

ANNUAIRE FRANÇAIS  
DE  
RELATIONS  
INTERNATIONALES

2016

Volume XVII

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

*(Prix de la Fondation Edouard Bonnefous, 2008)*



Université Panthéon-Assas  
Centre Thucydide

# LA PUISSANCE MARITIME ET NAVALE DE LA CHINE

PAR

MARC JULIENNE (\*)

LES EVOLUTIONS CAPACITAIRES DE LA MARINE CHINOISE :  
VERS UNE FLOTTE MODERNE ET COMPLÈTE

La marine chinoise (People's Liberation Army Navy ou PLAN) fait l'objet d'importants efforts de modernisation ayant pour ambition de construire une flotte puissante, complète et dotée de capacités de projection et de dissuasion à la hauteur des grandes flottes internationales. Pour ce faire, un grand nombre de programmes d'armements sont à l'étude ou déjà partiellement réalisés pour des systèmes allant des frégates furtives, *destroyers* et bâtiments ravitailleurs jusqu'aux porte-avions et sous-marins nucléaires. De fait et en dépit d'un retard technologique encore significatif, la PLAN recourt de moins en moins aux importations de technologies étrangères. Elle produit la grande majorité de ses bâtiments de surface, de ses sous-marins, de sa flotte aéroportée et elle construit actuellement son premier porte-avions de conception nationale.

## *Les forces de surface*

Des chasseurs de mines au porte-avions, l'ensemble de la flotte de surface est l'objet de modernisation ou de renouvellement. Comme toute marine moderne, la PLAN privilégie des bâtiments polyvalents et adaptables dans leurs missions et capables d'opérer loin des côtes.

La PLAN s'est dotée d'une vingtaine de corvettes Type 056 (Jiangdao-class) depuis 2013 seulement. Celle-ci a pour mission de protéger les zones économiques exclusives (ZEE) revendiquées par la Chine en mers de Chine orientale et méridionale. Elle remplace progressivement les vedettes lance-missiles Type 022 (Houbei-class) et les frégates Type 053H (Jianghu I-class).

Inspirée de la frégate légère furtive française type La Fayette, la frégate Type 054A (Jiangkai II-class) est l'un des fleurons des nouveaux bâtiments de surface de la PLAN. Produite à plus de deux unités par an en moyenne depuis 2008, elle sert à la fois à la protection du littoral et des mers environnantes, mais évolue également sur des mers beaucoup

(\*) Chargé de recherche à la Fondation pour la recherche stratégique (FRS, France).

plus éloignées, par exemple pour des missions de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden (depuis 2008) ou pour des missions d'évacuation de ressortissants comme en Libye (2011) et au Yémen (2015). La frégate type 054A pourrait aussi logiquement servir dans un futur groupe aéronaval autour d'un porte-avions (1).

Dans la catégorie des *destroyers*, le premier Type 052D (Luyang III-class), dit le « Aegis chinois », est entré en service en mars 2014, le second en juillet 2015 et une dizaine doit suivre dans les mois et années à venir (2). Le *destroyer* type 055 est quant à lui encore en développement et devrait être doté de capacités de défense anti-aérienne dernière génération (dont 128 tubes de lancement verticaux) (3). Ces deux bâtiments ont pour ambition d'effectuer des missions longues loin des mers chinoises.

La PLAN dispose de quatre bâtiments amphibies Type 071 (Yuzhao-Class) et d'au moins deux supplémentaires en préparation. Trois Type 071 ont déjà été déployés dans le golfe d'Aden depuis 2008, offrant un important support logistique à la lutte antipiraterie. Ce type de navire pourra constituer une véritable capacité de projection pour la PLAN, tout comme le pétrolier ravitailleur Type 903A (Fuchi-class), indispensable à toute mission de longue durée et lointaine. La PLAN a d'ailleurs lancé la construction de six Type 903A depuis 2012, dont deux sont entrés en service en 2013 (en plus des deux Type 903 datant de 2004). Ces bâtiments, qui requièrent un grand savoir-faire et une grande technicité, sont eux-aussi successivement envoyés, pour lutter contre la piraterie, dans le golfe d'Aden, qui sert de véritable plateforme d'entraînement pour les nouveaux bâtiments de la marine chinoise.

La surveillance électronique n'est pas en reste avec les Type 815 (Dongdiao-class), dont la PLAN a fait construire trois unités de la dernière version, le Type 815G, ces deux dernières années (en plus des deux autres unités de versions plus anciennes) (4).

Les principales modernisations qu'apportent ces nouveaux bâtiments concernent en particulier la défense anti-aérienne. Les derniers navires entrés dans la flotte sont équipés de systèmes de missiles de plus longue portée tels que le HQ-9, HQ-16 (défense anti-aérienne), YJ-18, YJ-62, YJ-83 (missiles de croisière antinavire), DK-10, YU8, CJ-10. Naturellement, de nouveaux systèmes de radars sont assortis, notamment le Sea Eagle et

(1) Gabe COLLINS / Andrew ERICKSON, « The type 054/054A Frigate Series: China's most produced and deployed large modern surface combatant », *China Sign Post*, 2 août 2015, disponible à l'adresse [www.chinasignpost.com/2015/08/02/the-type-054054a-frigate-series-chinas-most-produced-and-deployed-large-modern-surface-combatant/](http://www.chinasignpost.com/2015/08/02/the-type-054054a-frigate-series-chinas-most-produced-and-deployed-large-modern-surface-combatant/).

