

Chine : une thalassocratie en devenir ?

BINET Paul
D'HERBÈS Pierre-Charles
LEVINE Jehna
MAUREL Maxime
PUPPATTI Frédéric
VOUTIER Quentin *Coordinateur*



Liste des acronymes

ADIZ:	Zone d'identification de défense aérienne
ASEAN :	Association of South East Asian Nations
COSCO :	China Ocean Shipping Company
COSCOCS :	China COSCO Shipping Corporation
CSIC :	China Shipbuilding Industry Corporation
CSSC :	China Shipbuilding and Shipping Corporation
EUA :	États-Unis d'Amérique
GNL:	Gaz naturel liquéfié
OBOR:	One Belt One Road
OMI:	Organisation Maritime Internationale
ONU :	Organisation des Nations-Unies
ROEM :	Renseignement d'origine électromagnétique
RPC:	République populaire de Chine
SASAC :	State-owned Assets Supervision and Administration Commission
SNA :	Sous-marins nucléaires d'attaque
SNLE :	Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins
ZEE :	Zone économique exclusive
ZES :	Zones économiques spéciales
ZLE:	Zones de libre-échange

Synthèse

La stratégie des « deux océans » et de « défense au large » fonde la projection militaro-économique chinoise par le biais d'une marine hauturière. Grâce à ses garde-côtes, la Chine développe une stratégie du fait accompli sur des ressources stratégiques et des îlots. Elle transforme des récifs en île et y revendique la pleine souveraineté. Elle se joue ici du droit de la mer. Ce positionnement est source de tensions avec le voisinage et avec l'hégémon américain. L'initiative *One Belt One Road* est un support à une politique de puissance de contrôle des voies maritimes et de création de marchés pour les acteurs chinois. La Chine intervient en investissant soit dans les infrastructures portuaires (militaires ou civils) soit dans les infrastructures connexes. Par ce biais, elle reçoit soit une position stratégique, soit des revenus et des débouchés économiques, soit des ressources naturelles (Guinée). Le commerce maritime est un levier pour la revendication de zones stratégiques.

Les leviers de l'influence chinoise dans le domaine maritime ne servent qu'une seule et même cause, la sécurisation des approvisionnements et du positionnement stratégique de Pékin.

L'État chinois utilise son agence de participation de l'État (SASAC) pour investir et diriger des zones portuaires à statut spécifique. Trois types de prise de participation étatique ont été identifiés : soit par la SASAC gouvernementale, soit par la SASAC des provinces ou soit par entreprises détenues très majoritairement par l'État.

Les entreprises chinoises voient leur poids économique ne cesser de s'accroître sur leur zone comme à l'international.

- Fret — Construction et armateur : 7 des 10 premiers ports à conteneurs. La Chine représente 43 % de la construction navale mondiale. L'État est majoritaire dans le capital du nouveau 4^e armateur mondial : COSCO. Dans le cadre de la concentration de marché actuel, les entreprises chinoises prennent une place significative dans les alliances maritimes.
- Tourisme — construction : en 2015, le tourisme maritime représentait pour Pékin, 1 087 milliards de yuan. Les entreprises chinoises de construction et Fincantieri (Italie) se sont alliés pour la construction de paquebots. Le tourisme comme stratégie d'influence politique, un tourisme conflictuel dans les mers chinoises.
- Un environnement réglementaire protecteur qui permet à la Chine de s'affirmer, jumelé à une participation dans des organes d'influence.
- L'investissement en Chine passe obligatoirement par des coentreprises où elle détient a minima 51 % des parts, méthode du *sino-foreign joint-venture equity*.
- En rachetant des titres dans des ports européens, la Chine incite les navires à utiliser le pavillon chinois, plus avantageux économiquement.
- Présence notable d'acteurs chinois dans les organisations internationales comme l'OMI.

Sommaire

Introduction.....	1
I. Un interventionnisme des pouvoirs publics au service d'une montée en puissance de l'économie maritime chinoise.....	3
A. L'imbrication des acteurs commerciaux de Pékin dans le commerce maritime mondial	3
B. La toge et le glaive, mise à disposition des outils étatiques pour l'affirmation économique chinoise	6
II. Le commerce maritime au service de la projection de puissance chinoise	10
A. Les ambitions chinoises de désenclavement pour la sécurisation des approvisionnements ...	10
B. Des prétentions nationales confrontées à un environnement hostile	14
Conclusion	17
Sources, documents et bibliographie.....	- 1 -

Introduction

Sir Walter Raleigh signalait dès le XVII^e siècle, « *Quiconque contrôle la mer contrôle le commerce ; quiconque contrôle le commerce du monde contrôle la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même* ». Le commerce maritime est donc, dans cette perspective, tout à la fois le moyen et la finalité des rapports de force mondiaux. Fort de ce constat, il apparaît donc essentiel de percevoir le commerce maritime comme un levier d'accroissement d'influence pour toute puissance souhaitant avoir un impact sur le monde.

S'ajoute à ces premiers éléments l'effet démultiplicateur que représente la libéralisation des échanges représentée par la mondialisation. Si la mer a toujours permis les échanges économiques à travers le temps et que la mondialisation n'est pas un phénomène récent, le mouvement amorcé depuis plus de cinquante années semble renforcer le rôle stratégique du territoire bleu. La technologie et l'innovation en sont l'élément central. La première mondialisation maritime prend racine dans le « temps de l'Atlantique »¹ au XIX^e siècle, durant lequel la mer a porté l'intensification des échanges grâce à l'avancée technologique du bateau à vapeur et la percée des canaux de Suez et de Panama. Depuis quelques décennies, le commerce maritime est porté par l'innovation du conteneur qui réduit drastiquement les coûts de transports.

Les mers voient se croiser annuellement 53 000 bâtiments² qui transportaient en 2013 9,6 millions de tonnes³, c'est le signe qu'aujourd'hui encore plus qu'hier les enjeux maritimes sont déterminants. De plus, le commerce maritime devient un oligopole grâce à l'émergence de trois alliances mondiales opérationnelles : la 2 M Alliance, l'*Ocean Alliance* et *The Alliance*. Ces trois groupements agglomèrent l'ensemble des acteurs de poids de l'industrie maritime mondiale : pays nordiques, européens et asiatiques⁴. Elles semblent signaler l'accroissement de puissance des acteurs économiques. S'articulant autour de nœuds stratégiques comme les détroits et les isthmes, le fret mondialisé devient essentiel dans la sécurisation des intérêts vitaux de tout pays.

L'Asie orientale est redevenue dans ce processus actuel, le nouveau théâtre de la mondialisation maritime. Malacca, la mer de Chine méridionale ou les provinces côtières chinoises sont autant de lieux qui ancrent le commerce mondial et la lutte d'influence entre puissances.

Par son histoire, la Chine entretient une relation singulière à la chose maritime. L'Empire chinois a toujours été situé à proximité d'un débouché maritime ou à défaut près d'un fleuve permettant le transport des marchandises entre le siège du pouvoir central et sa périphérie. Malgré le repli continental relatif opéré au XIV^e siècle, cette logique a perduré jusqu'à aujourd'hui. Les provinces côtières et les métropoles densément peuplées ont été les premières à subir les transformations socio-économiques engendrées par quarante ans de restructuration du modèle politique national. Il en résulte qu'elles s'insèrent parfaitement

¹ CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE, *La mer dans l'Histoire*, Études marines, hors-série, mars 2017, 72 p.

² ARTE FRANCE, MANO A MANO, « [Qui contrôle la mer ?](#) ».

³ ARTE FRANCE, « [Le transport maritime, cœur de la mondialisation, Le dessous des cartes du 31.01.16](#) ».

⁴ LE MOCI, *Supply Chain, l'impact du big bang des alliances maritimes*, N° 2038-2039, juin 2017, pp. 52-55.

dans la logique voulue par la mondialisation des échanges intra-asiatiques et internationaux⁵. Accueillant 7 des 10 ports de conteneurs principaux, Pékin est un acteur armé dans la compétition maritime internationale.

Espace vital de premier plan, l'Asie méridionale revêt pour la Chine une importance capitale. Cet étranger proche voit passer près de 90 % des échanges économiques chinois. Il renferme également de nombreuses ressources naturelles essentielles au développement national. Il est enfin la matrice des relations de coopération entre les États riverains. Pourtant, il ne joue pour l'heure pas encore le rôle que Pékin souhaite lui donner. S'estimant bridée par les volontés contraires de ses voisins et la puissance américaine, la Chine souffre d'un sentiment obsidional, d'encercllement.

