

Les enjeux de la stratégie navale chinoise : entre recherche de sécurité et quête de puissance



Centre
d'Études
Supérieures
de la Marine

Étudiant de Sciences Po Paris
Marie HOURS



cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Travail réalisé lors du séminaire
« Océans, enjeux de sécurité et de défense »
donné par le CF Berenguer à SCIENCES PO Paris
Janvier-Mai 2011

Marie HOURS

Travail réalisé lors du séminaire: « *Océans, enjeux de sécurité et de défense.* » donné par le capitaine de frégate Philippe Bérenguer à SCIENCES PO Paris

Les enjeux de la stratégie navale chinoise : Entre recherche de sécurité et quête de puissance.

En 2008, la Chine a fait une entrée remarquée dans les rangs des pays luttant activement contre les activités de piraterie au large des côtes somaliennes, dépêchant sur place deux destroyers lance-missiles et un navire de soutien logistique. Cette manœuvre constitue le premier déploiement naval chinois loin des côtes nationales depuis les expéditions de Zheng He au XVe siècle. La Chine possédait à l'époque la plus puissante marine au monde, et dès le Xe siècle bénéficiait d'avantages technologiques dans ce domaine, à l'exemple du compas de navigation ou le gouvernail d'étambot. Pourtant, la Chine a semblé s'être longtemps détournée de la mer. La maîtrise de cette dernière est pourtant l'un des instruments indispensable des grandes puissances, et Pékin qui s'ambitionne comme telle semble aujourd'hui l'avoir compris. Un soutien croissant est porté aux moyens des forces navales chinoises, dont les missions évoluent pour se détacher d'une seule protection des côtes vers une approche de long terme visant à laisser une empreinte sur la scène régionale voire mondiale.

Toutefois, si la Chine semble vouloir réintégrer le cercle des puissances navales, les forces de l'Armée Populaire de Libération – Marine connaissent des limites et restent concentrées sur un objectif de protection du continent, ses manœuvres d'envergure régionale restant profondément axées sur la défense des territoires que Pékin considèrent siens, ou sur la protection de ses approvisionnements.

I. Une perspective navale qui reste centrée autour de la protection de la Chine continentale

A. Une stratégie essentiellement centrée sur la terre et un fort retard technologique ont limité l'essor de la marine chinoise jusqu'au milieu des années 1990.

La marine chinoise a longtemps pâti d'une conception de la défense chinoise focalisée sur le rôle de l'armée de terre. L'Armée Populaire de Libération (APL) chinoise est en effet née dans un contexte de luttes terrestres intenses, qu'il s'agisse de la guerre civile contre le Guomindang ou de la guerre sino-japonaise ; les deux affrontements nécessitant des tactiques de guérilla. La branche marine de l'APL n'est créée qu'en 1949 afin de pouvoir poursuivre les forces nationalistes réfugiées sur les îles au large des côtes chinoises. Même si la marine de l'APL rencontre quelques succès, comme l'invasion de l'île de Hainan en 1950 pour stopper les raids aériens nationalistes, ses avancées sont stoppées net par l'écrasante supériorité de la VIIe flotte américaine assurant la protection de Taïwan. Cet échec, ainsi que l'éclatement de la guerre de Corée intensifient les efforts en faveur de l'armée de terre chinoise.

La création de la marine chinoise ne répond donc à aucun objectif stratégique de long terme, et se reposait lourdement sur les aides massives de Moscou qui finançait les chantiers navals afin de produire des sous-marins et des bâtiments côtiers. Les forces navales chinoises voient leur développement sévèrement limité à partir de 1959 lors de la brouille sino-soviétique, le robinet des subventions bilatérales et du transfert de connaissances étant coupé. La Chine ne sortira de son isolement technologique que brièvement lors de sa reconnaissance par la communauté internationale dans les années 70, mais ce rattrapage relatif est interrompu par les événements de Tien'anmen et le gel considérable des relations internationales qui s'ensuivit.