(2) Jeffrey LIN / P. W. SINGER, « New Chinese 052D destroyers, 3 in a row at a shipyard », *Popular Science*, 29 mai 2014, disponible à l'adresse [www.popsoci.com/blog-network/eastern-arsenal/new-chinese-052d-destroyers-3-row-shipyard](http://www.popsoci.com/blog-network/eastern-arsenal/new-chinese-052d-destroyers-3-row-shipyard).

(3) Jeffrey LIN / P. W. SINGER, « China's getting ready to turn on Asia's biggest warship », *Popular Science*, 4 juin 2015, disponible à l'adresse [www.popsoci.com/cruiser-test-rig-nears-completion](http://www.popsoci.com/cruiser-test-rig-nears-completion).

(4) Richard D. FISHER Jr. / Andrew TATE, « China launches fourth Type 071 LPD », *IHS Jane's*, 22 janv. 2015, disponible à l'adresse [www.janes.com/article/48251/china-launches-fourth-type-071-lpd](http://www.janes.com/article/48251/china-launches-fourth-type-071-lpd).

Dragon Eye. Ce type de technologies permet à la PLAN de mieux assurer la sécurité de ses bâtiments loin des côtes et donc d'augmenter son rayon d'action (5).

En septembre 2012, le premier porte-avions de la PLAN – acheté à l'Ukraine –, le Liaoning ex-Varyag, est entré au service actif. La PLAN a effectué avec succès le premier décollage et appontage d'un chasseur J-15 en novembre 2012. Cependant, le Liaoning nécessitera un grand nombre d'années pour acquérir les savoir-faire indispensables à l'opérabilité d'un porte-avions (logistique, navigation, sûreté), ainsi que la maîtrise de l'ensemble des composantes d'un groupe aéronaval pour la protection du porte-avions : lutte anti-sous-marine, lutte anti-aérienne, surveillance maritime et aérienne (AWACS), pétrolier ravitailleur... Pour ces raisons, le Liaoning n'atteindra certainement pas ses capacités de combat avant que le ou les porte-avions de conception nationale ne voient le jour. Il est néanmoins très utile en tant que plateforme d'entraînement pour les pilotes, les personnels de pont d'envol et l'ensemble des métiers de la logistique à bord.

### *Les forces sous-marines*

La PLAN dispose de près de 60 sous-marins d'attaque conventionnels (propulsion diesel-électrique), dont le plus récent est le Type 039A (Yuan-class). Les cinq sous-marins nucléaires d'attaque (SNA, propulsion nucléaire) que possède la PLAN sont les Type 093 et 093G (Shang-class) équipés de missiles antinavire YJ-18 et de missiles de croisière CJ-10. Enfin, la PLAN dispose de quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE, dissuasion nucléaire) Type 094 (Jin-class) en charge de la dissuasion nucléaire, qui seront incessamment équipés du missile intercontinental JL-2 d'une portée probable de plus 7 000 km et à capacité de mirvage (cibles multiples). La Chine continue de produire et d'acquérir de nouveaux bâtiments dans chacune de ces catégories, pouvant porter leur nombre total à plus de 70 d'ici 2020, d'après l'Office of Naval Intelligence de la Marine américaine (6).

### *Les forces aéroportées*

Enfin, l'aéronaval de la PLAN fait également des progrès non négligeables. La PLAN opère principalement trois types d'hélicoptères. Le Z-9, dans sa version civile (sauvetage) et militaire (Z-9C, reconnaissance), est une copie sous licence de l'appareil français AS 365N Dauphin opéré par la Marine nationale pour le sauvetage en mer. L'appareil de transport lourd Z-8, qui est également une réplique de l'hélicoptère français SA 321 Super Frelon – qui a été retiré du service actif de la Marine nationale en 2010. Enfin, la PLAN possède l'hélicoptère russe Ka-28 Helix. Les

(5) *The PLA Navy, New Capabilities and Missions for the 21<sup>st</sup> Century*, Office of Naval Intelligence, avr. 2015.

(6) *Id.*, p. 18.

chasseurs les plus développés de la marine chinoise (4<sup>e</sup> génération) sont le SU-30 MK2 russe et le J-10A et J-11B de conception chinoise. Le J-15 est le dernier-né des chasseurs chinois de la marine et le seul à pouvoir opérer depuis le porte-avions. La PLAN dispose également de bombardiers H-6.

Sous-marins nucléaires d'attaque	5
Sous-marins conventionnels d'attaque	59
Destroyers	26
Frégates	52
Bâtiments amphibies	56
Patrouilleurs lance-missiles	86
Corvettes	20
Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins	4
Chasseur de mines	42
Bâtiments auxiliaires majeurs	50+
Bâtiments auxiliaires mineurs et de service	400+

#### LES NOUVELLES AMBITIONS DE LA PLAN

Si la Chine développe une marine performante, capable de se projeter plus loin et plus longtemps, c'est parce que ses ambitions stratégiques maritimes ont évolué tout comme ses enjeux de sécurité en mer. En décembre 2004, le président Hu Jintao, qui venait alors de prendre la tête de la Commission militaire centrale (CMC), la plus haute instance militaire de la République populaire de Chine (RPC), prononça un discours structurant sur les « nouvelles missions historiques de l'APL » (新历史使命). Celles-ci comprennent : 1) « la garantie pour le Parti de consolider sa position dirigeante ; 2) l'assurance forte de sécurité pour sauvegarder la période d'importantes opportunités stratégiques pour le développement national ; 3) la fourniture d'un soutien stratégique puissant pour la sauvegarde des intérêts nationaux ; 4) jouer un rôle important dans la sauvegarde de la paix mondiale et promouvoir le développement commun » (7).