Pour remédier à cet état de fait, l'État chinois utilise les mers comme levier d'accroissement de puissance par le désenclavement. Dans celui-ci, le commerce maritime est un véritable support de stratégie. Élaborant un double discours, de chantage de la mondialisation des échanges et de velléités géopolitiques, la Chine tente de se projeter dans l'océan mondial pour assurer ses intérêts.

Comment le commerce maritime est-il utilisé par l'État chinois comme outil de puissance ?

À travers l'étude de l'interventionnisme des pouvoirs publics, nous mettrons en avant le rôle de l'industrie maritime chinoise et des outils d'influence de droit et militaire dans l'accroissement de puissance chinois dans le commerce maritime. Loin de répondre à des enjeux purement économiques, nous constaterons aussi que le commerce maritime n'est pas une finalité, mais un moyen pour la stratégie chinoise maritime de sécurisation de ses approvisionnements.

⁵ GIPOULOUX François, « Hong Kong, Taiwan et Shanghai : Plateformes logistiques rivales du corridor maritime de l'Asie de l'Est », *Perspectives chinoises*, n° 62, 2000, 4-12 pp.

I. Un interventionnisme des pouvoirs publics au service d'une montée en puissance de l'économie maritime chinoise

En 2012, lors du 18^e congrès du Parti communiste chinois, le Président Hu Jintao a réaffirmé l'importance du développement de la puissance économique maritime chinoise⁶. Cette stratégie affichée dénote l'enjeu majeur que représente, pour une grande puissance, la nécessité d'une présence forte dans le commerce maritime international. Depuis 1992, le système économique de la République populaire de Chine a adopté l'économie socialiste de marché. Ce système repose sur deux principes : une politique interventionniste et un financement capitaliste. En effet, face à un contexte d'internationalisation des marchés, l'investissement privé s'est répandu et la compétitivité s'est accrue depuis que la Chine a rejoint fin 2001 l'Organisation Mondiale du Commerce. Pour autant, le gouvernement chinois encadre très strictement cette ouverture au marché mondial.

Cette dualité est fortement visible sur le secteur maritime, tant sur les conglomérats publics que sur les acteurs étrangers publics ou privés. L'ambition chinoise consiste à participer à ce commerce mondial en développant une puissance économique maritime tous azimuts. Tout en développant et sécurisant ses voies maritimes, la Chine se dote depuis quelques années d'infrastructures solides pour appuyer sa stratégie maritime dans la région, et sur tout le globe.

Pour ce faire, la politique interventionniste de la Chine dans cette économie maritime se traduit de deux façons. D'une part l'expansion territoriale de son économie maritime et son imbrication dans le commerce maritime mondial, et d'autre part par la mise en place de différents outils visant à fortifier son système économique, nécessitant, lorsqu'il le faut, le rapport de force.

A. *L'imbrication des acteurs commerciaux de Pékin dans le commerce maritime mondial*

La Chine a une politique interventionniste significative. Elle est présente sur toute la chaîne de production du commerce maritime chinois. L'imbrication des acteurs commerciaux chinois dans le commerce maritime mondial prend ses origines dans les réformes de Deng Xiaoping. En lançant les quatre premières *Jingji Tequ*⁷ ou zones économiques spéciales (ZES) en 1979, l'État chinois amorce sa connexion au réseau mondial. En 1984, quatorze villes côtières rejoignent l'initiative et finissent de tourner le cœur de l'économie nationale vers l'océan. Dès lors, ce modèle s'est affirmé comme le premier outil d'accroissement de puissance commerciale, offrant des opportunités aux entreprises chinoises.

Fort du rôle de catalyseur que jouent les ZES et les espaces de libre-échange ou maritime cluster, la Chine a développé durant ses dernières décennies un interventionnisme poussant à un développement portuaire au profit quasi exclusif de ses intérêts nationaux. En effet, si

⁶ TOURRET Paul, *Les spécificités du modèle de développement des ports chinois*, ISEMAR, note de synthèse n° 87, 2006, 4 p.

⁷ PAK Chông-dong, *The Special Economic Zones of China and Their Impact on Its Economic Development*, Greenwood Publishing Group, 1997, 219 p.

l'on s'intéresse à huit des principaux ensembles portuaires d'importance⁸ en matière de flux commerciaux, on comprend vite que l'État chinois est tout à la fois l'instigateur, le financeur et l'opérateur des hubs portuaires chinois. Tout d'abord, par l'entremise directe de la *State-owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC)*⁹, Pékin contrôle majoritairement les opérateurs portuaires comme c'est le cas pour l'opérateur du port de Tianjin, le *Tianjin Port Group*.

Dans un second temps, le gouvernement assoit son influence grâce aux SASAC des zones¹⁰ de libre-échange régionales¹¹ et des ZES comme la SASAC de Shanghai ou celle de Qingdao. Si elles traduisent l'autonomie relative des régions spéciales, les SASAC régionales n'en restent pas moins intimement liées à la SASAC gouvernementale, puisque cette dernière exerce une tutelle sur ces organismes publics. Elles représentent donc un canal d'influence de second rang pour l'État central.

Enfin, l'État chinois utilise ses entreprises publiques pour prendre part indirectement aux rapports de forces entre les entreprises dans les huit ports cités. C'est d'ailleurs le cas du *China Merchants Group*, au sein duquel la SASAC est le second actionnaire. Cette entreprise historique spécialisée dans le commerce maritime, investie notamment dans les opérateurs des nœuds décisifs de Shenzhen, de Qingdao et de Shanghai. Le premier armateur chinois *China COSCO Shipping Corporation (COSCOCS)* n'est pas en reste. Il opère à Hong Kong tout en disposant de parts dans les opérateurs de ports de Guangzhou et de Qingdao.

En somme, l'État chinois est présent à chaque échelon économique des grands ports participants à sa puissance dans le commerce maritime. Exception faite de partenariats avec des entités étrangères comme *PSA International*, l'État chinois ne laisse qu'aux investisseurs étrangers une place résiduelle dans l'industrie maritime chinoise¹². Cette participation étrangère est régie par la coentreprise ou la *sino-foreign joint-venture equity*¹³.

L'interventionnisme étatique ne s'arrête pas là. Profitant des coûts de production plus avantageux, la Chine produit des bateaux plus compétitifs sur la scène internationale¹⁴. Elle détient plus de 43 % de parts de marché de la construction navale mondiale¹⁵. La construction navale chinoise est détenue par deux conglomérats : *China Shipbuilding and Shipping Corporation (CSSC)* et *China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)*. Ces deux grands groupes se partagent l'ensemble de la construction chinoise : CSIC pour le nord et l'ouest de la Chine, CSSC pour l'est et le sud du pays. Ils ont été créés par le Parti communiste chinois et sont détenus à 100 % par la SASAC. De nombreuses sources font état d'une potentielle fusion entre ces deux groupes¹⁶.

⁸ Shanghai, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Hong Kong, Qingdao, Guangzhou, Tianjin, Dalian, Xiamen et Hong Kong.

⁹ SASAC, « [About SASAC](#) ».

¹⁰ Depuis 2014, quatre *Free Trade Zone* ont été mises en place à Shanghai, Guangdong, Fujian et Tianjin.

¹¹ TURKEY SEA NEWS, « [China's FTZs in Tianjin, Fujian, Guangdong, Shanghai pilot reforms](#) ».

¹² D'après les recherches effectuées sur les huit ports principaux, cette part étrangère ou privée ne dépasse que rarement un quart de l'actionariat s'il existe.

¹³ TOURRET Paul, *Les spécificités du modèle de développement des ports chinois*, Op. Cit.

¹⁴ GAO Minghui, *Maritime Cluster in China*, University of Turku, Electronic Publications of Pan-European Institute, 2014, 16 p.

¹⁵ BRS, *Revue annuelle 2017*, 2017, 124 p.

¹⁶ LEE Hong Liang, « [Merger of CSIC and CSSC may be completed 'in one year'](#), *Seatrade* ».

Comme pour les constructeurs, les armateurs sont également des entreprises détenues par le gouvernement chinois. En 2015, l'État était actionnaire du troisième armateur mondial (COSCO) et du sixième (*China Shipping Group*) en nombre de flottes déployées¹⁷. Pour faire face à la menace d'un nouveau groupe d'envergure suite au rachat du groupe singapourien NOL par CMA-CGM, 3e chiffre d'affaires mondial, la Chine a décidé de fusionner ses deux principaux armateurs¹⁸, afin d'obtenir la 4e place mondiale des transporteurs maritimes¹⁹.

