diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

Stratégie maritime chinoise : quelle dynamique ?

dimanche 30 septembre 2012,par Jérôme LACROIX-LECLAIR

Citer cet article / To cite this version :
Jérôme LACROIX-LECLAIR, **Stratégie maritime chinoise : quelle dynamique ?** ,
Diploweb.com : la revue géopolitique, 30 septembre 2012.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site **https://fr.tipeee.com/diploweb** . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.
Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Géopolitique de la Chine. Diplômé de l'École de Guerre, l'auteur met en perspective la stratégie maritime chinoise. Tout laisse à penser que les îles seront un enjeu majeur dans la lutte acharnée de la Chine pour s'imposer, tant au niveau des perles du collier qu'en regard des revendications territoriales. La construction de deux porte-avions chinois supplémentaires ainsi que les positions politiques américaines, indiennes et australiennes semblent présager d'une nouvelle course aux armements.

AU court de son histoire, la Chine ne s'est jamais réellement affirmée comme une puissance maritime majeure. Il faut ainsi remonter au 15ème siècle et plus particulièrement aux sept voyages effectués entre 1405 et 1433 par le navigateur chinois Zheng He pour trouver un précédent. Zheng a ainsi porté les voiles de Pékin non seulement vers les côtes africaines, mais aussi dans le Golfe persique et le Golfe d'Aden afin d'y développer le commerce entre la Chine de l'époque Ming, l'Asie du Sud-ouest et l'Océan indien [1]. Cet intermède maritime fut toutefois de courte durée en raison de la réémergence de la menace mongole qui força Yongle, le troisième empereur Ming, à se concentrer sur la sécurisation des frontières du nord et du nord-ouest du pays. De nombreux historiens considérèrent ainsi cette réorientation stratégique comme la fin de cette première et brève incursion de la Chine sur les mers lointaines. [2] Depuis lors, force est de constater que la Chine a été considérée avant tout comme une puissance continentale, délaissant apparemment des problématiques liées au domaine maritime.

Cependant, cet ancrage terrestre de la stratégie chinoise est désormais aujourd'hui remis en question dans la mesure où Pékin affiche désormais de nouvelles ambitions maritimes. La réorientation officielle de la stratégie américaine en direction de la zone Asie-pacifique ainsi que la visite du président B. Obama dans cette région démontrent l'intérêt mais aussi l'inquiétude suscités par la (re)naissance de la marine chinoise [3]. Les Américains et les Japonais sont ainsi particulièrement préoccupés par son expansion et par sa modernisation [4] d'autant que le développement d'une composante navale crédible apparaît désormais comme une priorité pour les représentants chinois. La remise en état du Varyag, un porte-avions acheté à l'Ukraine [5] et l'accroissement rapide des effectifs de la PLAN (People Liberation Army Navy) en sont des témoignages. En 2010, la PLAN disposaient de 225 000 hommes et comptait dans ses rangs 58 sous-marins, dont 6 sont nucléaires, plus de 50 frégates et 27 destroyers ce qui lui permet d'être considérée aujourd'hui comme la première flotte d'Asie en dehors de la flotte américaine [6].

Le formidable essor de la PLAN rappelle ainsi que la Chine, au-delà de son ancrage continental, est aussi un pays à vocation maritime possédant près de 18 000 km de côtes et devant exercer sa souveraineté sur plus de 5 000 îles et îlots [7].

Plus généralement, dans quelle mesure l'*insularité* permet de faciliter la compréhension de la nouvelle stratégie maritime de l'Empire du milieu et de sa mise en œuvre ?

Afin de répondre à cette questions, nous analyserons les raisons ayant favorisé l'émergence d'un nouveau tropisme maritime. Tropisme qui se traduit par la recherche de profondeur stratégique, par l'exacerbation des revendications territoriales et la volonté de sécuriser les voies de communication maritime.

Un changement de paradigme stratégique

[8]

Jusqu'en 1840, la menace provenant des mers était relativement faible [9]. Ainsi, durant les deux derniers siècles, les gouvernements chinois successifs se sont avant tout focalisés sur la mise en œuvre d'une stratégie à prédominance terrestre en raison de l'existence de dangers d'origine continentale et de la crainte d'une rébellion interne. Toutefois ce tropisme terrestre a été remis en cause. Un changement de paradigme stratégique s'est opéré transpirant jusque dans les différents Livres blancs de la défense. Celui de 2004, en particulier, donna ainsi la priorité au développement d'une marine capable de prendre le commandement des mers et de conduire des frappes contre-stratégiques. Ce virage stratégique, tout à fait révolutionnaire en regard de l'état d'esprit des officiels chinois (qui a perduré depuis la fin des voyages de Zheng He), impose une analyse des facteurs ayant contribué à son éclosion.