Ces « nouvelles missions historiques » se traduisent concrètement par les « opérations militaires autres que la guerre » (secours humanitaire, opération de maintien de la paix), la sécurisation des voies de communication maritimes (la lutte contre la piraterie), la protection des ressortissants chinois à l'étranger, la sauvegarde des intérêts maritimes et de la souveraineté territoriale en mer, la défense du cyberspace et la défense du territoire national.

(7) ZHI Yuan, « Les nouvelles missions historiques de l'APL » (新历史使命), *Sohu-Military*, 5 sept. 2011, disponible à l'adresse [mil.sohu.com/20110905/n318407428.shtml](http://mil.sohu.com/20110905/n318407428.shtml).

La marine chinoise est ainsi passée d'une stratégie de « *défense côtière* », depuis Mao Zedong (1949-1976) jusqu'au début de l'ère Deng Xiaoping (1978-1989) à une stratégie de « *défense offshore* » à partir de la fin des années 1980 et sous l'impulsion de l'amiral Liu Huaqing, dit le « père de la marine chinoise moderne ». La première stratégie, purement défensive, consistait à prévenir – depuis la terre – toute offensive américaine ou taïwanaise venant de la mer, tandis que la seconde stratégie consistait au contraire à être en mesure de dissuader un adversaire d'attaquer les intérêts chinois dans les eaux proches, de la mer Jaune à la mer de Chine méridionale et au-delà de Taïwan. Face à la modernisation des marines taïwanaise et japonaise et à la proximité de la marine américaine, la PLAN a pris conscience de son retard technologique, notamment en matière d'architecture C4ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence Surveillance and Reconnaissance) (8).

Aujourd'hui, les entreprises chinoises civiles opèrent dans les secteurs des matières premières, des services, des infrastructures (télécommunications, transports, spatial...), en Asie, en Afrique, en Europe, en Amérique et en Australie. L'augmentation rapide des intérêts économiques chinois dans le monde – et donc du nombre de ressortissants chinois à l'étranger – a pour conséquence de rendre la Chine plus vulnérable aux troubles géopolitiques, économiques, sociaux ou climatiques à travers le monde (9). La PLAN, qui est en charge de la protection des territoires, mais aussi des intérêts et des ressortissants en mer et sur les zones littorales, voit donc le volume et l'importance de ses missions augmenter à mesure que la Chine se développe à l'international.

### ***La lutte contre la piraterie et les opportunités qu'elle ouvre***

La lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden est l'une des nouvelles missions contemporaines les plus importantes de la PLAN. De janvier à novembre 2008, sur 1 200 navires commerciaux chinois à avoir transité dans la région, 83 ont subi des attaques de pirates (10), soit un taux d'attaques de presque 7% sur 11 mois. Au mois de décembre de la même année, la PLAN a lancé son premier déploiement vers le golfe d'Aden. Dans les six ans qui ont suivi, plus de 10 000 marins chinois ont participé à près de 20 « task forces » et ont escorté plus de 6 000 navires chinois ou étrangers (11).

La lutte contre la piraterie sous mandat des Nations Unies – qui fut d'ailleurs très efficace – a ouvert à la PLAN de multiples opportunités de développement en marge des opérations strictement antipirates. La

(8) *The PLA Navy, New Capabilities and Missions...*, op. cit., p. 7.

(9) Marc JULIENNE, « La protection des ressortissants chinois à l'étranger », *China Analysis*, n° 50, août 2014.

(10) Andrew S. ERICKSON / Austin M. STRANGE, « Deep blue diplomacy: soft power and China's antipiracy operations », in Bruce A. Elleman (dir.), *Navies and Soft Power*, Newport: Naval War College, 2015, p. 164.

(11) *Ibid.*, p. 163.

première, déjà évoquée, est l'entraînement et la formation des équipages à la navigation de longue durée sur des bâtiments modernes et équipés de technologies de dernière génération. La deuxième consiste dans la coopération et des exercices conjoints avec des marines étrangères : c'est là un point essentiel, car la coopération dans le domaine militaire est indispensable à l'amélioration des performances d'une armée. La troisième opportunité fournie par la lutte antipiraterie est le développement d'une diplomatie de défense. En effet, les missions dans l'océan Indien ont permis aux bâtiments de la PLAN d'effectuer des visites officielles dans des ports et d'établir des relations avec les marines de la région, notamment en Iran (12), à Oman, au Koweït, au Pakistan, au Sri Lanka, à Djibouti ou encore à Singapour.

Par conséquent, la lutte anti-piraterie a également servi de prétexte pour effectuer des missions dont la finalité n'était pas directement la protection des navires de commerce. Le déploiement, récemment, de sous-marins nucléaires et conventionnels dans l'océan Indien a soulevé inquiétudes et interrogations dans la région. Depuis décembre 2013, au moins trois patrouilles de sous-marins chinois dans l'océan Indien ont été rendues publiques. La première patrouille, entre décembre 2013 et février 2014, a été annoncée par le ministère chinois de la Défense. Il s'agissait d'un sous-marin nucléaire d'attaque Type 093 (Shang-class). La deuxième a d'autant plus créé la polémique en Inde qu'un sous-marin conventionnel Type 039 (Song-class) ainsi qu'un navire de soutien Type 925 ont fait escale en septembre 2014 dans le port de Colombo au Sri Lanka. Quelques semaines plus tard, en novembre, deux bâtiments chinois ont une nouvelle fois fait escale à Colombo, dont le Type 925 (Changing Dao) et vraisemblablement le même sous-marin (13). Enfin, en mars 2015, un sous-marin conventionnel Type 039G (Yuan-class) a fait escale pendant une semaine au port de Karachi au Pakistan, qui a depuis signé l'achat – et une partie de la construction sur son territoire – de huit exemplaires de ce sous-marin (14).

