LES AMBITIONS MARITIMES CHINOISES

Extrait d'un cours de l'amiral Alain Oudot de Dainville, membre de l'Académie de marine, au Centre d'études diplomatiques et stratégiques en mai 2020

14. Le risque d'affrontement maritime croît

Dépassant sa culture défensive, la Chine dont l'égoïsme national est évident veut en toute priorité **s'approprier la mer de Chine**, la Méditerranée asiatique, pour de multiples raisons, stratégiques et politiques.

Cette visée sur les mers de Chine est **une priorité de longue date.** Dans les années 50, la Chine reprit par la force presque tous les îlots du littoral contrôlés par les nationalistes de Tchang Kaï-chek. En 1974, à la faveur de la défaite du Sud-Vietnam, elle s'emparait des Paracels, où quelques années auparavant stationnait encore une garnison française. En 1988, elle enleva par la force le récif Fiery Cross occupé par les Vietnamiens près de l'archipel des Spratleys. Se fondant sur ces précédents, tous les pays de la zone, anciens vassaux et tributaires de l'empire du Milieu, redoutent, à tort ou à raison, les ambitions navales réaffirmées de Pékin.

Évacuons **d'abord les *r*aisons économiques, les eaux poissonneuses, le sous-sol riche en hydrocarbures :** elles ne justifient pas à elles seules une telle montée en puissance. Les raisons stratégiques sont plus sérieuses : ces mers conditionnent la **liberté d'action de ses SNLE**, et la protection des câbles sous-marins de l'internet. Ce n'est donc pas sans raison que les Chinois veulent y interdire les engins sous-marins en plongée. Dans la partie méridionale se trouve l'île d'Haïnan, principale base de SNLE dont il faut garantir la liberté de navigation contre les sous-marins occidentaux. En ce sens, l'arrivée d'un nouveau sous-marin australien et la présence de drones sous-marins sont de mauvaises nouvelles pour la Chine.

L'écoute des flux d'informations qui transitent sur le câble sous-marins devient un enjeu stratégique certain. Souvenons-nous que l'interception du télégramme Zimmermann qui transitait sur l'un des deux câbles sous-marins existant en 1917, provoqua l'entrée en guerre des États-Unis contre l'Allemagne. Il est avéré qu'Américains et Russes sont capables d'écouter les câbles, sous la mer, il est probable que les Chinois peuvent ou pourront les imiter.

Les raisons politiques sont fondamentales. La Chine veut donner à cette mer un **statut de mer territoriale** en annexant ou en revendiquant les 200 îles, îlots ou récifs des mers de Chine orientale et méridionale séparées par le verrou de Taïwan. L'objectif est double, retirer des points d'appui aux autres riverains, l'Empereur Kubilaï en aurait eu bien besoin pour envahir le Japon au XIIIème siècle, mais surtout accroître ses eaux territoriales pour revendiquer le statut de mer intérieure pour ces deux mers.

La possession et les fortifications des îles intérieures donneraient aux Chinois une meilleure assise juridique pour revendiquer un statut de mer territoriale et leur permettrait d'adopter la stratégie retardatrice de Vauban face au rival américain.

La Chine sait rendre inapplicable, par une militarisation accrue, la résolution du 12 juillet 2016 de la Cour permanente d'arbitrage contre les droits historiques en mer de Chine. Grâce à l'Europe et aux Américains, elle est soutenue par un allié de poids, la Russie, pourtant culturellement europhile. Elle

le fait savoir en participant en septembre 2016 à des manœuvres conjointes en mer de Chine méridionale. En 2017 la crise se cristallise autour du récif poissonneux de Scarborough à 230 kilomètres de Luçon, l'île principale des Philippines à 650 km de l'île de Haïnan,

La Chine veut marquer la fin d'une illusion selon laquelle elle continuerait à accepter un ordre maritime fondé sur des règles occidentales. Les conséquences en seront dramatiques ; c'est tout le droit de la mer qui s'effondre dans cet affrontement entre les États-Unis non signataires de Montego Bay et la Chine signataire qui use de la clause de réserve à la Convention. L'Europe devra se positionner, soit d'un côté, soit de l'autre en naviguant en mer de Chine.