Contrairement à ce que laisse supposer les documents officiels, cette réorientation stratégique ne s'est pas opérée brutalement en 2004. Elle est le fruit de la combinaison de plusieurs facteurs qui ont pris naissance dans les années 1980. L'un d'entre eux est la disparition de menaces immédiates le long des frontières chinoises. En effet, Pékin, qui craignait une invasion en provenance de l'URSS soutenue par la marine soviétique, s'était doté d'une imposante force terrestre pour contrer cette éventualité tout en reléguant sa marine dans un rôle secondaire dédié principalement aux opérations côtières. Cependant, au début des années 1980, l'environnement sécuritaire a fortement évolué de sorte que la probabilité d'une attaque soviétique est devenue de plus en plus improbable [10]. L'écroulement de l'URSS (1991) et l'apaisement des tensions nées des différents frontaliers avec la Russie, les républiques d'Asie centrale, le Vietnam, la Corée du Nord, la Mongolie et l'Inde constituaient désormais des conditions qui ne justifiaient plus une stratégie exclusivement axée sur la défense des frontières terrestres. L'estompement de menaces continentales créait les bases pour une réorientation de la pensée militaire chinoise. Le premier indice de ce changement apparaît dès 1985 lorsque la défense dite « offshore » fut définit comme une priorité et que les directives stratégiques et opérationnelles destinées à la PLAN lui imposaient de passer d'une posture d'opérations proches des côtes chinoises à une posture d'opérations en haute mer [11].

Le formidable essor économique de la Chine et sa dépendance vis-à-vis des flux maritimes sont deux autres facteurs ayant contribué au changement de stratégie. En effet, entre 1980 et 2000, la Chine a connu un fort taux de croissance s'établissant à 9,7% en moyenne par an. Entretemps, son économie est devenue extrêmement dépendante des voies de communication maritime et des ressources énergétiques qui y transitent [12] ce qui lui impose désormais de prendre en compte les risques potentiels d'interruption qui y sont associés. Le corollaire de l'impressionnante croissance économique est le rôle majeur joué par la Chine sur la scène internationale qui s'affirme, jour après jour, comme la seule nation réellement capable de défier et de contester la suprématie économique américaine. Cette prise de conscience des effets bénéfiques liés à l'accroissement de la richesse chinoise se traduit précisément dans l'esprit de ses dirigeants par la volonté de disposer d'un outil militaire et en particulier d'une marine reflétant ce nouveau statut international [13].

A partir des années 1980, la Chine commença à prendre conscience des nouveaux enjeux maritimes auxquels elle devait faire face. Cependant, sans certains penseurs stratégiques

influents, cette prise de conscience dans une dynamique géopolitique en évolution n'aurait peut-être pas trouvé écho auprès des hauts-responsables politiques. Ces penseurs chinois, fortement inspirés de A. Mahan [14] ont défini la manière selon laquelle Pékin devait désormais appréhender le domaine maritime ; un environnement longtemps négligé par Mao Zedong. L'amiral Liu Huaqing est l'un d'entre eux et fut clairement le plus grand instigateur de la (re)naissance de la marine chinoise. Certains s'accordent même à dire qu'il fut le Mahan chinois [15]. Il est l'architecte de cette révolution stratégique et « le père de la marine chinoise moderne » [16]. Liu Huaqing, qui a été non seulement le chef de la PLAN (1982-1988) mais aussi vice-président de la Commission militaire centrale (1989-1997) [17], permit la transformation de la marine côtière chinoise en un outil militaire crédible capable d'opérer loin de l'Empire du Milieu [18].

L'évolution en faveur d'une nouvelle stratégie pro-maritime se confirma dans les Livres Blancs de la défense successifs. Dans celui de 2006, la Chine y reconnaissait ainsi que sa sécurité était intimement liée au libre-accès à l'énergie et aux ressources naturelles ce qui imposait *de facto* la sécurisation des voies maritimes internationales. Afin d'atteindre cet objectif, il lui était nécessaire de développer des capacités « offshore » de la PLAN tout en augmentant sa profondeur stratégique. Enfin dans celui de 2008, Pékin reconnaissait aussi que la compétition s'était intensifiée en matière d'accès aux ressources stratégiques en raison de leur localisation ce qui nécessitait un changement de posture de la défense côtière vers la défense en haute mer. Liu Huaqing, définissait par ailleurs la nouvelle stratégie maritime chinoise en y mettant l'insularité comme un élément clé dans le concept de profondeur stratégique.