Pendant la guerre froide, la Chine a donc du se limiter à une stratégie de défense de ses eaux territoriales selon un *modus operandi* calqué sur la doctrine soviétique, qui prévoit un déploiement de sous-marins supportés par d'autres navires côtiers et l'aviation, de manière à former une barrière maritime virtuelle avec des centaines de petits navires de combat.

Aujourd'hui encore, Pékin lutte pour rattraper ce retard qui limite les capacités des entreprises nationales à construire de façon autonome des bâtiments cruciaux (à l'exemple des porte-avions) pour une stratégie de puissance hauturière.

B. La protection de la sécurité des côtes chinoises reste une priorité majeure, reflétée par la configuration actuelle de la marine chinoise.

Au milieu des années 1990, la Chine décide d'organiser une simulation à grande échelle d'un débarquement à amphibie à Taïwan, méfiante vis-à-vis de l'indépendantisme marqué de président de l'île, Lee Teng-Hui. Les États-Unis, considérant la manœuvre comme une mise à l'épreuve, déploient immédiatement deux groupes aéronavals dans le détroit de Taïwan. Cette action éclair si proche du continent cause un choc à Pékin, qui réalise les limites de ses capacités d'action. A partir de ce moment, la priorité bascule du sol (la Chine ayant signé des accords concernant la délimitation des frontières terrestres avec la plupart de ses voisins) à la mer. En 15 ans, les capacités navales de la Chine vont être multipliées par 10, grâce au travail des chantiers navals chinois mais aussi à l'acquisition de systèmes d'armements modernes en provenance de la Russie.

L'objectif est certes de dépasser en capacités l'importante marine taïwanaise tout en gênant l'accession à la zone des groupes aéronavals américains. Toutefois, cette posture s'inscrit dans une stratégie plus globale de protection résolue des côtes chinoises, qui avait fait défaut lors du « siècle des humiliations » marqué par la vulnérabilité du littoral chinois aux intrusions occidentales et japonaises. Ces enjeux sont toujours très présents, avec un littoral de près de 18 000 km et des régions côtières qui soutiennent la croissance économique soutenue de la Chine en lui fournissant 60% de son PIB.

La stratégie principale adoptée par la marine de l'APL est donc celle du « *sea denial* »¹, la sécurité de la Chine reposant sur sa capacité à dénier à tout rival potentiel la supériorité navale dans les mers de Chine orientale et méridionale. Face à des puissances aux capacités navales supérieures (Inde, USA, Japon) avec lesquelles il est impossible pour Pékin de rivaliser loin de ses côtes, les instruments employés ne vont pas différer fondamentalement de ceux de la guerre froide. La clé de la défense des eaux territoriales reste le sous-marin. Les 55 sous-marins chinois de classe Kilo constituent le gros de l'effectif, appuyés de 5 sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) de classe Han et Chang. L'accent est désormais mis sur la dissuasion nucléaire, avec la construction d'une base de sous-marins nucléaires sur l'île d'Hainan et le développement de sous-marins lanceurs d'engins (SNLE), dont les premiers seront opérationnels dans les prochaines années.

II. Une puissance navale qui cherche à s'affirmer régionalement tout en protégeant ses intérêts commerciaux.

A. Les avancées de la marine de l'APL en mer de Chine sont fondées sur la revendication de territoires que Pékin estime siens.