### *Opérations d'évacuation de ressortissants*

La protection des ressortissants est un sujet de préoccupation croissant pour les autorités et les services consulaires chinois et une prérogative grandissante pour l'Armée populaire de libération (APL). Ces dernières années, la marine s'est illustrée dans l'accomplissement d'opérations, de grande envergure, d'évacuation de ressortissants de théâtres de crise. L'opération d'évacuation des ressortissants chinois de Libye, en mars 2011,

(12) Sam LAGRONE, « Chinese ships in Iran for joint exercises », *USNI News*, 22 sept. 2014, disponible à l'adresse [news.usni.org/2014/09/22/chinese-ships-iran-joint-exercises](http://news.usni.org/2014/09/22/chinese-ships-iran-joint-exercises).

(13) Vijay SAKHUA, « Chinese submarines in Sri Lanka unnerve India: next stop Pakistan? », The Jamestown Foundation, 29 mai 2015, disponible à l'adresse [www.jamestown.org/single/?tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=43960&no\\_cache=1#\\_VikmQ6JGRPv](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews[tt_news]=43960&no_cache=1#_VikmQ6JGRPv).

(14) Usman ANSARI, « Pakistan, China finalize 8-sub construction plan », *Defense News*, 11 oct. 2015, disponible à l'adresse [www.defensenews.com/story/defense/naval/submarines/2015/10/11/pakistan-china-finalize-8-sub-construction-plan/73634218/](http://www.defensenews.com/story/defense/naval/submarines/2015/10/11/pakistan-china-finalize-8-sub-construction-plan/73634218/).

pendant la guerre civile, est la plus importante opération de ce type par le nombre d'évacués. Une frégate Type 054A (présente dans le golfe d'Aden pour la lutte anti-piraterie) et quatre avions de transport de l'armée de l'air ont été déployés pour l'escorte et l'évacuation de près de 36 000 ressortissants chinois, en collaboration avec un grand nombre d'Etats de la région (15). En avril 2015, avec la dégradation du contexte sécuritaire au Yémen, la Chine a une nouvelle fois détourné deux frégates Type 054A et un pétrolier ravitailleur Type 903 de la mission antipiraterie afin d'évacuer près de 600 ressortissants chinois et – chose inédite – plus de 200 ressortissants étrangers d'une dizaine de pays différents (16). Le succès de cette opération a été largement médiatisé par les autorités militaires et les médias officiels chinois : pour la première fois, la Chine portait secours à des citoyens étrangers à des milliers de kilomètres de son territoire.

### *Les nouvelles ambitions de la PLAN au-delà de Taïwan*

Pendant près de cinquante ans, la reconquête de Taïwan a figuré parmi les objectifs stratégiques prioritaires de l'APL. Aujourd'hui encore des voix s'élèvent régulièrement pour dénoncer la montée des tensions entre les deux rives du détroit et mettre en garde contre des projets chinois de reconquête. Il ne s'agit pas ici de nier les manœuvres militaires de part et d'autre du détroit, mais il convient de garder un certain recul sur ces gesticulations. En effet, les exercices militaires simulant une offensive pour la RPC et une contre-offensive pour Taïwan sont réguliers et leur envergure dépend du contexte politique. En septembre 2015 par exemple, l'armée taïwanaise et l'armée chinoise ont successivement tenu des exercices de grande envergure et de haute intensité (17) dans le détroit. Ce regain d'affirmation de puissance s'explique essentiellement par les élections présidentielles de janvier 2016, pour lesquelles la candidate du parti d'opposition pro-indépendance était favorite. Depuis des décennies, la RPC a régulièrement fait pression sur Taïwan à l'approche d'élections pour dissuader dirigeants et population de s'engager dans la voie de l'indépendance. Ce fut le cas avant les élections de 1996, mais aussi en 2001 lors du voyage du président Chen Shui-Bian aux Etats-Unis, dans le contexte des ventes d'armes américaines à Taïwan.

Néanmoins, depuis l'ouverture des relations inter-détroits sous la présidence de Ma Ying-Jeou, il existe un consensus entre la RPC, Taïwan, les Etats-Unis, ainsi que les acteurs régionaux sur le fait que la diplomatie et la coopération économique sont bien plus efficaces et fructueuses que la guerre. La RPC, en particulier, trouve plus d'intérêts dans la coopération

(15) Mathieu DUCHÂTEL / Oliver BRÄUNER / Zhou HANG, « Protecting China's overseas interests », *SIPRI Policy Paper*, n°41, SIPRI, juin 2014, disponible à l'adresse [books.sipri.org/files/PP/SIPRIPP41.pdf](http://books.sipri.org/files/PP/SIPRIPP41.pdf).

(16) « Chinese navy succeeds in 1<sup>st</sup> overseas evacuation mission for foreigners », *Xinhua*, 4 avr. 2015, disponible à l'adresse [news.xinhuanet.com/english/2015-04/04/c\\_134124700.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/04/c_134124700.htm).

(17) Tirs réels pour les bâtiments de la PLAN et simulation d'une offensive sur les côtes taïwanaises avec la présence du président Ma Ying-Jeou en personne.



