

L'ENJEU DES MERS ET DES OCEANS : LE CAS DE LA CHINE



« Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ;
quiconque contrôle le commerce mondial
contrôle les richesses du monde,
et conséquemment le monde en soi. »
Sir Walter Raleigh (navigateur anglais, 1552-1618)

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1) LA RENAISSANCE D'UNE ANCIENNE PUISSANCE MARITIME.....	3
2) DES MOYENS A LA HAUTEUR D'ENJEUX D'ACCROISSEMENT DE PUISSANCE CONSIDERABLES.....	4
2.1) MERS ET OCEANS, DE PRECIEUSES RICHESSES A EXPLOITER OU S'APPROPRIER.....	4
2.2) UN RENFORCEMENT DES MOYENS NAVALS NECESSAIRE AU COMMERCE	4
2.2.1) La marine marchande chinoise.....	5
2.2.2) Les ports de commerce chinois	5
2.2.3) La construction navale commerciale.....	5
2.3) UN OUTIL D'ACCROISSEMENT D'INFLUENCE ET DE CONQUETE REGIONALE	6
2.3.1) De multiples accords pour une meilleure emprise régionale de la Chine.....	6
2.3.2) Un rapide développement des infrastructures militaires navales au service des intérêts économiques chinois	7
3) LE NOUVEAU VISAGE DES RAPPORTS DE FORCE ET DES TENSIONS REGIONALES : L'AFFRONTMENT DES PUISSANCES.....	8
3.1) UNE PROBLEMATIQUE QUI AFFECTE TOUS LES ACTEURS EN PRESENCE : LA SECURITE DES MERS.....	8
3.2) UN REDEPLOIEMENT MARITIME A L'ORIGINE D'UN NOUVEL ORDRE STRATEGIQUE REGIONAL.....	9
ANNEXES.....	12
SOURCES CLASSEES SELON LES PARTIES	16

INTRODUCTION

Par le passé puissance maritime innovante et conquérante en avance de plusieurs siècles, la Chine, Empire du milieu, sût profiter de son avance technique pour pousser l'exploration des mers jusqu'aux abords des côtes africaines, avant de se replier de longs siècles sur elle-même, se fermant ainsi à l'innovation et aux apports culturels et techniques extérieurs, et subissant le joug des puissances coloniales et impérialistes.

Cependant, en à peine un quart de siècle depuis les années 1980, elle a réussi l'exploit de reprendre une place prépondérante sur la scène internationale. Ayant perdu sa capacité d'innovation, c'est par mimétisme des autres puissances qu'elle s'est repositionnée en tant que leader, une attitude observable dans tous les domaines. Cette renaissance n'est pas sans conséquences : elle entraîne de nouveaux rapports de force sur les échiquiers des relations internationales, de nature politique et géoéconomique. En effet, si la Chine n'est pas la seule à avoir décelé le potentiel marin, tant en termes d'enrichissement économique que d'accroissement d'influence sur le continent asiatique et bien au-delà, elle n'est pas à l'abri de menaces d'ordre sécuritaire, susceptibles de ralentir ses échanges commerciaux.

Il convient donc de se demander si la puissance de la Chine est innovante ou si au contraire elle se situe dans la droite ligne des facteurs traditionnels de puissance établis et dominés jusqu'ici par l'Occident. Par sa puissance commerciale, ses moyens financiers, ses capacités militaires et technologiques, sa stratégie de captation des ressources pour son économie, et sa stratégie subtile pour modeler l'Asie et le monde selon ses objectifs, la Chine semble vouloir s'imposer aux nations occidentales dominantes avec leurs propres armes.

Mais pour cela, il aura fallu que ce pays se défasse d'une amnésie collective : l'oubli d'une Chine maîtresse des mers et tournée vers le monde.

Nous assistons donc non pas à l'émergence d'une Chine « puissance maritime », mais au réveil de celle-ci : ainsi se déroule un jeu d'échecs subtil fait d'alliances, d'initiatives de paix, d'intimidations militaires et de conquêtes surprises, au sein duquel l'Empire du milieu avance ses pions case par case.

1) LA RENAISSANCE D'UNE ANCIENNE PUISSANCE MARITIME

La Chine n'a pas toujours été la puissance maritime que nous connaissons aujourd'hui, malgré un lien historique très fort à l'eau à travers le transport fluvial qui permettait les échanges entre les zones éloignées du pays, et la maîtrise des mers dans le cadre des relations commerciales et politiques avec ses vassaux.

La domination maritime chinoise s'est accentuée pour atteindre son point culminant au XV^{ème} siècle, avec les sept expéditions de l'eunuque Zheng He, jusqu'en Afrique orientale, en passant par le Golfe persique, l'Inde, Ceylan, Malacca, et le port de La Mecque, à une époque où les occidentaux cabotaient toujours. Ces expéditions ont surtout été l'occasion d'affirmer la toute puissance de l'« Empire du milieu ». La Chine fut la plus grande puissance maritime et technologique pendant quatre siècles et demi (de la dynastie de Song 960-1279 à celle des Ming 1368-1644). Les techniques alors utilisées seront reprises et perfectionnées ultérieurement par les Européens (compartimentage des bateaux au XIX^e).

Zheng He aurait pu offrir le statut de grande puissance mondiale à la Chine dès cette époque si différents conflits internes (crise de la dynastie Ming, lutte d'influence des mandarins et des eunuques, pressions aux frontières terrestres) n'avaient pas conduit l'administration à mettre de côté le volet maritime, d'autant plus facilement qu'il n'existait pas de commandement centralisé de la marine militaire et que la marine marchande privée n'était pas coordonnée. La marine chinoise a donc connu un fort déclin à partir du XVI^{ème} siècle, notamment avec l'interdiction de construire des bateaux de haute mer (de plus de 2 mâts) dès 1500 et un repli politique de la Chine sur elle-même avec l'arrivée des Occidentaux, qui eux fondaient leur puissance sur la maîtrise des mers pour le commerce et la colonisation à la différence de Zheng He.