L'accroissement de la protection des eaux territoriales s'est accompagné d'un renforcement

1 Amelot Laurent, « Le dilemme de Malacca », *Outre-Terre*, 2010/2 n° 25-26

des capacités hauturières de la marine chinoise. Progressivement, son attitude de défense passive s'est transformée en posture active, avec une extension progressive de ses actions dans les mers de Chine orientale et méridionale dans une optique de reconquête de l'espace maritime de la « grande Chine ». La loi du 25 février 1992 sur la mer territoriale et la zone contiguë, qui adopte les dispositions de Montego Bay, précise les territoires terrestres que le gouvernement chinois revendique comme siens, soit 80% de la superficie totale de la mer de Chine du Sud.². Toutefois, plusieurs des îles ou archipels qui y sont listés sont revendiqués par d'autres pays de la région. Outre la possibilité d'exploiter les richesses énergétiques qui s'y trouvent, les avantages conférés par la conférence de Montego Bay en termes d'espace maritime pour le pays qui en est le détenteur poussent à des disputes territoriales en de nombreux endroits. La Chine, ayant profité du vide stratégique laissé dans la mer de Chine par l'abandon par la Russie dans les années 1990 de sa base vietnamienne, ainsi que de la fermeture des bases américaines aux Philippines, a pris une part croissante dans ce jeu de puissances régionales. Ainsi, suite à des affrontements en 1974 avec des navires vietnamiens qui se sont soldés par une victoire chinoise, six îlots de l'archipel des Paracel revendiqués par le Vietnam sont passés sous domination chinoise.



La situation est plus compliquée dans le cas des îles Spratley, composées de 180 îlots revendiqués par six pays différents, en raison des hydrocarbures qui s'y trouvent et de l'important domaine maritime qu'elles couvrent, même si elles sont pour la majeure partie inhabitables. Pour la Chine, l'enjeu est aussi l'ouverture d'une route vers l'Océan Indien. La Chine ne possédait aucun appui dans les Spratley avant 1988, mais va progressivement imposer son emprise sur des îles qui appartenaient au Vietnam, à l'Indonésie, aux Philippines et finalement à Manille en 1995, suivant une stratégie consistant à construire des installations sur zone, puis à y assurer une liaison avec le port de Quinglan sur l'île de Hainan tout en manifestant une présence navale chinoise forte. Les tensions suscitées par l'expansion chinoise ont été tempérées par l'action de l'ASEAN, qui a poussé à la signature en 1992 d'une déclaration sur le règlement pacifique des différends en mer de Chine

2 Loi du 25 février 1992, article 2 : « La mer territoriale de la République populaire de Chine est constituée par les eaux adjacentes à son territoire terrestre. Le territoire terrestre de la République populaire de Chine comprend la partie continentale du pays et les îles au large de ses côtes, Taiwan et les différentes îles connexes, y compris l'île de Diaoyu (Shenkaku), les îles de Penghu (Pescadores), les îles de Dongsha (Pratas), les îles de Xisha (Paracels), les îles de Nansha (Spratleys), et les autres îles qui appartiennent à la République populaire de Chine. Les eaux intérieures de la République populaire de Chine sont les eaux situées en deçà de la ligne de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale »

méridionale et en 2002 d'un code de bonne conduite. Toute nouvelle construction est interdite sur les Spratleys en 2003. Malgré des efforts de coopération (à l'exemple des patrouilles conjointes sino-vietnamiennes), la compétition reste intense, la Chine affichant ouvertement ses ambitions au travers d'une présence sans cesse renforcée.

La Chine tente aussi de s'affirmer face à la seule puissance navale extrême-asiatique qui puisse s'opposer à elle : le Japon. Une nouvelle fois, le différent se situe autour de petites îles (les Senkaku) inhabitées, mais amenant une grande zone maritime sous la juridiction du pays les contrôlant et possédant des ressources gazières considérables. Officiellement japonaises, elles sont revendiquées par les chinois qui ont entamé des forages et lancé la production des ressources énergétiques en 2005, au terme d'une campagne d'intimidation lors de laquelle un SNA chinois avait notamment pénétré dans les eaux territoriales japonaises. Une évolution timide semble être réalisée en faveur d'une exploitation conjointe des ressources, mais les accords signés en ce sens en 2008 semblent être restés lettre morte.

