



25<sup>ème</sup> PROMOTION DE L'ÉCOLE DE GUERRE

2017 – 2018

## **Les relations navales franco-chinoises depuis 1949**

Capitaine de corvette Edouard Carrard

Sous la direction de

M. Philippe Vial

Maître de conférence en histoire contemporaine à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, détaché auprès de la Direction de l'enseignement militaire supérieur.

J'adresse mes plus sincères remerciements au vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Mérier et au capitaine de frégate Jérôme Chardon pour leur disponibilité et leurs précieux témoignages qui ont grandement nourri ce mémoire.

Je remercie également M. le professeur Sheldon-Duplaix et le docteur Mathieu Duchâtel pour leur expertise sur la Chine dont ils m'ont fait part.

J'exprime également mes remerciements au professeur Philippe Vial pour son soutien et ses conseils en tant que directeur de ce mémoire.

## SOMMAIRE

<b>RESUME EN FRANÇAIS.....</b>	<b>5</b>
<b>SUMMARY IN ENGLISH .....</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>7</b>
<b>1. L'EXTREME-ORIENT, UN HORIZON POUR LA FRANCE .....</b>	<b>9</b>
1.1. L'influence catholique française, un terreau des relations franco-chinoises .....	9
1.2. 1856 à 1887 : la domination territoriale et maritime française.....	9
1.2.1. Seconde guerre de l'opium (1856-1860) et la mise sous tutelle de la Chine.....	10
1.2.2. Septembre 1881 à juin 1885 : guerre franco-chinoise .....	11
1.3. De 1887 à 1949 : de la suprématie française au déclin... ..	12
<b>2. 1949, UNE ANNEE CHARNIERE ENTRE SOUMISSION ET EMANCIPATION.....</b>	<b>13</b>
2.1. 1949 à 1956 : de la soumission à la rivalité.....	13
2.2. 1956 à 1980 : la Chine se referme sur elle-même .....	14
2.3. De 1980 à Tian'anmen : un long fleuve tranquille ?.....	16
2.3.1. Les années 1980, une lune de miel .....	16
2.3.2. 1989 : Tian'anmen ou le gel des relations.....	19
<b>3. 1989 A NOS JOURS : DES RELATIONS A CONSTRUIRE.....</b>	<b>19</b>
3.1 Les années 90 : fin de l'atonie ? .....	19
3.2 Les années 2000 : une surface de contact entre France et Chine qui s'accroît.....	22
3.2.1. Une marine chinoise qui monte en puissance. ....	22
3.2.2. ...alors que la France souhaite un rééquilibrage des relations franco-chinoises .....	24
3.2.3. ...et que la marine chinoise se déploie réellement en opération. ....	24
3.3. Trois grandes zones d'intérêts convergents entre France et Chine.....	27
3.3.1. La mer de Chine méridionale .....	27
3.3.2. Les nouvelles routes de la soie .....	28
3.3.3. De l'Arctique à l'Afrique .....	30
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE I - CHRONOLOGIE .....</b>	<b>34</b>
<b>ANNEXE II – LISTE DES ATTACHES A LA MISSION MILITAIRE.....</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXE III – EVOLUTION DE LA CONQUETE FRANÇAISE EN INDOCHINE DE 1859 A 1946.....</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXE IV – FREQUENCE DES ESCALES DES BATIMENTS CHINOIS ET FRANÇAIS</b>	<b>38</b>

<b>ANNEXE V – LES DIFFERENTES ROUTES DE L’ARCTIQUE .....</b>	<b>39</b>
<b>ANNEXE VI – ESPACES MARITIMES AU CŒUR DES ENJEUX STRATEGIQUES EN ASIE.....</b>	<b>40</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>41</b>

## RESUME EN FRANÇAIS

S'il est admis que le début des relations entre la France et la Chine remonte au XVII<sup>ème</sup> siècle dans le domaine du commerce maritime, la relation navale franco-chinoise a été plus tardive entre ces deux nations à l'histoire millénaire et fut particulièrement violente au XIX<sup>ème</sup> siècle. La supériorité économique et technique de la France et sa volonté de conquête coloniale l'ont amenée à dominer une partie de la Chine, à y implanter des colonies et à en acquérir de grands ports pour y développer son commerce. Cette période traumatisante pour la Chine, où la Marine française joua un rôle prépondérant, explique probablement en partie la frilosité avec laquelle elle aborde les relations navales franco-chinoises modernes.

Après s'être illustrées à travers des batailles durant l'époque coloniale, ces relations n'ont en revanche pas été particulièrement soutenues durant la Guerre froide : cette période a été un moment de repli vers la terre pour la Chine, tandis que la France procédait à la reconstruction de sa marine. 1949, année de proclamation de la République populaire de Chine et de la marine chinoise, apparaît à ce titre comme une date pivot entre une ère de domination française et une nouvelle période d'essor pour la Chine.

Depuis la fin du bipolarisme de la Guerre froide, prenant conscience de l'importance que revêt une marine pour s'affirmer comme puissance mondiale, en parfait vis-à-vis des États-Unis, la Chine a transformé sa marine, à vocation régionale, en une marine de haute mer, à vocation mondiale. Cette transformation rapproche inexorablement nos deux marines qui ont et auront à se côtoyer de plus en plus sur les mers du monde dont la France veut, par ailleurs, défendre le droit international. De la zone indo-Pacifique, en passant par l'Afrique, la Méditerranée ou le Grand nord, les marines française et chinoise s'y côtoient désormais régulièrement pour y défendre les intérêts stratégiques, géopolitiques et territoriaux de leur pavillon respectif.

Aujourd'hui et à terme, il semble important d'aborder la relation navale franco-chinoise de manière constructive. Il existe de nombreux domaines de coopération pour deux marines œuvrant aux intérêts stratégiques parfois divergents mais pas forcément antagonistes.

## SUMMARY IN ENGLISH

Maritime trade between France and China can be traced back to the 17<sup>th</sup> century, and has always been influenced by the naval relation between the two countries, which suffered a particularly violent period during the 19<sup>th</sup> century. The economic and technological superiority of France, and its colonial ambition, have resulted in a the control of part of China`s economy and the securing of port infrastructures from which France could develop its trade. The French Navy has played a predominant role during this period of dominance over China, which likely explain its reluctance to modern bilateral naval relations.

The naval dominance and successes obtained during the colonial era were not sustained during the Cold War, which was predominantly marked by China`s focus inland and the post-war rebuild of the French navy. The creation of the Socialist Republic of China in 1949 appears to be the turning point between France domination and a new era of economic development for China.

Since the end of the Cold War, understanding the importance of a navy to be recognized as a global power and taking example on the United States, China moved to transform its navy from a regional force to one with global aspiration. This transformation will inevitably bring the French and Chinese navy to operate in close proximity in high seas around the world. From the Indo-Pacific zone, Africa coasts, the Mediterranean and the Arctic, French and Chinese navy interact now on a regular basis as they both defend strategic, geopolitical, and territorial interests.

In lights of these new developments, it would appear important to discuss the state of naval relation between France and China in a constructive manner, as many areas of cooperation exists between both nations with different but not necessary competing interests.

## INTRODUCTION

Deuxième économie mondiale, l'influence de la Chine, pays le plus peuplé du monde avec 1,3 milliard d'habitants, ne cesse de s'étendre. Son taux de croissance est supérieur à celui des États-Unis d'Amérique depuis plus de dix ans et, enfermée dans ses frontières terrestres, elle réalise 95 % de son commerce par les mers. Avec ses 18 000 km de côtes, ses 5 000 îlots et ses six frontières maritimes, la Chine, longtemps considérée – à juste titre – comme une puissance continentale, a donc pris conscience de l'importance que revêt la mer dans une stratégie globale visant à s'affirmer comme l'égal des États-Unis. Depuis l'Antiquité, la dépendance à la mer, qu'elle soit économique ou militaire – liberté d'aller et venir – a en effet toujours existé.

En outre, plus de la moitié du commerce maritime mondial transite en mer de Chine méridionale, espace qui compte parmi les plus riches en ressources et biodiversité sous-marine. Cette zone fait l'objet de revendications concurrentes de la Chine (qui prétend en posséder 90 %) et des États côtiers (Taïwan, Philippines, Vietnam, Malaisie, Brunei, Indonésie). De tels désaccords n'ont rien d'exceptionnel dans une région située aux confins d'anciens empires, à terre comme en mer, mais leur évolution récente est préoccupante.

La montée des tensions, face à une politique du fait accompli de la Chine, met les projecteurs dans la zone indo-Pacifique où la France, nation riveraine qui y possède des intérêts territoriaux, commerciaux et stratégiques, ne peut ignorer ce centre de gravité du monde et doit porter une vision différente de celle des États-Unis.

« *Celui qui contrôle l'océan Indien dominera l'Asie ; cet océan est la clef des sept mers, la destinée du monde sera dans ses eaux* » pensait l'amiral A. T. Mahan<sup>1</sup> non sans une certaine prémonition. Il m'est donc paru intéressant de comprendre comment la France et la Chine, deux puissances à l'Histoire millénaire, dont les relations remontent déjà à l'époque de Louis XIV, n'ont eu, paradoxalement, des relations navales « modernes » que très tardivement, et ainsi, par l'étude de leur relations navales depuis 1949, comprendre de quelle manière elles se sont forgées.

Jusqu'ici, si de nombreux écrits sont parus sur les ambitions maritimes de la Chine, peu d'informations sur les relations navales proprement dites entre la France et la Chine sont disponibles dans la mesure où elles sont très récentes et dépendantes de relations diplomatiques assez tumultueuses au cours du XX<sup>ème</sup> siècle.

Pour comprendre ce qu'elles sont aujourd'hui, il convient de remonter à la conquête coloniale et de considérer 1949, année où Mao Tsé-toung proclame la République populaire de Chine

---

<sup>1</sup> Alfred Mahan (1840-1914), officier de marine, historien et stratéliste naval américain, auteur en 1890 de *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.

(RPC), comme une distorsion entre avant 1956, fin de cette période coloniale, et l'après qui s'ancre pleinement dans la Guerre froide, avant l'ouverture de la Chine au début du XXI<sup>ème</sup> siècle.

C'est par une approche principalement historique, et dans une moindre mesure géopolitique, que l'étude de ce sujet a été menée. La première étape a consisté en l'étude des relations avant 1949, sans laquelle il paraissait délicat de comprendre la nature des relations à partir de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Ensuite, à travers divers entretiens, la lecture de rapports officiels, de quelques archives, et de divers articles, l'étude s'est attachée à préciser plus concrètement comment les relations se sont construites en gardant en toile de fond l'évolution du contexte géopolitique.

La confidentialité de nombreux rapports, le peu de traces écrites et le temps imparti ont rendu le travail délicat à mener mais néanmoins passionnant.

L'objet de ce mémoire est donc de bien connaître l'Histoire qui lie les marines française et chinoise pour continuer de la façonner, exercer une influence efficace et construire une véritable stratégie de long terme. Ainsi, alors que ces deux puissances se sont longtemps ignorées, il n'est pas inutile de se demander comment leurs relations sont amenées à évoluer alors que la surface de contact entre elles est appelée à grandir vivement. La capacité de la marine chinoise à naviguer sur toutes les mers du monde, dans des zones où la France possède des intérêts stratégiques, n'est pas sans conséquence sur la posture à adopter alors même qu'elle peut être considérée comme le symbole du renouveau militaire chinois et le révélateur des tensions et du choc avec Washington, premier allié de la France.

## 1. L'EXTREME-ORIENT, UN HORIZON POUR LA FRANCE

### 1.1. L'influence catholique française, un terreau des relations franco-chinoises

Pour mieux comprendre la nature des relations navales franco-chinoises actuelles, il est important d'avoir à l'esprit l'influence politique des Jésuites français à la cour de l'empereur Kangxi (contemporain de Louis XIV).

En effet, à cette époque, cette influence permet à la Société française des Indes occidentales, dirigée par un religieux, de remporter les contrats et damer le pion à la Société des Indes britanniques dirigée, elle, par un marchand. La Chine s'ouvre ainsi au monde par la ville de Canton (ou Guangzhou) qui devient la première ville ouverte aux étrangers. Ce premier comptoir, où se construisent les entrepôts royaux, est un lieu unique d'échange entre la Chine et l'extérieur. Louis XIV approuve alors l'envoi d'une mission religieuse et commerciale en Chine à bord de l'ancienne frégate royale l'*Amphitrite*. A son arrivée à Guangzhou en 1699, elle est le premier navire de commerce français à pénétrer ainsi dans les eaux chinoises. Elle en reviendra chargée de porcelaine à la cours du Roi. Il faut attendre octobre 1830 pour voir ce qui semble être le premier déploiement d'un bâtiment de guerre français dans les mers de Chine avec la frégate *La Favorite* précise Robert A. Doughty<sup>2</sup>.

Mais cette période d'influence française bascule à l'avantage des Anglais lors de la querelle des rites qui voit s'opposer des visions différentes entre les ordres missionnaires jésuites, franciscains et dominicains. Contrairement aux autres ordres, les Jésuites sont favorables à une adaptation de la religion catholique aux particularités de la culture locale, car les Chinois acceptent mal que des missionnaires s'opposent à leurs rites ou leurs traditions. Néanmoins, le pape Clément XI condamne les rites chinois en 1704 et chasse de Chine les missionnaires refusant cette décision. De plus, à partir de ce moment-là, l'empereur de Chine devient méfiant vis-à-vis du christianisme ; en 1717, il interdit la prédication chrétienne et dès 1723, les missionnaires sont expulsés et les chrétiens persécutés. Cela a pour conséquence de réduire inéluctablement l'influence qu'avaient les Jésuites, et donc la France, au profit des Britanniques.