économique que dans une reconquête militaire. Si la RPC disposait des capacités amphibies pour lancer une offensive d'envergure sur Taïwan – ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle –, elle ne souhaiterait sans doute pas faire face à une situation post-reconquête qui comprendrait la sécurisation de l'ensemble du territoire taïwanais, l'opposition de mouvements de résistance, la fuite des capitaux étrangers et une économie à reconstruire. En outre, les ambitions stratégiques de la PLAN – et les programmes d'armement pour les atteindre – se situent bien au-delà du détroit de Taïwan dans la sécurisation des voies de communication maritime et des capacités de projection. La rencontre historique entre Xi Jinping et Ma Ying-Jeou en novembre 2015 – première rencontre officielle entre dirigeants du continent et de l'île depuis 70 ans – semble appuyer un tel raisonnement.

### *La dissuasion nucléaire océanique : l'apanage des grandes puissances*

La dissuasion nucléaire océanique est l'une des plus hautes ambitions stratégiques de la Chine. La dissuasion nucléaire océanique présente des avantages stratégiques considérables comparés à la composante terrestre (18). Le sous-marin, mobile et dissimulé au fond des océans, est beaucoup moins vulnérable que les vecteurs basés à terre ou aéroportés. De surcroît, le sous-marin permet d'augmenter la portée de la capacité de frappe en se rapprochant discrètement d'une zone-cible qui ne serait pas atteignable depuis le territoire d'origine. Par exemple, un missile tiré depuis un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) au milieu de l'océan Pacifique peut atteindre des cibles beaucoup plus éloignées que celles atteignables depuis les bases de lancement terrestres chinoises. En revanche, la dissuasion océanique est la plus complexe à mettre au point et à opérer. La Chine a lancé son premier SNLE au début des années 1980, le Type 092 (Xia-class), équipé du missile de courte portée JL-1. Ce sous-marin n'a toutefois jamais été pleinement opérationnel et est désormais remplacé par le Type 094 (Jin-class), la nouvelle génération de SNLE équipée du missile longue portée JL-2. Quatre Type 094 sont déjà entrés en service, mais aucune patrouille de dissuasion n'a été annoncée à ce jour. La première devrait avoir lieu dans les mois ou les années à venir. Pour mettre en œuvre une dissuasion océanique crédible, la Chine devra disposer d'un sous-marin totalement silencieux, d'un missile fiable, d'un équipage hautement professionnalisé et entraîné, ainsi que des capacités de protection et d'escorte du sous-marin le temps de sa « dilution » dans l'océan (patrouilleur maritime, chasseur de mines, sous-marin d'attaque, frégate anti-sous-marine...).

(18) La Chine ne dispose pas de composante aéroportée.

LA STRATÉGIE MARITIME CHINOISE :  
DU CONTRÔLE DES MERS PROCHES A LA MAÎTRISE DES OCÉANS***La mer de Chine méridionale : carrefour des tensions***

La mer de Chine méridionale est un nœud de tensions internationales très complexe et souvent trop rapidement expliqué par la présence d'hydrocarbures. En réalité, se rencontrent en mer de Chine méridionale des enjeux stratégiques, territoriaux et économiques. La mer de Chine méridionale est, pour les pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est, une route commerciale à la fois cruciale et vulnérable, en raison notamment de sa configuration archipélagique et des passages obligés par des détroits (Malacca, Singapour, la Sonde) propices à la piraterie, au terrorisme ou simplement aux accidents. La mer de Chine méridionale est également un réservoir de ressources halieutiques, qui renfermerait en outre du pétrole et du gaz, bien que peu d'études précises aient été réalisées et que les estimations varient considérablement entre les analystes américains et chinois (19). De surcroît, la mer de Chine méridionale est le théâtre de revendications territoriales insulaires croisées. Ces disputes n'opposent pas seulement la Chine aux autres riverains (Vietnam, Malaisie, Brunei, Philippines, Taïwan), mais aussi les riverains entre eux.

Les espaces maritimes sont régis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982, ratifiée par 167 Etats, dont tous les Etats riverains de la mer de Chine méridionale, à l'exception du Cambodge – et de Taïwan, qui ne siège pas à l'Organisation des Nations Unies) (20). Cette convention n'a toutefois pas permis de régler les différends entre les voisins. D'abord, la Convention, qui a pour la première fois « territorialisé » les espaces maritimes, s'applique sans difficulté pour les Etats qui font face à l'océan, mais elle reste beaucoup plus vague dans la délimitation des frontières maritimes en mers fermées ou semi-fermées. Ainsi, la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental « *entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international afin d'aboutir à une solution équitable* » (21). La territorialisation des espaces maritimes par le droit international a conféré à chaque île habitable par l'homme et capable d'une « *vie économique propre* » (22) une mer territoriale, une ZEE et un plateau continental, soit des intérêts économiques souvent conséquents. Les îlots, récifs et atolls de la mer de Chine méridionale, inhabités et inhabitables pour la plupart, ne rentrent normalement pas dans cette catégorie, mais disposent quand même d'une mer territoriale

(19) Guoqiang Li, « China Sea oil and gas resources », China Institute of International Studies, 11 mai 2015, disponible à l'adresse [www.ciiis.org.cn/english/2015-05/11/content\\_7894391.htm](http://www.ciiis.org.cn/english/2015-05/11/content_7894391.htm).

(20) Il est important de garder à l'esprit que les Etats-Unis, qui demandent que soit respecté le droit international de la mer, n'ont jamais ratifié la CNUDM.