Le pays s'est tourné vers les terres également à cause de sa géographie, ce pays possédant historiquement plus de frontières terrestres sensibles que maritimes (problématique historique de la grande muraille de Chine d'une part, et accès au grand large obstrué par le puissant Japon et les Philippines d'autre part). Le gouvernement impérial déplacera d'ailleurs la capitale de Nankin à Pékin marquant l'adoption d'une stratégie continentale. La Chine des Ming et des Qing s'est repliée sur elle-même, devenant de plus en plus imperméable aux apports culturels, techniques, technologiques des Occidentaux, perdant un à un ses facteurs de puissance, et rendant le pays autiste alors que quelques siècles auparavant la Chine maritime de Zheng He était d'une puissance inégalée.

Dès le XVI^{ème} siècle, la Chine se trouve sans réelle marine militaire, ni marine marchande efficace et accuse un retard technique majeur. Ce déclin sera accentué par l'affrontement entre la Chine et les Occidentaux, qui auront la mainmise sur 60 % du commerce chinois à la fin du XIX^{ème} siècle.

Ce n'est qu'en 1843 que le stratège Wei Yuan analyse le rôle de la Chine au niveau maritime dans la zone asiatique face à l'influence et la puissance des Occidentaux. Partant du constat de la faiblesse navale chinoise, il préconise d'en apprendre le plus possible sur les facteurs de puissance maritime des Occidentaux (techniques, technologies, cultures, coutumes, langues) afin de moderniser la marine chinoise, l'armée et redonner à la Chine son statut ancestral de puissance. Il fait également l'inventaire des points forts de la marine chinoise (maîtrise des fleuves et rivières, fortification des ports) et suggère d'attendre l'ennemi en terrain maîtrisé et de l'attaquer à l'entrée des fleuves et non plus en haute mer.

Il faudra attendre 1980 pour que les dirigeants politiques chinois prennent conscience de cet apport que le japonais Meiji avait su identifier avant eux, pour apprendre des Occidentaux et combler le retard accumulé depuis si longtemps. Sous l'impulsion de Deng Xiaoping et de ses successeurs, la Chine se dote à nouveau de la puissance navale qui lui avait permis de dominer pendant des siècles l'Asie du Sud-Est, et va lui permettre d'affirmer demain ses prérogatives ancestrales de première puissance mondiale, dont la maîtrise des enjeux maritimes est un axe central.

Le déploiement vers les mers est en effet devenu une nécessité pour la croissance de la Chine et sa nouvelle politique d'ouverture et d'exportation massive, tout comme d'autres pays de la région.

2) DES MOYENS A LA HAUTEUR D'ENJEUX D'ACCROISSEMENT DE PUISSANCE CONSIDERABLES

2.1) MERS ET OCEANS, DE PRECIEUSES RICHESSES A EXPLOITER OU S'APPROPRIER

Le milieu marin recèle des richesses alimentaires que Pékin exploite parfaitement.

Ne pas compter dans les dix pays du monde ayant le plus grand littoral côtier n'empêche pas la Chine d'être le numéro un mondial de la pêche et de l'aquaculture. La zone de pêche exploitée est de 818 000 km². La surface d'eau exploitée par l'aquaculture est actuellement de 938 000 hectares. A elle seule, la Chine aurait produit 47,5 millions de tonnes de poissons en 2006, soit un tiers de la production mondiale (l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, la FAO, émet cependant des réserves sur les statistiques chinoises déclarées, qui seraient surestimées). Les exportations de poisson en provenance de Chine, leader mondial dans ce domaine également, ont crû de 12% par an en moyenne sur la période 1992-2004.

Les ressources énergétiques présentes en mer constituent aussi un intérêt non négligeable pour l'Empire du milieu. Les réserves maritimes chinoises sont estimées à 25 milliards de tonnes de pétrole, et 8 400 milliards de m³ de gaz naturel : de faibles quantités mais néanmoins nécessaires, tant les besoins énergétiques de la Chine sont immenses.

Le problème est que ces richesses ne sont pas illimitées, en raison notamment du comportement chinois. Les ressources halieutiques s'épuisent du fait de leur surexploitation due à la surpêche, c'est à dire la pêche au-delà du rendement biologique maximum, l'espèce étant pêchée plus vite qu'elle ne se reproduit. La flotte de pêche chinoise, première mondiale, prend une part croissante dans cette surexploitation.

Le Ministre allemand de l'Environnement a déclaré lors d'un sommet du G8 le 16 mars 2007 : "46% des espèces de poisson sont en voie de disparition, dans quelques dizaines d'années, il n'y aura plus de pêche commerciale". Cela constitue une menace pour la Chine, qui compte 13 millions de pêcheurs, soit un pêcheur sur trois dans le monde. Au-delà des questions environnementales (destruction de la biodiversité, fragilisation et déséquilibre de l'écosystème marin, développement d'espèces envahissantes), la pêche est le moyen de survie de millions de chinois. Ainsi, sa régulation pour assurer le maintien de ressources renouvelables est un enjeu important pour l'avenir.

2.2) UN RENFORCEMENT DES MOYENS NAVALS NECESSAIRE AU COMMERCE

La production industrielle, fer de lance de la croissance chinoise, reste en fort développement (+17,9% en cumul annuel mobile fin octobre 2007). Le commerce extérieur représente 60% du PIB chinois, la croissance est portée par les exportations qui valent à la Chine un excédent commercial record de 212,4 milliards de dollars (+59% sur un an) fin octobre 2007. En 2006 ce chiffre était déjà record, à 177,5 milliards de dollars.

Le commerce asiatique a la particularité d'être sur un mode triangulaire : la plupart des matières premières assemblées en Chine proviennent d'un autre pays asiatique puis les produits sont exportés vers les Etats-Unis, l'Europe ou un autre pays asiatique. Le commerce intra-asiatique est ainsi, en volume, le plus important du monde.

Le développement des infrastructures civiles (ports, flotte marchande) s'avère alors incontournable pour le transport des marchandises.

2.2.1) La marine marchande chinoise

En 2006, les premières flottes marchandes sous pavillon national étaient la Grèce, le Japon, l'Allemagne, la Chine (47 millions de tonne transportées) et la Norvège. En 2007, la Chine a dépassé l'Allemagne et est devenue la troisième marine marchande mondiale.