### 1.2. 1856 à 1887 : la domination territoriale et maritime française

Les relations navales entre la France et la Chine s'ancrent pleinement dans la période coloniale et il convient de remonter à la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle pour mieux appréhender ce qu'elle devient à partir de 1949.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la France se lance dans une politique active de colonisation en Extrême-Orient et crée notamment l'Indochine française. Parallèlement à cela, cette période voit également la mise sous tutelle de la Chine par les puissances européennes (cf. *Annexe III*).

---

<sup>2</sup> DOUGHTY R.A., *The Imperial Navy in the China expedition (1857-1860)*.

### 1.2.1. Seconde guerre de l'opium (1856-1860) et la mise sous tutelle de la Chine

Si durant la première guerre de l'opium, la marine française n'est pas engagée dans les opérations militaires, elle assiste néanmoins à la signature du traité de Nankin (28 août 1842) qui y met fin et qui prescrit l'ouverture des cinq ports commerciaux<sup>3</sup>. Consciente de l'importance de développer des relations commerciales avec la côte orientale de l'Asie, la France envoie donc en 1843 une mission escortée d'une importante force navale de six bâtiments de guerre, sous les ordres du contre-amiral (CA) Jean-Baptiste Thomas Amédée Cécille, afin de signer un traité avec les Chinois pour y développer son commerce. Le traité de Whampoa, le 24 octobre 1844, accorde alors à la France le droit d'envoyer des bâtiments de guerre dans les cinq ports ouverts à son commerce, marquant la présence durable de la marine française.

En revanche, la marine française participe de manière active à la deuxième guerre qui oppose la Chine à la France et au Royaume-Uni, soutenus par les États-Unis et la Russie. Le but de ces puissances est d'imposer à l'empire mandchou de la dynastie Qing l'autorisation du commerce de l'opium.

Le 28 décembre 1857, les flottes combinées de l'Angleterre et de la France prennent d'assaut Canton. La marine française s'illustre particulièrement dans les nombreux bombardements de ce port. L'enseigne de vaisseau (EV) Henri Rieunier, devenu vice-amiral et ministre de la Marine en 1893, prend part à toutes les opérations de la première partie de la guerre de Chine à bord de la *Némésis* puis sur l'avis *Marceau* et sur la canonnière *Mitraille*.

De mars à mai 1858, l'escadre française, commandée par l'amiral de Genouilly, s'empare de Ta-Kou à l'embouchure du Peï-ho, avant de le remonter en direction de Pékin jusqu'à Tien-Tsin où un traité est signé (traité de Tianjin) mettant fin à la première partie de cette guerre.

Les difficultés à faire respecter le traité poussent les Britanniques et les Français à réagir.

Ce sont 3 000 Français et autant d'Anglais qui débarquent en septembre 1860 dans le golfe de Petchili (aujourd'hui Bohai) pour prendre la direction de Pékin. Le corps expéditionnaire arrive le 13 octobre 1860 dans la capitale chinoise, d'où s'est enfuie la cour impériale.

S'ensuit le sac du Palais d'été de Chengde à la construction duquel ont participé des Jésuites, épisode que les Chinois gardent encore aujourd'hui en mémoire ; il est connu qu'ils l'ont excellent ! Le 18 octobre 1860, les Français et les Anglais pillent le palais de l'empereur de Chine, puis ces derniers, sur ordre de l'ambassadeur britannique, le brûlent, pour venger les prisonniers torturés à mort par les Chinois. A la suite de cet évènement, la capacité pour l'Occident à établir une relation de confiance avec la Chine est sérieusement altérée. Ce traumatisme pour les Chinois indigné certains témoins occidentaux dont Victor Hugo qui s'en

---

<sup>3</sup> Guangzhou, Fuzhou, Ningbo, Shanghai et Xiamen.

émeut dans sa lettre *Au capitaine Butler*, écrite le 25 novembre 1861, et aujourd'hui assez connue en Chine.

Les conséquences économiques de cette guerre sont également importantes et voient la Chine considérablement affaiblie. Les puissances de l'époque en profitent pour s'emparer de territoires. Ainsi, la Chine perd l'Annam au profit de la France qui exerce sa souveraineté sur les provinces du sud en formant la colonie de Cochinchine : elle y envoie des renforts depuis la Chine, conduits par l'amiral Charner. Toutefois, M. Sheldon-Duplaix précise que « *Napoléon III, [pour ne pas contrarier la Grande Bretagne], n'a pas acquis en Chine de véritables points d'appui, une sorte de « Hong-Kong » français, plus facile d'accès que le port de Saïgon, où la France construit un arsenal pour ses forces navales d'Extrême-Orient* »<sup>4</sup>. La colonie de Cochinchine est, jusqu'en 1879, date de la nomination du premier gouverneur civil, administrée par des amiraux.

La Chine entre alors dans une période d'instabilité chronique et vit une période difficile à surmonter, mais sous l'impulsion de l'impératrice Cixi, une des conséquences principales de la deuxième guerre de l'opium est sa modernisation. La Chine s'ouvre enfin sur le monde extérieur par le développement de ses infrastructures portuaires et ferroviaires notamment.

#### *1.2.2. Septembre 1881 à juin 1885 : guerre franco-chinoise*

Cette guerre oppose la France de la Troisième République à la Chine de la dynastie Qing. Dans un contexte économique de stagnation industrielle, il s'agit d'un enjeu majeur de la politique coloniale française qui souhaite acquérir des positions fortes dans le sud de la Chine. La guerre éclate car les Français tentent de prendre le contrôle du fleuve Rouge qui relie Hanoï à la province du Yunnan en Chine. Les Pavillons noirs harcèlent alors les navires de commerce français. Aussi, un corps expéditionnaire est envoyé au Tonkin pour les mettre hors d'état de nuire. La Marine s'illustre à l'occasion de plusieurs batailles marquantes dont celle aboutissant à la prise du Tonkin, grâce au capitaine de vaisseau (CV) Henri Rivière qui prend la citadelle d'Hanoï le 25 avril 1882, comme l'avait fait Francis Garnier en 1873. La situation se complique et pousse Jules Ferry à confier les deux divisions navales d'Extrême-Orient au contre-amiral Courbet qui arrive le 18 août 1883 devant le port de Hué, qu'il bombarde.

Le 25 août 1883 est signé le traité de Hué qui oblige l'empereur d'Annam à céder le Tonkin à la France sous la forme d'un protectorat. La Chine finit par rejeter le traité et envahit la province du Tonkin.

En août 1884, toujours sous le commandement de Courbet, la flotte française bloque les ports de Kilung et Tamsui sur l'île de Formose (aujourd'hui Taïwan), avant de tenter un

---

<sup>4</sup> SHELDON-DUPLAIX A., « L'arsenal de Saïgon avant 1914 », in *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Comité pour l'histoire de l'armement, Service historique de la Marine, Lavauzelle, 2002, p. 50-85.

débarquement contre les troupes impériales (auquel Joseph Joffre participe en tant que capitaine du génie) qui échoue le 6 août 1884.

Entre le 23 et le 29 août 1884 a lieu la bataille de Fuzhou sur la rivière Min qui voit la destruction en une demi-heure de la marine chinoise ancrée dans cette rade, récemment construite sous la supervision du Français Prosper Giquel.

Courbet bombarde ensuite l'arsenal de Fuzhou, écrase les batteries de la passe Mengam et détruit les forts de la passe Kimpai.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1884, Courbet revient une deuxième fois devant Kilung et enlève la ville. Le 29 mars 1885, il occupe les îles Pescadores (ou Penghu, rebaptisées « îles des pêcheurs »), chapelet d'îles qui commande le détroit de Fou-Kien entre Formose et le continent. Enfin, le 9 juin 1885 est signé le traité de Tien tsin, reconnaissant définitivement le protectorat sur l'Annam et le Tonkin.

Avec cette nouvelle guerre depuis 1856, la marine française, et le nom de Courbet, sont inéluctablement associés aux heures les plus sombres des relations navales franco-chinoises.

### **1.3. De 1887 à 1949 : de la suprématie française au déclin...**

Fondée en 1887, l'Indochine française regroupe alors plusieurs territoires, aujourd'hui indépendants - Viêt Nam, Laos, Cambodge notamment – ainsi qu'une portion du territoire chinois – Kouang-Tchéou-Wan - qui correspond à une partie de la province du Guangdong.

L'objectif de la France est alors de contrer l'influence anglaise en Chine et de protéger l'Indochine par une base navale avancée. Cette base est donc prise par une force navale réduite, aux ordres du CA de la Bédollière, à bord du *Jean Bart*. Elle hisse le pavillon français sur le fortin de Hai-t'eu, rapidement dénommé Fort-Bayard. C'est donc à Fort Bayard (aujourd'hui Zhanjiang), cédé par la Chine pour un bail de 99 ans<sup>5</sup>, négocié par le CA Courjolles, que la France établit une base navale en 1900. Près de 250 marins et quelques bâtiments s'y installent. Enfin, la Marine en Indochine s'organise en deux forces navales, « Marine Indochine » dont dépend Kouang-Tchéou-Wan, et les « Forces navales en Extrême Orient » (FNEO).

Si la population locale devient hostile dans un premier temps, les réalisations françaises, associées au respect des organisations politiques et juridiques chinoises conservées par l'administration, l'amènent à apprécier la présence française. Les qualités commerciales chinoises peuvent alors s'exercer avec efficacité, faisant de ce port un *hub* commercial

---

<sup>5</sup> L'article premier de la cession à bail stipulait : « *Le gouvernement chinois en raison de son amitié pour la France a donné à bail pour 99 ans Kouang-Tchéou-Wan au gouvernement français pour y établir une station navale avec dépôt de charbon mais il reste entendu que cette location n'affectera pas les droits de souveraineté de la Chine sur les territoires cédés* ».

important dans la région et du Kouang-Tchéou-Wan. Plus largement, l'essor économique de l'Indochine la fait devenir une véritable perle de l'Empire colonial français au XX<sup>ème</sup> siècle.

En outre, peu avant la seconde Guerre mondiale, un épisode peu connu est cependant à relever : l'amiral Jules Le Bigot, commandant en chef des FNEO, est envoyé à Shanghai en 1937. A bord du *Lamotte-Picquet*, il est confronté à une ville sur le point d'être mise à feu et à sang par les troupes japonaises. Les combats durent trois mois pendant lesquels il s'oppose au commandement japonais et ordonne à la marine française d'assurer la sécurité de la Concession française et du complexe catholique de Xujiahui au sud de Shanghai. La marine française n'aura donc pas eu que des effets destructeurs vis-à-vis de la Chine...

Plus tard, au cours de la seconde Guerre mondiale, la Chine et la France subissent l'invasion japonaise : la Mandchourie, Pékin et Shanghai, tout comme l'Indochine, fidèle à Vichy, sont occupés<sup>6</sup> par le Japon qui installe une partie de sa marine à Fort Bayard en 1943. Finalement, durant cette période, les relations navales franco-chinoises n'ont plus une logique d'affrontement car marquées par un ennemi commun : le Japon. La Marine tient également une place importante au niveau politique puisque le vice-amiral d'escadre Jean Decoux, d'abord commandant en chef des FNEO, est gouverneur général d'Indochine de 1940 à 1945.

Mais suite à la capitulation japonaise du 15 août 1945, la France accepte de restituer Kouang-Tchéou-Wan le 18 août 1945, tout en exigeant le retrait des troupes chinoises au nord de l'Indochine. Fort Bayard est rebaptisé Zhanjiang<sup>7</sup>, port où le premier bâtiment français à y avoir fait escale est le *Prairial*, en novembre 2003.

Dans le même temps, la France tente de reprendre le contrôle en réorganisant l'Indochine sous la forme d'une fédération d'États associés de l'Union française ; mais l'échec des négociations avec le Viêt Minh débouche, fin 1946, sur la guerre d'Indochine, conflit qui s'inscrit à la fois dans le contexte de la décolonisation et de la guerre froide.

## 2. 1949, UNE ANNEE CHARNIERE ENTRE SOUMISSION ET EMANCIPATION

### 2.1. 1949 à 1956 : de la soumission à la rivalité

1949 apparaît comme une date charnière, faisant la jonction entre une période où la Chine est sous domination des puissances coloniales, et donc en rivalité territoriale avec la France, et une nouvelle ère marquée par la création de la République populaire de Chine.

Alors que la fin de l'Empire colonial français en Indochine s'annonce, est créée en avril 1949 la marine de l'Armée populaire de libération (APL), constituée de 123 unités prises aux forces

---

<sup>6</sup> En Indochine, il s'agit plus d'un « stationnement », l'administration française gardant l'ensemble de ses prérogatives et de ses moyens civils et militaires.

<sup>7</sup> Base d'où proviennent les premières unités de la marine chinoise à avoir rallié la nouvelle base navale chinoise de Djibouti.

nationalistes, et qui marque le début d'une longue ère durant laquelle les marines française et chinoise n'auront que peu de contact. D'autant que le rôle de la marine chinoise est alors très limité et s'inscrit dans une problématique de guerre civile. Sa seule opération consiste en un débarquement mené avec succès en 1950 pour la reprise l'île de Hainan avec des bateaux civils réquisitionnés pour l'occasion. Mais face à la supériorité de la VII<sup>ème</sup> flotte, les communistes échouent à reprendre Taïwan. Suite à cet échec, la Chine tire des leçons et oriente sa puissance navale pour deux missions principales : défendre l'intégrité de son territoire et dénier à tout rival la supériorité navale dans les mers de Chine méridionale et orientale. Mais surtout, 1949 est marquée par la proclamation de la République Populaire de Chine le 1<sup>er</sup> octobre, faisant basculer la Chine dans le bloc soviétique<sup>8</sup>.