(21) CNUDM, art. 15, 74 et 83.

(22) *Ibid.*, art. 21-3.

de 12 milles nautiques, mais l'aménagement de ces récifs pour en faire des espaces habitables pourrait potentiellement changer la donne...

Aux difficultés juridiques que pose la Convention s'ajoutent les « droits historiques » revendiqués par les uns et les autres. La Chine en particulier revendique la « ligne en neuf traits », une frontière maritime pour le moins imprécise, qui englobe la quasi-totalité de la mer de Chine méridionale. Pour Pékin, cette revendication ne vient pas en contradiction avec le droit de la mer, qu'il prétend respecter par ailleurs : la mer de Chine méridionale relevant de la souveraineté chinoise, elle est soumise au droit interne chinois et il n'y a alors pas lieu d'entamer un arbitrage international avec quelque Etat que ce soit. N'en déplaise aux Philippines, qui ont lancé une procédure d'arbitrage contre la RPC, en janvier 2013, devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye (CPA). L'affaire, que la RPC a toujours ignorée, est pendante, mais, en octobre 2015, la CPA s'est déclarée compétente pour recevoir les requêtes de la République des Philippines dans l'arbitrage des disputes maritimes avec la RPC, cela en dépit de la non-participation de cette dernière (23). La CPA se limitera toutefois à donner une interprétation de la CNUDM, à laquelle sont liées les Philippines et la RPC.

Les tensions en mer de Chine méridionale ont pris un nouveau tournant en 2014, quand la Chine a débuté la construction à marche forcée d'îles artificielles. Ces constructions ont provoqué un regain d'inquiétude chez les Etats riverains de la mer de Chine méridionale et ont attiré l'attention de la communauté internationale. Les Etats-Unis, qui s'étaient engagés à ne pas prendre parti dans les différends maritimes en mer de Chine méridionale, ont eux aussi vu dans cette situation une grave menace pour la liberté de navigation. Le président Barack Obama, après avoir tenté des négociations lors de la visite d'Etat de Xi Jinping aux Etats-Unis, fin septembre 2015, a finalement donné le feu vert, le 27 octobre, au *destroyer USS Lassen* de naviguer à moins de 12 milles nautiques du récif de Subi et d'autres îles dans l'archipel des Spratly, soit la distance d'une éventuelle mer territoriale (24). Pékin n'a – heureusement – réagi que verbalement, accusant les Américains d'« avoir menacé la souveraineté et la sécurité des intérêts chinois, mis les personnels et les installations sur l'île en danger et mis en péril la paix et la stabilité régionales » (25).

(23) Cour permanente d'arbitrage, « Arbitrage entre la République des Philippines et la République populaire de Chine », Communiqué de presse, La Haye, 29 oct. 2015, disponible à l'adresse [www.pccases.com/web/sendAttach/1503](http://www.pccases.com/web/sendAttach/1503).

(24) La Chine n'a pas explicitement revendiqué de mer territoriale autour du récif de Subi. Pour plus d'information sur l'ambiguïté juridique de la Chine, cf. Graham WEBSTER, « How China maintains strategic ambiguity in the South China Sea », *The Diplomat*, 29 oct. 2015, disponible à l'adresse [thediplomat.com/2015/10/how-china-maintains-strategic-ambiguity-in-the-south-china-sea/](http://thediplomat.com/2015/10/how-china-maintains-strategic-ambiguity-in-the-south-china-sea/).

(25) « Foreign ministry spokesperson Lu Kang's remarks on *USS Lassen's* entry into waters near relevant islands and reefs of China's Nansha islands », Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, 27 oct. 2015, disponible à l'adresse [www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/xwfw\\_665399/s2510\\_665401/2535\\_665405/t1309567.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2535_665405/t1309567.shtml).

La Chine n'est pas la seule à ériger des constructions en mer de Chine méridionale – le Vietnam, la Malaisie, les Philippines et Taïwan ont fait de même –, mais l'inquiétude suscitée par la Chine provient de l'ampleur et la vitesse de réalisation sans précédent. La Chine a érigé au moins sept îles artificielles à partir de récifs existants dans l'archipel des Spratly (sud de la mer de Chine méridionale) : les récifs de Cuarteron, Fiery Cross, Gaven, Hughes, Johnson South, Mischief et Subi (26). Dans l'archipel des Paracel (nord de la mer de Chine méridionale) la Chine a également augmenté la superficie des îles Woody et Duncan.

Quelles sont les ambitions de la Chine ? Pendant longtemps, Pékin s'est contenté de déclarer que les constructions en mer de Chine méridionale étaient « normales », « légales », « raisonnable » (27) et souveraines, sans plus de justification. En avril 2015, la porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères, Hua Chunying, a pour la première fois fourni une explication développée : les opérations de maintenance et de construction sur les îles et récifs de mer de Chine méridionale ont pour buts « *d'optimiser leur fonction, d'améliorer les conditions de vie et de travail des personnels basés sur place, de mieux protéger la souveraineté territoriale et les droits et intérêts maritimes, ainsi que de mieux accomplir les responsabilités et obligations internationales de la Chine en matière de recherche et de secours maritime, de prévention et d'atténuation des catastrophes, de recherche scientifique maritime, d'observation météorologique, de protection de l'environnement, de sûreté de navigation, de service de production de la pêche, et d'autres buts encore* » ; « [ces constructions] *n'impactent ou ne visent aucun pays et sont donc irrécupérables* », est-il précisé (28).