A l'opposé les Américains agissent pour refuser le fait accompli : ils déploient des navires de guerre, notamment des porte-avions, et nouent des accords avec les riverains de la mer de Chine. Le Président Trump vient de réaffirmer les accords avec le Japon, les Chinois ont rétorqué en envoyant des garde côtes patrouiller autour d'un îlot contesté par les Japonais.

La Chine veut donc se doter des moyens de les contrer pour affirmer une tolérance zéro. Elle nie aux Américains le droit de s'immiscer dans ce conflit régional ; elle veut être reconnue comme l'a montré l'incident en octobre 2007 entre un sous-marin chinois et un porte-avions américain au large d'Okinawa ou plus récemment en avril 2016 le refus d'escale du porte-avions américain USS John Stennis à Hong Kong. Le président Xi Jinping se sent assez fort pour rétorquer à John Kerry venu lui dire à Pékin le dimanche 17 mai 2015, les vives craintes de Washington quant aux ambitions chinoises en mer de Chine méridionale, que le Pacifique est «assez vaste pour la Chine et les États-Unis ». Elle s'estime donc aujourd'hui « suffisamment forte pour s'assurer la maîtrise des mers de Chine (méridionale et orientale) contre tout intrus – comprenez contre la VIIe flotte, basée à Tokyo et Singapour – en cas de conflit » .

15. Dans les ambitions maritimes il y a la BRI même si elle dépasse le seul cadre maritime. Elle s'étend tout le long des voies d'approvisionnement et de commerce, au nord comme au sud, à l'Est comme à l'Ouest.

Arrêtons-nous sur ce **projet éminemment politique** de la nouvelle route de la soie, ou BRI, (Belt and road initiative) [1], mais également sous-marine avec les câbles, BRSI. Ce projet vise à « domestiquer » la mondialisation articulée autour d'un nouvel ordre mondial dont la Chine serait le pivot. La Chine retrouverait ainsi un rôle central dans la communauté mondiale, en imposant sa vision du commerce, ses normes, pour redevenir l'empire du milieu du globe terrestre. Un nouveau système mondial que la Chine aura initié, organisé, irrigué. « Si vous voulez devenir riche commencez par construire des routes » dit le proverbe chinois

A l'opposé du modèle Wall Street, entièrement bâti sur la domination **de la finance, BRI recherche des formes multiples d'interdépendances** : collaborations politiques, interconnexions de territoires,

---

1 *Les deux possèdent des atouts : entre l'Asie et l'Europe un train de marchandises, belt, met 17 jours à partir de Chongquing pour rallier Duisbourg en Allemagne, en traversant un certain nombre de pays à risques, alors que la voie maritime, road, met deux fois plus de temps, dans un espace international si l'on excepte les détroits .Ainsi le train est deux fois plus rapide, mais il coûte trois fois plus cher. Il ne représente que 1% du trafic en volume, un train n'acheminant que 40 conteneurs, contre 22 000 sur un bateau moderne. Le nombre de voyages de trains de fret reliant la Chine à l'Europe a atteint 3.000 en 2017 et devrait progresser d'un tiers en 2018 pour atteindre 4.000 voyages. Au maximum sans aléas, le trafic ferroviaire ne prendrait que 15 % du trafic maritime entre l'Asie et l'Europe : il est inexistant antre Asie et Amérique. Un porte conteneurs est un train de 150 km.*

échanges commerciaux mutuels, investissements à long terme. **L'initiative Belt and Road est conçue pour être fondée sur 5 priorités de collaboration: la coordination des politiques, le développement des infrastructures, le commerce, l'intégration financière et les relations interpersonnelles.** Depuis de nombreuses années, la Chine, dans la cadre de son projet des Nouvelles routes de la soie, s'implante dans le monde entier, par des investissements massifs dans les infrastructures ne reculant jamais devant la corruption des autorités locales Cette initiative espère contribuer à résoudre les problèmes qui minent la communauté internationale : les inégalités de développement, les rivalités de la gouvernance politique, l'incapacité à agir de concert pour stopper et inverser la détérioration des biens communs globaux. La coopération dépasse largement le seul domaine économique pour atteindre la santé, l'eau, l'agriculture ; la science et la technologie ainsi que l'éducation.