Quelques années plus tard, la France, face à l'impasse politique et militaire, finit par devoir quitter l'Indochine : après la défaite de Diên Biên Phu, les accords de Genève scellent le sort de cette guerre en juillet 1954 permettant aux Laos, Viêt Nam et Cambodge de devenir indépendants. Durant cette période, la marine française se trouve dans une situation paradoxale : face aux Chinois, passé le temps de la conquête, elle montre une certaine faiblesse et ne doit sa survie que parce que la Chine ne montre aucune opposition. Néanmoins, l'ensemble de ses composantes prend toute sa part aux différentes phases de la guerre d'Indochine. Les actions combinées des commandos Marine, des divisions navales d'assaut (Dinassaut) ainsi que de l'aviation navale embarquée et de l'artillerie navale l'illustrent parfaitement. Elle y mène ainsi ses premières opérations amphibies et ses premières coopérations interarmées, et y emploie pour la première fois ses porte-avions<sup>9</sup> en opération.

Sans avoir été décisive, la marine française sort usée de cet engagement, mais renouvelée sur le plan tactique et n'en devient pas moins indispensable aux autres armées. C'est également l'époque à partir de laquelle les relations navales franco-chinoises vont inéluctablement se distendre. En effet, outre la fin de la présence française en Asie du Sud-Est, c'est plus largement celle de l'influence européenne en Extrême-Orient puisque les grands empires coloniaux sont tous tombés les uns après les autres.

## **2.2. 1956 à 1980 : la Chine se referme sur elle-même**

La Guerre froide explique pour une large part l'absence de relations entre la France et la Chine. De plus, s'appuyant sur son alliance avec l'URSS, la Chine et sa marine en particulier bénéficient d'un fort transfert de technologies au cours des années 1950 à 1960, l'éloignant davantage de l'Occident.

---

<sup>8</sup> Elle conclut une alliance avec l'URSS le 14 février 1950.

<sup>9</sup> Porte-avions *Dixmude*, *Arromanche*, *La Fayette* puis *Bois Belleau*

Toutefois, le 21 septembre 1963, le chancelier Konrad Adenauer vient faire ses adieux au général de Gaulle en balayant la situation géopolitique du moment et lui dit : « *Pour nous autres, Européens, la Chine n'est pas une menace. Mais elle en est une pour l'Union soviétique ; et pour les Américains, parce qu'ils sont pacifiques et qu'ils craignent que la Chine ne le soit pas. L'Europe a tout intérêt à normaliser ses relations avec la Chine* » ; c'est en effet ce que de Gaulle a en tête : « *réviser notre attitude à l'égard de la Chine* » écrit, dans *C'était de Gaulle*, Alain Peyrefitte, ministre de l'Information et porte-parole, qui assiste à l'entretien.

Aussi, Charles de Gaulle envoie Edgar Faure en mission d'information à Pékin, et ce, en plein conflit sino-soviétique. Edgar Faure connaît la Chine puisqu'il y a effectué un voyage à titre privé en juin 1957. Il en fait un récit dans *Le serpent et la tortue* où il explique notamment le fonctionnement politique de la République Populaire de Chine (RPC) et y soutient surtout qu'il est absurde de refuser la RPC ; il souligne de plus, dans ses *Mémoire*, qu'il fut probablement « *l'un des premiers hommes d'État occidentaux à franchir ainsi la frontière chinoise* ».

Le 18 octobre 1963, il est accueilli par le maire et comprend « *qu'il y avait un cran de plus à l'accueil traditionnel par le fait [qu'ils ont] été accueillis à Canton par le maire et non par un maire adjoint comme c'est généralement l'usage* ». Durant ce voyage de deux semaines, il est reçu par Mao et établit un protocole d'accord entre les deux pays.

Au Conseil des ministres du 8 janvier 1964, de Gaulle annonce : « *Le fait chinois est là. C'est un pays énorme. Un jour ou l'autre, peut-être plus proche qu'on ne croit, la Chine sera une grande réalité politique, économique et même militaire... Or, elle meurt d'envie d'être reconnue par nous. Elle ne le cache pas. Les Soviets sont devenus ses adversaires et les États-Unis le sont restés. Elle ne voit aucun autre interlocuteur que la France. C'est pour la Chine une réalité et même la seule...* ». Le 27 janvier 1964 devient alors le point de départ des relations officielles entre la République populaire de Chine et la France, qualifié d'« *Explosion nucléaire diplomatique* » par certains médias en Occident. De Gaulle charge alors le général Zinovi Pechkoff, ancien chef de la mission française de liaison auprès du commandant supérieur allié en Extrême-Orient (fonction d'ambassadeur au Japon), de l'annoncer avec le plus grand tact au maréchal Tchang Kai-shek, alors réfugié à Taïwan.

La France prend alors une décision cruciale qui fait d'elle le premier grand pays occidental à nommer à Pékin un ambassadeur de plein exercice et, cette même année, s'ouvre logiquement un poste d'attaché de défense à Pékin, occupé par un général de brigade de l'armée de terre. Il faut attendre 2015 pour y voir le 1<sup>er</sup> officier marin assurer cette fonction.

Ce rapprochement entre la France et la Chine ne doit pas pour autant occulter le fait que chacune de ces deux puissances cherche à demeurer dans le cercle fermé des grandes puissances de l'après-guerre. Aussi, les 16 octobre 1964 et 17 juin 1967, la Chine, bien que dans une période d'autarcie, réussit les essais respectivement d'une bombe A et d'une bombe H, ce qui lui permet de rejoindre la France dans la cour des puissances nucléaires et de préparer sa marine à jouer un rôle de première importance. Enfin, 1974 est l'année qui voit la 1<sup>ère</sup> patrouille d'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) de la classe Han, ainsi que la victoire chinoise sur le Viet Nam permettant de conquérir les Paracels.

Cependant, conscients des bilans peu concluants de la planification économique de cette période post-coloniale, Deng Xiaoping met en place, à partir de 1978, une ambitieuse politique de modernisation. L'édification de l'« économie socialiste de marché » tient à sa volonté de hisser la Chine au rang des plus grandes puissances économiques mondiales. Cet objectif de modernisation se concentre sur quatre axes : agriculture, industrie, science et techniques ainsi que défense.

C'est aussi en 1978 qu'a lieu la première escale d'un bâtiment de guerre français avec la frégate anti sous-marine *Duguay-Trouin*, faisant de la France le premier pays occidental à envoyer ses bâtiments en Chine. C'est un geste éminemment fort quand on connaît les prérogatives de portion de territoire français dont jouit un bâtiment de guerre et qu'il paraît important de garder à l'esprit.

### **2.3. De 1980 à Tian'anmen : un long fleuve tranquille ?**

#### *2.3.1. Les années 1980, une lune de miel*

Dans les années 1980, l'approche des relations franco-chinoises se veut principalement économique, suite à la réouverture voulue par Deng Xiaoping évoquée supra ; les relations sont à l'unisson sur la plupart des sujets. Ainsi, par cette politique de « la porte ouverte », les transferts effectués par les pays occidentaux permettent à la Chine d'assimiler plusieurs technologies qui conditionnent la modernisation de sa marine, en particulier dans le domaine des systèmes de combat, des missiles antiaériens, des sonars et de la propulsion. Elle permet donc à la France de réaliser les premiers contrats de systèmes dits duaux tels que des centrales nucléaires, des hélicoptères type *Dauphin Z9* ou *Super Frelon Z8* - qui autorisent la Chine à les construire sous licence – ou encore des grilles d'appontage ou des moteurs diesels civils franco-allemands pour les frégates.

Par ailleurs, en 1985, au lendemain de la convention de Montego Bay créant la zone économique exclusive (ZEE), et de la guerre des Malouines, démontrant qu'une stratégie de défense côtière ne peut vaincre une marine de projection de force, une évolution nette de la marine chinoise s'amorce. Elle se réalise sous l'impulsion de l'amiral Liu Huaqing, amiral

commandant la marine chinoise depuis 1981, pour qui la défense dite *offshore* devient une priorité. Les directives stratégiques et opérationnelles imposent donc à la marine chinoise de passer d'une posture traditionnelle d'opérations proches des côtes chinoises à une posture d'opérations en haute mer, jusqu'à la « première chaîne d'îles<sup>10</sup> », selon la terminologie chinoise et qui intègre la nouvelle ZEE de 200 milles nautiques. Liu Huaqing<sup>11</sup> théorise ce renouveau de la marine chinoise et rompt ainsi avec la stratégie de défense des côtes de Mao Zedong. Il préconise l'*Active Offshore Defense Strategy*, stratégie en trois phases qui consiste à maîtriser la totalité des mers par couches successives, s'inspirant ainsi de la pensée stratégique de l'amiral Gorskho. « *L'idée du contrôle des océans, une fois que le « verrou » taïwanais aura sauté, renvoie en réalité à la rivalité stratégique sino-américaine en Asie, mais analysée sous un angle différent* », précise Mathieu Duchâtel<sup>12</sup>. La marine serait donc en charge de la mer Jaune, la mer de Chine orientale et la mer de Chine méridionale notamment. 1985 est également une date importante dans la relation navale franco-chinoise. En effet, en décembre 1984, le capitaine de corvette (CC) Mérier, stagiaire à l'École supérieure de guerre navale, effectue une mission préparatoire en Chine afin de mettre au point, avec la marine chinoise, le programme d'un cycle de conférences de formation opérationnelle pour les officiers de marine chinois. La Chine montre à cette période un très grand désir d'ouverture vers l'extérieur et particulièrement la marine chinoise. La Marine nationale est la première à répondre à son appel, « *inaugurant ainsi une ère de coopération riche et fructueuse entre nos deux marines* »<sup>13</sup>.

Il apparaît que le besoin en formation de la marine chinoise est grand car, le vide laissé par l'arrêt de l'aide soviétique, puis la grande révolution culturelle où tout a été laissé à l'abandon pendant près de dix ans, est particulièrement difficile à combler.

L'objet principal de cette formation, au profit d'une vingtaine d'officiers instructeurs à l'académie de Dalian<sup>14</sup>, est de faire progresser la pensée navale chinoise et les méthodes de formation. A cette époque, leur expérience nautique paraît modeste, voire inexistante selon le CC Mérier. Dans l'esprit du CA Li Shou-Ren, directeur des écoles navales de la marine chinoise, ce projet doit être l'amorce de relations entre les deux marines et non pas une simple affaire mercantile alors même que d'autres marines sont sur les rangs : russe, américaine et britannique...

---

<sup>10</sup> Chaîne qui va du Japon aux îles Ryukyu et de Taïwan aux Philippines jusqu'à Bornéo

<sup>11</sup> Dans ses mémoires, Liu Huaqing écrit : « *Président Deng nous a rappelé que la Marine n'avait pas de conception de son rôle stratégique et que l'on devait lui donner une direction stratégique... La zone d'opération de la marine s'étendrait jusqu'à la première chaîne d'îles. Quand nos forces navales seraient plus fortes, nous traverserions le nord du Pacifique pour atteindre la seconde chaîne d'îles* ».

<sup>12</sup> DUCHÂTEL M., *Marine de Pékin et (fantasme de) menace sur la sécurité*, Cairn, Revue « Outre-terre », 2010/2 n° 25-26, p 207.

<sup>13</sup> Extrait du rapport de mission en République populaire de Chine du 16 janvier 1985 du CC Mérier.

<sup>14</sup> Académie des bâtiments de surface (500 instructeurs pour 1500 stagiaires, fait partie des 13 écoles de la marine chinoise.

La mission de formation se déroule donc du 1<sup>er</sup> juillet au 5 août 1985. Elle constitue une « première » puisque aucun officier d'une nation occidentale n'avait enseigné dans une académie militaire chinoise depuis la création de la RPC. Cette mission est suivie à très haut niveau, le CC Mérier étant notamment reçu par l'amiral Liu Huaqing et le nouveau chef d'état-major, l'amiral Han Lichun. Elle permet de conforter la tendance « pro-française » qui existe au sein de la marine chinoise (de même qu'il existe une tendance « pro-américaine » et « pro-britannique ») et s'inscrit dans une longue tradition, car la France avait été le premier pays occidental à reconnaître la Chine et à lui envoyer quatre bâtiments en escale entre 1964 et 1984. (*cf.* annexe IV).

A la fin de cette mission, le CC Mérier propose l'ouverture d'un poste d'attaché naval à l'ambassade de France à Pékin. Ainsi s'opère une montée en puissance de la mission de défense avec la mise en place de deux officiers adjoints auprès de l'attaché de Défense : en 1985 se crée la fonction d'attaché de l'air puis, un an plus tard, celle d'attaché naval. Il est par ailleurs intéressant de constater qu'à cette époque, les Américains ont déjà un amiral en poste à Pékin et que l'attaché naval britannique est aussi déjà très actif. La France qui se veut « le premier pays occidental à... » a un peu de retard sur ses alliés.

Enfin, cette expérience *in situ* confirme que la marine chinoise demeure à vocation régionale, voire côtière. Cependant, des signes d'évolution apparaissent puisqu'elle déploie depuis peu des unités dans le Pacifique sud (sept frégates type *Luda* en 1980) et en Antarctique au cours de l'hiver 1984-1985 pour une mission militaire scientifique.