Compte tenu de ce qui précède, le gouvernement chinois, qui détient les ports, les constructeurs, les armateurs, maîtrise totalement les infrastructures et les acteurs du commerce maritime chinois. Le gouvernement n'hésite pas à faire fusionner les différents acteurs, afin de les rendre encore plus compétitifs sur le marché mondial. Ces interventions dans l'économie maritime ont pour but d'accroître la puissance du secteur maritime chinois sur la scène internationale.

Parallèlement, dans le champ de l'intermédiation entre propriétaires navals et contractants, la Chine dispose d'une ancienne culture de *Shipbroking*, bien que celle-ci ne soit nommée comme telle que depuis l'ouverture contrôlée à l'économie de marché²⁰. La stratégie étatique chinoise en la matière est plus sous-jacente que dans le reste des secteurs de l'industrie maritime. En effet, il est difficile de trouver des intermédiaires spécifiquement chinois qui ont un rôle prépondérant sur le marché mondial. Il s'agit donc là d'une des limites de l'accroissement de puissance chinoise dans et par le commerce maritime.

La puissance maritime est aussi une affaire de tourisme et la Chine l'incorpore dans sa stratégie de puissance. Selon un rapport du gouvernement de 2015, la valeur ajoutée du tourisme maritime a atteint les 1 087 milliards de yuans pour l'année 2015, soit une croissance annuelle de 11,4 %. Ce rapport précise également l'importance du tourisme, comme propulseur du développement économique maritime²¹. Pour ce faire, la Chine n'hésite pas à s'associer avec le groupe italien Fincantieri pour la construction de paquebots de croisière²².

Le tourisme est également invoqué par la Chine, comme argument territorial face à ces voisins. Depuis les tensions en mer de Chine du Sud, l'entreprise publique *Hainan Seralt Shipping* propose depuis 4 ans des croisières dans les îles Paracels. D'autres entreprises chinoises souhaitent également prendre exemple sur *Hainan Seralt Shipping*, comme COSCO, en profitant des Paracels comme point d'étape de croisière à destination d'autres États riverains. Ce *soft power* touristique, ou tourisme conflictuel, révèle en arrière-plan des intérêts économiques, directement pilotés par l'État chinois. Le quotidien hongkongais *South China Morning Post* justifie l'usage de ces archipels comme moyen pour le pays « d'atteindre ses objectifs sociopolitiques »²³. En lame de fond, il s'agit d'étendre et légitimer la souveraineté chinoise et ses prétentions maritimes dans la région.

¹⁷ CALABRESE Vincent, « [Les armateurs chinois ont doublé leur flotte en dix ans](#) », L'Antenne.

¹⁸ LES ÉCHOS, « [Transport maritime de conteneurs : la Chine va fusionner ses fleurons](#) ».

¹⁹ MOVER DB, « [Top 10 International Container Shipping Companies](#) ».

²⁰ ZHIMING He, *Chartering Shipbroker and Related Issues in China*, sous la direction de BAL Abhinayan Basu, Faculté de droit, Université de Lund, 70 p.

²¹ XINHUANT, « [La valeur ajoutée du tourisme maritime chinois dépasse 1 000 milliards de yuans](#) ».

²² LES ÉCHOS, « Les Chinois vont aussi construire des paquebots », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2tl7nzB>.

²³ ASIALYST, « [Mer de Chine du Sud : les Chinois inventent le "tourisme conflictuel"](#) ».

Le tourisme commercial chinois est symbolisé par l'île de Hainan. Cette île du Sud est la résidence des Chinois aisés, qui y viennent à la fois pour dépenser leur fortune, mais également pour signer des contrats dans un cadre des plus luxueux, comme le veut la coutume commerciale chinoise. En effet, le processus de négociation en Chine passe par une démonstration de force financière. L'île de Hainan dispose d'un cadre parfait en la matière. Par ailleurs, sous couvert d'être une île résidentielle, Hainan est également une base militaire supposément secrète hébergeant deux sous-marins nucléaires²⁴ et une base dédiée au futur lancement de fusées vers la Lune.

L'argument touristique porté par les Chinois pour légitimer ses territoires ou les préserver obéit à une logique inclusive de sécurisation de ses routes maritimes, à la fois pour son commerce extérieur, mais également pour son activité d'importation en énergie. Elle met également à disposition des outils juridiques et coercitifs pour conforter ses positions commerciales.

B. La toge et le glaive, mise à disposition des outils étatiques pour l'affirmation économique chinoise

La politique interventionniste de la Chine sur son territoire se traduit principalement par le développement du modèle de coentreprise avec les sociétés étrangères²⁵. En effet, les investisseurs étrangers ont l'obligation de s'associer à un partenaire chinois²⁶. En pratique, lorsqu'une entreprise étrangère souhaite commercer sur le territoire chinois, celle-ci doit s'associer à une entreprise locale. Cette pratique, nommée *sino-foreign joint-venture equity* consiste à constituer une coentreprise à minima détenue à 51 % par des acteurs chinois. Cette majorité, tant sur la propriété de cette coentreprise que sur le pouvoir de décision, permet à l'État chinois de garder une mainmise sur l'économie générée sur son sol. À titre d'exemple, le groupe Fincantieri et le conglomérat CSSC ont constitué, le 4 juillet 2016, une coentreprise pour construire des paquebots de croisière en Chine²⁷.

De la même manière, Areva a conclu un protocole d'accord portant avec CNNC, groupe chinois, sur la création future d'une coentreprise dans les transports et la logistique nucléaire. Le but est la création d'une coentreprise dans le domaine des opérations de transport de combustibles usés par voies routière, maritime et ferroviaire²⁸.

Par la création de coentreprises, la Chine peut à la fois participer à un investissement sur le territoire chinois tout en gardant un contrôle des opérations. Comme ces accords sont obligatoires pour toute entreprise étrangère souhaitant investir ou s'installer sur place, le Parti communiste chinois peut contrôler l'ensemble des opérations commerciales.

La Chine exerce aussi son influence grâce aux pavillons de complaisance. Pour ce faire, en rachetant des titres dans des ports européens, la Chine incite les navires à se recouvrir de leur

²⁴ LE FIGARO, « [Hainan, l'île au trésor des milliardaires chinois](#) ».

²⁵ TOURRET Paul, *Les spécificités du modèle de développement des ports chinois*, Op. Cit.

²⁶ COISPEAU Olivier, LUO Stéphane, *Mergers & Acquisitions and Partnerships in China, Singapore*, 2015, 311 p.

²⁷ CRUISE INDUSTRY NEWS, « [CSSC sign deal for joint-venture to build ships](#) ».

²⁸ REUTERS FRANCE, « [Areva-Accord avec CNNC une JV dans le nucléaire chinois](#) ».

pavillon d'immatriculation²⁹. Un pavillon permet de s'aligner sur la réglementation du pays choisi. Hong Kong et la Chine font partie des 10 pays les plus importants au monde en matière de pavillon³⁰. En retour de l'avantage financier et réglementaire, selon le pays choisi, ce dernier inspecte ces navires régulièrement et perçoit une rémunération annuelle. Cette politique d'incitation permet à la Chine d'accroître son influence sur les voies maritimes internationales, en exerçant un contrôle sur ces navires.

Le Panama a annoncé le 13 juin 2017 qu'il suspendait ses liens diplomatiques avec Taïwan pour finalement opérer un rapprochement avec la Chine³¹. Les perspectives économiques entre les deux pays s'annoncent plus que favorables quand on sait que le Panama occupe la première place au classement du nombre de navires avec pas moins de 8153 bâtiments enregistrés en 2016³². La Chine pourra bénéficier alors d'avantages supplémentaires avec ce pays sur un certain nombre de points³³, étant donné qu'elle a largement contribué à subvenir aux coûts des travaux d'agrandissement du canal.

La stratégie chinoise de puissance maritime passe, entre autres, par les différentes organisations internationales qui encadrent le droit maritime et ses différentes propriétés. Emmanuel Lincot rappelle par ailleurs que l'implication dans les différentes organisations est pour la Chine un réel vecteur d'influence dont elle sait tirer profit.

Dans la continuité de la stratégie nationale de maîtriser le commerce dans son ensemble, le 13e Plan quinquennal, 2016-2020 insiste surtout sur les opportunités que doit saisir la Chine à travers le projet *One Belt One Road* (OBOR) dans la poursuite des activités liées au commerce maritime. Ce document souligne surtout l'écart à combler entre la Chine et les pays occidentaux. Le *leitmotiv* prônant des exportations et des importations de qualité supérieure (*youjin youchu*) constitue pour les dirigeants chinois la pierre angulaire de la nouvelle stratégie économique³⁴.