Un exemple de coopération politique est le projet chinois de «ligne de soie numérique», que la Chine considère comme une alternative potentielle au monde technologique dominé par les États-Unis, où il a parcouru un long chemin dans les États du Golfe. Il est vrai que la coopération avec «Huawei» dans la construction de réseaux de «cinquième génération» a retenu la part du lion, mais les entreprises chinoises participent activement avec leurs homologues du Golfe et signent des protocoles d'accord sur un large éventail d'applications des technologies de l'information et des communications, y compris les services par satellite et la sécurité électronique , Création de contenu numérique, cloud computing, développement des ressources humaines, formation et développement de réseaux à large bande

BRI est une initiative en **adéquation avec les objectifs stratégiques** de Pékin, au premier chef, l'intégration de l'Asie autour de la Chine. Au-delà, il cherche à établir un régime de croissance soutenable en réunissant les moyens financiers de l'investissement à long terme.» Il s'étend dans le monde entier. Le développement économique de la Chine dépend étroitement des flux économiques, financiers et commerciaux qui en entrent et sortent. BRI s'appuie sur les routes maritimes, mais en bons stratèges et disciples de Sun Tzu elle cherche à compléter la voie maritime par la voie ferrée, enfin les routes de l'information.

La Belt et la Road sont soumis à des aléas et des risques, la belt l'insécurité des pays traversés, la road à la protection du trafic maritime. On retrouve la belt vers l'Europe et la pénétration de l'Afrique, la road au Nord, à l'Est et à l'Ouest.

Dans les deux cas, voie ferrée et voie maritime, la Chine devra faut disposer **d'un réseau de points d'appui** jugés indispensables pour pouvoir se répandre, protéger la voie ferrée dans la dizaine de pays à risques traversés, et obtenir la supériorité navale. Elle doit dans ce but passer des accords ou obtenir des concessions. Pour la voie maritime c'est la stratégie du « collier de perles », points d'appui militaires pour la maîtrise des mers et le contrôle des détroits, selon les principes de l'amiral Mahan. Elle cherche à contrôler Malacca par Singapour interposé, le Bab El Mandeb (d'où l'intérêt pour le conflit du Yémen et la base à Djibouti inaugurée en août 2017), Ormuz (base de Gwadar au Pakistan) puis vraisemblablement de Suez et à plus long terme de Gibraltar et de la Manche. Elle a construit une base à Djibouti, capable d'accueillir 10 000 hommes. C'est, comme le baptise les Américains, le collier de perles, puis la nouvelle route de la soie, des accords ont été signés avec les ports italiens de Gênes et de Trieste et grec du Pirée, elle en prépare avec Panama, développe le port de Dar El Salam, a en cartons un projet de voie ferrée pour contourner Suez, le creusement du canal de Kra.

La Chine s'implante en Oman dans le port de Duqm, en mer rouge à port Soudan et en Egypte Au nord, en Méditerranée, la Chine étend rapidement sa présence commerciale alors que le gouvernement israélien utilise une société chinoise pour développer les ports de Haïfa et Ashdod, qui sont une plaque tournante de transit pour environ 60% des importations israéliennes.

La Chine a montré un intérêt actif pour la reconstruction du port de Beyrouth et a déjà un intérêt dans le port de Tripoli, qui gère actuellement l'essentiel des importations du Liban. En Egypte, il y a des entreprises chinoises à Port-Saïd à la sortie du canal de Suez, et elles ont des contrats avec Bilbao, Gênes, Istanbul, Valence, Marseille et Marschluk à Malte, et des discussions sont en cours ailleurs également

De même la traversée du canal de Suez est considérée comme politiquement instable et risquée, les navires chinois y ont essuyés des tirs de roquettes venus de la rive. Ainsi les Chinois envisagent de le doubler par une voie ferrée qui traverserait Israël entre Eilat et Ashdod au sud de Tel Aviv pour rejoindre la Méditerranée où les conteneurs retrouveraient la voie maritime.

Dans l'océan Indien l'Inde oppose au collier de perles le bracelet d'opales, ses accords LEMOA avec les USA qui lui ouvrent les portes de Diego Garcia, mais aussi avec le **couloir de croissance** Asie Afrique indo japonais vers l'Afrique.