B. La volonté de développer une puissance navale d'ampleur régionale est également alimentée par une stratégie de sécurisation des routes commerciales indispensables à la santé économique chinoise.

Le principal facteur de puissance de la Chine est sa formidable croissance économique. Celle-ci repose en grande partie sur les échanges internationaux, qu'il s'agisse des exportations massives de produits chinois ou de son importation tout aussi importante de pétrole (la Chine étant le 2e importateur de pétrole au monde derrière les Etats-Unis) pour alimenter son développement. Or, 90% du commerce chinois est de nature maritime, parmi lesquels 80% empruntent des routes chargées et considérées comme vulnérables, notamment vis-à-vis de la piraterie et potentiellement du terrorisme maritime : les détroits de Malacca et dans une moindre mesure de la Sonde et de Lombok. La défense du détroit de Malacca est principalement assurée par les États-Unis, ainsi que par les marines indiennes et japonaises. Même si le blocage du détroit par l'une de ces puissances paraît peu probable au regard de la dépendance de tous les acteurs en présence au commerce maritime, la Chine ressent cette vulnérabilité énergétique avec d'autant plus d'acuité qu'elle éprouve une profonde méfiance à l'encontre de la politique américaine à son égard. Selon certains analystes³, Pékin considère Washington comme menant une politique de guerre froide contre la Chine, en menaçant son approvisionnement énergétique et sa croissance économique, tout en l'encerclant à travers une présence maritime (via la VIIe flotte) et terrestre (via l'invasion de l'Afghanistan et la création de bases en Asie centrale). D'où la nécessité pour la Chine de développer sa puissance navale afin de protéger ses voies de communication maritime elle-même, et de trouver des routes alternatives autant que possible. C'est le fameux « dilemme de Malacca » souligné par Hu Jintao lors d'un séminaire économique du comité central du parti communiste chinois le 29 novembre 2003. On se situe ici dans une perspective à la Alfred Mahan : étant une puissance commerciale, la Chine est dans l'obligation de construire des forces armées capables de défendre ses bateaux de commerce partout où ils se trouvent.

Afin de défendre les principales routes de commerce, notamment en provenance de la péninsule arabique et de l'Afrique, la Chine a progressivement mis en place une série de points d'appuis, selon une stratégie dite « du collier de perles »⁴. Ces perles s'étendent de l'île de Hainan jusqu'au port de Gwandar au Pakistan, en passant par l'île Woody aux Paracels, Sihanoukville au Cambodge, Mergui et Sittwe en Birmanie (avec des facilités dans les localités de Thilawa, Hainggyi et Kyaukpyu), Chittagong au Bangladesh, Hambantota au Sri Lanka, ainsi que Port Soudan. Trois de ces points d'attache (Hainan, Woody et Mergui) sont des bases militaires⁵. Ces bases permettent à

3 Amelot Laurent, « Le dilemme de Malacca », *Outre-Terre*, 2010/2 n° 25-26, p. 249-271.

4 Cette terminologie est américaine et est apparue pour la première fois chez Christopher J. Pehrson dans son rapport *Energy Futures in Asia*, 2004.

5 Amelot Laurent, « La stratégie chinoise du collier de perles ».

la marine chinoise de pouvoir mener des opérations longues loin de ses côtes ; elles ont notamment permis l'envoi des bâtiments chinois dans le golfe d'Aden pour lutter contre la piraterie et protéger ses intérêts commerciaux. Toutefois, elles servent également à affirmer l'influence et la puissance grandissante de la Chine en mer, avec un accroissement sans cesse renouvelé de son domaine d'action (Maurice, les Seychelles voire l'Iran sont considérés par certains comme de potentielles futures perles). La Chine s'affirme ainsi comme une force digne de considération pour ses deux concurrents principaux dans la zone, l'Inde et les États-Unis, qui n'hésitent pas à parler respectivement de tentative d'encerclement ou de menace chinoise⁶.

