

ANNUAIRE FRANÇAIS
DE
RELATIONS
INTERNATIONALES

2014

Volume XV

**PUBLICATION COURONNÉE PAR
L'ACADÉMIE DES SCIENCES MORALES ET POLITIQUES**

(Prix de la Fondation Edouard Bonnefous, 2008)



Université Panthéon-Assas
Centre Thucydide

UN DRAGON CACHÉ : LA STRATÉGIE MARITIME DE LA CHINE

PAR

PATRICK HÉBRARD (*)

Les flottes de combat des pays asiatiques connaissent depuis plusieurs années une forte croissance, dans une zone compliquée pour la navigation en raison de la configuration des fonds, de la présence de nombreux détroits et de la densité du trafic maritime. Le facteur déclenchant est vraisemblablement à rechercher dans l'avènement de la Chine non seulement comme puissance économique, mais aussi désormais comme puissance stratégique se dotant patiemment de tous les constituants d'une puissance mondiale, en particulier militaires et navals.

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA CHINE

La croissance de l'économie chinoise s'est accompagnée d'un essor impressionnant de ses approvisionnements en matières premières et de ses exportations à destination du monde entier. Pour cela, la Chine a développé une flotte de commerce, aujourd'hui la troisième du monde, et compte six de ses ports parmi les dix premiers mondiaux. La Chine est devenue le premier constructeur naval mondial, avec 1 413 navires construits en 2010, représentant 41,1% du marché et devançant ainsi la Corée du Sud et le Japon.

Il n'est pas étonnant, dès lors, que la Chine cherche à protéger ses intérêts stratégiques en se dotant d'une marine capable de sécuriser ses voies de communication et en recherchant des facilités logistiques pour ses navires. « *Nous sommes donc en présence de deux Chine [...] Selon le visage qu'elle donne à voir, cette Chine schizophrène peut paraître aussi bien inoffensive que terriblement menaçante* » (1). Il est difficile de percevoir laquelle de ces deux tendances va l'emporter et comment évolueront les rapports de la Chine avec son environnement asiatique et la société internationale dans son ensemble. L'évolution du pays ces dix dernières années comporte de nombreux points positifs : la Chine

(*) Officier de Marine, actuellement expert des problématiques maritimes auprès de l'Union européenne, chercheur associé à la Fondation pour la recherche stratégique (FRS, France) et co-directeur de Wise Pens International.

(1) Barry BUZAN, « Asie : une reconfiguration géopolitique », *Politique étrangère*, fév. 2012.

a noué des relations avec l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN), venant en aide à ces pays lors de la crise financière de 1998 ; ses relations tendues avec Taiwan se sont quelque peu apaisées. Au plan international, elle apporte désormais une contribution importante aux opérations de maintien de la paix et participe à des opérations de lutte contre la piraterie au large de la Somalie ; elle est entrée à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Dans nombre de pays, les investissements et produits chinois sont bien accueillis et le pays a joué un rôle stabilisateur en acquérant des bons du Trésor américains en échange de l'ouverture du marché américain à ses exportations.

Cependant, la Chine laisse paraître aussi un visage plus inquiétant, en augmentant ostensiblement ses capacités militaires et en réprimant durement les opposants en interne, qu'ils proviennent d'éléments libéraux de la société chinoise ou de populations n'appartenant pas à l'ethnie Han, au Tibet ou dans le Xinjiang. Les relations avec le Japon demeurent tendues : Pékin entretient en permanence un fort sentiment antijaponais que des querelles territoriales viennent constamment raviver. Le pays s'est ouvertement employé à empêcher le Japon et l'Inde d'obtenir la reconnaissance de leur statut au Conseil de sécurité des Nations unies. Autre fait inquiétant : l'attitude agressive de la Chine dans ses revendications territoriales en mer de Chine orientale. Face à l'Inde, l'aide qu'elle apporte au Pakistan dans le domaine nucléaire est également source de préoccupation.

Le soutien constant des autorités chinoises aux grandes entreprises publiques contrôlant des secteurs économiques entiers laisse craindre un renforcement du nationalisme économique. Cette attitude cadre mal avec le discours d'une Chine prônant la stabilité, attachée à un développement pacifique et au maintien de relations harmonieuses avec ses partenaires, en même temps qu'elle semble donner raison aux réalistes.

Le choix par la Chine d'une politique de puissance risque d'avoir deux conséquences majeures : celle de favoriser le développement d'une alliance asiatique à son encontre et de conforter la présence et le rôle stabilisateur des États-Unis dans l'Ouest Pacifique et l'océan Indien. Elle peut aussi conduire la Chine à radicaliser davantage sa position et, à l'instar des États-Unis, à chercher à étendre ses intérêts à l'ensemble du globe.

L'ELABORATION D'UNE STRATÉGIE MARITIME

L'ambiguïté du positionnement chinois conduit à se référer à des données objectives pour tenter de décrypter la stratégie maritime chinoise qui, faut-il le rappeler, s'inscrit dans la durée. Trois éléments sont à prendre en considération : la géographie, la culture stratégique et les faits.

Une géographie défavorable

La Chine est baignée, en descendant du Nord vers le Sud, par la mer de Bohai, la mer Jaune, la mer de Chine orientale et la mer de Chine méridio-

nale. Les côtes chinoises s'étendent sur environ 18 000 km. La mer de Chine orientale, peu profonde, est fermée, à l'Est, par les îles de Kyushu et par les îles Ryu-Kyu – où se trouve Okinawa – et, au Sud, par Taiwan. Elle est reliée à la mer de Chine méridionale par le détroit de Taiwan. La mer de Chine méridionale est bordée par la Chine, Taiwan, les Philippines, la Malaisie, Brunei, l'Indonésie, Singapour, la Thaïlande, le Cambodge et le Vietnam. Elle couvre de l'ordre de 3 500 000 km², avec de très nombreux îlots. Elle se compose d'un plateau continental peu profond, entourant une fosse centrale atteignant plus de 5 000 m de profondeur.

Entourée de mers semi-fermées par des barrières d'îles, la situation de la Chine s'apparente à celle de l'Union soviétique, à cette différence près qu'elle dépend de la mer pour ses approvisionnements en matières premières et son commerce. Il lui faut donc impérativement desserrer cet étau naturel dans lequel elle est enfermée.