2.2.2) Les ports de commerce chinois

Pour pouvoir supporter son commerce avec le reste du monde la Chine doit multiplier les interfaces commerciales que sont les ports. Selon l'Institut Français de la Mer, le trafic des ports de commerce chinois a dépassé les 2 milliards de tonnes de transit en 2003 (mieux que les 25 pays membres de l'Union), avec huit ports dont la capacité atteignait 100 millions de tonnes et ce sans tenir compte de Hong Kong. A titre de comparaison Shanghai représente à lui seul plus de 80% de l'ensemble du tonnage des ports français. Au départ sous responsabilité du Ministère de l'Intérieur, il y a eu un mouvement de décentralisation de cette responsabilité vers les provinces ou les cités : des régions portuaires ont donc été créées. Par exemple, les installations portuaires du Yang Tse Kiang, de la baie de Hang Tcheou (entre Shanghai et Ningbo) génèrent un trafic de 500 millions de tonnes. L'île de Shangxing a totalement été aménagée pour un terminal à containers. Un pont sur le Yang Tse Kiang relie le nouveau port avec l'agglomération. Il y a aussi les installations portuaires de la rivière des perles qui assurent un tonnage supérieur à 500 millions de tonnes. Dans la même zone, Shenzhen a profité de son statut de Zone Economique Spéciale dès 1979, avec trois ports importants qui assurent le transit de plus de 12 millions d'EVP (Equivalent vingt pieds par an). Hong Kong, qui a su garder la gestion de son port malgré la rétrocession à la Chine, assure à elle seule plus de 210 millions de tonnes de transit de marchandises dont 21 millions d'EVP. Enfin dans la zone de Bohai, où des intérêts économiques et stratégiques se mêlent, Tianjin (Tientsin), gérant 300 millions de tonnes de marchandises, est le port le plus proche de Beijing et est le point de départ de la ligne de chemin de fer qui va vers Pékin puis jusqu'à Oulan-Bator, capitale de la Mongolie.

Tous ces ports sont vitaux pour la Chine : non seulement ils sont le point de départ nécessaire aux exportations vers le reste du monde, mais aussi le point d'arrivée des matières premières qui seront par la suite transformées. Enfin ces ports alimentent les nombreux fleuves chinois qui sont les veines jugulaires de cet immense pays. L'on comprend mieux pourquoi les ports chinois jouent le rôle de « poumons » pour la Chine. Trois ports chinois figurent dans les quatre premiers mondiaux en 2005 : Hong Kong, Shanghai et Shenzhen.

2.2.3) La construction navale commerciale

La Chine s'est aussi imposée sur le marché de la construction navale et ce marché représente 300000 emplois, contre à peu près 150 000 pour l'ensemble de l'Union Européenne. Comme pour le Japon et la Corée du sud auparavant, la construction navale sert de tremplin à l'industrie nationale. En 1999 les autorités centrales ont décidé, en vue d'entrer dans l'OMC, de scinder la société publique CSSC (China State Shipbuilding Corporation) en deux nouvelles entités CSSC et CSIC, la première s'occupant de la construction navale au sud de Shanghai et la seconde au nord.

En 2005, la Chine apparaissait en troisième position dans la construction navale derrière la Corée du sud et le Japon. A titre indicatif, en 1980 l'UE détenait 28,8% du marché de la construction navale contre seulement 8,9 % en 2006. Le Japon est passé de 46,5% à 35% alors que la part de marché de la Chine passait de 0,8% en 1985 à 13,8% en 2006. En Chine on compte environ 3 000 chantiers navals dont 600 qui peuvent construire des navires de haute mer, bien que seuls 10% d'entre eux soient en mesure de produire aux standards internationaux pour l'export. Mais les acteurs sont nombreux et des organismes tels que *De Norske Verita*, pronostiquent une concentration à venir dans ce secteur.

CSSC et CSIC dominent le marché et concentrent 60% de la construction navale Chinoise (CSSC, en 2004, était au quatrième rang mondial en termes de tonnage construit derrière Daewoo, Samsung, et Hyundai), ces deux sociétés emploient à elles seules 260 000 salariés.

Pour finir, l'administration centrale chinoise a pris diverses mesures pour soutenir ses chantiers navals nationaux (exonération de taxes jusqu'en 2010, remboursement partiel des taxes à l'export, augmentation de capital dans le but de réaliser des investissements dans les chantiers navals, mais aussi dans les compagnies de leasing de navires marchands). Par ailleurs une véritable politique industrielle entoure l'industrie navale chinoise : le gouvernement central veille à ce que cette dernière dispose prioritairement d'acier fournis par les aciéries locales. Le gouvernement a aussi affiché l'objectif de fournir nationalement 80% des sous-ensembles nécessaires à la construction navale, et les joint-ventures avec des investisseurs étrangers ne sont encouragées que si ces derniers ne prennent pas plus de 49% du capital.

2.3) UN OUTIL D'ACCROISSEMENT D'INFLUENCE ET DE CONQUETE REGIONALE

2.3.1) De multiples accords pour une meilleure emprise régionale de la Chine

La Chine avance ses pions sur la scène internationale à travers la mise en place d'alliances économiques multiples. La sagesse chinoise sait qu'accroître son champ d'action commercial, c'est accroître son influence, un élément de *softpower*.

En 1991, la Chine rejoint l'APEC (*Asia-Pacific Economic Cooperation*), une organisation ayant pour but de favoriser la croissance économique, la coopération, les échanges et les investissements de la région Asie-Pacifique. L'importance de la zone est à souligner : regroupant plus du tiers de la population mondiale, environ 60% du PIB du monde et environ 47% du commerce mondial, c'est la zone économique la plus dynamique, ayant participé à presque 70% de la croissance économique globale entre 1994 et 2004.

En 2002, un accord cadre est signé entre la Chine et l'ASEAN (Association des Nations d'Asie du Sud Est), suite à une initiative chinoise, en vue d'établir une zone de libre échange dès 2010 avec six de ses pays membres (Indonésie, Malaisie, Singapour, Philippines, Thaïlande, Brunei), puis en 2015 avec la totalité de l'ASEAN, soit quasiment la totalité des pays d'Asie du Sud-Est.

En 2004, Chine et Nouvelle-Zélande entament des négociations pour un accord de libre échange.

En janvier 2006, la Chine et l'Inde ont signé un accord pour l'établissement d'une stratégie commune afin d'assurer leur approvisionnement en énergie (pétrole et gaz naturel). En effet, les deux pays connaissent une même dépendance à l'importation énergétique pour nourrir leurs économies en pleine croissance.

En avril 2006, lors d'un Forum à Fidji, la Chine avance l'idée d'un accord de libre échange avec les Etats des îles du Pacifique.