La marine indienne veut contrôler l'océan qui porte son nom. Les îles indiennes d'Andaman et de Nicobar, situées à l'entrée du détroit de Malacca, donc dans une position stratégique pour en contrôler le trafic, accueillent le commandement naval indien pour l'Extrême-Orient. Plus au sud, l'île Maurice a autorisé l'installation d'une infrastructure navale sur l'île d'Agalega. Une station radar à Madagascar et des accords de défense avec le Mozambique permettent à l'Indian Navy de patrouiller dans le canal du Mozambique. Enfin, New Delhi a tissé des accords de défense avec Oman, et de sécurité avec le Qatar, et a cherché à en esquisser avec l'Arabie Saoudite lors de la visite du premier ministre dans le Royaume début avril 2016. Enfin en mars 2018 la France lui a ouvert ses installations navales dans cet océan.

La BRI s'intéresse aussi à la **traversée du Pacifique,** ciblant l'Océanie pour ses nouvelles « routes de la soie ». Mais l'Australie, les États-Unis, le Japon et l'Inde dans une vision indo pacifique ont compris l'intérêt stratégique en terme de domination que cela suppose, veulent établir une infrastructure régionale présentée comme alternative à la BRI pour contrer l'influence grandissante de Pékin, le quarteron. La Chine a approché le Vanuatu afin d'établir une présence militaire permanente dans le Pacifique Sud. « Une base située à moins de 2 000 kilomètres de la côte australienne permettrait à la Chine de projeter sa puissance militaire dans l'océan Pacifique et de renverser l'équilibre stratégique établi de longue date dans la région, augmentant potentiellement le risque de confrontation entre la Chine et les États-Unis. Ce serait la première base outre-mer de la Chine dans le Pacifique et seulement sa deuxième dans le monde », note le *Sydney Morning Herald.*

La Chine «a inondé le Vanuatu, qui compte environ 270 000 habitants, avec des centaines de millions de dollars d'argent pour le développement ». Le quotidien australien ajoute que « l'ambition militaire de Pékin au Vanuatu serait probablement réalisée progressivement, en commençant éventuellement par un accord d'accès qui permettrait aux navires de la marine chinoise d'accoster régulièrement et d'être entretenus, ravitaillés et réapprovisionnés. » la tentative chinoise actuelle d' «acheter» l'archipel des iles Salomon, proche de la Nouvelle Guinée, afin d'y développer une base d'expansion pour tout le Pacifique Sud. La Chine a également poussé le bouchon de l'ingérence politique bien trop loin en Australie. Il en résulte actuellement une véritable « guerre froide » très âpre entre les deux pays.

L'Inde veut également s'opposer dans le Pacifique avec les Américains les Australiens, les Japonais en proposant le **quarteron,** convergence de vues des 4 pays sur la résistance à la Chine**. L**'Inde craint de voir la Chine s'installer durablement dans la région, et c'est pour contrer l'influence chinoise qu'elle cherche aujourd'hui à renforcer ses relations avec
les pays du Pacifique Sud. L'installation éventuelle de bases militaires chinoises dans

certaines îles du Pacifique Sud, notamment dans l'archipel des Vanuatu, est ainsi un sujet
d'inquiétude pour New Delhi, tant d'un point de vue militaire qu'économique. La Chine
bénéficierait d'une présence permanente dans la région et un accès direct aux ressources
marines de ces petits États. De fait, cette présence affaiblirait les positions indiennes en
Indopacifique.
Les relations cordiales qu'entretient l'Inde avec ces États insulaires ne sont toutefois, pas encore, pleinement une priorité de la stratégie maritime de New Delhi.
Essentiellement commerciales ou liées au développement économique des États insulaires, ces relations n'ont guère jusqu'à présent de dimension politique. Ceci peut
sans doute s'expliquer par la grande distance qui sépare ces deux régions du monde.
Il est cependant indispensable que l'Inde fasse de cette zone une de ses priorités stratégiques si elle ne veut pas faire face à une croissance irréversible de l'influence
chinoise, au détriment de ses propres intérêts.