La culture stratégique

Pour Sun Tzu, qui reste une référence de la pensée stratégique chinoise, la plus grande habileté consiste à gagner sans combattre. La Chine sait qu'elle ne peut pas s'opposer militairement aux États-Unis. L'objectif de Pékin est d'établir ou créer des conditions favorables dans son environnement stratégique de façon à atteindre ses principaux objectifs sans recours à la force. Pour cela, la Chine a entrepris depuis plusieurs années une stratégie maritime de grande envergure, qui s'inspire des théories de Mahan sans lui emprunter, pour l'instant, ses aspects les plus belliqueux, car sa marine n'en a pas – encore – les capacités.

Jusqu'en 1980, la stratégie chinoise a été essentiellement tournée vers la terre. Il s'agissait de contrer l'expansion soviétique, de recouvrer ses frontières terrestres et de régler les différends frontaliers avec ses voisins, ce qui est le cas aujourd'hui, à l'exception de l'Inde. Sur le plan maritime, la priorité allait à la protection des côtes et des approches en se focalisant sur les ports et les détroits comme ceux de Taiwan, Bohai et Qiongzhou.

Au début des années 1980, Deng Xiaoping adopte une « stratégie de défense active dans les eaux proches » (*jinyang fangyu*) jusqu'à la première chaîne d'îles dans le Pacifique occidental, qui intègre la nouvelle zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles nautiques. « *Inspirée par l'amiral Liu Huaqing, cette doctrine souligne la probabilité plus grande qu'auparavant de conflits périphériques et réaffirme la volonté de reconquérir Taiwan et de défendre la souveraineté chinoise dans ses eaux territoriales et sa ZEE, tout en l'affirmant dans les territoires maritimes disputés, en mer de Chine du Sud et de l'Est. Elle marque aussi le début de l'autonomie stratégique de la marine au sein de l'APL.* » (2)

Les démonstrations de force des États-Unis contre l'armée iraquienne et contre la Serbie conduisent Pékin à revoir sa stratégie et à moderniser ses équi-

(2) Alexandre SHELDON-DUPLAIX / Mathieu DUCHATEL, « Chine : une marine modernisée », *Diploweb*, 30 août 2012.

pements. Elle doit être en mesure de dissuader Taiwan de proclamer son indépendance et les porte-avions américains d'intervenir. « *Le 5^e Livre blanc (2004) insiste sur le concept d'opérations défensives au-delà des côtes*. *Le 7^e Livre blanc (2008) définit la marine comme 'un service stratégique', chargé de 'la sécurité, des droits et des intérêts maritimes de la Chine*'. Pékin pense désormais à défendre son économie. Centrée sur des priorités asiatiques, cette modernisation comprend aussi des considérations globales, pour protéger les intérêts économiques chinois, comme le montre la participation de la marine, depuis 2009, aux opérations internationales de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et les débats stratégiques, en Chine, sur la notion de 'puissance navale' (haiquan). » (3)



Dès lors, Pékin établit une autre ligne de défense correspondant à la seconde barrière d'îles s'étendant du nord du Japon aux îles Mariannes et à la Nouvelle Guinée, impliquant une marine capable d'évoluer et de durer en haute mer. Elle se dote de *destroyers* et de frégates capables de tenir la mer et équipés de missiles antinavires longue portée, de systèmes de commandement et de moyens de communication. Des exercices mettant en jeu une force navale d'une quinzaine de navires sont observés à plusieurs reprises, ainsi que des déploiements de groupes navals de plusieurs mois dans le Pacifique et l'océan Indien. Depuis décembre 2008, elle protège ses

navires marchands dans la Corne de l'Afrique contre les pirates.

« Pour atteindre ses objectifs, Liu Yijian (4) évoquait une stratégie en trois phases, pour la première moitié du XXI^e siècle : durant la phase 1 (2000-2010), la PLAN doit se concentrer sur le développement de ses capacités opérationnelles dans la zone bordée par la première chaîne d'îles, ce qui inclut le développement de grandes unités et de munitions guidées de longue et moyenne portées ; durant la phase 2 (2011-2020), la PLAN devrait évoluer en une force disposant d'un noyau de bâtiments de grande et moyenne tailles capable d'assurer le contrôle effectif de cette zone ; durant la phase 3 (2021-2050), la PLAN doit commencer sa transition vers une marine régionale, avec un noyau de grandes unités et la capacité d'opérer dans le Pacifique Nord-Ouest, mais également d'avoir la maîtrise des mers dans cette zone » (5).

(3) *Id.*

(4) Professeur à l'Académie du commandement naval chinoise.

(5) *The Chinese navy Expanding capabilities, evolving roles*, INSS, 2011.

La marine chinoise en 2013

La marine chinoise est, en 2013, le reflet de cette stratégie et se situe même en avance sur la planification prévue.

La Chine se dote d'une capacité nucléaire de seconde frappe. Elle dispose pour cela de deux SNLE (6), dont le premier a débuté, fin octobre 2013, sa première patrouille opérationnelle en étant équipé de missiles balistiques de 7 000 à 8 000 km de portée. Cinq autres SNLE seraient programmés. Ils rejoindront la base de Sanya sur l'île d'Hainan, qui offre l'avantage d'un accès direct à des fonds supérieurs à 100 m, contrairement à la baie de Bohai. La marine chinoise renouvelle également sa flotte de sous-marins nucléaires d'attaque pour remplacer les 3 SNA classe Han, hors d'âge : deux sont en service et cinq autres en construction. Une cinquantaine de sous-marins conventionnels complète le dispositif. Seuls quelque trente sont, semble-t-il, opérationnels, dont 12 classe Kilo achetés à la Russie.

La flotte de surface compte 80 *destroyers* et frégates. Un tiers a moins de dix ans et l'effort de construction porte sur le remplacement des bâtiments anciens par des navires plus grands et plus performants, dont la mission première est la lutte antinavires. Une capacité anti-aérienne commence à apparaître avec une trentaine de *destroyers* et de frégates équipés de missiles anti-aériens de courte et moyenne portées, de fabrication russe, mais aussi chinoise.

L'aéronavale compte une cinquantaine de bombardiers à long rayon d'action et une cinquantaine de chasseurs bombardiers, mais elle manque pour l'instant d'avions de lutte anti-sous-marine.

Les capacités de projection de troupes restaient, jusqu'à présent, limitées à Taiwan et à la mer de Chine du Sud. A partir de 2006, quatre transports d'assaut Yuzhao de 18 000 tonnes sont venus renforcer cette capacité et lui donner de l'allonge, grâce également à la construction d'une série de pétroliers ravitailleurs. L'arrivée du premier porte-avions, le *Liaoning*, équipé d'avions à décollage court et de brins d'arrêt, témoigne d'une ambition nouvelle d'élargir sa zone d'intérêt. La Chine a affirmé son intention de construire ses propres porte-avions dotés d'une plus grande capacité.

