Elle implique majoritairement des navires de la Marine américaine pour protéger les navires marchands de la mission du Programme alimentaire mondial en Somalie. Elle participe aussi à la lutte contre les pirates somaliens.

13 Voir par exemple Todd Sandler et James C. Murdoch, « On Sharing NATO Defence Burdens in the 1990's and Beyond », *Fiscal Studies*, vol. 21, n° 3, 2000, p. 297-327.

européens en fonction de leurs intérêts économiques et de leur implication dans la construction européenne. Il s'agit véritablement de la plus importante opération internationale dans le domaine de la lutte contre la piraterie, impliquant entre dix et quinze pays, mobilisant une vingtaine de plateformes et incluant un effectif de près de deux mille personnes¹⁴.

Une régulation peut se faire si une structure multinationale est mise en place, notamment pour révéler les préférences des pays sur leur implication ainsi que l'adéquation entre leur effort et les bénéfices qu'ils tirent dudit bien public international. Toutefois, en l'absence d'une obligation impérative de participer à la production du bien public et en raison d'une participation des États déterminée uniquement sur la base de contributions volontaires, l'opération Atalante montre les limites d'une somme pondérée non contrainte. Au regard des besoins, les moyens apparaissent alors dérisoires.

Cette présentation montre que dans la lutte contre la piraterie, les pays ne recourent pas à une technologie d'agrégation particulière mais à plusieurs simultanément. Si ces différentes actions ont permis de réduire significativement les détournements de navires et le nombre d'otages (tableau 3), elles n'atteignent pas l'efficacité qui résulterait de la mise en place d'une institution multi- ou supranationale pour prendre en charge la fourniture du bien public international. En effet, le niveau d'effort est très inférieur au niveau optimal. Ceci ne conduit qu'à un succès partiel, et peut-être temporaire, face à la piraterie.

Tableau 3. Actes de piraterie dans la corne de l'Afrique

| Année | Attaques réussies | Tentatives d'attaques | Total |
|-------|-------------------|-----------------------|-------|
| 2007 | 11 36,7% | 19 63,3% | 30 |
| 2008 | 44 39,6% | 67 60,4% | 111 |
| 2009 | 48 22,0% | 170 78,0% | 218 |
| 2010 | 50 29,1% | 122 70,9% | 172 |
| 2011 | 33 11,5% | 253 88,5% | 286 |

Source : Organisation maritime internationale, *Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, <http://www.imo.org>.

L'analyse des incidents dans la corne de l'Afrique montre que la sécurité s'est accrue dans les corridors internationaux, mais cela s'est fait au prix d'un déplacement des actes de piraterie dans les zones non couvertes par les forces navales en présence – qui ne peuvent pas sécuriser l'ensemble du golfe d'Aden et de l'océan Indien¹⁵. Les actes de piraterie, naguère concentrés à proximité de la Somalie, sont identifiés dans l'ensemble de la zone jusqu'au large de l'État de

¹⁴ Renaud Bellais, « Keeping Pirates at Bay: The Atalanta Mission in the Horn of Africa », *EPS Quarterly*, vol. 23, n° 3, septembre 2011, p. 3-5.

¹⁵ *Ibid.*

Gujarat en Inde. De plus, la faiblesse des moyens a conduit à une « course aux armements » des pirates et à un nombre croissant d'attaques.

L'analyse de cet exemple montre que les technologies d'agrégation ont peu de chance d'être efficaces en l'absence d'une structure internationale capable d'organiser la sécurité maritime comme bien public international et d'imposer un financement obligatoire permettant de mettre en place les moyens idoines. Une telle approche peut permettre non pas de contingenter les menaces, mais de les supprimer à l'instar de l'action d'éradication de la piraterie par Pompée en 67 av. J.-C. en Méditerranée¹⁶, qui n'a été possible que parce que la République romaine a traité la piraterie dans une approche globale et non comme une menace simplement extérieure.

Cela pose donc une question majeure : face à l'incapacité des États à coordonner leurs efforts contre la piraterie et à fournir les moyens requis pour une fourniture optimale de la sécurité maritime, faut-il confier à un État un *imperium* dans la lutte contre la piraterie ?