La fonction militaire de ces îles n'est donc pas dissimulée : elles permettront à la Chine d'assurer la protection de sa souveraineté, ainsi que d'autres missions pouvant faire appel aux militaires (secours, catastrophes, etc.). La Chine revendique dans son discours une attitude pacifique et non menaçante et souligne son engagement à sauvegarder la liberté de navigation. Discours officiel à part et comme mentionné plus haut, la Chine dispose de nombreux intérêts économiques et stratégiques en mer de Chine méridionale : c'est une route commerciale cruciale pour l'approvisionnement du pays en matières premières et en énergie et pour ses exportations vers l'Occident ; c'est aussi un réservoir d'énergie potentiel. La Chine a donc plus intérêt à protéger et maintenir la stabilité dans cette mer plutôt que d'y mener une guerre. De surcroît, les îles artificielles en question

(26) Pour des images satellites interactives, cf. Matthew LIDDY / Ben SPRAGGON, « Before and after: China builds artificial islands in South China Sea », *ABC*, 21 sept. 2015, disponible à l'adresse [www.abc.net.au/news/2015-09-22/south-china-sea-islands-before-and-after/6794076](http://www.abc.net.au/news/2015-09-22/south-china-sea-islands-before-and-after/6794076).

(27) Shannon TIEZZI, « Revealed: China's reasons for island building in the South China Sea », *The Diplomat*, 11 avr. 2015, disponible à l'adresse [thediplomat.com/2015/04/revealed-chinas-reasons-for-island-building-in-the-south-china-sea/](http://thediplomat.com/2015/04/revealed-chinas-reasons-for-island-building-in-the-south-china-sea/).

(28) « Foreign ministry spokesperson Hua Chunying's regular press conference on April 9, 2015 », Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, 9 avr. 2015, disponible à l'adresse [www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/xwfw\\_665399/s2510\\_665401/t1253488.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1253488.shtml).

constituent des avant-postes utiles pour la surveillance maritime et pour la réaction rapide en mer, mais sont tactiquement très vulnérables et difficiles à défendre en cas de conflit. Les îles artificielles ne constituent donc pas la matérialisation d'ambitions belliqueuses ou offensives de la Chine en Asie du Sud-Est. Les motivations derrière la construction de ces îles relèvent donc plus d'une stratégie du « fait accompli » : la Chine s'installe – ou avance ses pions, comme au jeu de go – tant que le droit international n'est pas en mesure de légiférer et de la contraindre et tant que ses voisins et compétiteurs ne parviennent pas à s'unir contre elle. Le temps que le droit international ou que d'autres puissances développent des mesures de coercition contre la Chine, cette dernière sera vraisemblablement déjà implantée en mer de Chine méridionale et difficilement délogeable, sinon par l'affrontement militaire qui n'est souhaitable pour aucune des parties.

### *La mer de Chine orientale : l'expression des rivalités politiques*

La mer de Chine orientale possède elle aussi son lot de différends territoriaux entre les puissances en présence : Chine, Japon, Corée du Nord, Corée du Sud et Taïwan. Le différend le plus aigu est bien sûr celui des îles Senkaku/Diaoyu, entre la Chine et le Japon. A l'instar des contentieux en mer de Chine méridionale, le différend des Senkaku/Diaoyu a souvent rapidement été mis sur le compte des réserves de gaz présentes dans le plateau continental. Celles-ci sont d'ailleurs d'ores et déjà exploitées par les deux parties, en vertu d'un accord bilatéral sur le développement des ressources en mer de Chine orientale de 2008. Il apparaît que les îles en question – cinq îles et trois rochers d'une superficie totale de moins de 7 km<sup>2</sup> – ne présentent pas un intérêt stratégique fondamental puisque, ne se prêtant pas à « *l'habitation humaine ou à une vie économique propre, [elles] n'ont pas de zone économique exclusive ni de plateau continental* » (29). N'étant pas constructibles, elles n'ont pas non plus d'utilité militaire.

Les îles Senkaku/Diaoyu relèvent finalement d'une importance symbolique dans une relation sino-japonaise historiquement conflictuelle. Alors que les tensions en mer de Chine méridionale sont constantes et croissantes, les crises en mer de Chine orientale sont beaucoup plus ponctuelles et cycliques, avec des phases d'escalade et des phases d'accalmie. A l'analyse des phases d'escalade, on s'aperçoit que celles-ci se produisent dans des contextes de politique intérieure ou d'actualité internationale chargées. La plus importante crise autour des îles s'est déroulée l'année 2012, dans un contexte de transition politique en Chine et au Japon. En Chine, la nouvelle génération de dirigeants a accédé au pouvoir en novembre, tandis que les élections générales au Japon ont déterminé le nouveau Premier ministre (Abe Shinzo) en décembre. Dans chacun des deux Etats, le contexte de politique intérieure traversait une période de relative instabilité (l'affaire Bo Xilai et une transition de pouvoir

(29) CNUDM, art. 121-3.

difficile en Chine ; la campagne électorale au Japon). Dans deux pays fortement imprégnés de nationalisme, les îles Senkaku/Diaoyu ont permis, en Chine, de polariser l'opinion publique vers un ennemi extérieur et, au Japon, de stimuler le sentiment national dans un but électoraliste (30). Les îles Senkaku/Diaoyu s'apparentent donc plus à un levier de pression permettant aux deux Etats rivaux d'affirmer leur puissance au moment opportun, plutôt qu'à un impératif stratégique qui nécessitera le recours à la force.