Sur la scène internationale, la Chine a rejoint l'Organisation Maritime Internationale³⁵ (OMI) en 1973 soit deux ans après sa nomination comme membre permanent du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations-Unies (ONU). Cette structure onusienne, en charge des transports maritimes, adopte tous les deux ans un Plan stratégique, sur 6 ans, et un Plan d'action de haut niveau, sur deux ans. La Chine et Hong Kong font partie des dix plus grands contributeurs pour le budget 2016-2017. Il s'agit donc de l'instance la mieux placée pour influencer en son sens les différentes directives portant sur le transport maritime.

À ce titre, elle se conforme aux objectifs fixés par l'organisation et se dote à partir de novembre 1998 d'un organisme national dévoué à ces questions et travaillant en étroite collaboration avec l'ONU. La *China Maritime Safety Administration*³⁶ est représentée dans

²⁹ Information rapportée suite à nos échanges avec Kevin MÉRIGOT.

³⁰ MÉCANIQUE BATEAU, « [Qu'est-ce qu'un pavillon de complaisance](#) ».

³¹ BBC NEWS, « [Panama cuts ties with Taiwan in favour of China](#) ».

³² BEALL Jacques, *La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat*, les avis de CESE, 2017, 114 p.

³³ Droit de douanes, conditions d'accès et de transit au canal de Panama.

³⁴ ZGSYB.COM, « [“十三五”航运“由大转强”借势寻突破](#) ».

³⁵ Institution des Nations Unies chargée de la sûreté des transports maritimes et de la prévention de la pollution des mers.

³⁶ MSA, « [About us](#) ».

1400 ports maritimes et fluviaux répartis dans 14 provinces chinoises. Elle est chargée d'appliquer la réglementation internationale préconisée par l'ONU à l'échelle du territoire chinois.

Pour autant, la République populaire de Chine sait passer outre les sanctions et réglementations internationales. En témoignent encore récemment les tensions avec les Philippines ou le Japon, dans lesquelles les autorités chinoises défient les engagements internationaux, surtout quand ceux-ci sont arbitrés par les Occidentaux. Dans un contexte où la croissance économique chinoise s'annonce manifestement en baisse pour les prochaines années, la Chine accentue sa puissance et sa légitimité pour amplifier sa croissance bleue. Suite à l'arbitrage américain entre les Philippines et la Chine concernant le Banc de Scarborough, imposant le retrait de bâtiments des deux parties, cette dernière a maintenu ses effectifs, quand les Philippines ont fait le choix de les retirer, respectant ainsi la médiation américaine. Cette image de puissance se décline également dans les différents litiges de zones économiques exclusives (ZEE), et toutes opportunités, tant historiques que territoriales, sont une occasion pour la Chine de sécuriser ses routes maritimes et de gagner du terrain. La République populaire de Chine s'inscrit dans une double logique, à la fois au niveau international, au travers des organisations onusiennes ou réglementaires, mais aussi au niveau local en privilégiant le rapport de force favorable plutôt qu'au respect des arbitrages³⁷. À noter, enfin, le refus de la Chine de se conformer à l'arrêt de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye³⁸.

D'un point de vue militaire, la question maritime dans le discours officiel se traduit bien souvent par une guerre d'influence rendue possible par un enchaînement de provocations en tout genre. Au rythme de la montée en gamme des moyens de projection de la marine chinoise dès les années 1980³⁹, le niveau et la fréquence des menaces ont également pris de l'ampleur si bien que des voix s'élèvent en Occident depuis une vingtaine d'années pour dénoncer le caractère potentiellement belliqueux de la Chine lorsqu'elle définit son périmètre d'influence. La Chine obéit dès le début de son ascension économique à une logique asymétrique, afin de s'exposer le moins possible sur les questions de souveraineté nationale⁴⁰. Elle a parfaitement saisi cet aspect du jeu diplomatique international qui lui procure souvent un coup d'avance sur ses adversaires.

Pékin se pose comme un acteur dominant dans le débat géostratégique en Asie orientale et n'hésite plus à afficher ses prétentions sur ce qu'elle considère comme un espace maritime qui doit lui revenir *de jure*. Celui-ci, outre de vastes réserves halieutiques, recèlerait d'importants gisements d'hydrocarbures qui doivent permettre de soutenir les besoins du pays.

Ainsi, la Chine met au service de la puissance de son industrie maritime des capitaux étatiques, mais aussi son droit et son armée. Cependant, elle utilise également son industrie maritime au service de sa puissance. C'est le cas avec le projet *One Belt, One Road* lancé en 2013.

³⁷ HEBRARD Patrick, NIQUET Valérie, *Procédure d'arbitrage et montée des tensions en mer de Chine : la nécessaire consolidation du système de normes internationales*, Note de la Fondation pour la Recherche stratégique, n° 13, 2016, 16 p.

³⁸ LA CROIX, « Le rôle du tribunal de La Haye dans le conflit en mer de Chine », consulté le 09/06/2016 : <http://bit.ly/2rzChcs>.

³⁹ COUTANSAIS Cyrille, « La Chine au miroir de la Mer », *Revue Internationale et stratégique*, Vol.78, n° 2, 2010, pp. 28-39.

⁴⁰ ACHARYA Amitav, « Will Asia's Past Be its Future? », *International Security*, vol. 28, No. 3, 2003-2004, pp. 149-164.

Forte d'un littoral de près de 18000 kilomètres, et d'eaux territoriales de 3 millions de kilomètres, la Chine affirme un élan de renouveau national en écho à son glorieux passé sous la dynastie des Tang et des Ming. Si les Chinois évoquent parfois la volonté de prendre une revanche sur l'Occident en référence directe aux « 150 années d'humiliations » subies à la suite du dépeçage de l'Empire dès les années 1840, il convient cependant d'insister sur la durée de ce processus. Les ambitions chinoises s'étaleront sur une durée certainement longue avant de pouvoir parvenir aux résultats escomptés⁴¹. Le projet des nouvelles routes de la Soie illustre par ailleurs les nouveaux paradigmes de puissance de Pékin dans ses rapports économiques avec ses voisins. Cette initiative met une nouvelle fois en lumière le potentiel d'une Chine plus déterminée à satisfaire ses intérêts.

⁴¹ LI Nan, « The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: from "Near Coast" and "Near Seas" to "Far Seas" », *Asian Security*, vol. 5, n°9, 2009, pp. 144-169.

II. Le commerce maritime au service de la projection de puissance chinoise

En 2013, la Chine énonce pour la première fois le concept de *One Belt, One Road* (OBOR) qui a pour but officiel de renforcer ses liens avec ses partenaires commerciaux. Bien que le président Xi Jinping ait annoncé avoir débloqué un budget de 124 milliards de dollars pour ce chantier, qui doit s'étendre sur plusieurs décennies. Il ne dispose pas de planification précise, car le projet rassemble uniquement des initiatives des pouvoirs publics labellisés et non un programme clairement établi.

Pour autant, par cette résolution, la Chine cherche à sécuriser ses flux de marchandises en diminuant sa dépendance vis-à-vis des échanges maritimes. L'ancienne route de la soie, ou *Silk Road Economic Belt* dans le programme OBOR, qui doit permettre le transport de marchandises terrestre entre l'Europe et la Chine, vise plusieurs objectifs :

- En premier lieu, diminuer la durée des transports pour la Chine. Le fret maritime entre la Chine et l'Europe dure entre 20 et 40 jours, quand il s'effectue en 11 jours par la voie terrestre.
- En second lieu, « pacifier » la province du Xinjiang, à l'ouest de la Chine. Cette région peuplée traditionnellement par les Ouïgours est riche en charbon, fer, or et uranium. La politique d'assimilation que mène le pouvoir central dans la région a pour but l'exploitation de ces richesses ainsi que la sécurisation des frontières avec les pays d'Asie Mineure. La création d'une route commerciale Europe-Chine participerait au développement économique de la région et contribuerait à sa sécurisation.
- En troisième lieu, sécuriser ses approvisionnements, et notamment énergétiques dont la Chine est fortement dépendante. La plupart de ses échanges passent par les voies maritimes. Les puissances régionales, les flottes américaines, ainsi que la piraterie sont autant de facteurs de déstabilisation pour ces flux.