258

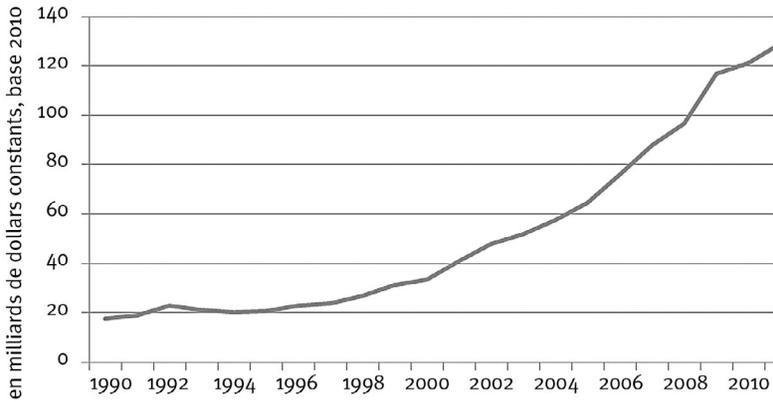
SÉCURITÉ MARITIME, CROISSANCE ET PUISSANCE NAVALE CHINOISE

La lutte contre la piraterie a vu émerger la Chine comme pays actif au large de la Somalie, avec une contribution certes modeste mais remarquée. Cela est d'autant plus surprenant que ce pays n'est pas historiquement une économie maritime et qu'il n'a jamais disposé d'une puissance navale importante. Cela pose donc la question de la nécessité pour « l'usine du monde » de garantir ses échanges maritimes et du lien intrinsèque entre croissance économique et maîtrise des mers.

La Chine, puissance navale en devenir ?

Historiquement, la Chine est une puissance continentale et sa Marine est traditionnellement le parent pauvre de sa défense. Toutefois, la Marine chinoise a bénéficié des réformes de la Défense engagées dans le cadre des « Quatre modernisations » lancées en 1984 par Deng Xiaoping. La transformation de la Marine chinoise s'est accélérée depuis la fin des années 1990 avec l'accroissement rapide des dépenses militaires de la Chine, comme le montre le **graphique 2** ci-dessous.

¹⁶ L'éradication de la piraterie par la République romaine ne fut possible que lorsque le sénat donna tous pouvoirs à Pompée (*Lex Gabinia*). Mobilisant vingt légions et cinq cents navires, Pompée organisa treize escadres affectées chacune à un secteur de la Méditerranée et patrouillant d'ouest en est.



Graphique 2. Dépenses militaires chinoises (1990-2011)

Source : base de données du SIPRI, <http://www.sipri.se>, consultée le 23 juillet 2012.

La composante navale de la défense chinoise semble profiter marginalement de l'envolée du budget. Cependant, selon les analyses américaines, la Marine chinoise est engagée dans une transformation à marche forcée pour moderniser sa flotte, importante quantitativement au début des années 1990 mais en grande partie obsolète, et pour accroître considérablement le nombre de navires adaptés aux missions actuelles (tableau 4)¹⁷. Si les moyens navals chinois n'atteignent pas encore le volume et la qualité de la Marine américaine, ils s'en rapprochent à grands pas¹⁸.

Tableau 4. Évolution de la flotte de la Marine chinoise

| | 2005 | 2012 |
|--------------------------------|------------|------------|
| Destroyers | 21 | 26 |
| Frégates | 43 | 53 |
| Bateaux de débarquement lourds | 20 | 28 |
| Bateaux de débarquement moyens | 23 | 23 |
| Sous-marins diesels | 51 | 48 |
| Sous-marins nucléaires | 6 | 5 |
| Patrouille maritime | 51 | 86 |
| Total | 215 | 269 |