En mars 2007, Chine et Australie concluent le huitième tour de négociation pour un accord de libre échange. Un accord similaire (AUSFTA) est déjà en application entre Canberra et Washington depuis janvier 2005.

De manière plus informelle, la Chine met aussi en œuvre une stratégie du « collier de perles », qui consiste à établir des postes avancés le long des voies maritimes du Golfe Persique vers le détroit de Malacca, pour sécuriser ses approvisionnements en pétrole et projeter son influence. Ainsi, Pékin a financé à 80% la construction du port de Gwadar au Pakistan (qui constitue un excellent point de vue pour surveiller le trafic militaire et pétrolier), probablement en échange de la possibilité pour les navires chinois d'y faire escale. D'autres accords ont été passés avec le Bangladesh concernant le port de Chittagong, avec la Thaïlande, le Cambodge ou encore la Birmanie où les Chinois ont construit des ports et même une station d'écoute électronique sur l'île de Great Coco Island (à proximité d'une zone d'essais de missiles indiens). Un pipeline et un ensemble de liaisons via la Birmanie doivent permettre aussi à la province

chinoise du Yunnan d'avoir un accès quasi direct au Golfe du Bengale et donc à l'Océan Indien... Les Maldives aussi, que l'Inde considérait comme un état vassal, louent à la Chine l'île de Marao.

2.3.2) Un rapide développement des infrastructures militaires navales au service des intérêts économiques chinois

L'Armée Populaire de Libération (APL) est un des éléments clefs du régime communiste chinois, et si elle a longtemps été mal équipée (armée de conscription) elle s'est professionnalisée et son budget a augmenté en moyenne de 13% par an (17% en 2007) pour atteindre officiellement 45 milliards de dollars (certains experts l'estiment au double voir au triple du fait de l'absence de comptabilisation de nombreuses dépenses). La Chine a évolué dans les domaines des capacités industrielles et technologiques, des stratégies mise en œuvre, et des capacités navales, notamment en « empruntant » aux savoirs occidentaux. Pour ce qui est des technologies militaires, une grande part de l'industrie d'armement chinoise repose sur l'usage de technologies étrangères, malgré l'embargo de 1989.

L'industrie de défense chinoise se base donc sur les transferts de technologies opérés lors d'investissements étrangers en Chine dans le domaine civil : en particulier dans le domaine de l'électronique, des télécommunications, des systèmes de guidages et des radars. A ce titre, la Chine opère de trois manières différentes : soit en acquérant par voie contractuelle les technologies clefs, soit en profitant d'investissements étrangers dans des joint-ventures pour procéder à des transferts de technologie, soit en faisant de l'espionnage industriel.

Quelles stratégies, en particulier pour la marine militaire chinoise ? La doctrine navale poursuit trois objectifs inchangés : protéger le territoire national, procéder à la réunification de tout le territoire (donc réintégrer l'île rebelle de Taiwan), et lutter contre le terrorisme. Mais deux éléments viennent souligner une évolution : la prise de conscience d'abord du retard technologique chinois lors de la première guerre du Golfe, ensuite de l'élargissement des intérêts de la Chine (besoin de matières premières pour son industrie).

Ainsi un subtil changement de paradigme s'est opéré : si l'APL avait auparavant pour but premier de défendre la souveraineté territoriale de la Chine, il y a eu une évolution de cette notion de souveraineté vers une nouvelle acception, celle de la défense des intérêts économiques.

La marine de guerre est donc devenue une marine moderne, de haute mer et doit pouvoir mener des campagnes de blocages de zones maritimes, des actions d'attaque de lignes de communication maritimes, une campagne de débarquement, tout en étant capable de mener des opérations d'attaque antitorpilles, des opérations de protection de ses lignes de communication et de ses ports.

De quels matériels dispose la marine ? Pour les bâtiments de surface, la marine chinoise a acquis des destroyers russes de la classe *sovremenny*, et a aussi développé nationalement les destroyers de la classe Schenzen (équipés comme les *Sovremenny* de missiles surface-surface supersoniques SS-N-22 *Sunburn* russes) et de la classe Lanzhou, qui sont équipés de missiles antinavires d'une portée de 160 km (le C802) ainsi que d'un radar de conception nationale très proche des radars Aegis de l'US Navy. La marine chinoise dispose d'une dizaine de bâtiments anti-aériens, et un programme d'une vingtaine de frégates furtives de type Jiangkai a également été lancé.

La Chine modernise aussi sa composante amphibie, avec le récent lancement d'un transport de chalands de débarquement Yuzhao d'un déplacement de 12 300 tonnes. En tout la marine dispose d'une vingtaine de bâtiments de débarquement de blindés.

La force sous-marine n'est pas en reste: ne disposant que d'un seul sous-marin stratégique lanceur d'engins (SNLE), le Xia, la marine chinoise est passée à la vitesse supérieure en développant une nouvelle génération de SNLE (classe shang), dont deux seraient opérationnels et le troisième en fin de construction, équipés de missiles stratégiques intercontinentaux (Ju Lang 2 : 8 000 km de portée). La Chine déploie aussi beaucoup d'efforts pour développer des sous-marins nucléaires d'attaque de la classe Song, et dispose de sous-

marins russes de la classe Kilo tout en ayant développé nationalement la classe Yan. Au total, Pékin aligne 80 sous-marins.

Enfin, la marine chinoise étudie le moyen de disposer à terme d'un porte-avion : elle a en effet racheté l'ex porte-avion russe Varyag, qu'elle étudie avec soin. Spécialistes du « reverse engineering », gageons que les Chinois sauront tirer profit de cet achat.

Tous ces chiffres illustrent une réelle volonté d'armement à une échelle rarement observée, si ce n'est peut être aux pires moments de la guerre froide. Avec un total de 424 bâtiments, pour un tonnage de l'ordre de 788 870 tonnes, la marine chinoise est de facto la troisième marine de guerre mondiale. Les signaux de cette nouvelle puissance navale retrouvée se multiplient, en témoignent le passage en France à Toulon le 20 septembre dernier du destroyer lance missiles Guangzhou accompagné d'un pétrolier ravitailleur, et l'incident ayant eut lieu lors d'un exercice naval nippo-américain au large d'Okinawa : un sous-marin chinois avait fait surface à portée de missile du porte-avions américain USS Kitty Hawk, sans que les frégates anti sous-marine et les sous-marins présents dans la zone ne l'interceptent.