UNE STRATÉGIE MARITIME SUR LE LONG TERME

La déclaration de Liu Yijian date de 2000 et, à l'analyse, la situation actuelle montre que la Chine est en avance sur son développement. Une stratégie maritime globale semble se dessiner selon trois zones : celle des intérêts vitaux, qui comprend la mer de Chine dans sa totalité et s'étend jusqu'à la seconde chaîne d'îles, où se conjuguent les déploiements navals d'une défense dans la profondeur et, dans la ZEE et la mer de Chine, une politique de déni d'accès aux marines étrangères ; celle de ses intérêts stratégiques, qui couvre l'océan Indien et le Pacifique Nord, ainsi que les grandes voies de communication mari-

(6) Sur le modèle des Delta IV russes.

times que la Marine chinoise doit patrouiller ou protéger, comme dans la Corne de l'Afrique ; enfin, les zones de prospection et de développement économiques et d'influence, qui couvrent le reste du monde.

La mer de Chine, zone d'intérêts vitaux et de tensions

La Mer de Chine du Sud

Mer semi-fermée, la mer de Chine du Sud couvre une superficie de 3,5 millions de km² et compte plus de 200 îlots et récifs. Ces archipels constituent un enjeu régional majeur, où des intérêts divergents s'affrontent pour la possession de domaines de pêche, de gisements de pétrole et de gaz naturels découverts dans le golfe du Tonkin (estimés à 130 milliards de barils de pétrole et 25 trillions de m³ de gaz naturel), de la maîtrise d'une position stratégique au carrefour du trafic maritime reliant l'Asie orientale à l'océan Indien, au Moyen-Orient et à l'Europe (70 000 navires par an et 50% du tonnage mondial).

Pour l'économie et les ambitions chinoises, cette mer est vitale. S'appuyant sur des droits historiques, le pays revendique la possession d'une large zone maritime recouvrant les îles Paracels et Spratleys et accentue les pressions et les intimidations pour y asseoir son hégémonie (7). Il multiplie les implantations sur les îles et interdit unilatéralement l'accès de ces eaux aux pêcheurs étrangers. D'autres pays (le Vietnam, les Philippines, Brunei et la Malaisie, ainsi que Taiwan) peuvent légitimement revendiquer la possession d'une partie de ce domaine maritime : tous ces pays ont ratifié la Convention de Montego Bay, sauf Taiwan. Latentes et sporadiques depuis des décennies, les tensions se sont accrues devant l'attitude de la Chine, devenue plus agressive ces dernières années.

Le Vietnam

Depuis la prise des îles Paracels par la Chine, en 1974, les accrochages entre le Vietnam et la Chine se sont multipliés. En 1988, la Chine et le Vietnam s'affrontèrent pour la possession des récifs de Johnson, aux Spratleys. La marine chinoise coula les navires de transports venus en soutien d'une opération de débarquement vietnamienne, tuant 64 marins. Interrompues, les relations diplomatiques reprirent en 1991.

En 2007, les relations se sont dégradées à nouveau, à la suite de trois événements. Tout d'abord, l'octroi, par le Vietnam, à la compagnie BP de l'autorisation d'exploiter, à 230 km de ses côtes, provoqua la protestation de la Chine contre cette « violation » de sa souveraineté : BP décida de suspendre son exploitation, au grand mécontentement du Vietnam. Ensuite, en juillet 2007,

(7) Loi du 25 février 1992, article 2 : « La mer territoriale de la RPC est constituée par les eaux adjacentes à son territoire terrestre. Le territoire terrestre comprend la partie continentale du pays et les îles au large de ses côtes, Taiwan et les différentes îles connexes, y compris l'île de Diaoyu (Shenkaku), les îles de Penschu (Pescadores), les îles de Dongsha (Pratas), les îles de Xisha (Paracels), les îles de Nansha (Spratleys) et les autres îles qui appartiennent à la RPC. Les eaux intérieures de la RPC sont les eaux situées en deçà de la ligne de base servant à mesurer la ligne territoriale (enregistrée au bureau des affaires juridiques de l'ONU). »

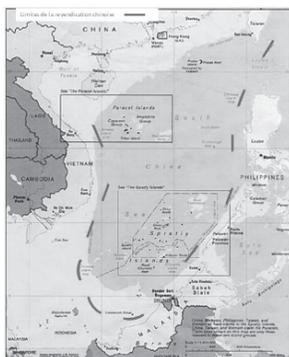
dans les Paracels, un patrouilleur chinois tire sur un pêcheur vietnamien, tuant un marin. Enfin, la création par la Chine d'une région incluant Paracels et Spratleys provoqua en réaction une manifestation de milliers d'étudiants devant l'ambassade de Chine à Hanoi, en décembre 2007.

En réponse, en 2009, le gouvernement vietnamien désigne un président du district des Paracels et dépose, avec la Malaisie, une proposition de ligne de démarcation des limites des ZEE auprès de la Commission des limites du plateau continental de l'ONU, à laquelle la Chine s'est opposée en déposant à son tour une requête englobant 80% de la mer de Chine du Sud, sous le nom de « *ligne des neuf tronçons* ». (8)

La marine chinoise, de plus en plus présente, multiplie les intimidations. Elle est secondée par des entités chinoises civiles, comme la China Maritime Surveillance (CMS), équipées de navires faiblement armés, auxquelles elle laisse le soin de harceler les bateaux d'exploration pétrolière et les pêcheurs. La tactique chinoise consiste à faire intervenir des pêcheurs en grand nombre ou ces unités, présentées comme civiles, protégées par des bâtiments de la marine placés à proximité.

En mai 2011, CNOOC (9) annonçait la mise en œuvre d'une plate-forme dans la ZEE revendiquée par les Philippines. Dans le même temps, Pékin exigeait qu'Exxon-Mobil et BP abandonnent leurs projets d'exploration dans des concessions qui leur avaient été attribuées par Hanoi dans sa ZEE, à proximité des Paracels et des Spratleys. BP a obtempéré, mais Exxon a poursuivi ses recherches.