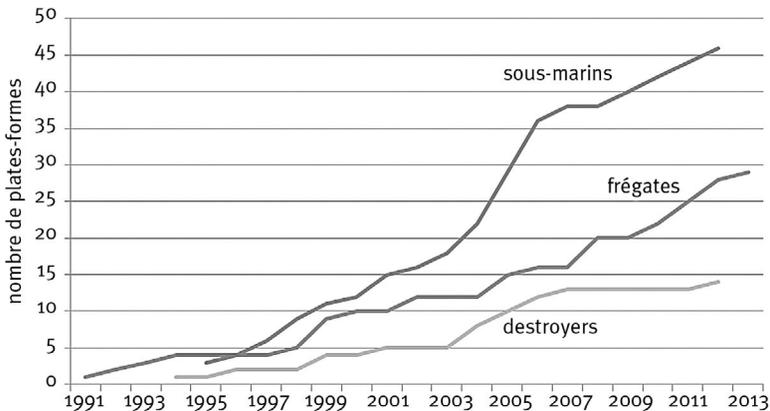
Sources : Department of Defense, *The Military Power of the People's Republic of China*, op. cit., p. 51, et *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, op. cit., 2012, p. 28.

17 Department of Defense, *The Military Power of the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, juillet 2005 ; Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, mai 2012 ; Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, Washington, Congressional Research Service, 23 mars 2012.

18 Les États-Unis ont pour objectif d'avoir une flotte de 313 navires, tous types confondus (Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization...*, op. cit., p. 50).

Qui plus est, les missions de la Marine chinoise ont radicalement changé. Jusqu'au début des années 2000, son ambition était essentiellement côtière et visait à empêcher toute invasion du territoire continental. Le changement d'approche a débuté en grande partie avec la « Stratégie de défense hauturière » mise en place par le général Liu Huaqing en 1986¹⁹. Cette transformation a permis une impulsion nouvelle en faveur de la Marine lors du 14^e Congrès du Parti communiste chinois (PCC) pour moderniser la flotte et permettre à la Marine d'acquérir un savoir-faire hauturier. En 2004, dans son discours-clé sur les « nouvelles missions » des armées chinoises, le président Hu Jintao a insisté sur le développement des moyens navals pour protéger les intérêts nationaux de la Chine et pour jouer un rôle plus grand dans la promotion de la paix et de la sécurité internationales. Ainsi, depuis les années 2000, les autorités chinoises ont fait un lien explicite entre puissance navale et développement économique. Le commandant Wu Shengli affirmait par exemple, en 2006, que la Chine avait besoin d'une Marine puissante pour protéger ses zones de pêche, l'accès aux ressources et les passages stratégiques pour son énergie.

Les choix d'équipement de la dernière décennie marquent donc une rupture (**graphique 3**). La Marine chinoise ambitionne aujourd'hui d'agir en haute mer et au-delà des lignes de défense du territoire continental. La Chine cherche en effet à devenir une puissance navale capable de concurrencer l'influence américaine en Asie-Pacifique, mais aussi de défendre ses revendications maritimes, en particulier en mer de Chine méridionale, et de protéger les lignes de communication maritimes dont dépendent les importations et exportations chinoises jusque dans l'océan Indien et le golfe d'Aden.



Graphique 3. Entrée en service dans la Marine chinoise depuis 1991
Source : Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization*, dans *ibid.*, p. 20, 28 et 30.

19 Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, août 2011, p. 57-58.

La construction d'une flotte moderne et la volonté de projection des forces chinoises se traduisent aussi par la stratégie du « collier de perles », par laquelle la Marine cherche à avoir accès à un ensemble de bases permettant de soutenir ses opérations entre la Chine et le golfe arabo-persique. Ceci s'explique notamment par le fait que 80 % des approvisionnements en hydrocarbures de la Chine passent par le détroit de Malacca. Sa sécurité énergétique et sa croissance économique dépendent donc de la sécurité maritime, ce qui explique l'intérêt du pays à lutter contre les pirates et ses investissements croissants dans les moyens navals.

Enjeux économiques et stratégiques de maîtrise des mers pour la Chine

Le développement économique de la Chine rend ce pays de plus en plus dépendant des échanges maritimes, par lesquels transitent plus de 90 % de ses exportations et de ses importations, en particulier les hydrocarbures. De plus, la mondialisation conduit à un modèle productif de plus en plus morcelé, rendant les échanges intra-sectoriels toujours plus importants pour ce pays qui est devenu l'usine du monde (**tableau 5**). La préservation des intérêts économiques de la Chine et de son mode de développement actuel rend donc essentielle la maîtrise des mers ou, *a minima*, la sécurité des échanges maritimes.