Mais les progrès de la marine chinoise sont encore modestes : en effet, si le premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) est admis au service actif en 1987, il n'en demeure pas moins symbolique, la permanence de la dissuasion nucléaire océanique ne pouvant alors être assurée. De plus, la marine présente des problèmes de structure et d'organisation et ses préoccupations sont principalement la lutte anti-sous-marine par petits fonds, la guerre des mines ainsi que l'autodéfense anti-aérienne et anti-missile : elle adopte encore une posture très défensive et semble peu encline à naviguer loin de ses bases.

En effet, la Chine reste encore assez fermée jusque dans les années 1990, même si la France s'enorgueillit d'être toujours le premier pays occidental à effectuer des ouvertures de port, notamment :

- le port militaire de Quin Dao, base principale du nord,
- le port civil de Shanghai,
- les îles Zhoushan,
- la zone civile de Hong-Kong,
- le port de Canton, ville d'ouverture historique aux étrangers.

Le port de Zhanjiang, où se situe l'état-major principal de la flotte du sud, a quant à lui été ouvert par deux destroyers américains en septembre 2003, peu avant l'escale du *Prairial*.

### 2.3.2. 1989 : Tian'anmen ou le gel des relations

Cet évènement apparaît comme un point saillant dans l'histoire moderne des relations des puissances occidentales avec la Chine en général et des relations franco-chinoises en particulier. Le 6 juin, deux jours après les répressions du mouvement pro-démocratie de la place Tian'anmen, la France gèle ses relations avec la Chine.

L'ONU décide un embargo sur les ventes d'armes, auquel participent tous les pays de la Communauté économique européenne (CEE). Cela a un retentissement très fort en Chine pour qui le développement militaire demeure l'une des quatre priorités afin de moderniser son armée, et *in fine*, garantir son hégémonie régionale.

La coopération navale connaît alors un point d'arrêt avec, notamment de manière symbolique, le rappel par la Chine de son officier stagiaire à l'Ecole supérieure de guerre navale.

La coopération industrielle s'arrête également, ce qui n'empêche pas la Chine de construire les hélicoptères selon ses propres plans. Bien que n'ayant plus la licence, cela entraîne encore aujourd'hui des divergences d'interprétation entre le Ministère des Armées et le Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) dans le décompte des exportations d'armes ; en effet, ce dernier considère que ces hélicoptères chinois sont du matériel exporté par la France alors que, vu de Paris, il s'agit d'hélicoptères chinois. Ce n'est pas sans réelle conséquence : outre une affaire de chiffres, ce biais de la méthode du SIPRI alimente des critiques du Japon qui accuse la France de vendre des armes aux Chinois.

Si les relations sont renouées en 1991, ce n'est que pour une courte durée. Cette année-là, la France donne son accord à Taïwan pour la vente de frégates non-armées, provoquant l'ire de la Chine qui rompt les liens en 1993 après la vente de 60 Mirage 2000 à Taïwan.

Suite à cet évènement véritablement marquant, la Chine accentue ses efforts pour s'ouvrir au monde, développer son économie et devenir à terme le vis-à-vis des États-Unis, c'est-à-dire une puissance mondiale reconnue, crédible et légitime.

En 1992, Jiang Zimin effectue le « voyage vers le sud », en se rendant notamment dans les villes de Canton, Shenzhen et Zhuhai ou encore Shanghai où il prononce un discours qui réaffirme l'appel à l'étranger pour des investissements massifs.

## 3. 1989 A NOS JOURS : DES RELATIONS A CONSTRUIRE

### 3.1 Les années 90 : fin de l'atonie ?

Les années 90 marquent un tournant dans l'histoire de la marine chinoise : la fin de la guerre froide, l'effondrement de l'URSS et la normalisation de ses relations avec cette dernière

permettent à la Chine de ne plus consacrer autant d'efforts pour développer une grande armée de terre. L'importance des crédits alors alloués à la marine chinoise lui permet de progresser rapidement, en particulier durant la deuxième moitié de la décennie. En effet, l'augmentation de la croissance économique et technologique permet de nouvelles marges de manœuvre où les affaires maritimes deviennent une priorité.

La politique française vis-à-vis de la Chine ne tarde pas à s'infléchir à nouveau et en avril 1994, le Premier ministre, Edouard Balladur, se rend en visite à Pékin afin de normaliser les relations avec la Chine, ce qu'elle souhaite tout autant.

Le Président Chirac continue dans cette lignée et souhaite donner des gages en matière de défense, quitte à accepter une relation déséquilibrée en défaveur de la France. Face au formidable potentiel que présente la Chine dans les décennies à venir, l'objectif est d'y faciliter l'intégration économique des entreprises françaises. Sa politique volontariste l'amène à signer un partenariat « global » le 16 mai 1997, qui deviendra « stratégique global » en 2004<sup>15</sup>, et le pousse à demander avec force la levée de l'embargo à l'occasion de sa visite en Chine en octobre 2004 ; sa requête est refusée par l'Union européenne et constitue un échec de cette politique. Cette dernière considère en particulier que la question de Taïwan continue à se poser avec acuité. Alors que la RPC ne cesse d'accroître le nombre de ses missiles dirigés vers l'île, les relations entre les deux rives du détroit demeurent très tendues, en particulier depuis l'adoption en mars 2005 de la loi dite « anti-sécession ».

Néanmoins, en octobre 2004, un accord est signé entre les ministres de la Défense, Michèle Alliot-Marie et Cao Gangchuan. Il prévoit l'échange d'officiers de liaison, et la mise en place d'une coopération en matière de médecine militaire et d'opérations de maintien de la paix. Concernant la Marine, les bâtiments français recommencent à faire des escales en Chine avec la mise en place d'une politique, toujours en vigueur, de tournées régulières en Asie du nord-est et du sud-est au cours, en particulier, des missions des frégates de surveillance au rythme de deux à trois par an.

C'est également durant cette période que s'organisent les premiers exercices entre les deux marines, mais qui demeurent à un niveau tactique et technique bas.

En parallèle, il est intéressant de noter la particularité de la relation que la France entretient avec Hong-Kong dans le domaine naval. En effet, il est important de la différencier de la relation qui lie la France et la Chine, car lorsque des incidents diplomatiques ont lieu, Hong-Kong, contrairement aux ports chinois, ne se ferme pas. Par exemple, suite à la rencontre à Gdansk, le 6 décembre 2008, entre le Dalai-lama et le Président Nicolas Sarkozy, les relations

---

<sup>15</sup> Cette nouvelle déclaration a pour objectif d'« approfondir le partenariat global stratégique franco-chinois pour promouvoir un monde plus sûr, plus respectueux de sa diversité et plus solidaire ». Elle place la relation franco-chinoise au cœur de la relation Union européenne-Chine

franco-chinoises se refroidissent vivement : sur les quatre escales programmées en Chine en 2009, trois sont annulées, alors que celle programmée à Hong-Kong, au profit du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Var*, bâtiment ALINDIEN<sup>16</sup>, est bien maintenue. Les relations avec le *Hong-Kong Government Flying Service* (GFS) se révèlent aussi d'un autre ordre et plus propices à des entraînements mutuels valorisants, en particulier dans le domaine du *Search and Rescue*.

Il faut alors attendre mai 2010 pour revoir un bâtiment français - le bâtiment ALIDIEN BCR *Marne* - refaire escale en Chine, dans le port de Zhanjiang, scellant ainsi la réconciliation des relations navales entre la France et la Chine.

En outre, la Chine semble développer une stratégie coercitive vis-à-vis de Taïwan qui demeure le point central pour le parti communiste chinois, et mène des tirs de missiles à proximité ainsi que des manœuvres simulant un débarquement amphibie sur Taïwan. En réponse à ces tirs « expérimentaux » (juillet 1995-mars 1996), les États-Unis envoient deux groupes de porte-avions au large des côtes chinoises. Incapable de réagir face à cette force navale, vécue comme une humiliation, la Chine comprend définitivement l'importance de développer une marine dotée de porte-avions, vulnérabilité qu'elle avait déjà comprise lors de la guerre de Corée. Mais comme le rappelle Olivier Zajec<sup>17</sup>, on « *tend à oublier que la Chine a toujours été active dans la région. Dans les années 1950, la marine chinoise a repris la plupart des petites îles côtières contrôlées par les nationalistes de Tchong-Kai-Tchek. En 1974, elle a pris l'avantage à la faveur de la défaite du Sud-Vietnam pour occuper les îles Paracels, et en 1988 elle a pris le récif Fiery Cross près de l'Archipel des îles Spratly aux Vietnamiens...* ». En avril 2018, la Chine continue sa politique d'intimidation vis-à-vis de Taïwan qu'elle considère comme province rebelle. Elle envoie un nouvel avertissement sans frais à Taipei, par la conduite d'exercices de combat en mer avec son porte-avions dans le détroit et par le survol de bombardiers H-6 au-dessus de Taïwan (vidéo diffusée sur la chaîne de télévision officielle CCTV dans laquelle Taiwan est qualifiée de « cœur de la patrie »)<sup>18</sup>. En outre, l'étau se resserre ; Pékin « détricote » peu à peu le réseau d'alliés constitués par Taipei. Il n'en reste que 18 dont seul un pays en Afrique (Swaziland) qui résiste encore à la pression chinoise et aux bénéfices envisagés par les investissements des routes de la soie.

---

<sup>16</sup> ALINDIEN : nom donné à l'amiral commandant la zone maritime océan Indien

<sup>17</sup> *Les ambitions navales de la Chine*, Le Monde diplomatique, septembre 2008

<sup>18</sup> Depuis le début de l'année 2018, l'île a été survolée à 47 reprises par des chasseurs bombardiers chinois, contre 12 fois en 2017.

### **3.2 Les années 2000 : une surface de contact entre France et Chine qui s'accroît**

#### *3.2.1. Une marine chinoise qui monte en puissance...*

Comme mentionné précédemment, Edouard Pfmilin rappelle qu'« après la crise du détroit de Taïwan en 1995-1996, la marine se [concentre] principalement sur les scénarios concernant l'île revendiquée par Pékin, comme un blocus, une invasion de l'île ou l'opposition à une intervention américaine ». Il ajoute que « cependant, la stratégie ne couvrait pas des opérations indépendantes dans des régions plus lointaines. Avec la montée en puissance de l'économie chinoise et le poids croissant de Pékin dans le monde, la marine évolue vers une stratégie nouvelle d'« opérations dans les mers lointaines » avec des responsabilités qui s'étendent au-delà de la « seconde chaîne d'îles », partant du nord du Japon jusqu'au nord des îles Mariannes et Guam ».

Ainsi, il est aisément compréhensible que la surface de contact entre les marines française et chinoise grandira inexorablement et qu'il est désormais nécessaire de mieux se connaître pour mieux se comprendre.

Dans cette décennie, la France émet le souhait d'élever le niveau d'entraînement au cours des exercices qu'elle organise avec la marine chinoise, mais n'arrive pas à susciter la même envie du côté chinois. Est-ce dû à une volonté chinoise de ne pas dévoiler son savoir-faire ? Ou au contraire, est-ce plutôt une crainte d'en montrer les limites ? Avec les Chinois, pour bien appréhender les relations internationales en général et navales en particulier, il faut faire en sorte que chacun en ressorte la tête haute sans avoir l'impression d'avoir été vaincu. Dans ces conditions, il semble difficile d'augmenter le niveau des exercices en abordant des thématiques se rapprochant au maximum de scénarii plus conformes à ceux auxquels les marines font face.

Toutefois, les échanges d'autorité continuent, mais toujours dans une relation déséquilibrée ; par exemple en avril 2007, si le chef d'état-major de la marine (CEMM) chinoise peut visiter l'île Longue, le CEMM français ne peut prétendre accéder à des installations de niveau d'intérêt équivalent. Le déséquilibre demeure donc aussi bien dans l'accès aux structures de commandement que dans l'accès aux centres décisionnels ou dans la qualité des présentations faites lors des réunions bilatérales.

Dans le même temps, les relations navales se diversifient par les premiers échanges d'officiers à bord des unités. Ces échanges sont cependant marqués par un incident en 2003. En effet, entre deux escales du Groupe école d'application des officiers de marine (GEAOM), un officier chinois embarque sur le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* qui transite par le détroit de Taïwan. Cet échange, *a priori* anodin, conduit la presse chinoise à le détourner et l'utiliser pour louer une coopération franco-chinoise dans le détroit de Taïwan. Les titres de la presse chinoise mettent ainsi la France dans un certain embarras compte tenu de la situation

géopolitique régionale et de ses relations diplomatiques avec Taïwan. Cet évènement illustre de belle façon la manière dont il est possible de se faire manipuler, même lorsque la relation est censée s'inscrire dans une confiance mutuelle, et refroidit par la suite quelque peu les velléités d'échange entre marins. En 2007, un échange a de nouveau lieu et le premier officier de marine français, mais aussi occidental, embarque sur un bâtiment chinois en escale à Toulon, alors que dans le même temps, un officier chinois embarque sur une frégate légère furtive (FLF). Cet embarquement d'une durée significative – Toulon-Port-Saïd – semble mal coordonné car il conduit à interdire l'accès du central opérations (CO) de la FLF à l'officier chinois, provoquant de manière réciproque l'interdiction d'accès du Français au CO chinois. Cet exemple souligne l'importance d'une approche globale et du travail d'influence nécessaire aux relations internationales. Cela permet de mieux coordonner les différents acteurs et d'éviter de se priver d'informations utiles.