L'insularité et les îles : la profondeur stratégique chinoise

Les officiels de la PLAN ont souvent expliqué à l'étranger le concept de défense « offshore » dans des termes plutôt obscurs. Ainsi, ils justifient le droit de la Chine à défendre ses revendications de souveraineté sur sa Zone économique exclusive (ZEE) sans toutefois en préciser les limites exactes [19]. Les îles permettent toute de même de caractériser géographiquement ce que Pékin définit comme la zone d'opérations privilégiée de sa marine. Elles permettent de comprendre la quête de profondeur stratégique suite au déplacement du centre d'intérêt chinois vers les zones côtières [20]et la zone dans laquelle la stratégie de la marine chinoise se concentre principalement.
Liu Huaqing définissait en 2004 dans ces mémoires deux chaînes d'îles représentant les zones géographiques considérées par Pékin comme sa zone de responsabilité immédiate. La première chaîne d'îles, qui est la limite actuelle de la plupart des opérations de la PLAN, comprend le Japon et ses archipels du nord et du sud (le dernier est par ailleurs contesté par la Chine), la Corée du Sud, Taïwan et les Philippines. La deuxième chaîne d'îles, que Liu Huaqinq a envisagée comme étant pleinement dans le cadre des activités futures de la PLAN, inclut les plages du sud de l'archipel japonais à l'île Bonin et les îles Marshall, dont Guam [21]. Si ces deux chaînes d'îles permettent de caractériser géographiquement ce que la Chine définit comme sa zone de responsabilité, les problèmes liés à l'insularité y sont aussi présents en raison de multiples revendications territoriales.

L’insularité et les revendications territoriales

Les îles revendiquées sont importantes pour les chinois pour deux raisons complémentaires : d’abord leur positionnement géostratégique et, ensuite, l’accès qu’elles donnent à des ressources hydrocarbures. Ces deux éléments constituent donc, ensemble, l’équation du raisonnement qui sous-tend la stratégie insulaire maritime de la Chine. Ces îles sont ainsi le théâtre d’une âpre compétition. Cette lutte pour l’énergie a conduit Pékin à adopter une posture de plus en plus intransigeante [22]. Dès 1985, Liu Huaqing avait introduit de manière formelle l’idée de protéger la souveraineté chinoise, les droits maritimes légaux et surtout les ressources naturelles tant dans l’est et le sud de la Mer de Chine et jusqu’au sud de la Mer jaune [23]. Cette volonté s’est traduite et se traduit aujourd’hui par de nombreuses revendications territoriales chinoises sur l’ensemble des îles à l’intérieur de la première ligne d’îles.

En vertu de la convention des Nations-Unies sur la loi de la mer, depuis 1982, la Chine revendique ainsi sa souveraineté sur environ 3,2 millions km2 dans l’Océan pacifique [24]. Selon la même convention, le pays qui contrôle les îles du sud de la mer de Chine obtient de facto les droits de souveraineté sur environ 8 millions de km carrés [25]. Or **la Chine est devenue le deuxième importateur mondial d’hydrocarbures** si bien que l’accès aux ressources lui est devenu vital afin de continuer à faire fonctionner son économie toujours plus énergivore. Nombreuses sont les îles qui disposent de telles ressources à l’intérieur de la première ligne d’îles ; les contrôler permettraient à Pékin d’avoir accès facilement et à proximité à d’immenses ressources fossiles. Cette démarche souverainiste aiguise bien évidemment les tensions et les amplifie alors que certaines d’entre elles existent par ailleurs depuis des décennies. La Chine a revendiqué officiellement la majeure partie de la mer de Chine en 1992. Ses buts sont d’y exploiter les ressources sous-marines aux alentours des nombreuses îles revendiquées aussi par les Philippines, Taiwan et le Vietnam. [26] Le corollaire de ces revendications est la multiplication des escarmouches et des conflits avec ses voisins depuis plus de trente ans d’autant que l’expansion de la marine chinoise et les revendications chinoises ne fait qu’exacerber les tensions.

La mer de Chine méridionale est ainsi un espace de confrontation. Les îles Paracels ont été occupées depuis janvier 1974 par l’armée chinoise. Un conflit terrestre a éclaté entre la Chine et le Vietnam en février 1979 à leur sujet permettant à Pékin de contrôler l’île d’Hainan suite à la reddition des vaisseaux de patrouille maritimes vietnamiens. En 1996, le Vietnam a de nouveau réaffirmé ses prétentions sur cet archipel sans succès.