Tableau 5. Flux de marchandises sur les principaux axes commerciaux Est-Ouest pour les conteneurs (millions de TEU, équivalents vingt pieds)

| | Trans-Pacifique | | Europe-Asie | | Transatlantique | |
|------|--|--|----------------------------------|----------------------------------|---|---|
| | <i>Asie de l'Est- Amérique du Nord</i> | <i>Amérique du Nord- Asie de l'Est</i> | <i>Asie de l'Est- Europe</i> | <i>Europe- Asie de l'Est</i> | <i>Europe- Amérique du Nord</i> | <i>Amérique du Nord- Europe</i> |
| 1995 | 4,0 | 3,5 | 2,4 | 2,0 | 1,7 | 1,7 |
| 2000 | 7,3 | 3,5 | 4,7 | 2,5 | 2,7 | 1,7 |
| 2005 | 11,9 | 4,5 | 9,3 | 4,4 | 3,7 | 2,0 |
| 2009 | 10,6 | 6,1 | 11,4 | 5,5 | 2,7 | 2,0 |

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 23.

À ces considérations s'ajoute une particularité : les autres grandes puissances économiques ont du mal à réconcilier leurs intérêts économiques et leur effort en faveur de la lutte contre la piraterie, ou plus largement de la sécurité maritime, car il n'y a pas de lien immédiat entre les menaces et leur pavillon national. En effet, les entreprises des principales économies avancées se sont internationalisées et sont de plus en plus dissociées de leur territoire d'origine. De plus, l'essentiel des flottes marchandes ne sont plus placées sous le pavillon national (**tableau 6**), ce qui ne facilite pas la réconciliation entre les intérêts économiques et les intérêts stratégiques. Tel n'est pas le cas pour la Chine. D'une part, les entreprises chinoises ont la majeure partie de leurs activités

en Chine. D'autre part, la grande majorité des navires contrôlés par des intérêts économiques chinois battent pavillon national chinois : près de 80 % du tonnage total. La Chine se trouve donc dans une configuration dans laquelle la convergence entre enjeux économiques et développement d'une puissance maritime est forte.

Compte tenu du poids croissant de la Chine dans l'économie mondiale – environ 10 % du PIB mondial –, le pays pourrait chercher à intégrer dans une approche nationale la question de la sécurité maritime, c'est-à-dire considérer que si les autres nations ne sont pas capables ou ne souhaitent pas prendre en charge ce bien public international, ses intérêts économiques pèsent d'un tel poids qu'il serait de son intérêt de fournir seule la sécurité maritime, si cela était nécessaire. Cela aboutit à la technologie du « meilleur tir », mais avec une fourniture plus optimale, en l'état actuel, que celle des États-Unis.

Tableau 6. Nationalité réelle des flottes par pavillon d'enregistrement (tonnage, janvier 2011)

| | Chine* | Allemagne | États-Unis | Japon |
|----------------------------------|--------|-----------|------------|--------|
| Pavillons nationaux (1) | 144474 | 17566 | 12662 | 22201 |
| Pavillons de complaisance (2) | 37957 | 90064 | 29278 | 157847 |
| – Antigua et Barbuda | 0 | 12498 | 53 | 0 |
| – Bahamas | 344 | 2777 | 4532 | 6587 |
| – Chypre | 235 | 4314 | 78 | 528 |
| – Ile de Man | 0 | 1011 | 21 | 1574 |
| – Liberia | 5347 | 51875 | 2728 | 7889 |
| – Malte | 227 | 3280 | 655 | 200 |
| – Îles Marshall | 1475 | 10939 | 16033 | 4180 |
| – Panama | 30329 | 3370 | 5178 | 136889 |
| Tonnage hors pavillon national** | 21 % | 84 % | 70 % | 88 % |

* incluant Hong-Kong. ** ratio (2) / [(1) + (2)]

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 47 et p. 194-200.

L'analyse des dépenses militaires et des choix d'équipement montre que la Chine a parfaitement saisi l'importance d'une marine de guerre hauturière pour affirmer son rôle international et protéger ses intérêts économiques. Il n'est donc pas étonnant que les travaux de l'amiral Mahan trouvent aujourd'hui un écho très important en Chine, et qu'ils soient structurants pour la politique navale chinoise²⁰.