Quelques jours après, un navire de la CMS coupe le câble d'un navire de prospection pétrolière vietnamien. Le mois suivant, c'est un bateau de pêche chinois qui aurait « *intentionnellement percuté* » (10) les câbles d'exploration d'un navire de Pétro Vietnam, à l'intérieur de la zone économique exclusive du Vietnam. L'incident était « *prémédité et calculé avec soin* », a dénoncé la porte-parole des Affaires étrangères vietnamienne Nguyen Phuong Nga.



L'été 2011 a été riche en incidents avec le Vietnam et les Philippines, non seulement autour des gisements d'hydrocarbures, mais également sur les zones de pêche, où les chalutiers philippins et vietnamiens sont régulièrement harcelés. Enfin, en septembre, la compagnie indienne ONGC, sous contrat avec le Vietnam pour une exploration dans ses eaux, recevait une mise en garde officielle de Pékin enjoignant à l'Inde de se tenir à l'écart des conflits en mer de Chine.

(8) « *La Chine a une souveraineté incontestable sur les îles de la mer de Chine méridionale et les eaux adjacentes comprenant les îles Nansha et Xīnsha.* », a affirmé Ma Zhaoxu, porte-parole du ministère des Affaires étrangères chinois, *Quotidien du peuple*, 11 mai 2009.

(9) Chinese National Off-shore Oil Company.

(10) Agence vietnamienne d'information.

Le 15 juin 2012, Hanoi envoie 4 chasseurs Sukhoi 27 survoler les îles Spratleys. Le 1^{er} juillet, 4 patrouilleurs de l'Administration océanique chinoise effectuent une mission de routine de « *souveraineté nationale* » selon Pékin, mais dans une zone revendiquée par le Vietnam. Le 14 juillet 2012, 24 heures après les échauffourées verbales de la Conférence de Phnom-Penh (réunion de l'ASEAN), Pékin dépêche depuis Hainan plus de 30 chalutiers, assistés d'un navire logistique de 3 000 tonnes appartenant à l'administration des pêches, vers les eaux contestées du récif de Yongshu, au sud des Johnson Reef où Pékin avait établi de vive force, en mars 1988, une station d'observation marine. Auparavant les navires chinois « *fuyaient à la vue de la police maritime vietnamienne* », mais aujourd'hui, dès qu'un navire est chassé, un autre prend sa place et pêche illégalement. Le 22 juillet, le Parlement vietnamien adopte une loi affirmant la souveraineté du Vietnam sur les îles Paracels et Spratleys et renforce le nombre de postes de surveillance sur les îles. Dans la foulée, Pékin relève au niveau d'une préfecture la juridiction territoriale des archipels des Spratleys (Nansha), Paracels (Xisha) et Macclesfield (Zhongsha).

Les Philippines

En 1995, les Philippines découvrirent des constructions militaires chinoises sur les récifs Mischief, à 240 km de l'île de Palawan. Le gouvernement philippin protesta officiellement et la Marine philippine arrêta 62 pêcheurs chinois sur le banc de la Demi-Lune, à 80 km de Palawan. Une semaine plus tard, le président philippin Fidel Ramos eut la confirmation, par une mission de reconnaissance, que les structures chinoises étaient bien militaires et ne servaient pas aux pêcheurs. Alors que sous la présidente Arroyo les relations entre les Philippines et la Chine s'étaient améliorées, une série de scandales et de corruptions mettant en cause l'action de l'aide au développement chinoise ont conduit le Congrès à annuler de nombreux projets, dont le Joint Maritime Seismic Undertaking (JMSU), un arrangement à l'amiable sur les îles Spratleys en échange d'importantes retombées économiques. Les Philippines revendiquèrent à nouveau la propriété de ces îles, au grand mécontentement de la Chine.

Depuis, les incidents se multiplient. En avril 2012, 12 navires de pêche chinois ont été pris par les garde-côtes philippins dans les eaux des récifs de Scarborough. Les pêcheurs ont été relâchés à l'arrivée sur zone de deux navires du contrôle des pêches chinois. Depuis, les navires chinois n'ont pas quitté la zone ; ils ont même été renforcés par 5 bâtiments de combat, officiellement pour un exercice. L'incident des Scarborough est présenté par les experts chinois comme un modèle ! (11) Les responsables philippins constatent également une présence accrue de la marine chinoise dans les îles Spratleys, où elle effectue des exercices de débarquement. Une frégate chinoise s'est échouée,

(11) *People's Daily*, 8 mai 2012, cité dans le rapport de l'International Crisis Group, « Stirring up the south china sea (II) : regional responses », *Asia report*, n° 229, 24 juil. 2012.

récemment, sur le récif de Half Moon situé à une soixantaine de milles nautiques à l'ouest de la province de Palawan, dans la ZEE des Philippines.

L'utilisation, par la Chine, de forces paramilitaires pour imposer une politique du fait accompli dans cette région ne s'explique pas seulement par la volonté de s'assurer les ressources halieutiques, de gaz et d'hydrocarbures qu'elle recèle. La présence de la base de sous-marins stratégiques à Sanya, sur l'île de Hainan, fait également partie de l'équation. En mars 2009, l'USS *Impeccable*, T-AGOS 23 américain, avait été pris à partie par cinq navires chinois – deux navires de pêche et trois paramilitaires – et obligé de quitter la zone, où il revint patrouiller le lendemain, escorté par une frégate, l'USS *Chung-Hoon*.

En 2009, répondant à une question de ses visiteurs américains à propos de l'incident de l'USS *Impeccable*, l'amiral chinois Yang Yi s'exprime ainsi : « *Je comprends très bien vos préoccupations concernant la mer de Chine du Sud. La Chine promeut la liberté de la navigation et nous dépendrons de plus en plus de cette liberté pour le développement de notre commerce et de nos approvisionnements énergétiques [...] Vos navires de guerre utilisent de puissants sonars pour leurs opérations qui causent de sérieux dégâts à nos ressources halieutiques. De plus, ces navires sont autorisés à passer dans une ZEE sans causer de préjudice ; mais nous ne pouvons croire que naviguer en faisant de la reconnaissance militaire constitue un passage innocent. Imaginez ce qui se passerait si la Chine envoyait des sous-marins dans une ZEE américaine, votre réaction serait beaucoup plus musclée !* » (12)

En mai 2013, la Chine a de nouveau organisé de grandes manœuvres militaires dans ces îles, affirmant par là sa mainmise sur cette zone contestée.