L’archipel des Spratly (Nansha en chinois), situé dans le sud de la mer de Chine méridionale, constitué d’îles et de récifs, est lui aussi un **enjeu majeur en raison de ses importantes ressources hydrocarbures**. Il est l’objet de la convoitise de six pays (le Vietnam, les Philippines, la Malaisie, Brunei, la Chine et Taïwan) qui en revendiquent la souveraineté [27]. L’îlot de Mischief est l’une des îles de cet archipel qui intéresse plus particulièrement Pékin. Bien que les évaluations en matière de ressources naturelles varient, cet îlot semble disposer d’importantes réserves de gaz et de pétrole qui attisent les convoitises et les tensions. [28] La Chine affirme qu’elle y a construit un abri pour les pêcheurs alors que Manille, explique que le site est avant tout une installation militaire représentant un empiètement sur son territoire. En outre, depuis 1988 Pékin débarque des troupes dans l’archipel en particulier sur le récif de Fiery Cross saisi au Vietnam. [29]

Ces occupations militaires ont conduit à de multiples conflits [30]. En 1992 la Chine fut accusée par le Vietnam d'avoir débarqué des troupes sur le récif Da Luc. Plusieurs escarmouches ont eu lieu entre 1995 et 1997 avec les Philippines autour de l'îlot Mischief puis des îles Capones, Panata et Kota. L'irrédentisme chinois ne semble pas prêt de s'affaiblir ; bien au contraire il s'accentue même ces dernières années. La Chine est devenue de plus en plus pressante en ce qui concerne ses revendications territoriales les îles Paracels et l'archipel des Spratly [31]. En 2007 une région administrative *ad-hoc* a même été crée pour administrer officiellement ces archipels [32]. En 2010 les îles de Diaoyu (Senkaku) en Chine orientale ont été revendiquées par Pékin en particulier en raison de la présence de grandes ressources d'hydrocarbures [33]. Par ailleurs, au-delà de l'aspect économique, les îles de l'archipel Spratly revêtent un enjeu stratégique majeur pour la marine chinoise et en particulier pour les forces nucléaires. De nombreux experts estiment ainsi que la « Chine essaie d'établir un « bastion » ou un sanctuaire pour ses sous-marins nucléaires lance-missiles, qui pourraient déclencher le cas échéant une attaque balistique nucléaire contre les Etats-Unis. » [34]. Ainsi au-delà de l'enjeu énergétique, il existe un enjeu stratégique dont Taiwan est l'expression d'une revendication des plus emblématiques.

Les revendications de Pékin envers Taiwan connurent un tournant majeur en 1996 lors d'un déploiement de la marine américaine dans le détroit taïwanais. Deux groupes aéronavals furent envoyés sur place afin d'assurer le bon déroulement de la première élection d'un président aux tendances indépendantistes. Pour la Chine, la première ligne d'îles est une barrière mise en place par les États-Unis afin de contenir sa puissance comme le rappellent ceux qui font référence au Secrétaire d'État Dean Acheson. Ce dernier avait ainsi défini en 1950 un périmètre de défense américain dans le Pacifique dont la ligne coïncidait exactement avec la première ligne d'îles [35]. Les leaders chinois sont devenus de plus en plus inquiets car Taiwan constitue précisément le verrou de la première ligne d'îles. La liberté de passage dans son détroit est ainsi essentielle pour les importations d'énergie destinées à l'industrie chinoise.

Les conséquences économiques d'un conflit dans cette région sont évidentes. Les Américains et leurs alliés pourraient facilement interrompre les approvisionnements énergétiques en fermant le goulot d'étranglement taïwanais [36]. Pour les disciples chinois de l'amiral, Taiwan, le Japon, la péninsule coréenne et les archipels du sud-ouest asiatique représentent un mur qui enveloppe les côtes chinoises ; une barrière géographique nuisant à la projection de la puissance maritime chinoise [37]. Assurer la liberté de passage au travers de ses lignes de communication constitue donc un enjeu vital pour Pékin afin d'assurer un flux ininterrompu de pétrole, gaz naturel et de matières premières [38]. La reprise du contrôle de Taiwan permettrait à Pékin d'ériger son propre mur tout en étendant considérablement sa liberté d'action [39].

Ainsi la PLAN doit être préparée à contenir l'ennemi potentiel, résister à une invasion en provenance de la mer, protéger la souveraineté nationale et préserver l'unité nationale et les droits maritimes [40]. En 1992, la Chine, lors du Congrès national populaire a adopté une loi déclarant unilatéralement qu'elle avait le droit de « prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et empêcher le passage des navires dans ses eaux territoriales » y compris les zones contestées dans le Sud et l'Est des mers de Chine [41]. La nouvelle doctrine impliquait un nouveau rôle pour la PLAN : la concentration sur la réunification avec Taiwan, sur les différents territoriaux maritimes mais aussi la protection contre une attaque provenant de la mer et surtout la sécurisation des lignes de communication maritimes [42]. Cette dernière

mission de la PLAN s'exprime au travers de ce que les Occidentaux appellent la théorie du **collier de perles** dans laquelle les îles jouent un rôle particulier.

L'insularité dans la théorie du collier de perles.