L'ambition, de l'empire du milieu est illustrée par la métaphore de l'omelette vous mélangez les œufs mais après vous ne pouvez pas les remettre dans leur coquille,

16. Les autres ambitions maritimes

L'ambition maritime chinoise est aussi **d'exploiter à son profit les fonds marins**. L'agence de presse Xinhua a annoncé, le 23 janvier, que la Chine envisageait de développer deux sous-marins capables d'atteindre une profondeur de 11 km d'ici à 2020. L'objectif de cette conquête des eaux profondes ? Accéder aux ressources génétiques et minérales présentes en nombre dans les abysses. La Chine a ainsi acquis, ces cinq dernières années, les droits miniers pour exploiter 86 000 km[22] de fonds marins internationaux.

Arrêtons sur l**a géopolitique de l'énergie fossile** : les deux rivaux consommateurs ont deux stratégies opposées pour s'approvisionner. Ayant tiré les leçons de la guerre du Pacifique qui vit le Japon trop étirer ses lignes de ravitaillement, les États-Unis ont choisi en priorité la proximité se fournissant principalement chez eux mais aussi au Canada et au Mexique, même s'ils ont profité de la baisse des cours du début 2020 pour s'approvisionner au Moyen-Orient, alors que la Chine est contrainte d'aller s'approvisionner plus loin notamment en Afrique, en Amérique du sud et au Moyen Orient, où elle redistribue les cartes et pourrait à terme reprendre à son compte le pacte pétrole contre sécurité entre les États-Unis et l'Arabie Saoudite, quand cette dernière aura fait sa révolution : elle est devenue le principal importateur de pétrole des pays du GCC. Ainsi la Chine est beaucoup plus vulnérable en raison de l'élongation de ses flux, une des raisons de la formidable croissance de sa marine, alors que les Américains se sont repliés sur eux-mêmes, comme s'ils redoutaient un affrontement maritime. 70% des exportations de pétrole des pays de l'OPEP sont destinées à l'Asie contre 20% à l'Europe et aux États-Unis. C'est particulièrement important pour la Chine, qui importe 60% de sa consommation dont 80% transite par voie maritime.

Enfin les Chinois **cherchent dans la puissance navale, la reconnaissance politique** du statut de grande puissance. Depuis la mort de Mao Zedong, la Chine dépassant l'abri illusoire de sa grande

Muraille et devenant l'incontournable pivot de l'économie mondiale, se donne inexorablement les moyens de récupérer ce statut que son inconscient n'a jamais perdu. Pour la première fois depuis une génération, le contrôle de la mer n'est plus la prérogative incontestée des Etats-Unis

17. La marine chinoise

Le budget chinois de la défense, deuxième du monde après celui des États-Unis, augmente de 7,5 % en 2019. Il s'agit d'une légère décélération par rapport à l'année dernière (+8,1 %).La Chine veut augmenter le niveau d'entraînement et s'est aussi lancée dans une opération de rattrapage des équipements occidentaux, ainsi que dans les nouvelles techniques dites « de rupture » face à l'Occident, comme des lasers antisatellites ou les canons électromagnétiques.

Elle cherche son statut notamment sur mer, car elle sait que seules les puissances maritimes peuvent devenir de grandes puissances et qu'elles ont toujours gagné les guerres qui les opposaient aux puissances continentales. C'est donc à la marine de contribuer à affirmer la vocation chinoise d'une puissance mondiale, qui se décomplexe progressivement.

Dans le discours tout est fait pour banaliser la puissance, mais dans les faits la Marine se déploiera de plus en plus, avec cette ambition politique : elle rencontrera partout sur sa route les flottes américaines, et dans l'océan Indien, la marine indienne. La Chine a une stratégie d'actions de faible intensité. Pour la conduire, elle joue avec virtuosité de l'ensemble de moyens maritimes dont elle dispose en cultivant l'ambiguïté à l'envi et en faisant peser la menace permanente que représente le concept de « défense active » énoncé en mai 2015 dans le livre blanc China's Military Strategy; il permet de mener au besoin des actions préventives.