### *De la théorie du « collier de perles » à la route de la soie maritime*

Depuis le début des années 2000, la Chine développe une diplomatie maritime consistant à entretenir et investir dans la construction d'infrastructures – en particulier portuaires – dans des Etats riverains de l'océan Indien. Cette stratégie d'influence a souvent été perçue comme une stratégie navale déguisée. Le cabinet d'études Booz-Allen-Hamilton, dans un rapport pour le Pentagone en 2004 (31), a même donné un nom à cette stratégie : le « collier de perles ». Chaque « perle » dudit collier correspondrait à un port dans lequel Pékin établirait des bases navales ou des facilités portuaires pour les bâtiments de la PLAN. Les « perles » identifiées étaient : Sanya sur l'île de Haïnan en Chine, l'île Woody dans l'archipel des Paracel, Sihanoukville au Cambodge, Mergui, Sittwe et Kyaukyu en Birmanie, Chittagong au Bangladesh, Hambantota au Sri Lanka, Gwadar au Pakistan et Port Soudan au Soudan. En dépit du succès qu'a rencontré cette théorie dans les médias, il s'avère que seulement deux de ces ports entrent dans la catégorie des bases navales : Sanya au sud de la province chinoise de Haïnan et l'île Woody qui est équipée d'une piste d'atterrissage et d'une station d'écoute. Sans confirmation des autorités chinoises, il semblerait également que Pékin soit en négociation avec Djibouti pour positionner des troupes et des bâtiments.

Dans la lignée du concept d'« émergence pacifique » développé par l'ex-président Hu Jintao, Xi Jinping a annoncé son projet de « Nouvelle route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle » en octobre 2013, devant le Parlement indonésien, un mois après avoir présenté le projet de « Zone économique de la route de la soie » depuis le Kazakhstan. Ces deux projets sont réunis sous l'appellation « Belt & Road » (B&R) ou « une Ceinture et une Route », soit la plus importante initiative de politique extérieure du Président chinois. Les deux projets visent à connecter l'Asie à l'Europe par la construction de corridors économiques, de zones de libre-échange, d'infrastructures de

(30) Shintaro Ishihara, gouverneur de Tokyo et candidat aux élections générales de décembre 2012, avait déclaré en avril sa volonté de racheter trois des cinq îles à un propriétaire privé et avait ouvert une collecte de fonds populaire. En septembre, le premier ministre Noda a nationalisé les îles afin de couper court aux prétentions d'Ishihara.

(31) Juli MACDONALD / Amy DONAHUE / Bethany DANYLUK, *Energy Futures in Asia*, Booz Allen Hamilton, rapport publié avec le soutien du directeur du Net Assessment, nov. 2004.

transport et d'aide au développement économique des pays traversés par les routes de la soie.

La « Route de la soie maritime du XXI<sup>e</sup> siècle » (RSM) est pour Xi Jinping un moyen de donner une autre image de l'émergence de la Chine sur les mers, à contre-courant de la théorie du « collier de perles ». En effet, contrairement au projet de Zone économique de la Route de la soie, qui doit être entièrement pensé et construit, la RSM est une terminologie appliquée à une stratégie préexistante de la Chine, avec la volonté de la rendre plus inclusive et coopérative. Cette stratégie vise depuis le début des années 2000 à résoudre le « dilemme de Malacca », expression qui résume la dépendance de la Chine au détroit du même nom, par lequel transite une part considérable de ses échanges commerciaux. En raison de sa configuration géographique, le détroit de Malacca est particulièrement vulnérable face à la piraterie, au terrorisme maritime, voire à des mesures de rétorsions d'un Etat riverain ou des Etats-Unis, qui menacent directement les approvisionnements chinois. Ce défi stratégique a été soulevé en novembre 2003 par Hu Jintao, qui a encouragé à trouver des solutions pour diminuer la dépendance de la Chine face au détroit de Malacca. Les solutions privilégiées comprennent : la diversification des voies d'approvisionnement énergétique (notamment *via* la Russie, l'Asie centrale, la Birmanie ou l'Amérique du Sud) ; la sécurisation des voies de communications maritimes, par la Chine elle-même et par les puissances régionales (Singapour, Malaisie, Indonésie,...) ; et les bonnes relations diplomatiques avec les Etats riverains.

La RSM répond en particulier aux deux derniers objectifs en promouvant la coopération sécuritaire, économique et scientifique en mer. La concrétisation de la RSM s'articulera autour de la construction ou de la modernisation de ports à containers (par exemple à Malacca, en Malaisie (32), et potentiellement en Indonésie), par des accords de libre-échange (par exemple en négociation avec le Sri Lanka) et par des dialogues sur la sécurité maritime. Xi Jinping a tout d'abord invité les Etats membres de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) à rejoindre le projet de RSM. Ceux-ci se sont montrés intéressés et pourront tirer d'importants bénéfices de ce projet. Toutefois, reste à savoir si les contentieux territoriaux en mer de Chine méridionale feront obstacle à la coopération, si au contraire la RSM permettra un dialogue nouveau ou si la coopération économique et les différends politiques seront totalement distingués.

(32) Bernama, « Melaka can be vital port in China's maritime silk road, says CM », *My News Shub*, 25 sept. 2015, disponible à l'adresse [eng.mynewsshub.cc/2015/09/25/melaka-can-be-vital-port-in-chinas-maritime-silk-road-says-cm/](http://eng.mynewsshub.cc/2015/09/25/melaka-can-be-vital-port-in-chinas-maritime-silk-road-says-cm/).