Pourtant, une infime partie du total des échanges de la Chine emprunte cette route. Et les infrastructures prévues pour développer cette route sont encore au stade de la budgétisation. Le deuxième volet de cette initiative, la sécurisation des routes maritimes, dénommé *21st Century Maritime Silk Road*, est plus intéressant pour comprendre la stratégie chinoise.

A. Les ambitions chinoises de désenclavement pour la sécurisation des approvisionnements

L'ambition chinoise de sécurisation des approvisionnements passe à l'international par des prises de participations portuaires et la stratégie du fait accompli dans les zones économiques exclusives contestées en mer de Chine méridionale. Cette stratégie globale tout océan du *going out*⁴² se traduit par des acquisitions, des investissements ou encore des contrats de cession de gestion portuaire accompagnés de promesse d'augmentation de capacité.

Dans l'Océan indien, la Chine déploie son collier de perles. Son pivot stratégique est la construction du port commercial pakistanais de Gwadar, situé à l'extrémité de la route de Karakorum qui offre à la Chine une façade maritime sur la mer d'Oman. Depuis 2013, il est loué à l'entreprise chinoise *Chinese Overseas Ports Holding Company*. Un terminal pétrolier et

⁴² DIPLOMATIC COURRIER, « [China's "Going Out" Strategy](#) ».

un gazoduc y sont en construction. Ce corridor ouvre une voie de secours aux Chinois en cas de blocage du détroit de Malacca ainsi qu'aux Pakistanais en cas de blocage du port de Karachi.

Au travers des prises de participations dans le port de Kyaukpyu en Birmanie, les Chinois sécurisent une deuxième voie autre que le goulet d'étranglement de Malacca. De plus, la Chine construit un port capable d'accueillir de grands porte-conteneurs à Colombo au Sri Lanka. L'Empire du Milieu essaye d'en faire le point de passage obligé des marchandises à destination de l'Inde. Or les ports indiens, bien qu'en constante augmentation de capacité, ne peuvent pas accueillir de tels porte-conteneurs⁴³. En Inde, la Chine poursuit sa logique inclusive de rapprochement tous azimuts et a encouragé son entrée à l'Organisation de coopération de Shanghai. Bien qu'opposés par des rivalités politiques, les deux géants asiatiques s'accordent sur la nécessité de coopérer sur le plan économique. La Chine a pu investir aussi dans le port de Calcutta⁴⁴.

La Chine poursuit sa stratégie d'acquisition de ports et de terminaux le long de la route maritime sino-européenne. En raison du ralentissement économique que connaît la zone, la Chine investit massivement pour prendre le contrôle des ports et relancer la croissance des échanges. En Méditerranée, les terminaux de Kumport en Turquie et de Haïfa en Israël sont passés sous contrôle chinois, en vue d'une promesse d'agrandissement de leurs capacités. Le groupe chinois COSCO a également pris 40 % du nouveau terminal de Vado, entre Gênes et Nice. Il négocie pour la concession du troisième terminal d'Algésiras et participe aussi à l'appel d'offres pour le port de Valence. Le groupe *China Communications Construction* est également en train de construire un terminal *off-shore* au large de Venise, cette dernière souhaitant retrouver sa place de carrefour dans la Route de la soie. Les routes vers la Suisse et l'Allemagne, grâce aux ouvertures des tunnels du Gothard et de Lötschberg, permettront de gagner entre 8 et 10 jours au départ de Venise par rapport aux ports du Nord.

Enfin, le port du Pirée, qui a connu un fort retentissement médiatique, est un exemple des méthodes de fonctionnement des investissements chinois. COSCO a pris le contrôle à partir de 2008 des terminaux II et III. En 2016, en vue de la privatisation du port, le groupe chinois a acquis 51 % du reste du port en échange d'une promesse d'investissement afin d'agrandir les capacités du port. En 2016, le port du Pirée a traité un nombre de conteneur en augmentation de 16 % par rapport à 2015⁴⁵.

Sur le continent africain, la Chine gagne des positions dans des ports d'importance ou émergents⁴⁶, afin de décupler sa puissance. Elle use pour ce faire, des zones économiques spéciales, d'entreprises ou encore de partenariats. C'est notamment le cas au Kenya pour le port de Mombasa⁴⁷, où les autorités de la ZES du port de Yansha (Guangzhou) se sont alliées au Singapourien *Pacific International Lines* pour accroître leurs investissements. À cela s'ajoutent les financements octroyés par les fonds de développement chinois aux infrastructures ferroviaires kényanes. La Chine accroît donc sa puissance commerciale maritime au travers d'investissements portuaires ciblés et de solutions complémentaires qui viennent finaliser une offre chinoise clef en main.

⁴³ CNCCEF, CLERC RENAUD Paul, *La lettre de la Chine hors les murs*, n° 15, 2017, 5 p.

⁴⁴ FRENCH-CHINA.ORG, « [L'Inde et le Pakistan rejoignent l'OCS](#) ».

⁴⁵ CNCCEF, CLERC RENAUD, *Op. Cit.*

⁴⁶ MACAUHUB, « [China's CHEC involved in investment of US\\$1 billion in the new port of Maputo](#) ».

⁴⁷ THE STAR, « [Boost for regional trade as Singapore, China agree to expand business in Kenya](#) ».

Outre sa présence dans les ports, Pékin construit des ponts entre les continents pour sécuriser ses approvisionnements. Ce faisant, elle permet d'utiliser les routes commerciales maritimes comme des portes d'entrée vers des zones hautement stratégiques. À titre d'illustration, l'annonce en 2015 d'une ligne entre le port de Yantai et la Guinée a signalé la méthode chinoise très utilisée en Afrique « d'infrastructures contre ressources », ici des infrastructures minières et portuaires contre l'exploitation de bauxite⁴⁸.

La sécurisation de ses approvisionnements passe enfin par le soutien à plusieurs types d'installations portuaires. En effet, en obtenant un accord pour des installations militaires à Djibouti, la Chine n'en a pas pour autant oublié de développer ses infrastructures commerciales. En plus de sa base navale⁴⁹, la Chine grâce au *China Merchant Group* finance le port polyvalent de *Doraleh Multipurpose Port*⁵⁰ qui accueillera à terme 2 millions de tonnes de fret par an. Le commerce maritime vient ici en support aux intérêts stratégiques représentés par les ambitions militaires de Pékin⁵¹.

La Chine continue d'investir dans d'autres zones du monde que celles dessinées dans le programme OBOR, en utilisant les mêmes méthodes de promesse d'investissement. C'est le cas de l'Australie, avec l'acquisition du port de Newcastle en 2014 et la concession en 2015 du port de Darwin pour 99 ans⁵². Aux États-Unis d'Amérique (EUA), la *China Merchants International* a acquis des participations dans les ports de Houston et de Miami, selon le Financial Times.

Enfin, la Chine a annoncé qu'elle allait envoyer plus de porte-conteneurs en Arctique, afin d'explorer cette route commerciale qui diminue d'un tiers la durée du voyage par rapport à la traditionnelle route entre Malacca et Suez⁵³. Néanmoins, cette économie de temps est à nuancer au vu de la navigation difficile et donc des délais de livraison incertains.

L'Arctique comporte d'importantes réserves de minéraux et d'hydrocarbures. La Chine, en tant que grande puissance, s'est déjà positionnée sur leur exploitation. En avril 2016, des négociations ont eu lieu entre le Japon, la Corée du Sud et la Chine, tous trois concernés par cet accès ainsi que par les activités de pêche aux abords du continent polaire.⁵⁴

La Chine est aussi présente dans la région par le biais d'un programme dans les pays riverains de l'Arctique, notamment l'Islande. Son emplacement stratégique sur la *Northway* est très convoité par la Chine. Plusieurs accords de coopération ont été signés entre les deux États en 2012. Un accord de libre-échange a d'ailleurs été conclu. De son côté, l'Islande a appuyé la candidature de la Chine au statut d'observateur permanent au sein du conseil de l'Arctique.

⁴⁸ AMBASSADE DE LA RPC EN RÉPUBLIQUE DE GUINÉE, « [Guinée : un consortium d'entreprises chinoises exporte sa première tonne de bauxite](#) ». Élément confirmé par des sources humaines.

⁴⁹ OPEX360, « [Une base navale chinoise à Djibouti d'ici fin 2017](#) ».

⁵⁰ JEUNE AFRIQUE, « [Reportage : le port géant de Djibouti officiellement inauguré](#) ».

⁵¹ JEUNE AFRIQUE, « [Djibouti : à la conquête de la nouvelle route de la soie](#) ».