Mais en 2006 se tient la sixième session « dialogue stratégique » entre la France et la Chine qui souligne la nécessité d'avancées concrètes et opérationnelles notamment dans le domaine de la coopération militaire. Cette session souhaite une réunion annuelle d'état-major, un approfondissement des liens de confiance à l'occasion d'échanges de personnels notamment lors de séminaires de haut niveau, tels que ceux de l'Institut des hautes études de la Défense nationale (IHEDN).

Il faut cependant attendre 2015 pour réitérer un échange entre les deux marines, à l'occasion du passage du GEAOM en Chine. Cette invitation est le fruit de la volonté des deux CEMM, l'amiral Rogel et l'amiral Wu Shengli (commandant des forces navales de l'APL) qui se rencontrent à Qinqdao fin mars-début avril 2015. A cette occasion, les Chinois font visiter, outre une frégate type 054A *Yancheng* et un sous-marin Diesel type 039 *Song*, le porte-avions *Liaoming* auquel seules des délégations américaine et britannique avaient eu accès. La qualité de l'accueil fait au CEMM français témoigne de l'importance que les autorités chinoises veulent donner à cette visite officielle.

A cette époque, si la marine chinoise est perçue comme moderne, elle semble encore en quête d'une organisation et d'un savoir-faire que les marines occidentales maîtrisent. Il est, à ce titre, intéressant de noter que le commandant du *Liaoming* était un ancien stagiaire de l'Ecole de guerre britannique. Enfin, pour bien prendre conscience du développement fulgurant de la marine chinoise, il faut savoir que, durant ces quatre dernières années, elle a mis en service un nombre nouveau de navires de guerre équivalent à celui de la marine française actuellement en service (80 navires de combat et logistiques<sup>19</sup> dont plusieurs sous-marins nucléaires et un

---

<sup>19</sup> PREZELIN Bernard, *Flottes de combat 2016*, Marine Editions.

porte-avion ; le deuxième, de construction nationale, ayant fait ses premiers essais à la mer en mai 2018)

### 3.2.2. ...alors que la France souhaite un rééquilibrage des relations franco-chinoises...

Mais la politique qui dicte la relation franco-chinoise s'infléchit après la rencontre du Président Sarkozy et du Dalaï-lama. Elle devient une politique de stricte réciprocité où l'ouverture doit d'abord provenir de la Chine.

Néanmoins, les Chinois sont peu réceptifs à cette réciprocité. La *Revue stratégique de défense et de sécurité nationale* (2017) est éclairante en soulignant que « *la Chine poursuit l'ambition d'être, à brève échéance, la puissance dominante en Asie orientale et, à moyen terme, d'égaliser ou de surpasser la puissance américaine. Pour ce faire, le développement de ses capacités militaires constitue un axe prioritaire. Longtemps orientée vers la seule défense du territoire et de ses approches, l'armée chinoise a bénéficié d'une hausse continue de son budget depuis 25 ans. Celui-ci est aujourd'hui plus de quatre fois supérieur à celui de la France, pour une valeur équivalente il y a dix ans. Ses efforts de modernisation sont consacrés en priorité au haut du spectre, [...] aux capacités de projection de force et de puissance* ». Elle affirme *in fine* que « *de ce fait, il est donc important d'entretenir avec Pékin un dialogue stratégique lucide et exigeant, en suivant attentivement la montée en puissance militaire chinoise et les conséquences qu'elle pourra avoir dans les nouvelles zones d'interaction en Afrique (Djibouti) et dans l'océan Indien* ».

Dans le même temps, la Chine se défend de toute volonté d'expansion et précise qu'elle développe sa marine dans une posture défensive pour être capable de prévenir toute invasion par la mer. Elle affirme sa souveraineté sur ses îles et le maintien de ses intérêts et de ses droits naturels sur son espace maritime. Il est cependant intéressant de constater que la Chine a déployé 44 navires de guerre en océan Indien entre 2008 et 2015, certes pour des raisons légitimes de protection de ses navires de commerce vis-à-vis de la piraterie, mais cela démontre une vraie capacité à naviguer loin et longtemps.

Mais c'est dans le domaine des relations commerciales que s'illustre le mieux ce déséquilibre, et c'est en effet ce que l'actuel Président de la République a rappelé lors de son déplacement en Chine en janvier 2018 pour qui « *la relation est devenue de plus en plus déséquilibrée, à la fois politiquement, du fait de la montée en puissance sans précédent de Pékin, mais aussi économiquement* » (30 milliards d'euros en 2016).

### 3.2.3. ...et que la marine chinoise se déploie réellement en opération.

Les années 2000 connaissent un point marquant dans la volonté et la capacité de la Chine à sortir de ses approches. En 2008, le Livre Blanc chinois pose qu'au XXI<sup>ème</sup> siècle, la marine chinoise doit « *développer de manière graduelle ses capacités à mener des opérations sous*

*commandement intégré dans des mers distantes pour contrer des menaces non traditionnelles* ».

A cette époque, la Corne de l'Afrique voit apparaître la piraterie dont l'importance va *crescendo* à partir de 2008 : sur la centaine de bateaux attaqués cette année, sept sont chinois. Pékin, soucieux d'assurer la sécurité de ses approvisionnements qui transitent dans cette zone stratégique, décide de faire appareiller le 26 décembre 2008 de la base navale de l'île de Hainan un *task group* composé de deux destroyers et un pétrolier ravitailleur. C'est la 1<sup>ère</sup> fois depuis plus de 600 ans et les conquêtes de l'amiral Zeng He que la marine de l'empire du Milieu se risque aussi loin ! Un amiral chinois, Xiao Xinnian, prévient : « *Si nos vaisseaux sont attaqués, ils se défendront !* ». Cet événement marque ainsi les premiers contacts opérationnels de l'ère moderne entre les marines française et chinoise bien qu'aucune coopération proprement dite n'ait lieu. En effet, la Chine ne souhaite pas intégrer le dispositif de coordination, mais des « déconflictions » sont mises en place afin de ne pas entraver l'action des uns ou des autres dans le golfe d'Aden. Si au début, les bâtiments chinois sont dévolus à la sécurité de leurs navires de commerce, ils contribuent par la suite à l'escorte d'autres navires, indépendamment de leur nationalité.

Près de six années plus tard, le 20 mars 2014, la 16<sup>ème</sup> TF chinoise et la TF 465 de l'opération « Atalante », sous mandat de l'Union européenne, réalisent le premier exercice de lutte anti-piraterie dans le golfe d'Aden. Il met en jeu les bâtiments italien *Siroco* et allemand *Hessen*, ainsi que du personnel français, allemand et espagnol<sup>20</sup>. Cette coopération continue en 2018 lorsque le 10 février, la frégate lance-missiles chinoise *Yancheng*, type *Jiangkai II*, escorte le navire *Selin-M* du Programme alimentaire mondial (PAM) dans le golfe d'Aden, sur demande de l'opération *EUNAVFOR Atalante*. Ainsi, d'opération nationale fin 2008, les Chinois ont évolué en dix ans vers une opération coordonnée avec les autres *task forces* : il s'agit d'un signe fort de leur volonté de se faire accepter comme acteur régional crédible et légitime.

Pour certains observateurs, les destroyers envoyés dans le golfe d'Aden sont surqualifiés pour une telle opération et supposent que les Chinois veulent tester ces bateaux dans le cadre de leur future intégration à une opération de soutien au déploiement d'un porte-avions. Le journaliste Bruno Philipp écrit le lendemain dans *Le Monde* que « *l'engagement au large des côtes somaliennes démontre que l'ambition de la marine chinoise, des siècles après qu'elle eut cessé d'être la plus puissante de l'Asie, est désormais une réalité. Le 23 décembre, le ministère chinois de la défense a indiqué que la Chine est en train de considérer sérieusement la construction d'un porte-avions. Le porte-parole Huang Xueping a déclaré que "les porte-*

---

<sup>20</sup> China Armes Forces N°26, Vol.2, 2014, p.85.

*avions sont la démonstration de la force nationale ainsi que la capacité d'un pays de prouver sa compétitivité en matière navale" ».*

C'est ce que note également l'historienne Michèle Battesti, spécialiste de la piraterie, qui analyse la lutte contre les pirates comme le moyen employé à toutes les époques par les grandes puissances pour prendre pied à un endroit. Elle explique que c'est exactement ce qui s'est passé avec la Chine qui, depuis 2008, possède toujours une flotte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, alors que celle-ci a pratiquement disparu. La création d'une base navale chinoise à Djibouti peut donc être interprétée comme une preuve supplémentaire de cette analyse, bien que la Chine s'en défende : en effet, pourquoi ne pourrait-elle pas posséder un appui stratégique dans cette zone, au même titre que les États-Unis, la France, l'Allemagne, le Japon... ? L'observateur affûté note que dès décembre 2009, l'amiral à la retraite Yin Zhuo, ancien directeur du comité consultatif pour l'informatisation de la marine chinoise, exhorte son pays à monter des bases navales de soutien à l'extérieur, en appui à ces missions : est-ce une manière pour la Chine de tester les réactions en faisant parler une voie non officielle ? La réponse se trouve très probablement dans la question et cela permet à la Chine de réagir en conséquence. Le *Daily China* titre le 1<sup>er</sup> janvier 2010 « *China rules out overseas naval base now* » qui permet de diffuser la voie de l'amiral et d'attendre les réactions internationales pour mieux adapter sa posture et mieux la faire accepter à terme. Il est tout aussi intéressant de noter que le porte-parole du ministère des Affaires étrangères, Liu Weimin, affirme en décembre 2011 que la Chine « *n'a pas de plans pour établir des bases militaires à l'étranger* ». La base est pourtant inaugurée le 1<sup>er</sup> août 2017. Conscient des inquiétudes des puissances présentes sur place – États-Unis, France, Japon notamment mais pas uniquement - le ministre chinois de la Défense insiste sur son rôle pacifique, précisant qu'elle servira à soutenir « *les escortes navales en Afrique et au Moyen-Orient, les opérations de maintien de la paix (de l'ONU) et l'aide humanitaire* ». Si elle ne devrait abriter « que » 400 hommes, elle pourra à terme accueillir près de 10 000 hommes d'ici 2026 selon certains experts.

Cette première base militaire outre-mer de la Chine à Djibouti constitue un pivot important du pays dans sa stratégie de développement. Elle s'inscrit dans un projet plus large puisque Pékin aura investi 14 milliards de dollars (12,2 milliards d'euros) à Djibouti en infrastructures - chemin de fer, ports, routes, mais aussi écoles, bâtiments administratifs et Institut Confucius - sans compter les 100 millions de dollars, contre 60 millions pour les Américains, payés par Pékin chaque année pour la location du terrain. Cette proximité avec la France ouvre-t-elle une perspective de coopération bilatérale ou, au contraire, constitue-elle un risque de déstabilisation ? *A minima*, l'ouverture de la base navale chinoise à Djibouti indique une modification des équilibres stratégiques en océan Indien et pourrait menacer la confidentialité et la coopération des opérations que la France mène avec ses alliés.

Parallèlement à cela, les bâtiments de guerre chinois continuent à naviguer toujours plus loin et plus longtemps, sur toutes les mers et tous les océans. En 2011, la crise libyenne voit un bâtiment chinois passer Suez pour la 1<sup>ère</sup> fois afin de protéger une évacuation de ses ressortissants. À l'été 2017, l'amiral Prazuck, chef d'état-major de la Marine, note, devant les députés de la Commission de la Défense nationale et des forces armées, qu'il y a plus de bâtiments chinois en Méditerranée que de bâtiments français !

### **3.3. Trois grandes zones d'intérêts convergents entre France et Chine**

#### *3.3.1. La mer de Chine méridionale*

En 2003, sous la présidence de Hun Jintao, naît le concept du « dilemme de Malacca » qui, fort du constat que l'essentiel de son trafic passe par des détroits qu'elle ne contrôle pas, incite la Chine à gagner de la profondeur stratégique.

La mer de Chine représente à ce titre un enjeu stratégique et économique extrêmement important pour la Chine : « *Outre les importantes réserves dont elle est créditée en ressources sous-marines et halieutiques, en gaz et en pétrole, la mer de Chine méridionale voit transiter chaque année la moitié du tonnage de la flotte marchande mondiale, 80 % des importations de pétrole de la Chine, 60 % des approvisionnements énergétiques du Japon et de Taïwan, et un peu moins de 70 % de ceux de la Corée du Sud* » rappelle Pierre Journoud<sup>21</sup>. L'enjeu stratégique réside également dans la nécessité pour la Chine de sécuriser la dilution de ses SNLE depuis leur base de l'île de Hainan.

Zone de forte tension entre les pays riverains au sujet de la délimitation des zones économiques exclusives (ZEE), la France peut naturellement jouer un vrai rôle, soit par une diplomatie de défense active, en y faisant transiter ses bâtiments, soit par ses territoires « riverains » (Polynésie, Nouvelle Calédonie) qui la mettent en contact direct avec l'Asie du Sud-Est, soit encore par ses entreprises, impliquées dans diverses activités maritimes, sous-marines ou navales.