Le développement de la puissance maritime chinoise n'est pas sans créer des tensions et des obstacles, auxquels l'Empire du milieu répond dans une logique d'ambiguïté et de contournement.

3) LE NOUVEAU VISAGE DES RAPPORTS DE FORCE ET DES TENSIONS REGIONALES : L'AFFRONTMENT DES PUISSANCES

3.1) UNE PROBLEMATIQUE QUI AFFECTE TOUS LES ACTEURS EN PRESENCE : LA SECURITE DES MERS

4 446 actes de piraterie ont été recensés en septembre 2007 par l'*International Maritime Organisation* (IMO) dans son rapport mensuel. Il s'agit de vols à main armée, prises d'otages, détournements de navires et de leur cargaison. Environ 70% des incidents ont lieu en Asie, l'Asie du Sud-Est représentant presque 50% des abordages déclarés. On observe une augmentation de la violence, due à des pirates de mieux en mieux organisés et qui agissent comme de vrais commandos militaires, avec rapidité et efficacité. Si de rares triades dirigées par d'influents chinois mènent encore quelques opérations depuis Hong-Kong, Bangkok ou Singapour, la majeure partie des pirates sont des oubliés de la croissance.

Les pirates se positionnent dans des endroits stratégiques, où le gain est à la hauteur du risque. L'exemple emblématique en est le détroit de Malacca, où critères géographiques et commerciaux sont réunis pour créer le paradis des pirates. Le détroit de Malacca est le principal point de passage entre l'Océan Indien et la Mer de Chine. Il consiste en un couloir long de 960 km sur 1,2 km de large seulement. Les flux de pétrole y sont trois fois plus importants que ceux passant par le Canal de Suez. Le détroit de Malacca voit ainsi transiter 80% des hydrocarbures chinois, 85% des hydrocarbures japonais, sans compter presque un tiers du commerce mondial.

La piraterie est une forme de criminalité sérieuse qui nuit au trafic maritime : développer des moyens pour la sécurité de la zone est nécessaire pour assurer la protection des navires assurant les échanges commerciaux, voire asseoir une force de dissuasion. Ainsi, Etats riverains et Etats utilisateurs (Etats-Unis, Chine) se mobilisent. La Malaisie, Singapour et l'Indonésie coordonnent ainsi depuis juillet 2004 des patrouilles communes MALSINDO couvrant la région des détroits de Malacca et de Singapour. Capital pour l'approvisionnement en pétrole de la Chine et son activité commerciale, cela incite Pékin à proposer une coopération en matière de sécurité aux autorités concernées (Indonésie, Malaisie) qui ont du mal à assurer seules la sécurité des navires. A côté de cela, Pékin semble intéressée par un projet thaïlandais

permettant de contourner le détroit via l'isthme de Kra (Sud du royaume), au grand dam de l'Indonésie, la Malaisie et Singapour qui seraient ainsi lésés.

3.2) UN REDEPLOIEMENT MARITIME A L'ORIGINE D'UN NOUVEL ORDRE STRATEGIQUE REGIONAL

Le redéploiement maritime de la Chine conduit inmanquablement à des oppositions avec les puissances ayant elles aussi des intérêts dans les zones nouvellement investies. Les revendications, de nature historique, géographique, stratégique ou économique, entraînent un profond bouleversement des équilibres stratégiques sur le continent asiatique. Le risque n'est alors pas « que Pékin utilise sa puissance pour faire la guerre mais pour faire basculer l'équilibre régional en sa faveur ». Pour s'y opposer, un nouvel alignement Japon, Inde, Etats-Unis semble se dessiner.

Parallèlement à ces oppositions plus ou moins larvées se nouent des alliances entre états forts ou entre états forts et « faibles », destinées à favoriser les intérêts de chacun. Ce comportement parfois paradoxal de la Chine, fait d'initiatives politiques favorables à la paix et d'actes agressifs au service de l'économie, est significatif de la stratégie de contournement de ce pays dans son accroissement de puissance.

Les relations entre la Chine et le Japon, bien que marquées par un réchauffement ces deux dernières années, restent potentiellement explosives en raison de conflits maritimes persistants. Il faut dire que les deux puissances ont redéfini leur relation à la mer de manière concomitante et similaire. Alors que l'« Empire du milieu » s'éloigne de ses terres pour maîtriser les mers qui l'entourent, le Japon passe de l'insularité à une stratégie de développement maritime au service de sa puissance sur la scène internationale. Les multiples visites nippones sur le continent africain depuis 2001 témoignent de cet intérêt nouveau pour d'autres rivages prolifiques en matières premières. L'une des conséquences de la nouvelle stratégie de l'archipel, à laquelle s'ajoute l'instabilité qui règne en Asie Orientale et l'accord de défense avec les Etats-Unis, est la volonté de reconstitution d'une marine de haute mer dans l'Océan Indien. Ce renforcement militaire et cette ouverture sur le monde constituent des ruptures avec la Constitution nipponne de 1947, qui interdisait au pays d'entretenir une armée et de participer à un conflit hors de son territoire. Or, la Chine est aussi en plein accroissement de ses capacités militaires marines et souffre d'un complexe d'infériorité par rapport à la puissance navale japonaise.

Outre l'augmentation des capacités navales respectives, le principal point d'opposition entre les deux pays est la mer de Chine orientale et ses réserves gazières. Il existe, en effet, à l'Ouest de l'île japonaise d'Okinawa, un gisement qui pourrait abriter 200 milliards de m³ de gaz naturel. Or, Pékin affirme que sa zone économique exclusive inclut ce gisement tandis que Tokyo revendique cette zone géographique comme étant sienne. De multiples incidents sont venus accroître les tensions, telle la découverte d'un sous-marin nucléaire d'attaque chinois opérant en territoire japonais ou l'autorisation de prospection accordée par Tokyo à une compagnie nationale en 2005. Malgré la mise en place de cycles de pourparlers depuis 2004 pour trouver une solution, notamment par l'exploitation conjointe des gisements de gaz et de pétrole en mer de Chine orientale, le Japon reste persuadé que les Chinois forent discrètement en dessous de sa ZEE. D'ailleurs, la décision nipponne, fin 2007, de déployer des chasseurs américains F15 à Okinawa montre la vivacité des tensions.