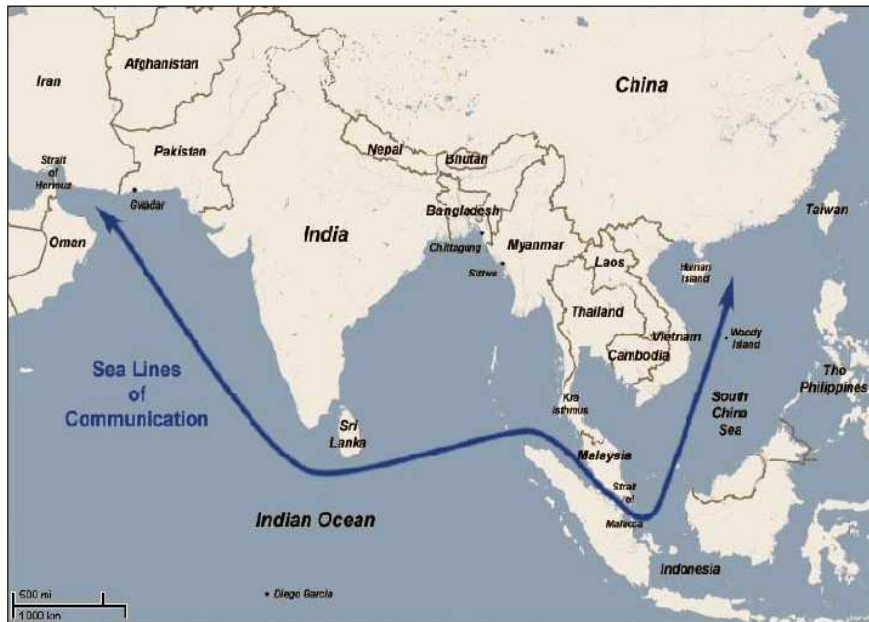


Figure 1. Sea Lines of Communication

III. La Chine est-elle une véritable puissance navale internationale ?

A. La marine chinoise est certes en plein essor et bénéficie d'un contexte international globalement favorable à son affirmation.

Les forces navales chinoises sont d'abord en plein essor du fait d'un soutien national fort. Ainsi qu'on l'a vu, l'APL s'est progressivement séparée d'une vision uniquement terrestre de la défense du pays. Cet effort s'est considérablement intensifié lors de la dernière décennie. En 2000 a été lancé le plan « Haute technologie maritime », complété par la modernisation de la flotte annoncée en 2009 par l'amiral Wu Shengli visant à équiper la marine de l'APL de davantage de navires à long rayon d'action, de sous-marins furtifs, de missiles de longue portée ou encore de torpilles en eau profonde. L'investissement militaire chinois est considéré comme étant actuellement le troisième au monde, avec entre 50 et 70 milliards de dollars consacrés à la défense. Sa marine est également la troisième au monde en tonnage, avec 250 000 marins présents sur 500 navires répartis dans les trois flottes du Nord, de l'Est et du Sud. Même si sa maîtrise de l'arme nucléaire sous-marine reste à parfaire, sa tactique de défense sous-marine est crédible. Régionalement, malgré son retard, la Chine peut rivaliser avec les marines de la Corée du Sud, du Japon et de l'ASEAN, et a les capacités de progresser encore beaucoup. La Chine envisage actuellement la construction d'un porte-avions, afin de combler ce vide militaire qui rend sa flotte vulnérable aux attaques aériennes. Les experts anticipent la construction d'un porte-avions de taille moyenne (60 000 tonnes), avec une

6 *Ibid.*

entrée en service d'ici 2020⁷.