La mer de Chine orientale

Les différends sont nombreux également entre les Etats riverains de la mer de Chine orientale. Au-delà de la tension entre les deux Corées, entre le Japon et la Corée du Sud (13) ou la Russie, la Chine a de nombreux litiges avec le Japon sur la délimitation de sa ZEE et sur les îles associées. L'anniversaire de la reddition du Japon impérial, le 15 août 1945, est en général l'occasion de manifestations contre l'impérialisme japonais, qui ont porté, à l'été 2012, sur les revendications territoriales dans le domaine maritime.

La polémique sino-japonaise a pour objet la souveraineté d'îlots de la mer de Chine : Senkaku (pour les Japonais) et Diaoyu (pour les Chinois). « *Les frictions sont anciennes. Selon les Japonais, cet archipel inhabité serait retourné dans le giron national lors de la rétrocession d'Okinawa par les Américains en 1972. Et les revendications de Pékin et de Taïpeh ne dateraient que de 1969, après la découverte, dans le sous-sol maritime de la zone concernée, de riches réserves*

(12) Wang WEN / Huang FEI, « Rear adm. speaks to US officials : US is greatest threat to China », *Global Times*, 23 avr. 2010.

(13) « Nouvel accroc diplomatique entre le Japon et la Corée du Sud. Les deux pays ont suspendu, ce lundi 3 septembre, un programme d'échanges militaires. En cause : le différend sur un archipel en mer du Japon, Takeshima/Dodko, que se disputent les deux pays et qui empoisonne les relations entre Séoul et Tokyo », RFI.

d'hydrocarbures. Les incidents se sont multipliés ces dernières années. En février 2007, le Japon proteste contre l'intrusion d'un navire d'exploration chinois ; en octobre 2007, contre la tentative de débarquement de militants nationalistes chinois. En 2008, la collision d'un bateau japonais de la garde côtière et d'un bateau de pêche taiwanais provoque le coulage de ce dernier. Quelques jours plus tard, neuf patrouilleurs militaires taiwanais tournent autour d'Uotsuri-jima avant de rentrer à Taiwan. En 2010, un bateau chinois venu pêcher autour de l'archipel percute deux bateaux japonais de garde-côtes, près des îles ; l'équipage chinois est fait prisonnier. » (14) En réaction, des émeutes ont été provoquées contre des magasins de marque nipponne et des mesures de rétorsion adoptées, comme l'arrêt des exportations de métaux rares.

En juillet 2009, deux patrouilleurs des garde-côtes japonais interceptent un chalutier chinois pêchant dans les eaux territoriales des îles Senkaku qui, pour se dégager, éperonne les deux patrouilleurs. Le commandant est arrêté, jugé et condamné par un tribunal japonais, provoquant de vives réactions de la Chine, qui demande au Japon de « *cesser de menacer illégalement les navires chinois et leurs équipages* ». En réaction, la Chine décide d'une présence permanente de patrouilleurs dans la zone pour la surveillance des pêches.

En juillet 2012, 14 militants prochinois en provenance de Hong Kong abordent Uotsuri, principale île de l'archipel des Senkaku, contrôlée par le Japon et revendiquée par la Chine – au nom de « *sa province taiwanaise* » – et par Taiwan. Ils parviennent à hisser des drapeaux de la République populaire de Chine (RPC) et de la République de Chine (Taiwan) sur l'îlot, situé à environ 200 km au large de l'île nationaliste, malgré la surveillance rapprochée des garde-côtes japonais. Expulsés du territoire par les autorités japonaises, ils n'ont subi aucune mesure de détention. Le 18 août, en réponse à cette « *provocation* », une flottille japonaise d'une vingtaine de navires se rend dans la zone, avec à son bord près de 150 parlementaires locaux et militants nationalistes. Débarqués sur l'île, ils réaffirment la souveraineté japonaise sur l'archipel. Pékin réagit avec virulence à cette initiative, exprimant ses « *vives protestations* » auprès de l'ambassade du Japon à Pékin. L'agence Chine Nouvelle se fait l'écho d'« *importantes manifestations anti-japonaises* ». L'achat, le 11 septembre 2012, de trois des cinq îles de l'archipel des Senkaku, par le gouvernement japonais, pour la somme de 2,05 milliards de yens (21 millions d'euros) n'arrange rien.

Les intérêts, ici, ne sont pas seulement économiques, en raison des richesses du sous-sol marin, enfouies sous une faible profondeur d'eau, ils sont aussi stratégiques.

(14) Christian KESSLER.

Champs de pétrole et de gaz en mer de Chine orientale et chenal de Mikayo



Le chenal de Mikayo (flèche), entre les îles d'Okinawa et de Mikayo, est le point d'accès privilégié à l'océan Pacifique. Les flottes japonaise, américaine et chinoise s'y croisent à l'occasion d'exercices, provoquant régulièrement des protestations diplomatiques de part et d'autre.

Enfermée par sa géographie entre des chapelets d'îles qui lui limitent l'accès à la haute mer, la Chine cherche à desserrer l'étau pour gagner en liberté d'action et repousser toute menace loin de ses côtes. Cependant, l'agressivité et l'intransigeance dont elle fait preuve, ces dernières années, sont pour le moins maladroites et desservent l'image affichée de « *peaceful rising* » dans la région et dans le monde. Cette attitude contraste avec la relative complaisance dont elle a fait preuve dans le règlement des différends sur ses frontières terrestres (15). Elle offre également aux Etats-Unis l'opportunité de maintenir et de renforcer leur présence dans cette zone, à la demande des pays voisins.

Les zones d'intérêts stratégiques : le Pacifique NW et les lignes de communication

Le Pacifique NW

Le Pacifique NW constitue l'extension logique de la zone vitale de la mer de Chine. Y assurer une présence permet d'exercer une pression sur de potentiels adversaires et d'organiser une défense en profondeur. Depuis le début des années 2000, la Chine effectue des exercices au-delà de la première chaîne

(15) 100% de concession avec l'Afghanistan, 96% avec le Tadjikistan, 94% avec le Népal, 82% avec le Myanmar, 76% avec le Laos, 68% avec le Kirghizistan, 66% avec le Kazakhstan, 65% avec la Mongolie, 60% avec la Corée du Nord, 50% avec la Russie et le Vietnam.

d'îles, accédant à la haute mer par les détroits de Mikayo et de Tsugaru. En août 2005, plusieurs bâtiments manœuvrent en mer du Japon, devant Vladivostok avec la marine russe ; en octobre 2008, 4 bâtiments chinois transitent par le détroit de Tsugaru ; en avril 2010, une *task force* d'une dizaine de bâtiments se déploie pendant trois semaines au large du Japon. Ces incursions vers le grand large se multiplient, avec des forces de plus en plus imposantes : « *Ces exercices sont d'une grande importance stratégique et diplomatique et montrent que la Chine ne craint pas d'utiliser ses droits de passage innocent pour passer au-delà des bases navales étrangères qui pourraient l'en empêcher comme la base américaine d'Okinawa.* » (*South China Morning Post*).

