

## Le théâtre maritime indo-pacifique dans la stratégie navale globale de la Chine

par le général Daniel Schaeffer, membre du groupe Asie21  
(article paru dans la revue Défense de l'IHEDN d'avril 2009)

Contrairement à l'idée répandue à l'envi au travers de la propagation de ce poncif qui a pris corps autour de l'histoire des 7 expéditions navales conduites par l'amiral Zheng He en direction des côtes de l'Inde et de l'Afrique de l'Est entre 1405 et 1433, sous les premiers empereurs Ming, les Chinois ne constituent pas un peuple de la mer. Ce sont d'abord et avant des continentaux, qui réagissent comme des continentaux. Et s'ils viennent aujourd'hui à la mer c'est qu'ils y sont contraints, pour diverses raisons :

- La première concerne les mers proches, avec le nécessaire besoin d'affirmer sa souveraineté autant que d'exercer le contrôle d'une région dont une grande partie était autrefois vassale de l'Empereur de Chine.
- La seconde est la nécessité de faire face à l'omniprésente menace américaine.
- La troisième, maintenant que la Chine commence à se hisser au rang de puissance mondiale, tient à l'idée, à l'instar de l'éclat dont ses souverains l'avaient auréolé jusqu'en 1840, de redonner à l'Empire du milieu cette grandeur passée en même temps que de suppléer, face aux Etats-Unis, la place qu'y tenait l'Union soviétique à l'époque de la Guerre froide.
- La quatrième enfin, du fait que la Chine devient de plus en plus dépendante de ses approvisionnements extérieurs, tient à la nécessité de s'aménager la plus grande maîtrise des chaînes de ses transits maritimes commerciaux, ceux qui franchissent l'Océan indien en particulier.

### Souveraineté ou contrôle des mers périphériques

Pour la Chine, contrôler ses mers périphériques, soit la Mer de Chine de l'Est, qui la sépare de la Corée et du Japon, et la Mer de Chine du Sud, qu'elle partage avec l'ensemble des pays de l'Association des Nations du Sud Est asiatique (ASEAN), en même temps que faire sauter le verrou taïwanais pour accéder sans encombre à la haute mer, constituent ses zones de responsabilité stratégique immédiate.

Le souci du contrôle des mers qu'elle est contrainte de partager avec les autres Etats riverains ressortit de diverses considérations :

- C'est d'abord la nécessité pour elle d'assurer sa sécurité immédiate dans un environnement qu'elle considère comme menaçant, si ce n'est hostile, en raison des accords militaires que les Etats-Unis entretiennent sous diverses formes avec nombre de pays de la région, que ce soit avec la Corée du Sud, le Japon, Taiwan, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et en raison des approches nouvelles que ceux-ci réalisent tant en direction de l'Indonésie que du Vietnam. Cette omniprésence américaine sur zone, assimilée par les Chinois à une pérennisation de la stratégie du « containment » propre à la Guerre froide, exacerbe le syndrome chinois de l'encerclement.

Ce sentiment est en outre attisé par les craintes de voir le militarisme renaître au Japon, surtout depuis que le courant conservateur nippon estime que l'article 9 de la constitution nationale, qui limite les moyens militaires du pays à une capacité d'auto-défense, est devenu caduc aujourd'hui et qu'il devient temps de le réviser.



Map: Stratfor.com (China's New Naval Strategy") Jan 26, 2000.

## Souveraineté ou contrôle des mers périphériques

- La seconde considération est pour la Chine de faire valoir ses prétentions à exercice extensif de juridiction sur ces mers, en premier lieu pour des motifs affichés de souveraineté, en second lieu et davantage, au-delà des principes d'affirmation d'une souveraineté en plusieurs endroits contestables, pour de stricts intérêts économiques. Hydrocarbures et pêche en constituent les deux postes majeurs. C'est tout l'objet des débats qui l'oppose aux autres pays riverains des mers bordières considérées.