La marine de l'APL prend également son essor de plus en plus loin de sa zone de confort. Le livre blanc de 2008 précise qu'« *au 21^e siècle, la marine chinoise doit développer de manière graduelle ses capacités à mener des opérations sous commandement intégré dans des mers distantes pour contrer les menaces non traditionnelles* ». Ce redéploiement est permis par une baisse des tensions avec Taïwan due à l'essoufflement de la pression indépendantiste sur l'île, ainsi qu'à une demande d'implication de la Chine de la part de la communauté internationale elle-même, qui réalise la montée en puissance en train d'être réalisée et tente d'associer le pays autant que possible à des opérations conjointes. De fait, sa participation depuis deux ans aux opérations multinationales de lutte contre la piraterie a été assez révélatrice à cet égard. Initialement, les forces navales chinoises opéraient à l'écart, dans une logique de protection autonome de leurs propres bateaux de commerce, sans participer à la Task Force de coordination dirigée par les États-Unis. Toutefois, face à l'impossibilité pour une flottille chinoise trop éloignée d'empêcher la prise en otage du cargo chinois le *Dexinhai*, la Chine s'est progressivement intégrée au commandement intégré, rejoignant le groupe de coordination Shared Awareness and Deconfliction (SHADE) dont elle a exigé la co-présidence. La socialisation des méthodes et approches de la marine de l'APL est ainsi de plus en plus observable au fur et à mesure de l'implication de celle-ci dans les opérations de sécurité coopérative en mer.

B. La Chine ne peut encore être considérée comme une puissance navale mondiale à part entière en raison de ses compétences encore limitées et de ses difficultés à rivaliser avec les forces maritimes étrangères de la zone.

La marine chinoise ne peut être considérée comme une marine globale sur le modèle des USA, ni même comme une marine mondiale comme la France, le Royaume-Uni voire la Russie. Ces trois dernières rassemblent les compétences de dissuasion, de maîtrise des mers et de projection de puissance et de présence, ce qui n'est pas le cas pour la Chine qui ne réussit pleinement que dans le premier de ces objectifs⁸.

La maîtrise des mers lui est actuellement difficile face aux deux autres puissances maritimes majeures présentes en Asie, l'Inde et surtout les États-Unis. Même si la Chine fait de plus en plus acte de présence, lorsqu'elle s'éloigne trop de ses côtes il lui est impossible de rivaliser avec la suprématie américaine. L'écart entre la puissance navale de Pékin et celle de Washington se creuse sans cesse, malgré tous les efforts entrepris par les gouvernements successifs à compter de celui de Jiang Zemin. En dépit de l'acquisition en cours par la Chine d'une flotte de surface plus importante (notamment via l'achat de destroyers russes), sans porte-avions opérationnel elle reste désespérément vulnérable, même vis-à-vis des forces aériennes de petits États alliés des États-Unis comme Singapour ou la Malaisie. La marine chinoise tout juste renaissante souffre également de son manque d'expérience et de n'avoir pas encore fait véritablement l'apprentissage d'une action tactique combinée impliquant simultanément bâtiments de surface, aéronavale basée à terre et forces sous-marines. A titre de comparaison, l'Indian navy dispose quant à elle d'un porte-avions, a une expérience bien supérieure en termes d'engagements et de coordination d'une flotte qui a opéré une profonde modernisation au contact des technologies occidentales. Sa politique de « Look East » l'amène à multiplier les actes de présence en mer de Chine en réponse à l'encerclement chinois dont elle s'estime victime, avec l'appui de pays comme le Vietnam ou le Japon. Ce dernier conserve également une politique méfiante à l'égard de la Chine, soutenu en cela par les américains qui l'appuient notamment dans sa politique de défense antimissile et dans ses revendications territoriales. De façon générale, face à l'expansion des capacités navales chinoises, les pays voisins sont incités à augmenter leurs propres capacités, à l'exemple de Singapour ou des Philippines. Les capacités navales chinoises doivent donc encore croître, mais si elles veulent assurer les missions

7 La marine chinoise – Amiral Alain Dumontet, in *Outre-Terre*, 2010/2 – n25-26.

8 La Chine au miroir de la mer – Cyrille P. Coutansais, in *Revue internationale et stratégique*, 2010-2 n°78.

ambitieuses que l'APL se fixe, elles doivent aussi croître plus vite que celle des pays riverains pour pouvoir continuer à mener une politique d'influence forte via l'outil naval.