La Chine doit faire face à **deux enjeux géopolitiques majeurs**. **Le premier des deux concerne les nouvelles tâches dévolues à la PLAN suite aux déclarations du président Hu Jintao en 2004**. Ainsi, bien au-delà de ce que la Chine considère comme sa zone d'influence et de responsabilité immédiate à l'intérieur des deux lignes d'îles, la PLAN doit remplir de nouvelles missions inédites. Selon Hu Jintao, la Chine doit non seulement se préparer à défendre ses intérêts maritimes régionaux et ses routes maritimes mais elle doit aussi être capable de venir en aide à ses ressortissants et les évacuer le cas échéant. Elle doit participer à l'aide humanitaire et lutter contre la piraterie [43]. Aussi, le Livre blanc sur la défense de 2008 souligne l'importance de la réponse aux menaces non traditionnelles, qui sous-entend le soutien militaire chinois à une gamme d'opérations autres que la guerre. Ces opérations doivent également ouvrir des options visant à atténuer la préoccupation croissante de Pékin concernant la sécurité de son personnel à l'étranger [44]. Le déploiement de trois navires effectuant des opérations d'escorte au profit de navires marchands dans le golfe d'Aden et l'évacuation de ressortissants chinois lors de la crise libyenne sont des exemples flagrants de cette nouvelle posture. Cette implication sur la scène internationale impose désormais à la PLAN d'assurer le soutien logistique de ses navires. Cependant la longueur des lignes logistiques entre la Chine et les zones d'opérations probables de sa marine est devenue problématique. De nombreux experts s'accordent à dire que des difficultés persistantes existent pour assurer l'entretien et la réparation de la flotte chinoise en raison du manque d'installations adéquates. Ainsi, l'absence d'un réseau logistique robuste a eu un impact direct et négatif sur l'efficacité opérationnelle de la PLAN comme le démontrent les différents rapports concernant les déploiements successifs d'une Task Force chinoise dans le Golfe d' Aden depuis 2008. La solution à ce problème, selon un article de l'amiral Yin publié en décembre 2009, est d'assurer le libre-accès à des installations portuaires situées à proximité des zones d'opérations de la PLAN et en particulier dans l'Océan indien [45].

Le deuxième objectif, corollaire de l'évolution du contexte géostratégique précédemment évoqué, concerne la sécurisation des voies de communication chinoises [46]. Il est la conséquence de l'explosion du commerce par voie maritime et demeure un enjeu majeur en matière d'approvisionnement énergétique. En fait, ce dernier élément est devenu la priorité principale en matière de politique étrangère alors que la consommation énergétique chinoise a doublé. Les projections à long terme suggèrent par ailleurs que la tendance va se maintenir et que la demande va encore doubler dans les deux prochaines décennies [47]. La sécurisation des lignes de communications maritimes est donc vitale pour assurer la pérennité de l'économie chinoise. Or, à l'image de Taiwan, le détroit de Malacca entre péninsule indochinoise et l'Indonésie est aussi un goulet d'étranglement. Il est la route la plus courte entre le Pcifique et l'Océan indien. C'est l'un des détroits les plus importants au monde avec ¼ du commerce global et la Chine en est le principal utilisateur avec 60% de ses importations en pétrole qui y transitent. En novembre 2003, Hu Jintao déclara que les États-Unis et leurs alliés pouvaient contrôler le détroit et appela à une stratégie adéquate pour remédier à cette menace éventuelle [48].

Mahan, dont les Chinois sont d'avides lecteurs, apporte des éléments de réponse quant aux

deux précédentes problématiques. Selon lui, **la puissance maritime est indispensable pour l'émergence en tant que puissance globale**. Elle est particulièrement vitale pour préserver les intérêts commerciaux. De ce fait, il est important de protéger ses lignes de communication vers les marchés étrangers en s'appuyant sur un réseau de bases destinées à assurer l'avitaillement des navires [49]. Ces bases avancées sont cruciales pour la puissance maritime et pour la prospérité d'une nation. Elles peuvent être de nature militaire, civile ou les deux et doivent permettre de défendre les lignes de communication de leur terminus à leur origine [50] tout en assurant l'accès à des installations pour l'entretien des bateaux.

La stratégie du collier de perles est ainsi la traduction des préconisations de Mahan appliquées aux intérêts chinois. Cette stratégie a vu le jour en 2004 dans un rapport interne du DOD dénommé *Energy Futures in Asia* et écrit par Booz-Allen Hamilton pour le Secrétaire à la défense Donald Rumsfeld [51]. Plus récemment, un rapport de 2011 émanant du *Congressional Research Office* conforte son existence [52]. Au travers de cette stratégie d'expansion, dans laquelle l'insularité joue un rôle clé, **la Chine souhaite ainsi construire des ports et des bases navales jusqu'au détroit d'Ormuz en passant par l'Océan Indien et les côtes orientales de l'Afrique** [53].