En 2003 et 2004, le Japon signale de nombreuses intrusions de bâtiments chinois (respectivement 7 et 25) dans sa ZEE, sans en avoir été avisé par les autorités chinoises comme il en avait pourtant été convenu par les deux pays en 2001. Plus significatif, en 2004, un sous-marin nucléaire de la classe Han en transit près d'Okinawa est détecté et pisté dans les eaux territoriales par des *destroyers* et un P-3C japonais, puis suivi près de l'île de Guam. En 2006, un sous-marin fait surface à moins de 5 NM du porte-avions américain *Kitty Hawk*, à proximité encore d'Okinawa.

Cette présence de la marine chinoise en haute mer s'accroît régulièrement, d'année en année, ainsi que le nombre de déploiements et d'escales dans les pays étrangers.

Les lignes de communication

La géographie maritime de la Chine, entourée de mers fermées, s'apparente à celle de la Russie, avec cette différence que la Chine est beaucoup plus dépendante des océans pour son économie et son commerce que ne l'est la Russie (16) : près de 90% de ses échanges transitent par la mer, ce qui, en cas de conflit, constitue une vulnérabilité incontestable. « *Pékin est ennuyé de devoir la sécurité de ses approvisionnements énergétiques à l'US Navy ou à des marines régionales et serait certainement plus rassuré si sa marine pouvait assurer la sécurité de ses échanges maritimes. Un tel objectif nécessiterait que la Chine développe une forte capacité de contrôle des mers, non seulement en mer de Chine, mais également dans toutes les zones où la sécurité de ses échanges pourrait être menacée, car cela n'aurait que peu de sens de ne protéger que le segment d'arrivée ou de départ de ces lignes. C'est bien la protection de toute la ligne de communication qu'il convient d'assurer.* » (17)

La Chine n'a pas encore les capacités nécessaires pour protéger ses lignes de communication, mais les progrès sont néanmoins réels. En 1990, la marine n'avait pas été en mesure d'évacuer les ressortissants chinois de Somalie. Un

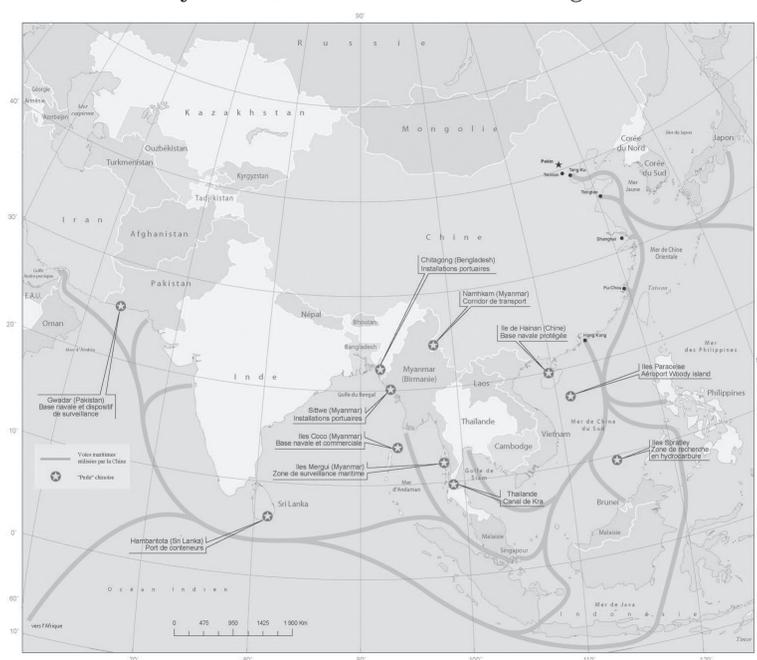
(16) En 2009, selon les chiffres avancés par les douanes chinoises, les importations de pétrole ont dépassé les 200 millions de tonnes pour un montant de plus de 89 milliards de dollars. Près de 70% de ce pétrole transitait par mer.

(17) Yves-Heng LIM, « From vulnerability to security ? China's increasing efforts to protect its maritime lifelines », in *The Driving Forces Behind China's Naval Modernization*, 9 mai 2011.

cargo de COSCO, le *Yongmen*, s'en était chargé dans des conditions très difficiles.

Depuis, la Chine investit dans une chaîne de ports et d'escales en océan Indien, baptisée « le collier de perles ». Au Myanmar, elle bénéficie de stations de surveillance et d'écoute sur l'île de Grande Coco et à l'embouchure de l'Irrawaddy ; au Bangladesh, du port de Chittagong ; au Sri Lanka, elle dispose du port en conteneurs d'Hambantota, au sud de l'île, qu'elle a construit ; au Pakistan, le port de Gwadar racheté par la Chine à l'Autorité du port de Singapour (septembre 2012), doit permettre de développer une liaison directe vers la Chine par train et autoroute, ainsi qu'un oléoduc, à travers la chaîne himalayenne. Avec le port de Karachi, régulièrement utilisé par la marine, il constitue un point d'appui important.

La Chine a également sollicité, sans beaucoup de succès jusqu'à présent, les gouvernements des Seychelles, de Maurice et de Madagascar.



Depuis décembre 2008, Pékin déploie en permanence, au large de la Corne de l'Afrique, deux *destroyers* et un ravitailleur pour protéger les navires chinois contre la piraterie. En mars 2011, l'un des bâtiments avait franchi Suez pour protéger l'évacuation de 36 000 ressortissants chinois de Libye. Le retour d'expérience de cette opération a fait apparaître le besoin de disposer de ports de soutien dans la zone et d'augmenter le nombre de ravitailleurs à la mer, ainsi que les communications par satellites.

Des accords passés avec les pays de la zone ont ainsi permis aux navires de guerre de relâcher, pendant leur déploiement à Salalah en Oman, Aden au Yémen, Gwadar et Karachi au Pakistan, à Colombo au Sri Lanka et, de

façon plus intermittente, à Djibouti. Il paraîtrait logique qu'à l'avenir la Chine cherche à développer des escales logistiques sans nécessairement en faire des bases navales. Cette présence continue s'accompagne aujourd'hui de relations de courtoisie entre les différents commandants sur zone et, depuis cette année, de la participation à des exercices de lutte antipiraterie avec les marines étrangères, y compris américaine et indienne.