²⁰ Seth Cropsey et Arthur Milikh, « Mahan's Naval Strategy: China Learned It. Will America Forget It? », *World Affairs*, mars-avril 2012, en ligne : <https://www.hudson.org/research/8782-mahan-s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it> (anciennement <http://www.worldaffairsjournal.org/article/mahan-s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it>).

Dans *The Influence of Sea Power Upon History*, l'amiral Alfred Mahan montre en 1889 que la Royal Navy a permis de créer et de préserver l'Empire britannique ; il en tire des leçons de stratégie navale pour les États-Unis²¹. Il souligne en particulier la relation cruciale qui lie les puissances maritimes disposant d'une importante marine, le commerce international et la possession de colonies. Pour lui, le succès des guerres navales repose sur l'engagement de navires de guerre concentrant leur puissance de feu lors de batailles décisives, la « maîtrise des océans » apparaissant comme la seule stratégie digne d'application²². La maîtrise des océans se définit comme la possession d'une puissance maritime supérieure qui fait disparaître militairement le pavillon ennemi, ou qui l'oblige à éviter l'affrontement en ne naviguant pas dans les mers contrôlées par la puissance maritime précitée. Par le contrôle du grand large, cette dernière ferme ainsi les voies commerciales maritimes à ses rivaux et à ses ennemis. Cette conception a été érigée par Mahan et ses successeurs en modèle universellement valable. Les enjeux économiques de la maîtrise des mers pour la Chine, liés à sa dépendance à l'égard des échanges maritimes, permettent de comprendre l'importance pour ce pays du développement d'une puissance navale.

Vers une thalassocratie chinoise ?

La puissance navale chinoise constitue à la fois une solution pour assurer une sécurité maritime accrue et une menace pour le principe de liberté des mers. En ce sens, il existe une tension forte entre la fourniture de la sécurité maritime à l'échelle régionale, voire internationale, et la préservation de la liberté de circulation qui assure la viabilité économique du commerce maritime et, de ce fait, une croissance économique forte.

En l'absence d'une solution concertée entre les pays, il est possible qu'un État très dépendant des échanges maritimes gère directement la fourniture du bien public international sans chercher à obtenir la participation de l'ensemble des parties prenantes. Cependant, du fait du comportement non coopératif des autres pays et d'un possible comportement de passager clandestin, la Chine pourrait non pas fournir spontanément un bien public international, mais choisir une approche tendant vers un « bien de club », c'est-à-dire un bien public avec possibilité d'exclusion par ceux qui assurent la fourniture de ce bien²³.

21 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, New York, Courier Dover Publications, 1987.

22 Renaud Bellais, *La Maîtrise des mers face aux défis de la mondialisation (Crissma Working Papers, n° 4)*, Milan, Université catholique du Sacré-Cœur, septembre 2004.

23 James Buchanan, « An Economic Theory of Clubs », *Economica*, vol. 32, 1965, p. 1-14 ; Richard Cornes et Todd Sandler, *The Theory of Externalities, Public Goods and Club Goods*, *op. cit.*

Dans ce cas, la Chine pourrait utiliser sa capacité à assurer la maîtrise des mers pour aboutir à une privatisation de la haute mer en fonction de ses intérêts particuliers, ce qui serait contradictoire avec le principe de *mare liberum*. Les tensions récentes en mer de Chine méridionale²⁴ peuvent laisser craindre que la Chine, devenue une puissance navale, cherche à imposer un ordre maritime privatif, à l'instar de la *pax romana* instaurée en Méditerranée par Pompée. La création d'une telle thalassocratie serait non seulement périlleuse pour les pays voisins de la Chine, mais elle pourrait remettre en cause le libre accès à la haute mer et son libre usage.

La puissance navale chinoise reste cependant encore en devenir. Évaluant l'engagement de la Marine chinoise dans la lutte anti-piraterie dans le golfe d'Aden, le contre-amiral Yin Zhuo souligne que « les capacités de la Marine ne sont pas particulièrement adaptées aux opérations de haute mer²⁵ ». La Marine chinoise ne maîtrise pas encore la complexité de ces opérations, et elle a pu identifier ses lacunes grâce à son implication dans la lutte contre les pirates, ce qui explique aussi les efforts engagés dans la modernisation de sa flotte. Il est toutefois possible d'envisager, à l'instar de Lee Willett²⁶, que la lutte contre la piraterie ait servi de test pour la Marine chinoise afin de concevoir les fondements d'une *pax sinica* conduisant sans aucun doute à une thalassocratie. La privatisation de la haute mer en contrepartie de la fourniture de la sécurité maritime pourrait alors être une cause de conflit pour les pays qui, comme les États-Unis, souhaitent préserver le libre usage des mers²⁷.