Dans ce pays très conservateur**, les déclarations des deux derniers présidents marquent** le retour en grâce de la Marine, 600 ans après l'amiral Zheng He, dans un effort démarré au débit des années 2000, rompant avec la politique maoïste tournée vers l'intérieur du pays. Hu Jintao en 2006 annonçait que « la marine doit être renforcée et modernisée », et être activement préparée « pour le combat militaire à tout moment » ; le président Xi Jinping s'est engagé à bâtir une *"flotte puissante"*, capable de *"combattre et de gagner des batailles"* Il veut faire passer la Chine du statut de puissance continentale traditionnelle à celui de *«*vraie puissance maritime*»* pour aider ainsi la nation à réaliser son *«* rêve chinois *».*

La marine chinoise a connu un progrès spectaculaire : l'an dernier elle s'est accrue en tonnage de l'équivalent de la marine française. Bien sûr la qualité de son équipement ne rivalise pas encore avec la marine américaine. Les deux points forts d'une puissante marine restent les porte-avions et les SNLE. Elle se développe pour se donner les moyens de sa stratégie, contrôle des mers de Chine, avec des moyens de patrouille et des unités amphibie pour intervenir sur les îles, moyens de projection le long des voies commerciales et d'intervention dans les crises majeures, sans oublier les moyens de survie, les SNLE. Après le Liaoning porte-aéronefs dérivé des l'ex Varyag soviétique elle a lancé en avril 2017 le Shandong son deuxième porte-aéronefs avec l'aide d'ingénieurs ukrainiens qui avaient travaillé sur le programme soviétique. Une troisième unité plus proche des standards américains serait en phase initiale de construction.

Privée de toute aide extérieure, la mise au point des SNLE va se révéler difficile et longue. Un SNLE du type «092 Xia» fut lancé en 1981 et admis au service actif en 1988, montrant une mise au point laborieuse. Six autres SNLE, du type « 094 Jin», ont été construits entre 2007 et 2017 : un aurait pu être perdu. Les Américains pensent que la première patrouille opérationnelle ne se serait déroulée qu'en 2015. La difficulté du projet est aggravée par la cartographie des approches maritimes du pays.. La mer de Chine méridionale est l'espace maritime le plus proche qui se prête à la navigation sous-marine sans restriction. Une base a donc été construite à Long Shan, sur l'île d'Haïnan, à seulement 30 miles nautiques des fonds de 100 m qui permettent de plonger en sécurité. Par ailleurs, la culture

maritime chinoise imprégnée du concept soviétique de zones de patrouille de taille restreinte, protégées par des moyens extérieurs, explique en partie l'importance donnée à la construction des bases aéronavales dans l'archipel des Spratleys, sur les îlots de Fiery Cross, Subi et Mischief. Avec la base de Woody Island dans les Paracels, elles permettent d'assurer une couverture aérienne de la zone des grands fonds où les SNLE peuvent patrouiller. Le fait qu'un système d'antennes de détection acoustique, inspiré du Sound Surveillance System (SOSUS) américain déployé dans l'Atlantique nord lors de la guerre froide, serait en cours d'installation conforte la marine chinoise à tout faire pour rester dans son pré carré.

Les Américains dans leur vision des frontières savent que le maintien de la puissance militaire est une priorité stratégique, pour la neutralisation de sa capacité de menace nucléaire. Ainsi il est important pour eux de pourvoir pister les SNLE chinois dès l'appareillage de leurs bases, ce qui explique leur acharnement à maintenir la liberté de navigation en mer de Chine au risque d'affrontements navals car la dissuasion chinoise vient contrevenir à la doctrine Monroe en menaçant le territoire américain.

L**a marine chinoise ne peut pas encore rivaliser** avec la marine américaine, mais elle fait des progrès spectaculaires et se donne les moyens de venir à la hauteur de sa rivale, au moins dans un premier temps dans les atterrages de l'empire du milieu : pénétrer en mer de Chine ne peut plus se faire en échappant au contrôle de la marine ou de la garde côte que l'on voit de plus en plus présentes dans un rayon d'action qui s'élargit d'année en année. Au large dans les océans, après la lutte contre la piraterie, elle s'enhardit à participer à la gestion des crises : en décembre 2014 elle propose son concours aux États-Unis pour lutter contre l'organisation de l'état islamique. Demain elle sera prête pour l'affrontement.

=