La relation Chine/Inde, quant à elle, est marquée par une volonté réciproque de maîtriser l'Océan Indien pour dominer la région.

Les deux « géants » d'Asie sont dans une relation de méfiance réciproque dans l'Océan Indien. Au vu de leur développement économique et de leur densité démographique, les besoins, notamment en énergie, sont immenses, d'où l'importance de contrôler l'océan pour mieux le sécuriser. Justement, les capacités navales des deux Etats ne cessent de croître et malgré une marine plus imposante du côté de Pékin, l'Inde peut à terme rivaliser avec cette dernière en jouant sur un potentiel qualitatif plus grand. Quant à l'Asie du Sud-Est, elle constitue une région où les deux puissances veulent imposer leur influence.

Aussi, New Dehli tolère mal la stratégie du « collier de perles » mise en place par la Chine et conclue en retour d'alliances stratégiques. Elle cherche par exemple à s'implanter à Madagascar, officiellement pour lutter contre le terrorisme et la piraterie mais surtout, semble-t-il, pour y implanter une station régionale d'observation à visée plus générale. Un rapprochement avec le Japon est aussi en cours à travers notamment des exercices maritimes communs dans le cadre de l' « Arc de la liberté », pacte destiné à rapprocher les pays démocratiques et officieusement à contrer la prédominance chinoise. A l'Iran, elle fournit une aide militaire en échange d'un accès aux bases navales iraniennes en cas de conflit avec le Pakistan.

Entre l'Inde et les Etats-Unis, des exercices navals communs sont organisés depuis 2002 et un récent accord sur le nucléaire civil vient d'être conclu. Ce rapprochement récent est destiné d'une part à faciliter la « guerre contre le terrorisme » engagée par le président Bush dans l'Océan Indien et d'autre part à endiguer l'influence croissante de la Chine.

Les Etats-Unis, eux, craignent que le développement maritime chinois renforce sa position de grande puissance mondiale et ne fasse reculer leur propre influence dans la région.

L'Océan Indien correspond à un double enjeu pour les Etats-Unis. Il est un espace intéressant pour la surveillance des réseaux terroristes en raison de leur forte implantation en Asie centrale et du Sud-Est. Il constitue aussi un lieu stratégique de surveillance et de contrôle des puissances asiatiques et principalement de la Chine dans ses velléités d'accroissement de puissance. Outre ses alliances avec d'autres puissances régionales, Washington utilise ses bases militaires implantées sur des îles en Mer de Chine (Okinawa, Kyushu) et dans l'Océan Indien pour atténuer l'influence chinoise. Par leur déploiement, les Etats-Unis ont par exemple la possibilité de bloquer l'approvisionnement en pétrole de la République Populaire de Chine (RPC) au cas où celle-ci déciderait d'attaquer Taiwan, qu'elle considère comme faisant partie intégrante de son territoire souverain. Parmi les îles utilisées par les Américains, celle de Diego Garcia, dans l'archipel des Chagos, a une importance toute particulière, puisqu'elle est un poste d'observation privilégié de l'Océan Indien et peut accueillir un grand nombre de navires imposants (y compris des porte-avions et des sous-marins). Les installations militaires y sont très sophistiquées et les Américains devraient y rester pour de nombreuses années encore malgré la fin du bail en 2016 (les Britanniques en sont propriétaires).

L'Océan Pacifique, quant à lui, est dans sa zone Sud-Ouest le terrain d'un affrontement indirect entre Pékin et Washington. Les Etats-Unis ont déclaré l'année 2007 *Year of the Pacific*, cela traduit leur volonté de reprendre position dans cette zone où la Chine a profité d'une relative absence américaine pour étendre sa présence diplomatique et commerciale, en vue de s'imposer au détriment de Taiwan et de sécuriser l'accès à de nouvelles ressources. Les îles du Pacifique membres des FAS (*Freely Associated States* : îles Marshall, Micronésie, Palau) sont considérées comme une frontière de sécurité pour les Etats-Unis, vitale au maintien de voies maritimes stratégiques, et leur semblent menacées par les démarches de *softpower* chinoises, au même titre que d'autres Etats des îles du Pacifique. Washington craint que l'influence croissante de la Chine dans certaines îles (Tonga, Fidji, îles Salomon,...) ne leur soit néfaste. En effet, la politique chinoise du *Dollar diplomacy* (aides et investissements massifs et inconditionnels, indépendamment de tout regard sur la démocratie et le développement durable) est critiquée par une puissance américaine soucieuse d'exporter son modèle démocratique.

Le rapport de force de la Chine avec les pays d'Asie du Sud-Est est aussi partagé entre coopération et tensions. Coopération tout d'abord dans le domaine de la sécurisation des voies maritimes (détroit de Malacca, évoqué plus haut). Tensions ensuite, au milieu de deux archipels situés en Mer de Chine méridionale et à l'origine de conflits potentiellement explosifs : les Spratleys et les Paracels. Sont impliqués la Chine, Taiwan, le Viêt Nam, les Philippines, la Malaisie et Brunei qui revendiquent l'exploitation des nombreuses richesses de ces îles : du pétrole dont les réserves atteindraient environ 20 milliards de tonnes, du gaz, de fortes réserves de pêche et un positionnement stratégique puisque situées dans une zone où circule plus de la moitié du tonnage de pétrole transporté par mer. Les revendications sont d'ordre historique, géographique ou bien sans fondement réel. Plusieurs conflits (plus ou moins violents) ont