Les prétentions de la Chine sur la majeure partie des deux mers qui portent son nom, et en particulier celle du Sud, recouvrent un élément de plus en plus fondamental depuis que, à partir de 1993, elle est devenue en grande partie dépendante de l'extérieur pour ses approvisionnements en ressources énergétiques et en matières premières. Il s'agit pour elle de s'assurer le contrôle incontestable de la totalité de la mer de Chine méridionale. A cette fin, et c'est son côté agressif, elle entend parvenir à faire définitivement main basse sur les quatre principaux archipels qui la parsèment et non pas, comme tend à le faire accroire son impression sur les cartes chinoises, en vertu du tracé en neuf traits .. De l'autre, plus pacifique, elle propose des coopérations à la Malaisie, à Singapour, à la Thaïlande et au Cambodge. L'objectif de l'ensemble de ces opérations est de maîtriser totalement la sécurité de ce qui constitue de fait le tronçon final des voies commerciales maritimes chinoises, dès l'instant où les navires quittent les océans et entrent dans le bassin en franchissant les détroits de l'arc insulindien et l'instant où ils parviennent aux ports de destination.

Une partie du développement observé des moyens militaires navals chinois est ainsi destinée à couvrir ces missions de contrôle en même temps que de contribuer à l'exercice du droit de l'Etat en mer. C'est la raison pour laquelle la marine chinoise entend, depuis quelques années déjà, se doter des moyens navals et aéronavals qui lui donneront l'allonge suffisante pour couvrir la totalité des espaces maritimes proches à surveiller. Quant à l'exercice du droit de l'Etat en mer, la Chine travaille aujourd'hui à un projet de création d'un corps de garde côtes, à vocation interministérielle.

## Faire sauter le verrou taiwanais

Si contrôler les mers adjacentes constitue somme toute pour la Chine un problème maîtrisable en appliquant quelques efforts à sa résolution progressive avec, de temps à autre, une pointe d'agressivité, la question de Taiwan revêt pour Pékin, un problème majeur pour trois raisons :

- L'île connaît une indépendance *de facto*, et non *de jure* cependant, ce qui en tout état de cause ne convient pas au gouvernement central de Pékin, soucieux de refaire l'unité territoriale nationale.
- Le gouvernement nationaliste de l'île continue à être fortement soutenu par les Etats-Unis, y compris sur le plan militaire, et ce en dépit de la reconnaissance par Washington de l'unicité de la Chine et de l'appartenance de Formose à celle-ci.
- Mais point fondamental souvent ignoré, occulté de l'observation internationale par l'affichage constant des prétentions continentales à souveraineté sur l'île, celle-ci constitue le verrou qui boucle les festons insulaires qui bordent les mers de Chine du Sud et de l'Est, entre le détroit de Malacca au Sud et le détroit de Corée au Nord. Reprendre définitivement possession de Taiwan permettrait à la Chine populaire de disposer d'une réelle ouverture vers le Pacifique en profitant des installations portuaires existantes de la côte Est de l'île, à Hualien et à Taitung, en les agrandissant et en les militarisant.

Pour résoudre le problème posé du retour de Taiwan à la mère patrie, Pékin donne la préférence à une solution négociée mais maintient la menace du recours à la force. Si l'île venait à se proclamer indépendante, la situation serait insupportable pour Pékin. L'on peut se livrer à

toutes les conjectures possibles à propos du sort réservé à Taiwan tant par la Chine populaire que par l'attitude qu'observeraient les Etats-Unis en cas de crise aiguë. Toujours est-il que la Chine populaire fourbit les armements qui lui permettront de disposer de toute la panoplie graduée des moyens militaires destinés à amener les uns et les autres à résipiscence.

Quant aux projets d'application de moyens militaires contre Taiwan, ceux-ci pourraient, au dernier degré de la gamme des moyens envisagés, se manifester par le recours à un assaut de vive force. Que les Chinois envisagent de recourir en dernier ressort à cette solution ou non n'est pas le sujet. Toujours est-il que l'Etat-major de l'Armée populaire de libération (APL) s'y consacre avec application au travers du déploiement de quelque 1 100 missiles à courte portée dans les provinces côtières face à Taiwan, en améliorant les moyens qui lui permettront de disposer de la supériorité aérienne et navale dans le Déroit de Taiwan, en cherchant à combler son déficit en moyens de coordination tels que C4ISR aux niveaux tactique et opératif actuellement, en installant son système militaire de navigation par satellite Beidou, et en multipliant ses capacités de débarquement tant par voie aérienne que par voie amphibie.