La piraterie au large de la Somalie peut être considérée comme un phénomène temporaire, lié à l'effondrement ou à la faiblesse des États de la corne de l'Afrique, qui pourrait rapidement se résorber. Quand bien même il serait endémique, l'ampleur du phénomène n'est pas suffisante pour perturber de manière notable les échanges maritimes internationaux, au regard des coûts humains et économiques induits. Cependant, la lutte contre la piraterie est révélatrice à bien des égards de mutations en cours.

24 Robert Kaplan, « The South China Sea is the Future of Conflict », *Foreign Policy*, septembre-octobre 2011, en ligne : http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/08/15/the_south_china_sea_is_the_future_of_conflict.

25 Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, août 2011, p. 62.

26 Lee Willett, « Pirates and Power Politics: Naval Presence and Grand Strategy in the Horn of Africa », *The RUSI Journal*, vol. 156, n° 6, décembre 2011, p. 20-25.

27 Abraham Denmark et James Mulvenon (dir.), *Contested Commons: The Future of American Powers in a Multipolar World*, Washington, Center for a New American Security, janvier 2010 ; Scott Jasper (dir.), *Securing Freedom in the Global Commons*, Palo Alto, Stanford University Press, 2010 ; Barry Posen, « Command of the Commons: The Military Foundation of U.S. Hegemony », *International Security*, vol. 28, n° 1, été 2003, p. 5-46.

D'une part, elle montre que la fourniture de biens publics à l'échelle régionale ou internationale n'est pas aussi aisée qu'il pourrait y paraître. L'absence d'un État supranational conduit souvent à une fourniture sous-optimale de ces biens, qui pose la question de la mise en place d'un « gouvernement mondial » ou, tout du moins, d'agences dédiées à la fourniture, voire à la production de ces biens par un financement obligatoire des États et/ou des utilisateurs. Les recherches de financement des opérations de maintien de la paix constituent une littérature intéressante à cet égard²⁸.

D'autre part, la lutte contre la piraterie souligne que l'engagement des grands États ne peut se comprendre qu'au regard de leurs intérêts stratégiques et économiques. La présence militaire de la Chine dans cette lutte est intimement liée au développement de son économie dans un environnement productif mondialisé, pour lequel les échanges maritimes sont essentiels. Le repositionnement de la Chine dans la sécurité maritime au large de la Somalie permet de mieux percevoir les fondements du développement de la puissance navale chinoise.

Si l'émergence d'une telle puissance navale peut permettre de dépasser les limites d'une fourniture interétatique d'un bien public international tel que la sécurité maritime, elle pose la question d'un risque de privatisation des espaces maritimes au seul bénéfice de la Chine. Ceci peut-il conduire à la mise en place d'une *pax sinica* ? Et si oui, la fourniture de la sécurité maritime par une seule grande puissance peut-elle être compatible avec un développement économique partagé entre la Chine et ses partenaires économiques ? Par la maîtrise des échanges maritimes, la Chine pourrait être tentée de privilégier ses seuls intérêts, de contraindre les autres pays à s'y conformer dans leurs propres choix, voire d'exclure des espaces maritimes les pays n'acceptant pas les conditions qu'elle aurait posées.

La récente tentative de l'administration Obama pour faire ratifier la Convention de Montego Bay par le Congrès souligne que les États-Unis ont parfaitement perçu la nécessité de préserver la liberté des mers par la maîtrise des règles internationales comme par la pérennité d'une force navale importante. Sans cette liberté, la santé économique des États-Unis pourrait s'en trouver menacée.

²⁸ Sur cette question, voir la revue de la littérature présentée dans Nadège Sheehan, *The Economics of UN Peacekeeping*, New York, Routledge, 2011.