Ainsi, face à l'affirmation de la politique chinoise en mer de Chine méridionale, la France rappelle son attachement à la liberté de navigation notamment à l'occasion du discours de Jean-Yves Le Drian lors du *Shangri-La dialogue* auquel il participe pour la 4<sup>ème</sup> fois le 3 juin 2017. Pour indiquer que la France n'est pas indifférente à la remise en cause du droit maritime international observée en mer de Chine méridionale, il y rappelle que « *85 % de notre zone économique exclusive de 11 millions de km<sup>2</sup> [...] est située dans les océans Indien et Pacifique* » et mentionne l'impérieuse nécessité de respecter le droit : « *Les principes de liberté de navigation [...] constituent aujourd'hui un enjeu crucial* ». Il insiste également sur

---

<sup>21</sup> JOURNOUD P, « Les acteurs privés et les conflits en mer de Chine méridionale : quelques pistes de recherche », in *Revue de la Défense nationale – Enjeux stratégiques en Asie*, juin 2015, p. 16-21.

le fait que « *si le droit de la mer n'est pas respecté aujourd'hui dans les mers de Chine, il sera menacé demain en Arctique, en Méditerranée ou ailleurs* ». Il prévient enfin que « *Plusieurs fois par an, des bâtiments de la marine nationale française transitent par les eaux de cette région, et il continuera d'en être ainsi. Depuis le début de l'année, ce sont trois déploiements qui ont déjà été conduits par notre marine dans cette perspective. Pour défendre nos intérêts nationaux de sécurité ; pour mettre en œuvre nos partenariats de défense ; pour contribuer à la paix et à la sécurité régionale et internationale* ». Pour cela, la France s'appuie par ailleurs sur ses partenariats stratégiques noués avec l'Inde, l'Australie ou encore ses partenaires asiatiques comme le Japon et dans un cadre plus général des actions menées par l'Union européenne. Il « *appelle de ses vœux la conclusion rapide du code de conduite (COC) en mer de Chine méridionale, seul à même de prévenir les incidents dans cette région convoitée, par l'établissement de règles partagées de bon voisinage* ».

Le sujet est complexe mais, comme le rappelle l'amiral Prazuck, « *Il y a deux choses en mer de Chine : un enjeu régional, qui ne nous concerne pas, et un enjeu mondial : la remise en cause du droit de la mer* ».

Ainsi, depuis plusieurs années, les fréquences de surveillance du Pacifique, le GEAOM ainsi que des fréquences multi-missions (FREMM)<sup>22</sup> transitent dans une posture non agressive en mer de Chine méridionale. Néanmoins, Mathieu Duchâtel analyse que « *depuis l'arbitrage défavorable rendu en juillet 2016 sur la mer de Chine du Sud, la Chine a encore plus tendance à voir le droit de la mer comme un outil de domination de l'Occident, au lieu de le considérer comme un élément important de stabilité internationale. La décision chinoise d'ignorer le verdict du tribunal a créé un statu quo gênant pour tous. Elle a exposé un clivage international sur l'interprétation de la convention de Montego Bay* »<sup>23</sup>. Nul doute que l'évolution des relations navales franco-chinoises dépendra, à l'avenir, de la façon dont ce différend évoluera.

### 3.3.2. *Les nouvelles routes de la soie*

L'économie maritime est l'une des priorités du 13<sup>ème</sup> plan quinquennal chinois (2016-2020). Mais pour assurer une prospérité économique, et ainsi sécuriser ses approvisionnements commerciaux, si le développement d'une marine de guerre puissante est indispensable, cette stratégie ne peut se passer d'une grande marine de commerce et de points d'appui de par le monde.

Pour ce faire, la Chine établit des bases navales dans une zone comprise entre la mer de Chine et la péninsule arabique, en passant par le Pakistan, Djibouti ou encore Port Soudan : le

---

<sup>22</sup> Henri Kenhmann, ingénieur en aéronautique, observateur en matière de sécurité et de défense en Chine et auteur du *blog East Pendulum* retrace le parcours de l'*Auvergne* lors de son passage en 2017.

<sup>23</sup> <https://www.telos-eu.com/fr/politique-francaise-et-internationale/que-faire-de-la-puissance-chinoise>, 3 juillet 2017

« collier de perles<sup>24</sup> ». Elles permettent non seulement aux bâtiments chinois d’opérer loin et longtemps pour protéger les approvisionnements commerciaux de Pékin, mais aussi d’exercer l’influence chinoise en océan Indien, face à ses compétiteurs stratégiques : Etats-Unis et Inde.

Ce « collier de perles » est indissociable des routes de la soie que la Chine a pour ambition de développer au XXI<sup>ème</sup> siècle. Alain Frachon, dans une chronique de *Le Monde.fr* du 23 novembre 2017, affirme que « *La Grande Muraille était une représentation de l’empire du Milieu – une Chine qui se tient, orgueilleusement, à l’écart du monde des barbares. Le projet des « nouvelles routes de la soie » est une autre idée de la Chine – un pays qui, en dépit de bien des difficultés intérieures, se projette à l’extérieur. C’est le bouleversement stratégique majeur de notre temps* ». Plus communément désigné sous le sigle OBOR – « One Belt, One Road », une ceinture, une route - les routes de la soie visent une maîtrise totale de ses routes d’approvisionnement terrestres et maritimes, jusqu’en Méditerranée, voire au-delà. Ces politiques devraient avoir un impact très fort sur les infrastructures du pays et la nature des échanges maritimes entre la Chine et le reste du monde. Ainsi, si la Chine se défend de mener une politique impérialiste, elle prétend fin octobre, au 19<sup>ème</sup> congrès du parti communiste chinois, qu’elle veut mettre en œuvre une politique de puissance « pacifique ». Les investissements chinois dans les infrastructures aéroportuaires, portuaires et ferroviaires européennes s’inscrivent pleinement dans cette stratégie.

En parallèle, la Chine développe une économie maritime, profitant de la mondialisation. Après le développement avec succès de zones économiques spéciales (ZES) sur son littoral, la Chine met en place des zones franches dans quatorze villes portuaires en 1984, puis crée les zones économiques de Pudong (1990) et de libre-échange de Shanghai (2013). Une note de synthèse de l’Institut supérieur d’économie maritime Nantes – Saint-Nazaire précise que « *La création des ZES le long du littoral chinois va motiver le développement de l’activité portuaire. Aujourd’hui, six des dix plus grands ports à conteneurs au monde se trouvent en Chine continentale, alors que la Chine était absente de ce classement il y a vingt ans. Shanghai est passé de 2 M à 37 M d’evp entre 1996 et 2016, soit le premier port mondial à conteneurs alors que le voisin Ningbo avec presque 918 Mt domine le classement en tonnage* »<sup>25</sup>.

Et pour servir ces projets, la Chine a su développer une marine commerciale. En termes de nombre de navires, la Chine est le premier pays armateur (5 206 navires de 1 000 tjb et plus), y compris de nombreux petits navires déployés dans la navigation côtière. En effet, l’ISEMAR précise que : « *l’économie de la mer et les transports maritimes constituent l’un*

---

<sup>24</sup> Cette terminologie est américaine et est apparue pour la première fois chez Christopher J. Pehrson dans son rapport *Energy Futures in Asia*, 2004.

<sup>25</sup> GOULARD S, *Les nouvelles stratégies commerciales de la Chine*, Note de synthèse ISEMAR N°195, décembre 2017.

*des dix secteurs clefs désignés par le plan "Made in China 2025". Selon ce plan, en 2025, la Chine devrait être capable de produire par ses propres entreprises 80% des composants de l'ensemble de sa production navale. Beijing s'est aussi fixée l'ambition d'affirmer sa position de leader dans la construction navale et d'atteindre 50% de la production mondiale en 2025 (contre 35% en 2015). D'autre part, Beijing souhaite toujours donner à la construction navale chinoise une position de leader mondial mais sans doute au prix d'une consolidation industrielle à l'égal d'autres secteurs chinois. De nouvelles gammes de vaisseaux devraient voir le jour d'ici à 2025 dans le domaine des LNG carriers, des navires polaires, mais aussi dans les bâtiments de guerre et les navires de croisière. Des investissements devraient aussi être effectués dans le domaine des plateformes marines (pétrolières et autres) opérant en haute-mer et l'exploration<sup>26</sup> et l'exploitation des fonds marins ».*

En juillet 2017, le rachat, par Cosco Shipping<sup>27</sup>, premier armateur chinois, de son concurrent Orient Overseas International (OOIL), agissant de concert avec SIPG, l'exploitant du port de Shanghai, illustre cette stratégie. En absorbant OOIL, Cosco - lui-même issu de la fusion de deux armateurs chinois en 2016 - devient le troisième opérateur mondial. Disposant d'une part de marché de 11,6 %, selon les données d'Alphaliner, la nouvelle entité dépasse le français CMA-CGM (11,2 %) et se situe derrière le danois Maersk et le suisse Mediterranean Shipping<sup>28</sup>.

### 3.3.3. De l'Arctique à l'Afrique

Mais la présence de la marine chinoise ne se cantonne pas à l'océan Indien et va au-delà de puisqu'elle envoie des navires jusqu'en Méditerranée et même en Arctique. En effet, l'avenir de l'Arctique est fortement lié à la maritimisation, que ce soit par les routes de navigation commerciale qu'elle pourra offrir à terme, ses ressources sous-marines, les enjeux sécuritaires (sécurité des hommes de plus en plus nombreux par la présence de bateaux de croisière)...avec comme conséquence l'importance accrue des marines de guerre.

Les enjeux stratégiques, sécuritaires, économiques ou environnementaux poussent naturellement la France et la Chine à s'y intéresser de près. Ces deux pays non riverains mais observateurs du Conseil de l'Arctique sont amenés à voir leurs marines s'y rencontrer de plus en plus. La France, comme membre de l'Union européenne et de l'OTAN, est intimement lié à l'Arctique tandis que la Chine présente le 26 janvier 2018 son programme pour l'Arctique en évoquant, pour la première fois officiellement, une « *Route de la soie polaire* » (cf. annexe V) grâce au développement de voies de transport maritime dans la région. La Chine

---

<sup>26</sup> La construction d'une station scientifique sous-marine est prévue dans la zone contestée de la mer de Chine méridionale.

<sup>27</sup> COSCO group possède 67% du capital du port du Pirée depuis l'été 2015.

<sup>28</sup> [https://www.lesechos.fr/11/07/2017/LesEchos/22484-070-ECH\\_cosco-devient-le-numero-trois-mondial-du-transport-maritime.htm](https://www.lesechos.fr/11/07/2017/LesEchos/22484-070-ECH_cosco-devient-le-numero-trois-mondial-du-transport-maritime.htm)

souhaiterait en effet profiter de la route maritime du nord-est, permise par la fonte des glaces, pour relier plus rapidement les ports européens et participer au développement économique de la région.

Plus généralement, les ambitions chinoises en Arctiques ne peuvent être dissociées de la contestation du jugement rendu par le Tribunal d'arbitrage sur la question de la mer de Chine méridionale entre RPC et les Philippines. Ce refus de respecter les principes de la Convention de Montego Bay pose la question du respect des ZEE et des eaux territoriales et donc, par ricochet, pourrait entraîner une montée des tensions en Arctique où les enjeux liés à leur définition sont stratégiques.

Quant à l'Afrique, zone où la France y possède de nombreux intérêts, par son histoire certes, mais surtout par les ressources stratégiques (uranium) et le nombre de ses ressortissants, elle semble y perdre de l'influence, en particulier au profit de la Chine.

Pour Pékin, l'Afrique est devenue une source essentielle de matières premières, pétrole et métaux précieux, qui alimentent la croissance fulgurante du pays. *« En 2013, près d'un quart du pétrole chinois, et presque tous les minéraux stratégiques tels que le cobalt et le manganèse, sont importés du continent africain. La promotion de la stabilité en Afrique est donc une préoccupation stratégique centrale du gouvernement chinois. D'ici 10 ans, Djibouti permettra à Pékin de disposer d'un tremplin pour protéger ses ressortissants et ses investissements en Afrique [...] Toujours dans cette orientation maritime destinée à nourrir le développement de la Chine grâce aux océans, Pékin prépare l'exploitation minière des grands fonds océaniques dans des secteurs attribués par l'autorité compétente des Nations Unies au large [...] de Madagascar »*<sup>29</sup> précise M. Sheldon-Duplaix.

La Chine est donc très active, à Djibouti, comme évoqué supra, mais aussi en Afrique du Nord et en Egypte, avec qui, par ailleurs, la France a noué un partenariat stratégique en matière de Défense. En particulier, au Maroc, elle y est très influente ainsi qu'en Algérie qui cherche à rééquilibrer ses relations avec elle, l'Europe et la Russie. Elle investit également en Egypte où elle remplace progressivement l'Arabie Saoudite qui manque de cash, et y construit des autoroutes et voies ferrées le long du canal de Suez.

Elle doit ainsi protéger ses intérêts à l'étranger et assurer la protection de ses ressortissants comme de ses investissements, ce qui nécessite une marine capable de se projeter : elle a mené dix-sept opérations d'évacuation de ressortissants ces dix dernières années. Pour illustrer et appuyer cette politique d'influence sur le continent africain, la marine chinoise

---

<sup>29</sup> SHELDON-DUPLAIX A, « Implications des ambitions maritimes des États puissances et des innovations navales » in *Recherche & Documents*, N°04/2018, février 2018, pp 10-11.

envoie une Task force chinoise pour son premier tour d'Afrique et déploie durant deux mois un sous-marin début 2014.

## CONCLUSION

Si durant des siècles, les deux puissances que sont la France et la Chine se sont ignorées courtoisement, les relations actuelles connaissent une accélération depuis la fin de la Guerre froide et doivent être comprises à la fois sous le prisme de l'humiliation vécue par la Chine à l'époque coloniale, que sous le prisme de la volonté qu'a la Chine de devenir l'*alter ego* des Etats-Unis, en s'appuyant notamment sur une marine aussi puissante que l'*US Navy*. Les relations navales franco-chinoises se construisent donc dans un contexte géopolitique complexe entre deux puissances qui ont en commun d'être des pays continentaux dépendant fortement des espaces maritimes.