Les efforts consentis en ce domaine sont édifiants. Le concept opérationnel en a été énoncé dans un document intitulé « campagne interarmées de débarquement sur une île ». A titre de présentation de quelques illustrations significatives, loin d'être exhaustives, cela se traduit dans les faits par la construction accrue de bâtiments de

## Faire sauter le verrou taiwanais

débarquement depuis près de 10 ans, par la transformation d'unités d'infanterie du sud de la Chine en unités de fusiliers marins à la fin des années 1990, par des priorités données au développement de l'hélicoptère, par l'existence dans les stocks de la marine de l'APL de deux quais flottants de conception similaire à ceux que

les alliés avaient déployés à Arromanches et à Omaha beach en 1944. Des exercices appropriés sont régulièrement organisés. Certains se produisent le long de la côte de la presqu'île du Shandong, dont les reliefs sont quelque peu identiques à ceux de Taiwan.

## La Chine face aux États-Unis : garde à l'Est et prémices de rivalités de puissance

Pour maintenir à distance les Etats-Unis, qui entretiennent l'ambiguïté sur ce que seraient leurs intentions réelles en cas de conflit sino-taiwanais, les Chinois se préparent à la guerre asymétrique : cyberguerre, développement des missiles navals transhorizon et de l'arme sous-marine, entre autres. Les incursions des sous-marins chinois aux approches de Guam, où sont stationnées les forces américaines, en novembre 2004 ou du groupe porte-avions Kitty Hawk, aux abords d'Okinawa en octobre 2006 en témoignent.

L'hypothèse d'une intervention américaine hostile à la Chine dans le cadre d'une crise sino-taiwanaise a amené l'Etat-major de l'APL à élaborer une stratégie de défense navale de l'avant visant à définir, dans la profondeur, deux lignes de défense : une ligne verte, qui joint le Sud du Japon au Nord de Bornéo et qui englobe Taiwan ; une ligne bleue qui court des îles Kouriles à la Papouasie en s'appuyant largement sur l'arc des Mariannes. Cette stratégie apparaît exprimée depuis 2000 dans les différents livres blancs sur la défense chinoise, en des termes très laconiques tels que : « la marine a élargi l'espace et allongé la profondeur du champ des opérations navales de défense ».

C'est l'un des éléments qui amène la Chine à développer sa flotte de haute mer depuis l'époque où l'amiral Liu Hua Qing était commandant en chef de la marine chinoise (1982-1988), à réaliser depuis le milieu des années 1990 des déplacements navals à longue distance, notamment dans le Pacifique, à préparer ses équipages à la manœuvre navale, à envisager aujourd'hui la construction d'un premier porte-avions, le Varyag, racheté aux Russes. Il se trouvant aujourd'hui en travaux de réhabilitation à Dalian. Il devrait à priori servir de bâtiment d'entraînement en attendant la mise à l'eau du premier bâtiment opérationnel.

Sur le plan stratégique, en raison de l'antagonisme latent qui demeure entre les Etats-Unis et elle, de la menace qu'elle ressent de ce fait, la Chine continue à développer sa capacité de frappe nucléaire en second. A cela s'attache, sur le plan naval, tout le programme de construction des SNLE de la classe 094, ou Jin, chacun capable d'emporter 12 missiles intercontinentaux Julang-2, version marine des DF-31.



SNLE de la classe Jin (094)(source : <http://www.globalsecurity.org/wmd/world/china/images/type-094-pic1.jpg>)

Enfin il ne fait par ailleurs nul doute que ces programmes navals ambitieux, au même titre d'ailleurs que le programme spatial chinois, constituent autant d'éléments de prestige, d'influence, qui doivent contribuer à la renaissance et à la manifestation de puissance que faisait autrefois rayonner l'Empire du Milieu autour de lui. Quoiqu'en pensent certains, le rêve de la Chine aujourd'hui est bien devenu de prendre, face aux Etats-Unis, la place qu'y occupait l'Union

soviétique à l'époque de la Guerre froide et, par voie de conséquence, de rivaliser de prestige avec eux faute de pouvoir rivaliser incontestablement de puissance globale.

Dans le domaine naval civil, et cela contribue à la projection de l'image de puissance, il faut ajouter que, en raison de son programme spatial général, la Chine fréquente désormais tous les océans, notamment avec ses 4 bâtiments de suivi de trajectoires de satellites, les Yuanwang. Dans un autre domaine, celui de la recherche scientifique océanique, le XIème plan quinquennal (2006-2010) inscrit à cette fin dans ses programmes la construction d'un bâtiment multifonctions de 4 000 tonnes. Il viendra rejoindre la flotte scientifique existante déjà forte d'une centaine d'unités, dont quelques-unes opèrent depuis longtemps dans l'Antarctique.