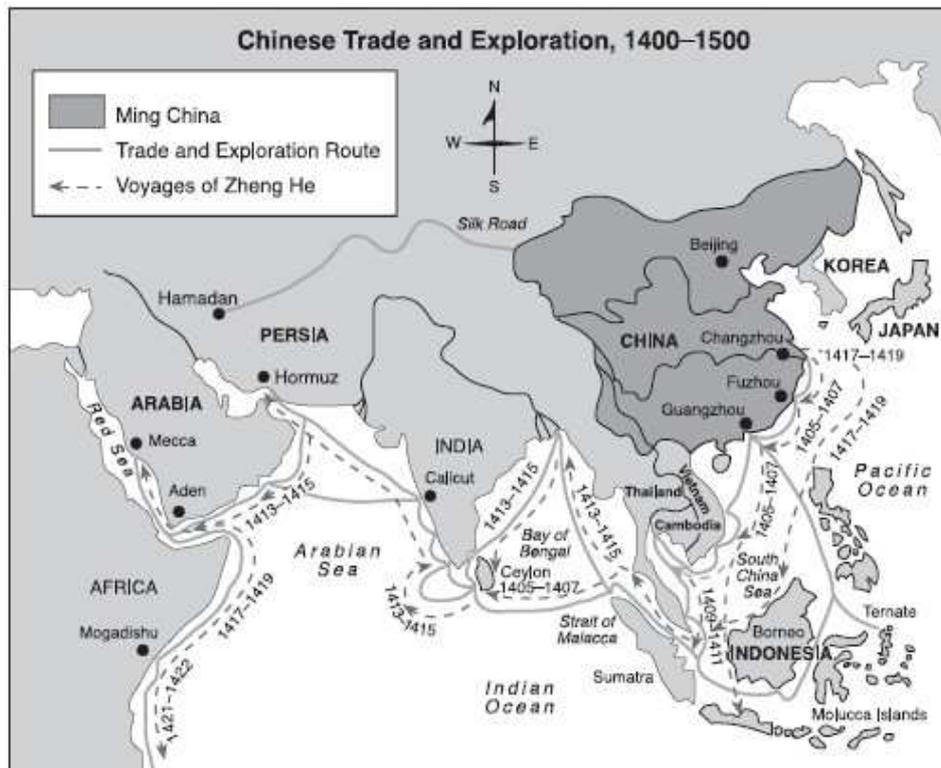
opposé la Chine aux autres pays présents dans la zone et l'« Empire du milieu » n'hésite pas à exercer une stratégie des « petits pas » consistant à annexer certaines îles ou bien à poser unilatéralement des marqueurs de souveraineté. Cependant, depuis le début du XIX^{ème} siècle le comportement de Pékin semble moins agressif. Le pays a ainsi souscrit avec l'ASEAN, le 5 mars 2002, à un code de conduite visant à l'apaisement des tensions en Mer de Chine méridionale. Mais cet accord reste fragile.

Autre situation très périlleuse, les rapports entre la RPC et Taiwan. Alors que l'île revendique son indépendance, Pékin la conçoit comme une partie intégrante du territoire chinois et a menacé à plusieurs reprises de recourir à la force en cas de déclaration d'indépendance de Taipei. Un conflit est dès lors tout à fait possible. Cependant, il semble que la RPC n'ait pas les capacités militaires marines suffisantes pour envahir l'île et encore moins pour rivaliser avec l'US Navy qui interviendrait probablement en défense de Taiwan. Mais, la volonté de reconquérir l'île est tellement forte du côté de Pékin que l'on peut penser qu'une fois sa marine renforcée, elle lancera les hostilités. D'ailleurs, les pays occidentaux hésitent à vendre des armes à Taipei de peur que le jour de la « réunification », la Chine ne les récupère et avec elles leurs technologies.

Les Etats des îles du Pacifique sont encore une fois le théâtre d'un affrontement indirect, cette fois-ci entre la RPC et Taiwan : en échange de larges aides économiques, chacun exige une reconnaissance diplomatique. La Chine demande à ces Etats le soutien de sa politique « Une seule Chine », l'arrêt des contacts avec Taiwan, et leur opposition à toute résolution de l'ONU critiquant la politique chinoise au sujet des Droits de l'Homme.

ANNEXES

ANNEXE 1 Explorations chinoises menées aux XV^{ème} et XVI^{ème} siècles :



Source: Henry Brun et al., *Reviewing Global History and Geography*, AMSCO (adapted)

ANNEXE 2 la Chine dans la construction navale commerciale mondiale :

CONSTRUCTION NAVALE

CARNET DE COMMANDES DES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS

Juin 2004

Corée du Sud	29 640 000 TBC
Japon	20 376 000 TBC
Chine	10 550 000 TBC
Allemagne	2 074 000 TBC
Pologne	1 875 000 TBC
Italie	1 741 000 TBC
Croatie	1 576 000 TBC
Danemark	1 083 000 TBC
Chine (Taïwan)	973 000 TBC

Total mondial: 77 600 000 TBC

Le TBC (tonneau brut compensé) est une unité représentative de l'activité des chantiers

Source: Lloyd's Register

ANNEXE 3

La Chine dans son environnement stratégique immédiat



Roberto GIMENO, Patrice MITRANO, janvier 2004

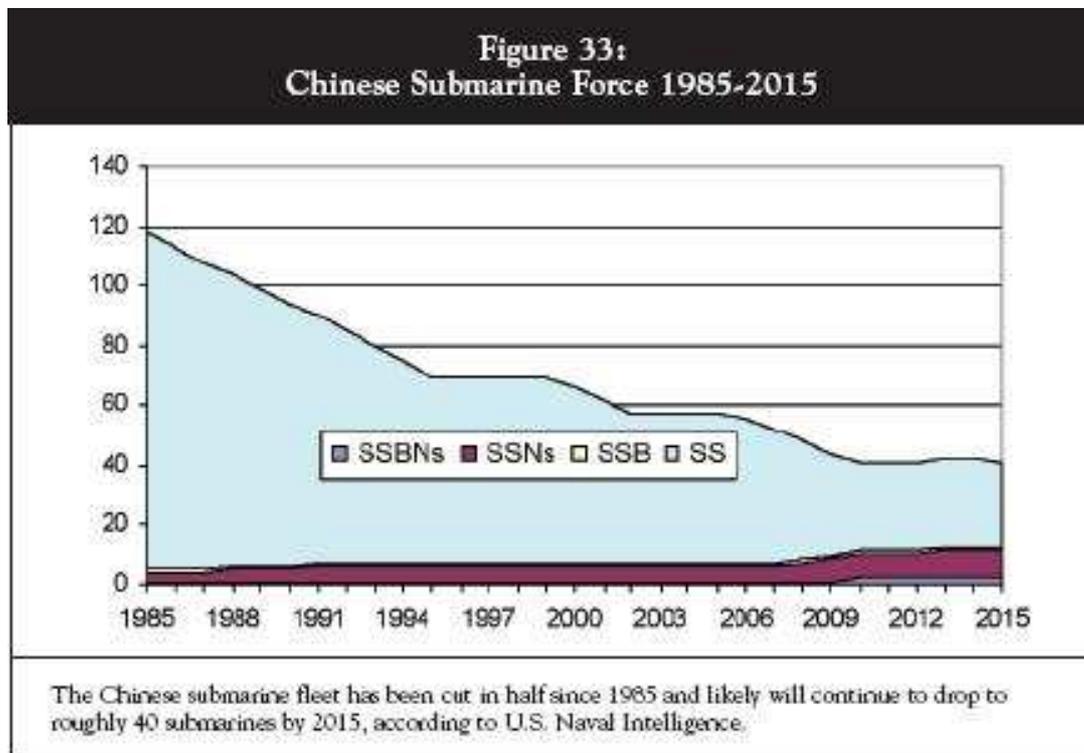


ANNEXE 4 Focus sur la situation régionale autour des îles SP RATLEY : revendications des Etats