Néanmoins, les marines servent des Etats dont les relations achoppent sur des divergences de niveau stratégique ; en mer de Chine méridionale, l'un défend la liberté de navigation alors que l'autre pratique la politique du fait accompli, contestant ainsi le droit maritime international. Or ce qui se passe dans cette zone pourrait déteindre ailleurs, en particulier dans des zones sous juridiction française, outre-mer. Cependant, la ligne de conduite prônée par le Ministère des Armées demeure celle de la réciprocité et du respect des intérêts mutuels.

Les marines sont donc amenées à se rencontrer de plus en plus sur toutes les mers du monde : elles ont beaucoup à apprendre l'une de l'autre, dans un souci commun de contribuer aux intérêts nationaux et à la stabilité du monde. Mais la volonté française de multiplier les partenariats avec l'Inde, l'Australie, le Japon ou encore la Malaisie semble démontrer une volonté d'empêcher l'hégémonie chinoise dans la région indo-pacifique en particulier.

Dans le rapport de force que se livrent les Etats-Unis et la Chine, doit-on craindre pour autant un embrasement dans cette région ? La Chine ne paraît pas prête à cela, et quand bien même elle le serait, elle aurait probablement plus à y perdre qu'à y gagner. Son objectif vise plutôt à s'affirmer comme une superpuissance mondiale que sa culture, son histoire, sa démographie et son économie lui permettent d'affirmer. En réalité, les relations navales franco-chinoises dépendront plus largement de la capacité qu'auront les dirigeants occidentaux à raisonner stratégiquement. La division publique de ces derniers, lors du sommet du G7, les 8 et 9 juin 2018 au Canada, profitera à long terme à la Chine qui continue son extraordinaire montée en puissance industrielle, commerciale et militaire.

## ANNEXE I - Chronologie

- 1685 : mission française envoyée à Pékin par Louis XIV
- 1699 : 1<sup>er</sup> bateau de commerce français (*Amphitrite*) dans les eaux chinoises (Guangzhou)
- 1830 : 1<sup>er</sup> bâtiment de guerre français (*La Favorite*) dans les eaux chinoises
- 24 oct 1844 : traité de Whampoa qui autorise les bâtiments de guerre français d'accéder aux cinq ports chinois ouverts
- 18 oct. 1860 : sac du palais d'été par les Anglais et les Français
- 5 juin 1862 : création de la Cochinchine, administrée par les amiraux jusqu'en 1879
- 18 août 1883 : bombardement de Hué par le CA Courbet
- Août 1884 : destruction de la marine chinoise par la flotte du CA Courbet
- Avril 1949 : création de la Marine de l'Armée populaire de libération
- 1<sup>er</sup> oct. 1949 : fondation de la République populaire de Chine
- 27 janv. 1964 : reconnaissance de la République populaire de Chine par la France
- 1974 : 1<sup>ère</sup> patrouille d'un SNA classe « Han »
- 1978 : 1<sup>ère</sup> escale d'un bâtiment français de l'ère post-coloniale (*Duguay Trouin*)
- 1983 : mise au service actif du 1<sup>er</sup> SNLE chinois
- 6 juin 1989 : gel des relations diplomatiques franco-chinoises (Tian'anmen) et arrêt de la coopération navale.
- 16 mai 1997 : « déclaration conjointe pour un partenariat global », signée à Pékin, ouvrant un nouveau chapitre des relations bilatérales.
- 2003 : Jiang Zemin décide la modernisation de l'APL
- 2003 : concept « dilemme de Malacca » par Hun Jintao
- 22 nov. 2003 : 1<sup>ère</sup> escale d'un bâtiment français dans le port de Zhanjiang.
- 2004 : « nouvelles missions historiques » de l'APL (discours de Hu Jintao)
- 2008 : le livre Blanc chinois annonce qu'au XXI<sup>ème</sup> s, 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 »
- 26 déc. 2008 : participation à la lutte anti-piraterie – 1<sup>er</sup> déploiement chinois loin de ses côtes depuis Zeng He (début XV<sup>ème</sup> s.)
- 2011 : 1<sup>ère</sup> entrée en Méditerranée de bâtiments de guerre chinois
- 2012 : Crise libyenne : 1<sup>er</sup> bâtiment chinois en Méditerranée (RESEVAC chinoise)

- 2012 : 18<sup>ème</sup> congrès du PC qui élève la construction d'« une grande puissance maritime » au rang d'objectif stratégique national
- 20 mars 2014 : 1<sup>er</sup> exercice de lutte anti-piraterie dans le Golfe d'Aden entre la 16<sup>ème</sup> TF chinoise et la TF 465
- 2015 : la stratégie militaire officielle de la Chine décrit les océans comme un « domaine critique pour la sécurité » au même titre que l'espace ou le cyber.
- 1<sup>er</sup> août 2017 : inauguration de la base navale chinoise à Djibouti.

## ANNEXE II – Liste des attachés à la mission militaire

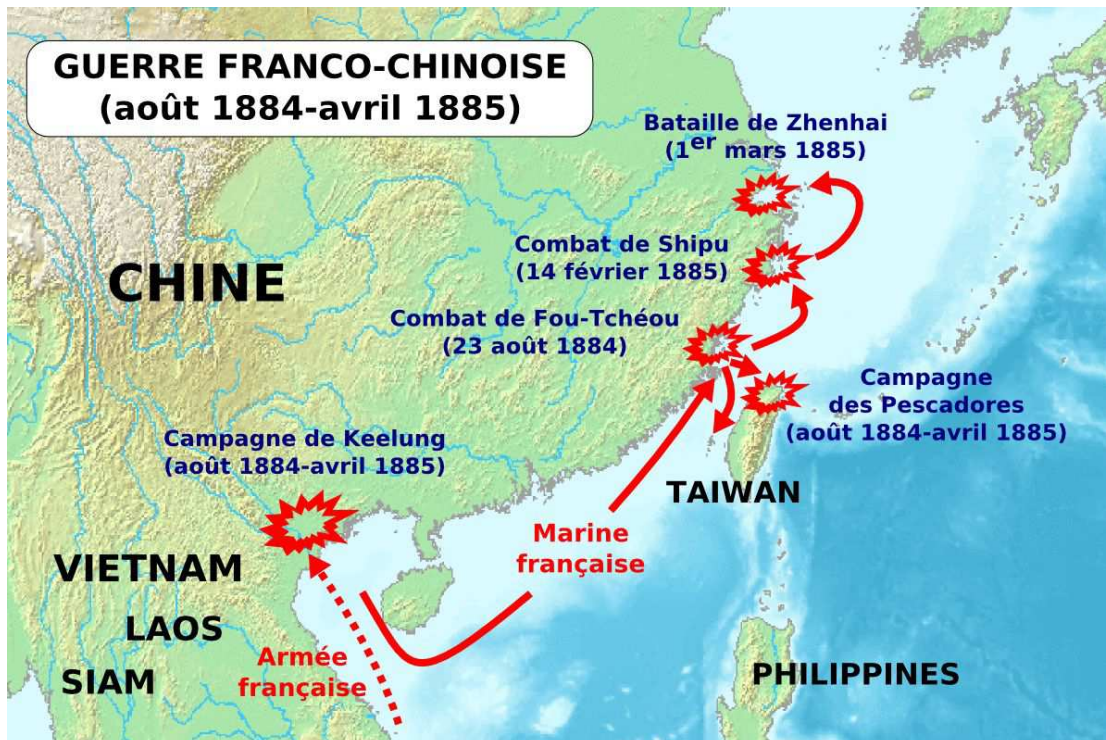
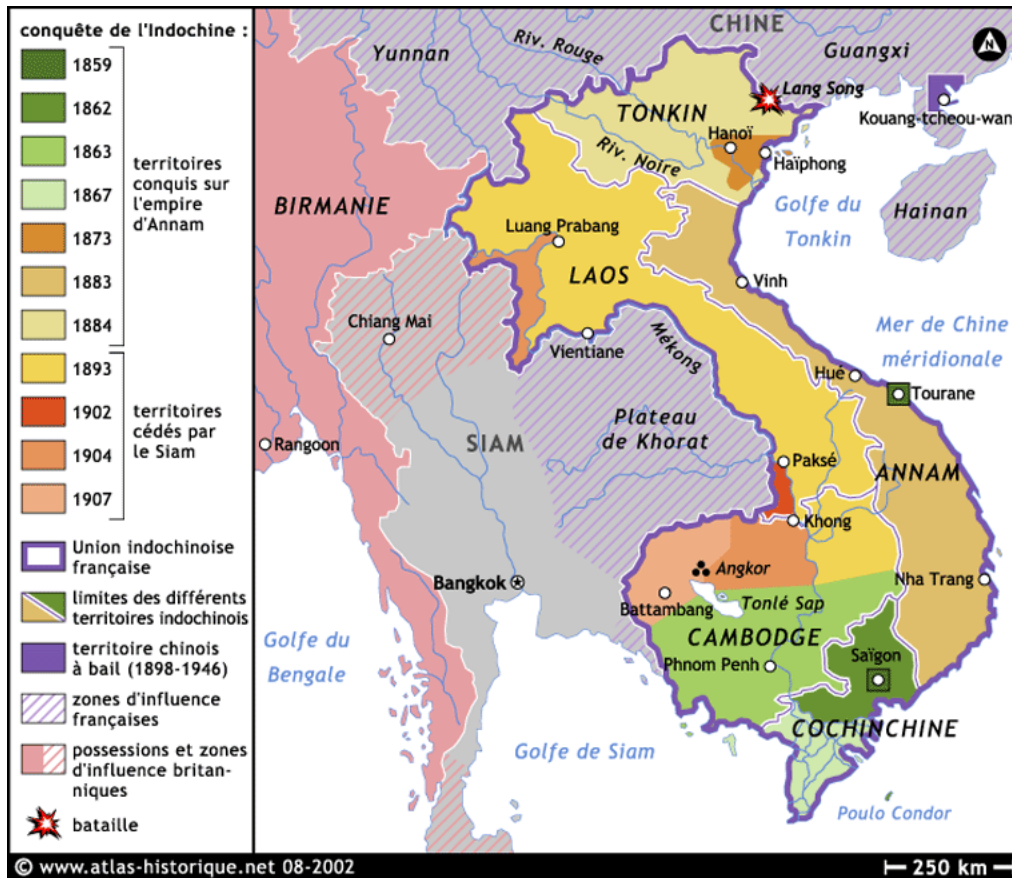
ATTACHES DE DEFENSE	
GBR GUILLERMAZ	1964 - 1966
COL BOUVET	1966 - 1968
LCL EYRAUD	1968 - 1972
COL BES de BERG	1972 - 1976
LCL BROSSOLLET	1976 - 1979
LCL DESCHAMPS	1979 - 1982
COL FISCHER	1982 - 1985
LCL LEPELTIER	1985 - 1988
GBR FISCHER	1988 - 1991
COL de FROISSARD-BROISSIA	1991 - 1994
COL GODARD	1994 - 1997
COL SCHAEFFER	1997 - 2000
COL TORRES	2000 - 2003
COL BILLEBEAU	2003 - 2006
COL SICÉ	2006 - 2009
COL FROUART	2009 - 2012
GBA CHOLLEY	2012 - 2014
COL DEPONCELLE	2014 - 2015
CV CARRE	2015 -

ATTACHES ADJOINTS	
CNE SARRAZIN (Air)	1965-1968
CNE JAN (Air)	1970-1973
LCL FISCHER (Terre)	1973-1977
CDT VALLAT (Air)	1977-1980
CNE CUQ (Air)	1980-1983
LCL ETEVENARD (Air)	1983-1985
COL DEPONCELLE (Terre)	2012-2014
LCL BONNICHON (Terre)	2015-

ATTACHES NAVALS	
CF GINHOUX	1986 - 1989
CF PUGET	1989 - 1992
CC MAIANO	1992 - 1995
CF SEILLAN	1995 - 1996
CC COURTIN	1996 - 1999
CC BISSON	1999 - 2002
CC BROSSOLLET	2002 - 2005
LV PERENNE	2005 - 2009
CC CHARDON	2008 - 2011
CC M. DU VIGNAUX	2011 - 2015