De manière plus détaillée, cette stratégie comporte deux volets. Le premier consiste à établir des bases sur des territoires insulaires situés à l'intérieur de la première ligne d'îles définie par Liu Huaqing [54]. A titre d'exemple, Pékin a construit une garnison sur les îles Paracels comprenant un détachement de l'infanterie de marine. L'île Woody, dans le même archipel, accueille des avions de patrouille maritime [55]. L'île d'Hainan, obtenue par les Chinois au détriment des Vietnamiens, est devenue la base des sous-marins nucléaires. Quant à l'îlot de Fiery Cross, il dispose d'installations permettant d'accueillir le plus gros hélicoptère chinois. Enfin, en ce qui concerne l'îlot de Mischief, des images satellites de 2007 montrent diverses plateformes et structures utilisables à des fins militaires [56]. La Chine développe ainsi « des perles » dans ce qu'elle considère comme sa sphère d'influence. Il est désormais facile de comprendre les raisons qui la poussent à être autant vindicative et agressive au sujet de nombreuses îles dont elle revendique la souveraineté au-delà des considérations en matière de ressources énergétiques : **la Chine veut relier son occupation des îles et sa stratégie** [57].

Cependant, à l'image de ce que préconisait Mahan, la Chine n'est pas une nation coloniale qui peut s'appuyer sur des territoires d'outre-mer comme la France ou le Royaume-Uni. Elle est tributaire d'autres nations pour développer son réseau logistique. Ainsi le deuxième volet de la stratégie du collier de perles se matérialise par une stratégie de coopération diplomatique et d'accès à des bases militaires étrangères du sud-ouest de la Chine jusqu'au Moyen-Orient [58] dont un grand nombre se situent précisément dans des îles. En revanche, la République Populaire de Chine ne déploie pas de troupes de manière permanente. En affirmant que ses troupes n'occuperont jamais ou ne seront jamais formellement postées en territoire étranger, elle ne semble pas vouloir disposer de bases permanentes au sens américain [59]. Pékin n'exclue toutefois pas l'utilisation temporaire d'installations étrangères [60]. Nombreuses sont les perles du collier, il est possible de citer à titre d'exemple Chittagong au Bangladesh, la Thaïlande et le Cambodge. La Chine souhaiterait aussi accéder à des bases navales au Pakistan, en Birmanie et au Bangladesh. De manière plus précise, les Chinois disposent du port de Gwadar au Pakistan et ont lancé des travaux à Hambantota évalués à plusieurs milliards de dollars [61]. D'autres possibles implantations sont en cours de négociation : Salalah à Oman,

Aden au Yémen, Djibouti, Karachi au Pakistan et plus particulièrement le Sri Lanka et Singapour [62]. Des tractations sont en cours avec la Thaïlande afin que la Chine construise un canal au travers de l'isthme de Kra pour s'affranchir du problème posé par un éventuel blocus du détroit de Malacca.

Au-delà de ces empreintes continentales, les îles sont particulièrement représentées dans cette stratégie d'expansion. Ainsi, la Chine a développé des relations étroites avec la junte birmane [63]. Elle a construit avec l'accord de ces autorités des infrastructures militaires en particulier sur la grande île Coco. Il s'agit de stations radars, d'installations maritimes de reconnaissance et de renseignement électronique. En plus des bases d'écoute et d'interception sur cette île, la Chine a obtenu des autorisations concernant les îles de Katan et Zadaikyi. Près du détroit de Malacca, Pékin a des vues sur l'île de Hainggyi dont le contrôle lui permettrait de sécuriser 80% du passage de ses importations de pétrole [64]. La stratégie chinoise s'appuyant sur des implantations insulaires s'étend aussi vers l'Océan indien. De nombreuses îles suscitent l'intérêt des Chinois qui y voit peut-être la possibilité de créer leur propre Diego Garcia [65] à l'image des Seychelles et des Maldives qui ont reçu la visite de Hu Jintao. Toutefois, jusqu'à présent, aucun accord militaire officiel n'a été ratifié même si des rumeurs circulent sur la construction d'une base de sous-marins à Marao à 40km au sud de la capitale des Maldives et louée aux Chinois pour 25 ans [66].