Enfin, le dernier élément fondamental qui entre en ligne de compte dans l'intérêt que la Chine porte à la mer est celui de ses transports commerciaux, avec le souci majeur de réduire au maximum ses vulnérabilités. C'est



## La chaîne logistique commerciale : sécurité, autonomie, intégration

la raison pour laquelle elle recherche toutes les solutions qui lui permettront : de sécuriser au mieux ses voies commerciales maritimes ; de rechercher une plus grande autonomie de ses moyens de transports maritimes et, par voie de conséquence, d'accroître ses capacités de construction navale en même temps que de mettre au point les solutions d'intégration de sa chaîne logistique commerciale ; d'installer partout dans le monde des sites qui, sans pour autant lui ouvrir systématiquement des capacités de contrôle, lui offrent celle de veiller, directement ou indirectement, à ses intérêts.

A une époque où, depuis 1993, la Chine est devenue de plus en plus dépendante de ses approvisionnements extérieurs, il est apparu primordial pour elle de sécuriser au mieux ses lignes de transport maritime. Les plus sensibles sont celles qui assurent les mouvements de matières premières et d'hydrocarbures, tout particulièrement dans la phase de transit au Nord de l'Océan indien, que ce soit depuis le Golfe persique ou depuis la côte Est de l'Afrique, le Soudan en particulier. C'est ainsi que, depuis le début de cette année 2009, en raison de la piraterie qui sévit à partir des côtes somaliennes, la Chine s'est vue contrainte de s'engager physiquement dans le secteur, plus tôt qu'elle ne l'avait envisagé, afin d'assurer la sécurité de ses propres navires de commerce.



Bâtiment de surveillance de trajectoire de satellites Yuanwang

La Chine n'a cependant pas attendu que se manifeste le danger pirate en Océan indien pour travailler à des solutions qui lui permettraient d'y garantir au mieux la sécurité recherchée. En effet, le plan monté, destiné à suppléer à son déficit capacitaire encore actuel en la matière, amène Pékin à s'impliquer dans tous les pays qui bordent le Nord de l'Océan indien au travers de multiples actions de coopération. Selon les cas, ces actions couvrent la création de nouveaux ports,

la modernisation des anciens, la coopération militaire navale à fins d'exercice du droit de l'Etat en mer, parfois même la mise en place d'installations de stations d'écoute et de surveillance sur le territoire d'Etats dont les relations avec la Chine sont privilégiées. Cet ensemble de bases diverses où les techniciens chinois sont omniprésents constituent ainsi ce qu'il est devenu commun d'appeler le « collier de perles » chinois. Le souci pour Pékin est tel qu'il est même allé à rechercher une nette amélioration de ses relations avec New Delhi et à tenter vers lui une proposition visant à contribuer à la modernisation des ports de Mumbai, Vizhiniam et Chennai.



Cérémonie de livraison du Dapeng Sun, à Shanghai le 4 avril 2008 (source : Shanghai daily)

Quant à l'autonomie de ses transports maritimes, malgré l'apparition de géants tels que COSCO, la Chine reste à certains égards contrainte de s'adresser à des compagnies de location de navires. C'est le cas pour une partie du transport de ses hydrocarbures dont elle ne peut assurer qu'entre 10 et 20%. Cependant les progrès réalisés par la Chine dans sa recherche d'autonomie en la matière sont énormes. En témoignent sa capacité désormais acquise de construction de pétroliers à grand gabarit, mais aussi la mise en service, depuis avril 2008, de trois navires de transport de gaz naturel liquéfié (GNL), type de bâtiment qui exige un niveau très élevé de technicité. Il faut cependant souligner au passage que si la Chine a pu ainsi progresser dans le domaine de la construction navale commerciale, c'est bien grâce à une coopération technologique internationale poussée, notamment avec les chantiers navals sud-coréens et japonais. Ces

## La chaîne logistique commerciale : sécurité, autonomie, intégration ANGOLA

derniers, mis en difficulté ces dernières années pour répondre à des carnets de commande saturés, ils ont été contraints de ce fait de se décharger en direction d'autres pays tels que la Chine et le Vietnam.

Le souci d'indépendance des Chinois en matière de transports maritimes se traduit aussi par la recherche d'une intégration maximale des voies d'acheminement. C'est ce qui les amène à proposer, au départ des pays auprès desquels ils s'approvisionnent, de contribuer à la modernisation de leurs installations portuaires et de les aider à former les moyens navals d'exercice du droit de l'Etat en mer. En ce sens la Chine reproduit aujourd'hui auprès de certains états africains les schémas déjà bien expérimentés en Asie, tels qu'en Birmanie. A l'autre bout de la chaîne, l'intégration se traduit par l'exécution

d'un fort programme de développement portuaire, dont une partie non négligeable est réservée à la construction de terminaux d'accueil du GNL.