⁵² CNCCEF, CLERC RENAUD, *Op. Cit.*

⁵³ CHINA.ORG.CN, « [More Chinese ships to travel on Arctic route](#) ».

⁵⁴ DEGEORGES Damien, « [Comment la Chine affirme sa présence maritime dans l'Arctique](#) ».

En somme, Pékin met en œuvre une stratégie double avec ses partenaires, à la fois « infrastructures contre ressources naturelles » et « infrastructures contre positionnement stratégique ». Ce dernier élément nourrit et complète l'accroissement de puissance nationale par le commerce maritime.

Pour sécuriser ses approvisionnements et son positionnement stratégique, la Chine s'est dotée d'un large spectre d'outils de coercition étatique. Dans cette perspective, elle entend se doter d'une marine globale, et en fait son premier poste de dépense dans le budget de la défense⁵⁵. À l'origine de la posture chinoise se trouve la stratégie des « deux océans », conçue par l'Amiral Liu Huaqing, qui déploie dans le Pacifique une politique dite de défense au large⁵⁶. Dans cette matrice politique, les mers proches ne sont plus une zone d'enfermement, mais un glacis protecteur pour la projection navale de Pékin.⁵⁷

Cette stratégie militaire se traduit par une volonté de renforcement de la Marine chinoise. Néanmoins, cette dernière n'est pas encore en pleine capacité de pouvoir s'affirmer comme l'hégémon régional et de mettre en œuvre la stratégie décidée. Cela explique la politique de réarmement naval, passant par la construction d'un second porte-avions⁵⁸. La volonté affichée est de bénéficier de véritables groupes aéronavals opérationnels et d'une marine hauturière capable de combattre dans les *blue waters*. Dans le but de remplacer ses unités obsolètes, Pékin passe commande de frégates et de destroyers modernes⁵⁹, se constitue une force de sous-marins nucléaires d'attaque et lanceurs d'engins, une architecture de commandement et de contrôle, afin de rendre sa marine crédible.

Par ailleurs la stratégie chinoise dans la première chaîne d'îles a pour vocation de donner une façade pacifique à sa flotte bloquée derrière le détroit de Taïwan, condition indispensable à la réussite de la stratégie chinoise. Pour contrôler ces espaces, la Chine déploie une diplomatie s'appuyant sur des négociations avec l'*Association of South East Asian Nations* (ASEAN), le Tribunal international de La Haye ou l'Organisation des Nations-Unies (ONU). Pour maintenir son image, Pékin s'est axé sur le développement d'agences paramilitaires de garde-côtes, pour faire usage d'une politique de pression dans ses *shallow waters*⁶⁰. Elles agissent comme des supplétifs aux forces maritimes chinoises⁶¹.

Dans le cadre d'une stratégie du fait accompli, Pékin adopte une politique de poldérisation des récifs contestés, afin de les occuper *de facto*. La position chinoise peut paraître paradoxale puisqu'elle s'accorde ce qu'elle refuse à ces opposants. Toutes les parties prenantes⁶² utilisent ce *modus operandi* illicite, sans toutefois le pratiquer à une échelle aussi importante que la République populaire de Chine (RPC). Cette « grande muraille de sable » établit des centres destinés à la navigation dans les eaux contestées⁶³. Officiellement, ces prises territoriales

⁵⁵ DIPLOMATIE, *Géopolitique des mers et des océans*, Les Grands Dossiers, Juin-Juillet 2016, n° 33, 90 p.

⁵⁶ Le large correspond à la première chaîne d'îles des mers méridionale et orientale.

⁵⁷ JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, L'Harmattan, Paris, 2017, 430 p.

⁵⁸ Voire d'un troisième à l'horizon 2025.

⁵⁹ JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, Op. Cit.

⁶⁰ Contrôle de la navigation, restriction des missions d'exploration et d'exploitation, etc.

⁶¹ JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, Op. Cit.

⁶² Chine, Japon, Philippines ou encore le Vietnam.

⁶³ HEBRARD Patrick, NIQUET Valérie, *Procédure d'arbitrage et montée des tensions en mer de Chine : la nécessaire consolidation du système de normes internationales*, Op. Cit.

participent à la constitution d'un réseau d'appui humanitaire. Pourtant, le caractère purement militaire de ses installations ne fait guère de doute, compte tenu du contexte géostratégique.

Pékin utilise d'autres méthodes d'accaparement des territoires maritimes, afin de garantir la sécurisation de ses approvisionnements, mais aussi se désenclaver. Par ailleurs, elle veille à la construction de plateformes pétrolières dans ces eaux, à la mise en place de zones de surveillance et d'identification aériennes et au déploiement de SNLE et SNA chinois afin d'opérer une dissuasion. On suppose d'ailleurs le probable usage futur de sous-marins de poche d'écoute en renseignement d'origine électromagnétique (ROEM) destinés à se positionner sur le système des câbles internet sous-marins. En définitive, la marine chinoise aspire à être opérationnelle dans tous les aspects de la diplomatie navale⁶⁴.

La stratégie économique du *going out* et son modèle d'engagement dans les infrastructures locales contre des ressources naturelles ou des positionnements stratégiques participent à l'accroissement de puissance par le commerce maritime de la Chine. La montée en puissance du vecteur naval permet de sécuriser ses positions. Cependant, ses ambitions chinoises s'instituent dans une région complexe, où les oppositions géopolitiques sont nombreuses.

B. *Des prétentions nationales confrontées à un environnement hostile*

Les espaces maritimes sont réglementés par le droit international maritime. Les droits ainsi que les obligations des États sur ces différents espaces sont encadrés par la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, ou la Convention dite de Montego Bay de 1982. Elle a pour but de protéger l'environnement marin et la biodiversité, mais aussi de défendre la liberté de navigation sur les mers. En raison des richesses maritimes, de nombreux États tentent de maîtriser ces espaces de façon discrétionnaire.

Bien qu'ayant ratifié cette convention, la Chine l'interprète à son avantage. Elle définit ses impératifs de puissance dans le domaine maritime en adéquation avec une politique de défense des intérêts vitaux (*hexin liyi*). Ils définissent les contours du discours officiel chinois, ce qui ne manque pas de déstabiliser un équilibre régional instable.⁶⁵

Pékin souhaite tout d'abord réinvestir l'espace maritime de sa périphérie avant de se projeter plus loin. Bien que la Chine contribue déjà à la protection de certaines voies maritimes, elle doit avant tout concentrer ses moyens d'action autour des zones situées dans sa sphère d'influence directe. Ce n'est qu'après avoir accompli ces objectifs, et après avoir effectué le renouvellement de son arsenal militaire *ad hoc*, qu'elle pourra à terme prétendre au titre convoité de thalassocratie et devenir par la même occasion l'égal des États-Unis.

En mer de Chine orientale, les revendications portent sur la souveraineté des îles Senkaku, à proximité de Taïwan, qui renfermeraient des gisements d'hydrocarbures. Une crise diplomatique a éclaté en 2012 suite à la décision japonaise, de nationaliser ces îles, après les avoir intégrés à sa ZEE en 1996⁶⁶. Rattachées au district d'Okinawa depuis 1971, Pékin considère néanmoins qu'il s'agit de son territoire historique. Ces îles sont donc le théâtre

⁶⁴ DIPLOMATIE, *Géopolitique des mers et des océans*, Op. Cit.

⁶⁵ SWAINE Michael, « China's Assertive Behavior, Part One: on 'Core Interests' », *China Leadership Monitor*, N 34, 2011, 25 p.

⁶⁶ JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, Op. Cit.

d'une lutte d'influence. Après une première crise survenue en 2010, suite à l'arrestation d'un pêcheur chinois par le Japon, la tension monte d'un cran après la nationalisation. Les deux parties envoient alors des garde-côtes et des forces armées. Le conflit s'aggrave jusqu'à l'installation fin 2013 d'une zone d'identification de défense aérienne (ADIZ) par la Chine recouvrant les eaux contestées. Elle est illicite en droit international, mais existe *de facto*.

La Chine justifie ses prétentions sur la ZEE en la définissant sur le prolongement du plateau continental. Or le Japon définit une ligne médiane qui sépare le plateau continental entre les deux pays. Pour pallier aux difficultés accentuées par des forages chinois en 2004 sur la zone, un accord politique est convenu quatre ans plus tard pour une exploitation commune. En raison du différend de la souveraineté sur les îles, l'accord n'a jamais été appliqué. Cela semble démontrer que la maîtrise des ZEE n'est qu'un élément dans un conflit stratégique plus vaste pour le contrôle des mers.