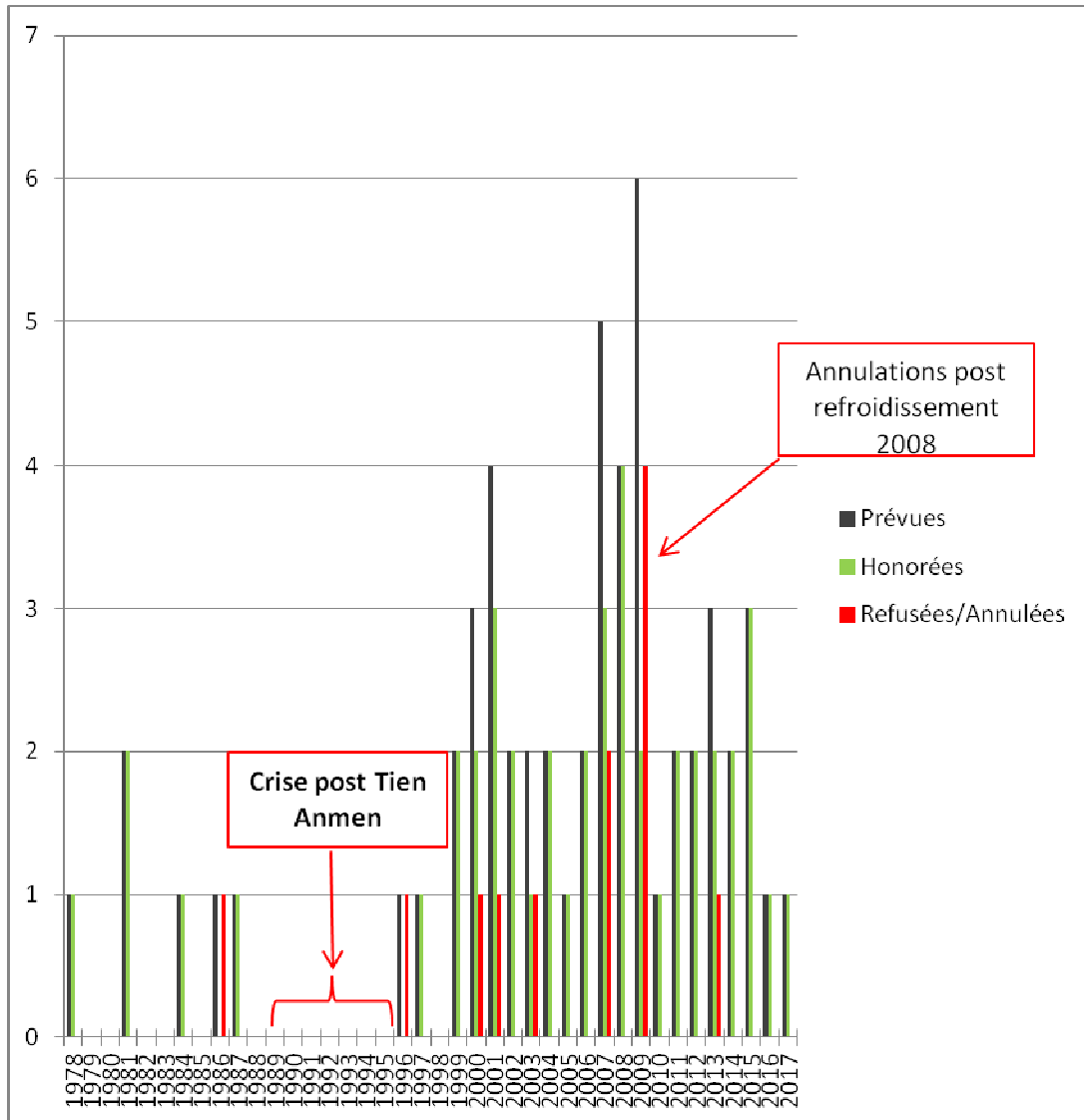
ATTACHES DE L'AIR	
LCL ETEVENARD	1985 - 1986
LCL HENRY	1986 - 1989
LCL BRISSET	1990 - 1993
CDT CHOLLEY	1993 - 1996
CDT OUSTRIC	1996 - 1999
CDT DESCLAUX Ep. PORETTI	1999 - 2002
LCL MACÉ	2002 - 2005
LCL PILLONE	2005 - 2008
LCL PIERCY	2008 - 2012
LCL DUPONT	2014 - 2017
CDT CHASSAING	2017 -

## ANNEXE III – Evolution de la conquête française en Indochine de 1859 à 1946

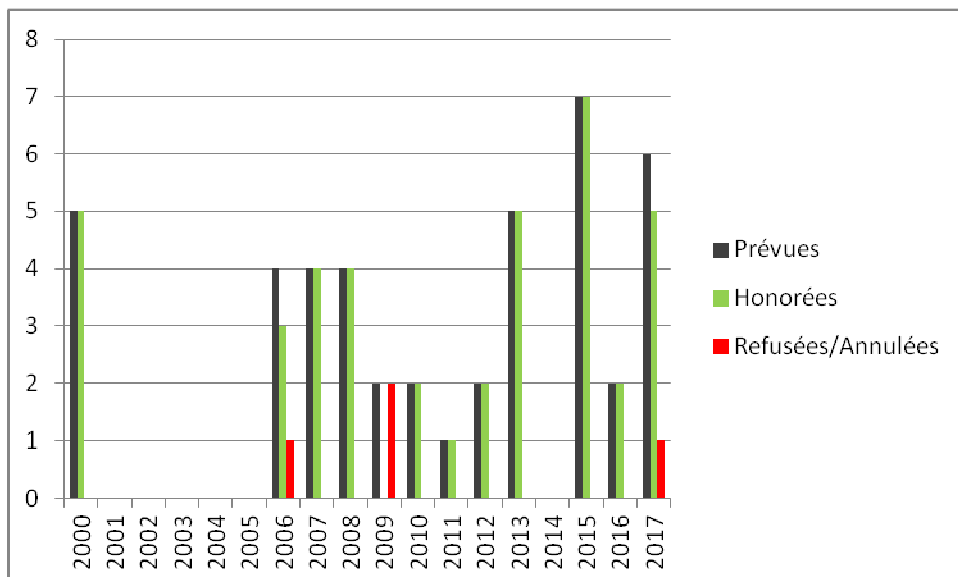


# ANNEXE IV – Fréquence des escales des bâtiments chinois et français

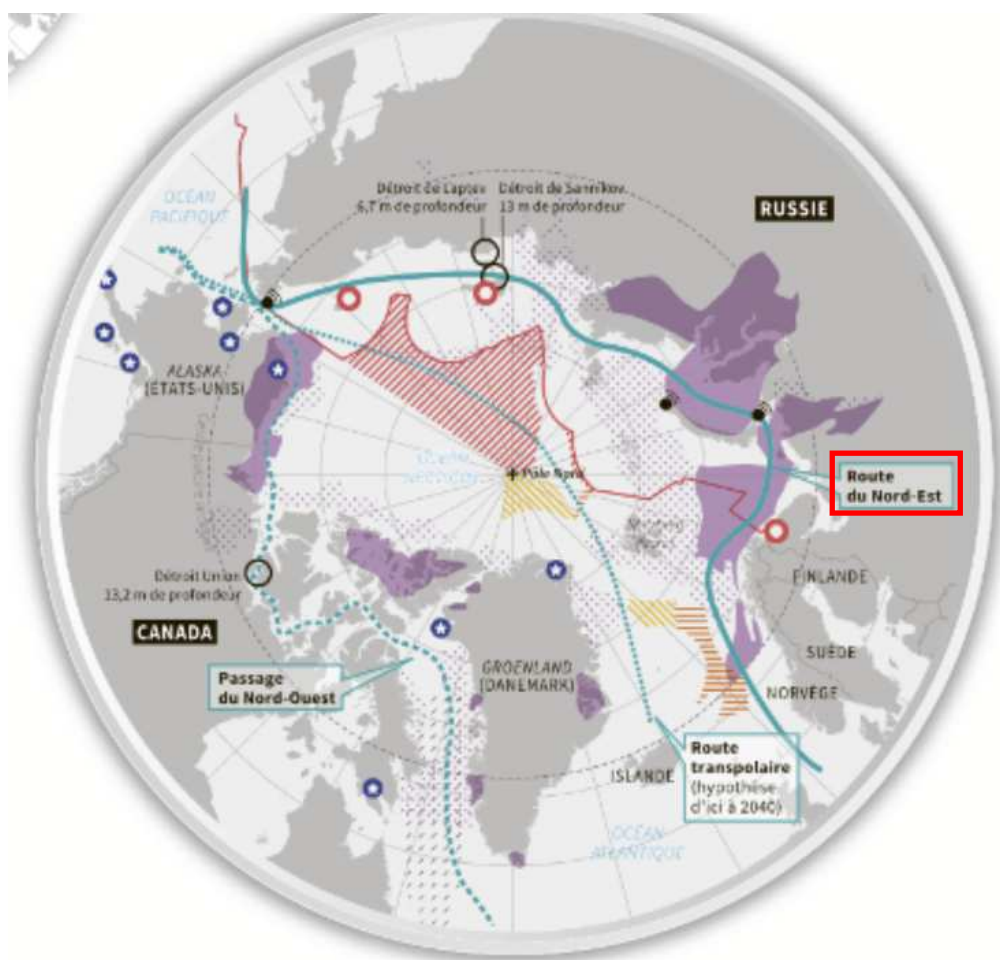
## Escales des bâtiments français dans les ports chinois (Hong Kong compris)



## Escales des bâtiments chinois dans les ports français



## ANNEXE V – Les différentes routes de l'Arctique



# ANNEXE VI – Espaces maritimes au cœur des enjeux stratégiques en Asie



# BIBLIOGRAPHIE

## TEXTES DE REFERENCE

- « The South China Sea Arbitration Award », PCA Case N° 2013-19 du 12 juillet 2016.
- « Declaration on the conduct of parties in the south China sea » one vision one identity one community ». *ASEAN*, [http://asean.org/?static\\_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2](http://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2), consulté le 7 décembre 2017.

## TRAVAUX UNIVERSITAIRES

- AUFRERE Benoît (Commandant)  
« Les relations entre la Chine et l'Union européenne. Vers un rapprochement géopolitique ? » <https://www.diploweb.com/forum/uechine06095.htm>, consulté le 6 mars 2018.

## OUVRAGES

- JOURNOUD Pierre (dir). *L'énigme chinoise: stratégie, puissance et influence de la Chine depuis la guerre froide*, Paris, L'Harmattan, 2017, 425 p.
- VINÇON Serge, LUC Hélène, BOYER André (*et al.*), « "L'émergence pacifique" de la Chine dans le monde », Rapport d'information n° 400 (2005-2006), fait au nom de la commission des affaires étrangères, déposé le 15 juin 2006.
- AUFRAY Danièle, « Essai de politique maritime comparée : évolution récente de la Chine et de l'Inde », *Revue internationale de politique comparée* 12, n° 1 (2005): 95-104.
- PELLIOT, Paul, « L'origine des relations de la France avec la Chine. Le premier voyage de « l'Amphitrite » en Chine (troisième article) [François Froger. Relation du premier voyage des François à la Chine fait en 1698, 1699 et 1700 sur le vaisseau ». *Journal des Savants* 6, n° 1 (1929): 252-67.

## INTERNET

- ZAJEC, Olivier, « Actualité et réalité du "collier de perles" », *Diploweb.com* <https://www.diploweb.com/Actualite-et-realite-du-collier-de.html>, consulté le 8 décembre 2017.
- KUNO Sophie. « La construction de l'économie socialiste de marché ». *Le Monde.fr*,

sect. Économie, 21 janvier 2004.

[http://www.lemonde.fr/economie/article/2004/01/21/la-construction-de-l-economie-socialiste-de-marche\\_349978\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2004/01/21/la-construction-de-l-economie-socialiste-de-marche_349978_3234.html), consulté le 9 janvier 2018.

- KATEB Alexandre, « La France et le paradoxe chinois : quel avenir pour les relations économiques franco-chinoises? ». *IRSEM*, 285 mars 2013. <http://www.defense.gouv.fr/irsem/publications/lettre-de-l-irsem/les-lettres-de-l-irsem-2012-2013/2013-lettre-de-l-irsem/lettre-de-l-irsem-n-2-2013/dossier-strategique/la-france-et-le-paradoxe-chinois-quel-avenir-pour-les-relations-economiques-franco-chinoises>, consulté le 17 novembre 2017.
- JOURNOUD Pierre, « La pensée stratégique vietnamienne ». *Diploweb.com*, 4 septembre 2016. <https://www.diploweb.com/La-pensee-strategique-vietnamienne.html>, consulté le 17 novembre 2017
- KENHMANN Henri. « Et si le passage de la FREMM a fait réagir la marine chinoise aux Paracels ? » (sic). *East Pendulum* (blog), <http://www.eastpendulum.com/passage-de-fremm-a-reagir-marine-chinoise-aux-paracels>, consulté le 30 novembre 2017.
- KENHMANN Henri. « La 36e corvette Type 056 admise au service actif ». *East Pendulum* (blog), <http://www.eastpendulum.com/la-36e-corvette-type-056-admise-au-service-actif>, consulté le 17 novembre 2017.
- KENHMANN Henri. « Les Marines chinois mènent un autre exercice de tir à Djibouti ». *East Pendulum* (blog), <http://www.eastpendulum.com/les-marines-chinois-menent-un-autre-exercice-de-tir-a-djibouti>, consulté le 25 novembre 2017.
- KENHMANN Henri. « Le parcours inédit d'une frégate FREMM en mer de Chine méridionale ». *East Pendulum* (blog). <http://www.eastpendulum.com/parcours-inedit-fregate-fremm-mer-de-chine-meridionale>, consulté le 6 décembre 2017.
- CHEN Yo-Jung. « Les Français arrivent-ils en Mer de Chine méridionale ? ». *Asie Pacifique News* (blog), <https://asiepacifique.fr/francais-arrivent-mer-de-chine-meridionale-yo-jung-chen/>, consulté le 3 novembre 2016.
- PFIMLIN Edouard, « L'inquiétante expansion de la marine chinoise ». *Le Monde.fr*, 4 août 2011, [http://www.lemonde.fr/idees/article/2011/08/04/l-inquietante-expansion-de-la-marine-chinoise\\_1555885\\_3232.html](http://www.lemonde.fr/idees/article/2011/08/04/l-inquietante-expansion-de-la-marine-chinoise_1555885_3232.html), consulté le 22 novembre 2017.
- ROCHE, Yann. « La Mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est ». *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, n° 21 (19 novembre 2013). <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2780>.

- « yb17-summary\_fr.pdf ». Consulté le 19 décembre 2017.  
[https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-09/yb17-summary\\_fr.pdf](https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-09/yb17-summary_fr.pdf).