Toutefois, une telle croissance reste limitée. La volonté politique, notamment concernant la décision de construction d'un porte-avions, est bien présente, mais les industries nationales se heurtent toujours à des seuils techniques et restent dépendantes des fournisseurs étrangers. Pour l'instant, la Chine travaille à la rénovation d'un ancien porte-avions ukrainien, rebaptisé le *Shi Lang*, toujours non-opérationnel.

Enfin, les capacités de détachement de la flotte existante sont plus fragiles qu'il n'y paraît. Tout d'abord, la Chine ne dispose pas de relais sur toutes les routes commerciales principales, limitant sa force de projection aux mers de Chine orientale et méridionale ainsi qu'à une partie de l'Océan Indien. Dans cette seule zone, beaucoup des points d'appui sont encore imparfaits, à l'exemple du port de Gwadar au Pakistan, dont les travaux prennent du retard et qui souffrent d'une mauvaise connexion avec l'arrière-pays. La situation interne du Pakistan elle-même semble souvent instable. De même, les relations de la Chine avec la Birmanie sont changeantes, tandis que des tensions apparaissent périodiquement avec plusieurs partenaires africains. La « stratégie du collier de perles » reste donc à se concrétiser et demeure bien loin de l'avancée hégémonique irrésistible dénoncée par les américains.

La stratégie navale chinoise est ambivalente. Tranchant avec sa tradition terrestre, elle a su s'affirmer dans un cadre régional de protection de ses intérêts territoriaux et économiques. Malgré cette volonté d'aller de l'avant, qui va de pair avec une modernisation de la flotte, la stratégie navale chinoise est rattrapée par son histoire et reste dominée par des tactiques de dissuasion et de « *sea denial* » héritées de la guerre froide autour de ses eaux territoriales. Outre le retard technologique accusé par le pays, l'élément-clé de cette protection intensive des eaux côtières est la présence de la VIIe flotte américaine, qui demeure vigilante face à des manœuvres chinoises considérées comme potentiellement menaçantes par Washington, ce qui à son tour conforte Pékin dans sa conviction de l'existence d'une politique d'encadrement par les États-Unis... Toutefois, même si la Chine n'est actuellement pas une puissance navale mondiale, elle a les capacités de le devenir, et commence à intégrer cet élément dans sa stratégie. Le constat mitigé dessiné ici sera probablement différent dans une dizaine d'années, avec la mise en service probable d'un premier porte-avions chinois et de plusieurs SNLE pour appuyer une marine chinoise plus expérimentée.

BIBLIOGRAPHIE :

- COUTANSAIS, Cyrille P. , *La Chine au miroir de la mer*, in Revue internationale et stratégique, 2010/2 n° 78,
- ZUBIR, Mokhzani; BASIRON, Mohd Nizam. *The Strait of Malacca: The Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States*, in Maritime Studies, No. 141, Mar/Apr 2005.
- AMELOT, Laurent, *La stratégie chinoise du « collier de perles »*, in Outre-Terre, 2010/2 n°25-26.
- AMELOT Laurent , *Le dilemme de Malacca*, in Outre-Terre, 2010/2 n° 25-26.
- DUMONTET Alain, Amiral , *La Marine chinoise*, in Outre-Terre, 2010/2 n° 25-26.
- DUCHÂTEL Mathieu , *Marine de Pékin et (fantasme de) menace sur la sécurité* , in Outre-Terre, 2010/2 n° 25-26.
- ROSS Robert S., *Yalta-sur-Mer-Jaune*, in Outre-Terre, 2006/2 no 15.
- SCOTT, David, *Pékin s'incruste en mer de Chine*, in Alternatives Internationales n° 044 -

septembre 2009.