L'augmentation du tonnage des navires répond au besoin de déployer ces unités loin de leurs bases et dans la durée. Cela s'accompagne du renforcement de leur armement, des moyens de liaison et de communication et de l'élargissement de la plate-forme hélicoptère. Il sera de première importance de noter l'évolution des accords passés entre la Chine et ces différents pays, ainsi que l'évolution vers une militarisation possible de certaines de ces installations, comme celle de Gwadar par exemple.

Les zones d'intérêts économiques et d'influence

Lors de son discours d'ouverture du 18^e Congrès du Parti communiste chinois, le 8 novembre 2012, le président Hu Jintao a appelé à faire de la Chine une « *puissance maritime* » et à « *défendre résolument ses droits et ses intérêts maritimes* » (18).

Cette importance donnée à la mer et aux océans procède d'une stratégie de long terme, entamée il y a trois décennies et dont il est possible de constater maintenant les premiers effets, avec le développement considérable des chantiers navals chinois, des ports et de la marine marchande. Commencent à apparaître d'autres volets de cette stratégie maritime auxquels il faut prêter attention et dont il serait prudent de suivre les évolutions : le développement des recherches océanographiques ; la politique chinoise pour l'Arctique et l'Antarctique ; la politique spatiale et de ses implications maritimes ; les réseaux économiques et les implantations chinoises dans le monde.

La recherche océanographique

L'Association chinoise de recherche-développement concernant les ressources minérales des fonds marins (COMRA) fait partie des organismes scientifiques enregistrés auprès de l'Association internationale des fonds marins (ISA). La Chine a obtenu, en 2001, le droit de prospecter un gisement de nodules polymétalliques d'une superficie de 75 000 km² dans l'est de l'océan Pacifique. En novembre 2011, elle a reçu l'autorisation d'explorer un gisement de minerais de sulfure polymétallique d'une superficie de 10 000 km² dans une zone située au sud-ouest de l'océan Indien.

En parallèle, depuis 2002, la Chine développe une capacité d'exploration des grands fonds marins avec des submersibles. Le 27 juin 2012, le *Jialing* a ainsi

(18) Jintao HU : « *Nous veillerons, dans le domaine maritime, à élever notre capacité d'exploitation des ressources, à développer l'économie et à protéger l'environnement écologique tout en sauvegardant fermement les droits et intérêts de notre Etat, tout cela afin d'accroître la puissance nationale en la matière* », *Le Monde*, 8 nov. 2012.

atteint une profondeur de 7 062 m dans la fosse des Mariannes. L'objectif est de disposer d'une production en série de submersible habité pouvant opérer jusqu'à 4 500 m de profondeur pour explorer et exploiter les nodules polymétalliques. « *La Chine à d'ores et déjà lancé un programme autonome de submersible habité à 4 500 mètres. Le submersible devrait être opérationnel à la fin de l'année 2013. La production en série de ce type de submersibles serait réalisée autour de 2020. Les Chinois envisagent de construire une station sous-marine du futur. Elle pèserait 250 tonnes et aurait une longueur de 22 mètres, une largeur de 7 mètres et une hauteur de 8 mètres.* » (19)

La Chine multiplie également les échanges scientifiques avec de nombreux pays. Elle participe à la recherche océanographique dans la ZEE de l'île Maurice. En juin 2012, elle a signé un protocole d'entente avec le Portugal, portant notamment sur la biotechnologie et l'océanographie et, au mois d'août, le navire de recherche océanographique *Dayang Yihao* a effectué une campagne de mesures au large du Nigeria.

La Chine et les pôles

L'Arctique

La Chine s'intéresse aux conséquences de l'évolution de l'Arctique sur son agriculture et sur son développement économique, mais elle se préoccupe aussi des conséquences stratégiques de la fonte des glaces. Pour la Chine, l'Arctique fait partie des biens communs de l'humanité. A ce titre, elle demande à être reconnue comme l'un des acteurs dans ce débat, bien que n'ayant pas de territoires dans la zone. Elle est intéressée par les ressources naturelles et par l'utilisation des nouvelles routes maritimes pour importer le gaz liquéfié venant de la mer de Barents et pour exporter ses produits vers l'Europe et l'est de l'Amérique du Nord.

La recherche scientifique est l'une des portes d'entrée de la Chine en Arctique. Depuis 2004, le pays dispose d'une station de recherche (Huang He Zhan) aux îles Svalbard, en mer de Barents. La Norvège lui reproche de ne pas jouer le jeu de la coopération scientifique : les scientifiques chinois refusent de partager leurs données, règle appliquée par toutes les autres délégations dans la station depuis les années 1970. Trois expéditions scientifiques dans l'Arctique sont prévues pour les trois prochaines années. Pour cela, la Chine a annoncé son intention de construire un nouveau brise-glaces de 8 000 tonnes en 2013, en complément du *Xuelong-Snow Dragon* existant.

La Chine s'engage progressivement dans l'économie islandaise, profitant de la crise financière. Elle a signé, en avril 2012, six accords de coopération avec l'Islande, dont un accord-cadre sur l'Arctique et sur les sciences et technologies marines et polaires. Elle dispose de la plus grande ambassade étrangère à Reykjavik, avec le projet d'y établir une base commerciale importante.

(19) Site de l'ambassade de France en Chine.

Une vision chinoise des routes du Nord



Source : Administration chinoise de l'Arctique et de l'Antarctique

Le président Hu Jintao s'est également rendu à Copenhague, en juin 2012, où il a discuté des perspectives d'exploitation minière au Groenland. Les Chinois sont intéressés par la présence de terres rares et proposent 200 millions de dollars d'investissements, comprenant la construction de trois aéroports et de facilités portuaires à Nuuk, la capitale. Un accroissement des investissements chinois dans les pays d'Europe du Nord est prévisible, cela, d'autant plus que la Chine vient d'obtenir le statut d'observateur permanent au Conseil Arctique.

L'Antarctique

La Chine a lancé sa première expédition en Antarctique en 1984 et y a établi les stations de Changcheng (1984) sur King Georges Island, Zhongshan (1989) et Kunlun (2008) sur le continent, située à plus de 4 000 m d'altitude.