Enfin, par divers autres moyens, la Chine surveille ses intérêts maritimes partout. Et l'on ne peut s'empêcher de souligner ici que, indirectement, Pékin s'appuie en cela sur le puissant réseau du milliardaire Hongkongais Li Ka Shing, président de la compagnie de transport Hutchison Whampoa Ltd qui contrôle plus de 40 terminaux de conteneurs dans le monde.

## Conclusion

Au total force est de constater que ce peuple, qui n'est pas un peuple de la mer soulignons-le encore, met depuis les premières heures de l'ouverture de la Chine au monde, soit depuis 30 ans exactement, tous ces efforts pour devenir sur les tous les océans, Indien et Pacifique en priorité, une puissance qui comptera réellement un jour, tant sur le plan naval militaire que sur le plan commercial. En Océan Pacifique ses intérêts sont, face aux Etats-Unis, stratégiques, et par conséquent vitaux. En Océan indien ses intérêts sont vitaux et par voie de conséquence stratégiques comme ils pourraient le devenir de plus en plus e, Atlantique avec l'ouverture des voies chinoises d'acheminement d'hydrocarbures et de matières premières tant depuis les côtes Est de l'Amérique latine que des côtes Ouest de l'Afrique.

Général (2s) Daniel Schaeffer

Conseil en stratégie d'entreprise à l'international (Asie)  
Ancien attaché de défense en Thaïlande,  
au Vietnam et en Chine

avril 2009



1. Voir à ce sujet Général (2s) Daniel Schaeffer, « Mer de Chine méridionale : mythes et réalités du tracé en neuf traits », Diplomatie N° 36, janvier-février 2009, p. 66-76.
2. C'est plutôt en ce sens qu'il faut analyser l'appui de la Chine au développement du port en eau profonde de Sihanouk Ville et sa contribution à la formation des patrouilles maritimes cambodgiennes.
3. Information recueillie lors d'interviews conduites en Chine au mois de juin 2008
4. Voir en document joint le schéma établi par Stratfor.com (« China's New Naval Strategy »), Jan 26 2000
5. Chapitre III – renforcer la Marine, l'Armée de l'Air et la deuxième artillerie ; la deuxième artillerie est celle des missiles.
6. Voir Google earth
7. Voir illustration
8. Littéralement : observer au loin ; voir illustration jointe
9. Voir la copie de diapositive présentée lors du colloque organisé à l'UNESCO le 7 juin 2007 : "from Shanghai to Bangalore : reappraising business models"
10. Voir illustration : l'un des VLCC construite par la Chine pour l'Iran. Ce dernier l'utilise, comme d'autres du même type, pour assurer le transport de ses fournitures de brut vers la Chine.
11. Dapeng Sun, Dapeng moon, Min Rong ; voir illustration

.../...

Les relations  
Chine – Inde  
Suspensions et  
méfiances de  
l'Inde à l'égard  
de la Chine

Le  
« collier  
de  
perles »  
chinois



UNESCO  
7 juin 2007

Général (cr) Daniel Schaeffer et général (cr) Alain Lamballe – consultants internationaux  
Asie (Chine – Asie du Sud Est – Asie du Sud)

8

Asie  
21

Veille, analyse et prospective

**Abonnez-vous à la Lettre confidentielle Asie21-Futuribles**

<http://asie21.com/asie/images/pdf/asie21-bulletin-abonnement.pdf>

<http://asie21.com/asie/>

La Lettre confidentielle Asie21-Futuribles, par une lecture rapide grâce à sa présentation, permet de décoder l'actualité mensuelle de l'Asie en dégagant des tendances lourdes et en dépistant des signaux faibles significatifs.

Car nous avons besoin de comprendre pour agir et d'explorer ce qui peut advenir pour apprécier ce que nous pouvons et voulons faire.

Cette lettre s'adresse à tous ceux qui souhaitent acquérir une intelligence de l'Asie contemporaine et une intelligence des enjeux à venir, et être pleinement acteurs d'un avenir qui reste très largement à construire.

© Copyright - Reproduction et rediffusion interdites

Asie21.com - Contact abonnement : [contact@asie21.com](mailto:contact@asie21.com)