Conclusion

L'insularité est indiscutablement au cœur de la nouvelle stratégie maritime chinoise. Elle permet non seulement de comprendre les enjeux auxquels la PLAN doit répondre en matière de souveraineté, de sécurisation des lignes de communications maritimes mais aussi son espace d'intervention dans ce qu'elle considère comme sa zone de responsabilité. L'insularité est la clé sans laquelle la Chine ne pourrait assurer la pérennité de sa croissance au travers de la stratégie du collier de perles. Le développement de la marine chinoise n'en est certainement qu'à son début. Elle a attiré dans son sillage la marine indienne qui voit d'un mauvais œil son expansion rapide. Le président Obama lui non-plus, ne semble pas s'être trompé. Il a clairement choisi de mettre l'emphase sur la zone Asie-Pacifique car cette région pourrait être le théâtre d'une lutte d'influence pour la domination des mers dans laquelle les États-Unis ne semblent pas prêts à rendre leur couronne. Le déploiement de drones sur l'île australienne coco n'est que le début de cette guerre de position. Tout laisse à penser que les îles seront un enjeu majeur dans cette lutte acharnée tant au niveau des perles du collier qu'en regard des revendications territoriales. La construction de deux porte-avions chinois supplémentaires ainsi que les positions politiques américaines, indiennes et australiennes semblent présager d'une nouvelle course aux armements semblable à celle qu'a connue Mahan dans les années 1890. Reste à espérer qu'elle ne débouchera pas elle aussi sur un conflit majeur.
Copyright Septembre 2012- Lacroix-Leclair/Diploweb.com

Plus

. Voir l'article de Jean-Emmanuel Medina, "Japon-Chine : Senkaku/Diaoyu, les enjeux

du conflit territorial

. Voir l'article de Thierry Kellner et Thomas Bondiguel, "Chine : L'impact des think tanks chinois spécialisés en relations internationales sur la politique étrangère de Pékin"

P.-S.

Lieutenant-colonel , officier supérieur et pilote de chasse dans l'Armée de l'air française. Diplômé de l'École de Guerre et du Collège des Forces canadiennes de Toronto

---

Notes

[1] Andrew R. Wilson, "The Maritime Transformation of Ming China," in [China goes to Sea : Maritime Transformation in comparative Historical Perspective], eds. Andrew S. Erickson, Lyle J. Goldstein and Carnes Lord, Vol. 2009 (Annapolis : Naval Institute Press), 249-250.

[2] Ibid., 253

[3] "We will by necessity rebalance toward the Asia-Pacific region". The Secretary of Defense, Sustaining U.S. Global Leadership : Priorities for 21st Century Defense (Washington : 2012), defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf.

[4] Rendue publique le 2 août 2011. Édouard Pflimlin, "L'inquiétante expansion de la Marine chinoise," Le Monde, 4 Août 2011.

[5] Deux autres porte-avions seraient par ailleurs en construction. Ibid.

[6] Ibid.

[7] Paul An-hao Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact (Lewiston : The Ewin Mellen Press, 2010), 213.

[8] "People's Liberation Navy - Offshore Defense," globalsecurity.org/military/world/china/plan-doctrine-offshore.htm (accès le 01/25, 2012).

[9] Carnes Lord, "China and Maritime Transformation," in [China goes to Sea : Maritime Transformation in comparative Historical Perspective], eds. Andrew S. Erickson, Lyle J. Goldstein and Carnes Lord (Annapolis : Naval Institute Press, 2009), 426-427.

[10] "People's Liberation Navy - Offshore Defense,"

[11] Ibid.

[12] Eric A. McVadon, "China's Navy Today : Looking Toward Blue Water," in China Goes to Sea : Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective, eds. Andrew S.

Erickson, Lyle J. Goldstein and Carnes Lord (Annapolis : Naval Institute Press, 2009), 375.

[13] Ibid.

[14] L'amiral Alfred Mahan (1840-1914) est un historien et stratège américain dont la pensée en matière de puissance maritime a considérablement influencé et continue d'influencer les forces navales de nombreux pays. Ainsi, ses idées sont toujours particulièrement présentes dans la doctrine navale américaine. Selon lui, les nations les plus capables de peser sur la scène internationale sont celles qui disposent d'une marine puissante.

[15] James R. Holmes and Toshi Yoshihara, Chinese Naval Strategy in the 21st Century : The Turn to Mahan, Geoffrey Till ed., Vol. 40 (New York : Routledge, 2008), 27.

[16] Edward Wong, "Liu Huaqing Dies at 94 ; Oversaw Modernisation of China's Navy," The New York Times,16 Janvier 2011, 2011.

[17] Ce poste lui permit d'influencer les plus hauts dirigeants chinois en ce qui concerne la nécessité de disposer d'une marine crédible capable d'opérer en haute mer.

[18] Ibid.

[19] "People's Liberation Navy - Offshore Defense,"

[20] Ibid.

[21] Ibid.

[22] Toutefois, l'accès aux ressources naturelles semble avant tout un prétexte pour affirmer la souveraineté chinoise car selon les estimations les réserves de gaz et de pétrole sont peu significatives face aux besoins globaux de l'économie chinoise. Paul An-hao Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact (Lewiston : The Ewin Mellen Press, 2010), 223.