Cet épisode souligne le caractère particulièrement incertain de l'avenir de cette région, tiraillée entre l'émergence du géant chinois et un réinvestissement des États-Unis dans le cadre de la stratégie du « pivot ». Initiée en 2009, son devenir reste en suspens avec la nomination de Donald Trump.

La question de la Mer jaune et du Golfe de Bohai est également des marqueurs de la compétition dans la région. Malgré la résolution du différend de la ZEE de cette zone en 2000 par la définition de 17 zones de pêches, la Chine reste attentive à la situation dans la péninsule coréenne qu'elle considère comme une faiblesse dans le cas d'une agression potentielle du pays⁶⁷. Dans ces conditions, la Chine maintient une forte présence en mettant en place une stratégie de déni d'accès aux EUA et en maintenant l'État tampon qu'est la Corée du Nord.

La mer de Chine méridionale constitue également, une zone potentiellement anxiogène. Mer vitale pour son commerce et donc son existence, elle regroupe les détroits essentiels pour Pékin : Malacca dans le cadre de ses échanges et celui de Taïwan pour l'accès au Pacifique Nord. Pour mettre en place sa politique de défense au large précitée, la Chine réclame les 2/3 de l'espace en invoquant des raisons historiques et juridiques⁶⁸. Le principal argument juridique avancé est le tracé dit en « neuf traits ». Celui-ci est une pure interprétation du droit international critiquée par les instances internationales⁶⁹.

En 2002 une déclaration commune de Code de bonne conduite avec l'ASEAN engage les parties à ne pas recourir à la violence. Cet acte non contraignant s'avère peu efficace, car il ne concerne que l'usage des moyens militaires que la Chine contourne en employant des forces non militaires. Nonobstant la réduction des tensions jusqu'en 2009, le conflit est réamorcé par la poldérisation du récif de Scarborough par la Chine, en construisant donc une île artificielle. Pour autant, cette création ne constitue pas une île éligible à une ZEE d'après le droit de la mer. Cet état de fait juridique vient d'être confirmé en 2016 par la Cour d'arbitrage de La Haye après la saisine des Philippines sur la nature de Scarborough⁷⁰.

⁶⁷ Manuel de géographie militaire de l'APL.

⁶⁸ JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, Op. Cit.

⁶⁹ LACROIX-LECLAIR Jérôme, « Stratégie maritime chinoise : quelle dynamique », *Diploweb*, 2012, 11 p.

⁷⁰ HEBRARD Patrick, NIQUET Valérie, *Procédure d'arbitrage et montée des tensions en mer de Chine : la nécessaire consolidation du système de normes internationales*, Op. Cit.

Pour Pékin, la mer de Chine méridionale est un intérêt fondamental et les EUA veulent y préserver la liberté de navigation. La Chine les accuse de vouloir la cloisonner derrière la première chaîne d'îles⁷¹. Par conséquent, Pékin emploie des moyens de coercition civils et restructure une flotte de guerre aux ambitions régionales, voire globales pour sécuriser la zone⁷².

Outre ses velléités géopolitiques dans la région, la Chine est confrontée à la réalité du marché. La construction navale mondiale est en perte de vitesse. La commande de navire a baissé cette année de plus de 70 points, mais la Chine réussit à obtenir près de la moitié des commandes de 2016. Cette part de marché conséquente s'explique par les prix extrêmement compétitifs et des mécanismes de financement très avantageux. Pour autant, les commandes ont diminué et de nombreux chantiers n'ont pas obtenu de contrats. C'est la raison pour laquelle, le président de la *China Association of the National Shipbuilding Industries* a estimé, lors de son discours du Nouvel An, que la capacité de construction navale de la Chine devait être réduite et que le secteur devait se restructurer face à la récession. Pour cela, il a souligné que l'ensemble des acteurs devait participer à l'effort sous le contrôle des autorités centrales et provinciales⁷³. Dans cette optique, les deux conglomérats devraient fusionner, autant pour devenir l'acteur majeur sur la construction navale que pour structurer et harmoniser la restructuration du marché.

Cette perte de vitesse de l'économie de construction maritime signifie donc que la Chine, bien que premier constructeur mondial dans le maritime, doit revoir sa stratégie et se concentrer sur d'autres activités, que la construction, pour accroître sa puissance dans et par le commerce maritime⁷⁴. La Chine cherche depuis quelques années à diversifier ses sources d'approvisionnements énergétiques, et souhaite peu à peu embrasser une conscience écologique pour répondre à ses impératifs économiques. Outre le pétrole, elle importe également de grandes quantités de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance du Qatar, ce dernier lui en exporte pour près de 20 % de son total.

Depuis juin 2017, ce pays est pointé du doigt par les pays arabes et subit un boycott total en conséquence du soutien actif de Doha au salafisme international. S'il est trop tôt pour en déduire un impact inévitable pour les importations chinoises en GNL, force est de constater que la crise diplomatique entre le Qatar et ses voisins va rajouter un peu plus de tensions sur le front moyen-oriental déjà richement pourvu en affrontements plus ou moins anciens.⁷⁵

⁷¹ DIPLOMATIE, *Tensions en mer de Chine*, mars-avril 2017, n° 84, 90 p.

⁷² LACROIX-LECLAIR Jérôme, « Stratégie maritime chinoise : quelle dynamique », *Op. Cit.*

⁷³ BRS, *Revue annuelle 2017*, *Op. Cit.*

⁷⁴ Entretien avec E. VERON.

⁷⁵ LE MONDE, « [Mis au ban par ses voisins, le Qatar tente de calmer le jeu](#) ».

Conclusion

Le 19e Congrès du PCC à l'automne 2017 renouvèlera vraisemblablement le gouvernement chinois. Cela étant, compte tenu des nouvelles configurations internationales, il convient d'être prudent concernant les grandes orientations économiques chinoises. Même si Xi Jinping a renforcé son autorité au sein de l'appareil d'État concernant les affaires domestiques, cela ne sera pas sans conséquence sur les relations intra-asiatiques ainsi que sur les questions économiques qui figurent à l'agenda chinois.

Les autorités des provinces côtières et des ZES devront veiller à maintenir la bonne marche des réformes économiques en remplissant les objectifs dictés par le PCC concernant la croissance économique.⁷⁶

Pourtant, l'émergence économique chinoise ne s'accompagne pas sans un certain nombre de craintes. Ses prétentions maritimes contestables ne permettent pas de distinguer une réelle volonté politique de s'insérer harmonieusement dans un ensemble international. Les pays riverains les plus exposés à la montée en puissance de Pékin, n'hésitent plus à exprimer leurs craintes envers une Chine jugée envahissante et dont les ambitions manquent d'une transparence qui rassureraient l'ensemble des parties prenantes. Même si les tensions ne devraient pas être préjudiciables à la santé économique de la région, le doute est permis⁷⁷.

Penser la Chine à travers le prisme des questions maritimes relève d'un exercice particulièrement ardu. Comme le souligne Emmanuel VERON, le pays n'aspirera probablement jamais à une politique de domination de son espace maritime, étant donné qu'elle ne disposera pas de tous les moyens nécessaires. Là réside tout le paradoxe d'un pays qui se projette dans une volonté de réintégrer le concert des nations avec une vision des relations internationales qui ne changera pas. La Chine a très tôt saisi l'intérêt de penser ses rapports à contre-courant, même si cela doit passer par un long apprentissage des normes dans les rapports interétatiques⁷⁸. Malgré son positionnement dans le commerce maritime, son leadership réel souffre de carences.

Si des éléments tendent à considérer une stratégie chinoise de puissance dans et par le commerce maritime, ils ne permettent d'affirmer que la Chine deviendra l'égal des grands acteurs dominants. Pékin a mis en place un dispositif qui, même s'il ne cessera de s'agrandir et de se perfectionner sur le long terme, ne lui permet pour l'heure que la seule sanctuarisation des routes maritimes.

L'environnement instable en Asie orientale constitue l'une des principales limites à la mutation du modèle de puissance de Pékin. Le commerce maritime chinois ne propose pas de réelle stratégie visant à apaiser ces tensions, et les tendances mondiales. La Chine devra nécessairement revoir ses prétentions si elle entend influencer de manière responsable et équitable sur les grands défis pour le monde contemporain qui ne pourra d'ailleurs jamais totalement se passer d'elle.

⁷⁶ Elle se stabiliserait actuellement autour de 6,5 %, mais certains observateurs occidentaux la situent aux alentours de 5 %.