En novembre 2012, le *Xuelong* a appareillé pour effectuer la 29^e expédition chinoise sur ce continent, avec, entre autres objectifs, celui de rechercher un site pour une quatrième implantation chinoise. Trois autres expéditions sont prévues d'ici 2015.

Les retombées maritimes du programme spatial chinois

Les satellites ont une première application scientifique pour la collecte d'informations océanographiques et météorologiques. La Chine collabore avec le CNES au projet CFOSAT, dont le lancement est prévu en 2014. Un accord de coopération a été signé entre EUMETSAT, le Service national des applications océaniques des satellites (NSOAS) et l'Administration océanographique

de la Chine (SOA) pour des échanges de données satellitaires entre les missions Jason de l'Union européenne et HY chinois.

La Chine développe également un système de positionnement par satellites, le Beidou, qui est en cours d'essai, avec une constellation composée de cinq satellites géostationnaires et d'une dizaine de satellites en orbite moyenne. Pour l'instant partielle, la couverture devrait être mondiale à l'horizon 2020, avec 35 satellites. Ce système permettra le positionnement des navires civils et militaires, des aéronefs, des sous-marins, mais également le recalage de la trajectoire des missiles.

Le pays dispose de plusieurs générations de satellites ELINT SJ-6 lancés en 2004 et SJ-6G et SJ-6H lancés en 2010, dédiés semble-t-il au suivi des flottes en mer, avec une capacité de triangulation pour disposer d'un ciblage précis, en particulier des porte-avions américains. Il est probable que les premiers satellites SAR soient en orbite depuis 2009, offrant ainsi une capacité tout-temps.

Enfin, depuis 2006, avec le lancement de ChinaSat-22A, la Chine dispose de communications par satellite sur ses principaux bâtiments de combat.

Les implantations chinoises dans le monde

La recherche de matières premières pour alimenter ses usines et de débouchés pour ses produits conduit la Chine à être présente dans la plupart des pays. Disposant de réserves financières importantes, elle est en mesure de proposer une aide aux pays en difficulté, ce qu'elle a déjà pratiqué par le passé avec les pays de l'ASEAN pendant la crise financière de 1998. Elle est devenue le premier partenaire économique de l'Afrique et le deuxième de l'Amérique du Sud. Enfin, la diaspora chinoise dans le monde représenterait de 60 à 100 millions d'individus et une capacité financière de 500 milliards de dollars. Les échanges avec l'Afrique sont passés de 1 milliard de dollars en 1990 à 10 milliards en 2000 et à plus de 150 milliards en 2011. Le succès de la Chine vient des prix attractifs de ses marchandises, dus à la sous-évaluation du yuan, aux aides et aux infrastructures qu'elle réalise dans les pays. La présence estimée d'un million de travailleurs chinois sur le continent est une source de tensions. La Chine est aujourd'hui dépendante de ses approvisionnements en pétrole (30%) et des marchés africains pour son économie. « *Parmi les préoccupations des Nations Unies au sujet de l'Afrique figure la coopération avec Pékin pour améliorer la sécurité dans le Golfe de Guinée en équipant et en entraînant les marines et les garde-côtes des pays de l'Afrique centrale et de l'Ouest.* » (20)

Les liens sont particulièrement développés avec l'Algérie, le Nigeria, l'Angola, l'Afrique du Sud et le Soudan. La Chine prend également une part de plus en plus active aux opérations humanitaires et de maintien de la paix des Nations Unies.

(20) David E. Brown, « Hidden dragon, crouching lion : how China's advance in Africa is underestimated and Africa's potential underappreciated », *SSI*, sept. 2012.

L'Europe et la Méditerranée

La situation économique difficile que traverse l'Union européenne, en particulier certains de ses Etats membres, est une opportunité que la Chine saisit pour s'implanter sur le continent.

En 2008, COSCO signe un bail de 35 ans pour l'utilisation d'une plate-forme à conteneurs du port du Pirée. Du coup, les exportations grecques vers la Chine explosent et ont progressé de 250% entre 2011 et 2012. COSCO a racheté un second terminal et pourrait devenir propriétaire du port. La Chine se montre également intéressée par des investissements dans l'énergie et les transports, pour acheminer ses produits vers le reste de l'Europe et la mer Noire.

* *
*

Sans le laisser paraître, la Chine développe une stratégie maritime, inspirée des thèses de Mahan, depuis plusieurs décennies. Intransigeante et agressive dans ses approches maritimes, domaine dans lequel elle se sent forte désormais, elle adopte un comportement plus consensuel au fur et à mesure qu'on s'éloigne de son territoire et qu'elle se sent plus fragile. Néanmoins, la progression des implantations chinoises dans le monde est impressionnante. Le développement de son économie la justifie pour une bonne part et sa puissance financière lui permet de saisir les opportunités qui s'offrent à elle pour renforcer ses positions en des endroits très divers. Il est vraisemblable que les déploiements opérationnels de la marine chinoise continueront de se développer dans les années à venir au fur et à mesure des progrès de ses capacités opérationnelles et logistiques. Cette expansion pose deux questions : à quel rythme pourra-t-elle s'effectuer et quels seront les obstacles à surmonter ?

Face à cette pression chinoise, les pays de la région cherchent à s'organiser. Cependant, les structures régionales sont encore trop fragiles et les intérêts trop différents pour qu'une réponse commune puisse voir le jour. De plus, la Chine n'accepte que des négociations bilatérales. Dès lors, on assiste à une augmentation sensible des budgets de défense et à la recherche de soutien ou d'accords avec d'autres pays, tels que l'Inde, la Russie et les Etats-Unis. Pour la France, ignorer cette présence accrue de la Chine dans la Pacifique sud, serait prendre le risque d'un abandon de la majeure partie de sa zone économique exclusive.

« Si la Chine devait mener une classique politique de puissance et de fait accompli ; si elle cherchait à devenir une 'Amérique asiatique', qui, comme elle, serait souvent trop unilatéraliste, trop polluante et pourquoi pas, elle aussi, un jour militariste sans pour autant être aussi démocratique que les Etats-Unis ; si elle visait à reconstituer un monde bipolaire, cette fois-ci autour d'elle-même et des Etats-Unis ; si elle prétendait imposer au monde ses normes et ses conceptions propres, alors aucun choc ne serait exclu, et tout serait à craindre. » (21)

(21) Hubert VÉDRINE, « L'émergence de la Chine vue de la France », *Politique étrangère*, aut. 2006.