[23] "People's Liberation Navy - Offshore Defense,"

[24] Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact, 213

[25] Ibid., 127

[26] Toshi Yoshihara and James R. Holmes, Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritme Strategy (Annapolis : Naval Institute Press, 2010), 88.

[27] Pflimlin, L'inquiétante expansion de la Marine chinoise

[28] "World : Asia-Pacific Trouble Brews on Mischief Reef," news.bbc.co.uk/2/hi/asia-

pacific/260762.stm (accès le 20/01/2012).

[29] Olivier Zajec, "Actualité et réalité du 'Collier de perles'," http://www.diploweb.com/Actualite-et-realite-du-collier-de.html (accès le 11/01/2012).

[30] « Ce qui avait donné lieu à des affrontements meurtriers entre les marines chinoise et vietnamienne à proximité du récif Johnson (78 soldats vietnamiens auraient péri) ». Édouard Pflimlin, "L'irrésistible ascension de la Marine de guerre chinoise," affaires-strategiques.info/spip.php ?article5146 (accès le 16/05/2012).

[31] Zajec, Actualité et réalité du 'Collier de perles', 62.

[32] Ibid.

[33] Pflimlin, L'irrésistible ascension de la Marine de guerre chinoise

[34] Ibid.

[35] Yoshihara and Holmes, Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy, 20.

[36] Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact, 92.

[37] Holmes and Yoshihara, Chinese Naval Strategy in the 21st Century : The Turn to Mahan, 69.

[38] Yoshihara and Holmes, Red Star Over the Pacific : China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy, 88.

[39] Ibid., 20

[40] People's Liberation Navy - Offshore Defense

[41] Cortez A. Cooper, The PLA Navy's 'New Historic Missions' (Santa Monica : the RAND Corporation,2009), rand.org/pubs/testimonies/2009/RAND_CT332.pdf (accès le 15 janvier 2012).

[42] Pflimlin, L'irrésistible ascension de la marine de guerre chinoise.

[43] Ibid.

[44] Cooper, The PLA Navy's 'New Historic Missions', 6.

[45] Christopher D. Yung and others, "China's Out of Area Naval Operations : Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions," China Strategic Perspectives 3 (Décembre 2010, 2010) : 19.

[46] Yoshihara and Holmes, Red Star Over the Pacific : China’s Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy, 88.

[47] Holmes and Yoshihara, Chinese Naval Strategy in the 21st Century : The Turn to Mahan, 4.

[48] Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact, 280.

[49] Lord, China and Maritime Transformation, 449.

[50] Holmes and Yoshihara, Chinese Naval Strategy in the 21st Century : The Turn to Mahan, 13-14.

[51] Zajec, Actualité et réalité du ’Collier de perles’, 14.

[52] Vivian Yang, "China’s Pearls Unstrung - for Now," Asia Times Online (2011), atimes.com/atimes/china/mg20ad01.html

[53] Zajec, Actualité et réalité du ’Collier de perles’, 59.

[54] Yung and others, China’s Out of Area Naval Operations : Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions, 42.

[55] Une piste de 2600m a été construite dans les années 1990 pouvant accueillir des avions de chasse. Récemment, il semblerait qu’une installation satellite ait été construite.

[56] Richard D. Fisher, "China’s New Nuclear Naval Base Revealed," Jane’s Intelligence Review 20, no. 5 (mai 2008, 2008) : 50-53. La Base de Sanya, située sur l’île d’Hainan, pourrait devenir la base navale majeure pour les porte-avions et les sous-marins nucléaires chinois.

[57] Huang, The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region : Origins, Development, and Impact, 93.

[58] Ibid., 97

[59] ‘China does not seek military expansion, nor does it station troops or set up military bases in foreign country’. Daniel J. Kostecka, "Places and Bases : The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean," Naval War College Review 64, no. 1 (2011) : 61-62 and 74.

[60] Yung and others, China’s Out of Area Naval Operations : Case Studies, Trajectories, Obstacles, and Potential Solutions, 40.

[61] Zajec, Actualité et réalité du ’Collier de perles’, 65.

[62] Kostecka, Places and Bases : The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean, 65-71

[63] L’élection et le retour de Aung San Suu Kyi pourrait changer la dynamique de collaboration entre la Junte militaire birmane et Pékin.

[64] Kostecka, Places and Bases : The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean, 65-71.

[65] Diego Garcia est un territoire d’outre-mer britannique disposant d’une base militaire louée aux Américains. Cette île occupe une place stratégique dans l’Océan Indien pour les États-Unis. Des bombardiers furtifs B2 y sont stationnés pour des frappes à long rayon d’action et Washington envisage désormais d’en développer les capacités militaires.

[66] Ibid.