⁷⁷ ACHARYA Amitav, « Will Asia's Past Be its Future? », *Op. Cit.*

⁷⁸ PUPPATTI Frédéric, « Perceptions et interprétations de l'émergence chinoise depuis la Guerre Froide : vers une approche chinoise des relations internationales ? », *Perspectives Internationales*, N° 2, avril-septembre 2012, 16 p.

Sources, documents et bibliographie

Bibliographie

ACHARYA Amitav, « Will Asia's Past Be its Future? », *International Security*, vol. 28, No. 3, 2003-2004, pp. 149-164.

BEALL Jacques, *La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat*, les avis de CESE, 2017, 114 p.

BRS, *Revue annuelle 2017*, 2017, 124 p.

CABESTAN Jean-Pierre, *La politique internationale de la Chine : entre intégration et volonté de puissance*, 2010, 460 p.

CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE, *La mer dans l'Histoire*, Études marines, hors série, mars 2017, 72 p.

CNCCEF, CLERC RENAUD Paul, *La lettre de la Chine hors les murs*, n° 15, 2017, 5 p.

COISPEAU Olivier, LUO Stéphane, *Mergers & Acquisitions and Partnerships in China*, Singapore, World Scientific, 2015, 311 p.

COUTANSAIS Cyrille, « La Chine au miroir de la Mer », *Revue Internationale et stratégique*, Vol.78, no 2, 2010, pp. 28-39.

DIPLOMATIE, *Géopolitique des mers et des océans*, Les Grands Dossiers, Juin-Juillet 2016, n° 33, 90 p.

DIPLOMATIE, *Tensions en mer de Chine*, mars-avril 2017, n° 84, 90 p.

GAO Minghui, *Maritime Cluster in China*, University of Turku, Electronic Publications of Pan-European Institute, 2014, 16 p.

GIPOULOUX François, « Hong Kong, Taïwan et Shanghai : Plateformes logistiques rivales du corridor maritime de l'Asie de l'Est », *Perspectives chinoises*, n° 62, 2000, 4-12 pp.

HEBRARD Patrick, NIQUET Valérie, *Procédure d'arbitrage et montée des tensions en mer de Chine : la nécessaire consolidation du système de normes internationales*, Note de la Fondation pour la Recherche stratégique, n° 13, 2016, 16 p.

INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER, *Fiche documentaire IFM no 5/12 : Le maritime et la mondialisation*, 2012, 5 p.

JOURNOUD Pierre (dir.), *L'énigme chinoise*, L'Harmattan, Paris, 2017, 430 p.

LACROIX-LECLAIR Jérôme, « Stratégie maritime chinoise : quelle dynamique », *Diploweb*, 2012, 11 p.

LE MOCI, *Supply Chain, l'impact du big bang des alliances maritimes*, N° 2038-2039, juin 2017, pp. 52-55.

LEE Jung Nam, « The revival of Chinese Nationalism: Perspectives of Chinese Intellectuals », *Asian Perspective*, vol. 30, N°4, 2006, pp. 141-165.

LI Nan, « The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: from « Near Coast » and « Near Seas » to « Far Seas » », *Asian Security*, vol. 5, No. 9, 2009, pp. 144-169.

PAK Chǒng-dong, *The Special Economic Zones of China and Their Impact on Its Economic Development*, Greenwood Publishing Group, 1997, 219 p.

PUPPATTI Frédéric, « Perceptions et interprétations de l'émergence chinoise depuis la Guerre froide : vers une approche chinoise des relations internationales ? », *Perspectives Internationales*, N° 2, avril-septembre 2012, 16 p.

SWAINE Michael, « China's Assertive Behavior, Part One: on 'Core Interests' », *China Leadership Monitor*, No. 34, 2011, 25 p.

TOURRET Paul, *Les spécificités du modèle de développement des ports chinois*, ISEMAR, note de synthèse n° 87, septembre 2006, 4 p.

ZHIMING He, *Chartering Shipbroker and Related Issues in China*, sous la direction de BAL Abhinayan Basu, Faculté de droit, Université de Lund, 70 p.

Sitographie

AMBASSADE DE LA RPC EN RÉPUBLIQUE DE GUINÉE, « Guinée : un consortium d'entreprises chinoises exporte sa première tonne de bauxite », consulté le 18/06/2017 : <http://bit.ly/2tAYAPO>.

ARTE FRANCE, « Le transport maritime, cœur de la mondialisation, Le dessous des cartes du 31.01.16 », consulté le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2sLMdEa>.

ARTE FRANCE, MANO A MANO, « Qui contrôle la mer ? », consulté le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2tG7kUN>.

ASIALYST, « Mer de Chine du Sud : les Chinois inventent le "tourisme conflictuel" », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2sKyNYf>.

BBC NEWS, « Panama cuts ties with Taiwan in favour of China », consulté le 19/06/2017 : <http://bbc.in/2tfQ2O5>.

CALABRESE Vincent, « Les armateurs chinois ont doublé leur flotte en dix ans », L'Antenne, consultée le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2rLbRZl>.

CHINA.ORG.CN, « More Chinese ships to travel on Arctic route », consulté le 21.06.2017 : <http://on.china.cn/2swSwZo>.

CRUISE INDUSTRY NEWS, « CSSC sign deal for joint-venture to build ships », consulté le 18/09/2017 : <http://bit.ly/2rMFKso>.

DEGEORGES Damien, « Comment la Chine affirme sa présence maritime dans l'Arctique », Le Monde, consulté le 19/06/2017 : <https://lc.cx/T5E5>.

DIPLOMATIC COURRIER, « China's "Going Out" Strategy », consulté le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2sRs92S>.

JEUNE AFRIQUE, « Djibouti : à la conquête de la nouvelle route de la soie », consultée le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2tI9yCX>.

JEUNE AFRIQUE, « Reportage : le port géant de Djibouti officiellement inauguré », consulté le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2shF5hn>.

LA CROIX, « Le rôle du tribunal de La Haye dans le conflit en mer de Chine », consulté le 09/06/2016 : <http://bit.ly/2rzChcs>.

LE FIGARO, « Hainan, l'île au trésor des milliardaires chinois », consultés le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2svACWU>.

LE MONDE, « Mis au ban par ses voisins, le Qatar tente de calmer le jeu », consulté le 20/09/2016 : <http://lemde.fr/2rMnhLh>.

LEE Hong Liang, « Merger of CSIC and CSSC may be completed 'in one year', Seatrade », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2rQ7F5U>.

LES ECHOS, « Les Chinois vont aussi construire des paquebots », consultés le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2tl7nzB>.

LES ÉCHOS, « Transport maritime de conteneurs : la Chine va fusionner ses fleurons », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2rPQbH0>.

MACAUHUB, « China's CHEC involved in investment of US\$1 billion in the new port of Maputo », consulté le 15/06/2017 : <http://bit.ly/2s5ZCVY>.

MÉCANIQUE BATEAU, « Qu'est-ce qu'un pavillon de complaisance », consulté le 12/06/2017 : <http://bit.ly/2smgJmC>.

MOVER DB, « Top 10 International Container Shipping Companies », consulté le 14/06/2017 : <https://moverdb.com/shipping-companies/>.

MSA, « About us », consulté le 16/06/2017 : <http://www.msa.gov.cn/>.

OPEX360, « Une base navale chinoise à Djibouti d'ici fin 2017 », consulté le 19/06/2017 : <http://bit.ly/2shl1vk>.

RENCH-CHINA.ORG, « L'Inde et le Pakistan rejoignent l'OCS », consulté le 20.06.2017 : <http://on.china.cn/2rMpY0S>.

REUTERS FRANCE, « Areva-Accord avec CNNC une JV dans le nucléaire chinois », consulté le 15/06/2017 : <http://bit.ly/2rz9Viv>.

SASAC, « About SASAC », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2rhm7o0>.

THE STAR, « Boost for regional trade as Singapore, China agree to expand business in Kenya », consulté le 15/06/2017 : <http://bit.ly/2kLDWeV>.

TURKEY SEA NEWS, « China's FTZs in Tianjin, Fujian, Guangdong, Shanghai pilot reforms », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2ssJ3Fl>.

XINHUANET, « La valeur ajoutée du tourisme maritime chinois dépasse 1 000 milliards de yuans », consulté le 14/06/2017 : <http://bit.ly/2rydOED>.

ZGSYB.COM, « “十三五”航运“由大转强”借势寻突破 », consulté le 11/06/2017 : <http://bit.ly/2swBjPr>.