ANNEXE 5

Evolution de la flotte sous-marine chinoise : augmentation des unités à propulsion nucléaire corrélativement à une réduction de sous-marins à propulsion classique.



SSN : sous-marins nucléaires d'attaque

SSBN : sous-marins lanceurs d'engins

SOURCES CLASSEES SELON LES PARTIES

1) LA RENAISSANCE D'UNE ANCIENNE PUISSANCE MARITIME

Sources consultées le 23/11/2007 :

http://www.stratisc.org/PN1_CORNETWEIY.html

<http://www.lesechos.fr/info/inter/300194009.htm>

http://college.interarmees.defense.gouv.fr/IMG/pdf/GARNIER_CBA_B1_article_Tribune_v4.pdf

<http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/96articlebemvigariejun05.pdf>

http://www.chine-informations.com/mods/dossiers/chine-sept-expeditions-ming-lamiral-zheng_1933.html

2) DES MOYENS A LA HAUTEUR D'ENJEUX D'ACCROISSEMENT DE PUISSANCE CONSIDERABLES

<http://ifm.free.fr/htmlpages/index1.htm> (consulté le 22/10/2007 à 23h30)

www.isl.org (consulté le 22/10/2007 à 23h30)

<http://www.uni-bremen.de/> (consulté le 21/10/2007 à 13h00)

- Les Echos (supplément le marin) 13/12/2007 p13

<http://www.defenselink.mil/> (consulté le 02/12/2007 à 15h00)

<http://www.globalsecurity.org/military/library/report/2006/2006-prc-military-power.htm> (consulté le 02/12/2007 à 15h00)

<http://www.nmic.navy.mil/> (consulté le 02/12/2007 à 20h00)

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> last updated 15/11/07 28/11/07 13h10

<http://www.efchina.org/FHome.do> 11/12/07 00h50

<http://www.imo.org/> 11/12/07 01h10

http://www.leblogfinance.com/2006/01/chine_inde_acc0.html 12/12/07 22h20

<http://fr.wikipedia.org/> 12/12/07 22h55

- Diplomatie hors-série n°2, août-septembre 2007

- Diplomatie n°15, juillet-août 2005

- Le G8 + 5 tire la sonnette d'alarme sur la destruction de la biodiversité, AFP 16/03/07

- La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2006, rapport de la FAO

http://www.lefigaro.fr/debats/20071015.FIG000000142_inde_s_inquiete.html

<http://www.iris-france.org/docs/pdf/regardtaiwan/2007-07-10.pdf>

http://college.interarmees.defense.gouv.fr/IMG/pdf/GARNIER_CBA_B1_article_Tribune_v4.pdf

-« The southwest pacific: US interests and China's growing influence. Congressional Research Service (CRS) Reports and Issue Briefs 01/07:2007

http://www.questionchine.net/article.php3?id_article=1896#nh12

3) LE NOUVEAU VISAGE DES RAPPORTS DE FORCE ET DES TENSIONS REGIONALES : L'AFFRONTMENT DES PUISSANCES

<http://www.diploweb.com/forum/schaeffer.htm> 03/12/07 14h10

- Diplomatie n°15, juillet-août 2005

- The Unhappy Worker, Business Today 18/11/07

- Un Japon en tenue de combat, Le Temps, 10/10/06

- L'Europe et l'Asie face à la sécurité énergétique, Les Echos, 30/05/07
- L'Océan Indien, un enjeu pour les puissances asiatiques, Barthélémy Courmont, Regard de taïwan n°10, IRIS, juillet 2007
- The Southwest Pacific: U.S. interests and China's growing influence, Congressional Research Service (CRS) Reports and Issue Briefs, 01/07/07
http://www.lefigaro.fr/debats/20071015.FIG000000142_l_inde_s_inquiete.html
http://www.ifri.org/files/centre_asie/ChineMer.pdf
<http://www.iris-france.org/docs/pdf/regardtaiwan/2007-07-10.pdf>
<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=843>
http://www.french.xinhuanet.com/french/2007-10/12/content_504126.htm
http://www.chine-informations.com/actualite/contentieux-gazier-mer-chine-tokyo-pek-in-veulent-progresser_6189.html
<http://www.aujourdhuilejapon.com/article.asp?IdArticle=2019>
http://college.interarmees.defense.gouv.fr/IMG/pdf/GARNIER_CBA_B1_article_Tribune_v4.pdf
http://www.ifri.org/files/ITW_VN_AGEFI_29_08_2007.pdf
- « La stratégie du développement maritime durable de la Chine » (Général de division Zhang Changtai, Attaché de Défense de Chine en France). Revue Diplomatie, Hors série 02, 08-09/2007, Géopolitique et géostratégie des mers et des océans, p.63 à 67.
- Diego Garcia : enjeux de la présence américaine dans l'océan Indien André ORAISON 2 juillet 2003
http://www.questionchine.net/article.php3?id_article=1896#nh12

CONCLUSION

- http://www.francematin.info/La-Chine-monte,-la-pollution-aussi_a13638.html (consulté le 12/12/2007 à 22h00)
- <http://cdurable.info/Le-cout-de-la-pollution-en-Chine.html> et <http://www-wds.worldbank.org> (consulté le 12/12/2007 à 22h15)
- http://www.chine-informations.com/actualite/chine-graines-revolte-cur-paysannerie_4333.html et http://www.rfi.fr/actufr/articles/060/article_32703.asp consultées le 13/12/2007 à 18h00