

2000 - -100 .

COLLEGE INTERARMEES DE DEFENSE

1999 - 2000

Mémoire de stratégie

PEUT ON PARLER DE STRATEGIE MARITIME POUR LA CHINE ?

LCL VEILLON

Groupe D4

15/10/2000

1. La stratégie maritime de la CHINE

2. LCL (Terre) VEILLON Nicolas (France)

3. Mars 2000

4. Division D

5. mémoire de stratégie

6. Résumé : Continent de culture très ancienne, l'empire de Chine sut bâtir une marine à la pointe de son temps jusque vers le XV^{ème} siècle. Cependant, les menaces sur ses frontières terrestres et l'absence d'ennemi maritime se conjuguèrent à l'influence du confucianisme pour freiner une politique dynamique dans les mers de Chine et jusque dans l'océan Indien. La domination européenne puis japonaise au XIX^{ème} siècle et début du XX^{ème} ne firent qu'accentuer le retard accumulé par la marine chinoise. La soudaine vigueur dont elle est la bénéficiaire depuis trente ans inquiète nombre de pays de la région craignant une politique chinoise expansionniste. Cet élan n'est en fait que la continuité d'une vocation maritime brimée pendant les derniers siècles et que la croissance économique sans précédent permet de ressusciter. L'activité maritime chinoise, qu'elle soit commerciale ou militaire renforce effectivement la Chine pour imposer sa place en tant que puissance régionale.

7. Mots clés : Marine, Chine, Stratégie.

SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	2
<u>I LA CHINE S'EST ELLE INTERESSEE A SON POTENTIEL MARITIME ?</u>	4
I 1 ANCIENNETE DE L'HISTOIRE ET DE LA STRATEGIE CHINOISES	4
I 1 1 Le dilemme permanent de la donne chinoise : Terre ou Mer ?	4
I 1 2 Un peuple de navigateurs et de marchands	7
I 2 L'ABSENCE DE POLITIQUE MARITIME DU XV AU DEBUT DU XX SIECLE, SIGNE DE DESINTERESSEMENT ?	11
I 2 1 L'esprit maritime sans cesse bridé	11
I 2 2 La domination étrangère et les tentatives de renouveau maritime	15
I 3 PERMANENCE D'UNE STRATEGIE FLUVIALE ET DE DEFENSE COTIERE	19
I 3 1 Les fortifications côtières	19
I 3 2 La piraterie	20
<u>II VERS UNE STRATEGIE DE PUISSANCE REGIONALE</u>	23
II 1 LA NOUVELLE DONNE GEOPOLITIQUE ET STRATEGIQUE	23
II 1 1 Le contexte géopolitique : « Le vide et le plein »	23
II 1 2 Le poids géopolitique de l'énergie et des routes maritimes.	24
II 1 3 Le tournant stratégique : La création des forces d'action rapides	25
II 2 L'IMPORTANCE DE LA MARINE MARCHANDE	25
II 2 1 L'adaptation des bâtiments aux besoins	26
II 2 2 Les différents pavillons d'obédience chinoise	26
II 2 3 L'organisation des complexes portuaires	27
II 3 LA MARINE DE GUERRE : HERITAGE ET MODERNISATION	28
II 3 1 L'apport de la coopération sino-soviétique	28
II 3 2 Vers une marine de haute mer	29
II 3 3 Des structures régionale et nationale	33
II 4 QUELLES STRATEGIES POUR UNE POLITIQUE REGIONALE ?	34
II 4 1 La stratégie du « faux-faible au fort »	34
II 4 2 La stratégie du « faux-faible au faible »	35
II 4 3 La stratégie dans l'océan Indien	37
<u>CONCLUSION</u>	40
ANNEXES	

INTRODUCTION

Quel immense empire représente la Chine quand on contemple son territoire sur une planisphère ! Ce pays est vingt fois plus étendu que la France et d'une taille comparable à celle des Etats-Unis. Bordée par le toit du monde en son sud, par de vastes plateaux semi arides ou désertiques vers le nord-ouest et l'ouest, la Chine a toujours fait figure d'un peuple sans nombre de paysans nourris par les grandes vallées agricoles du Houang-ho et du Yang-tseu-kiang. A l'est, ce territoire s'ouvre sur les vastes étendues maritimes que sont les deux mers de Chine et la mer jaune. Ses côtes sont aussi le berceau d'une population intense quoiqu' isolée des terres par des montagnes dans tout le sud du pays.

Cet empire, malgré une forte concentration humaine a été gouverné avec une étonnante stabilité depuis plus de deux millénaires. Cette prouesse a été permise grâce à la défense permanente du pays contre l'invasion en provenance des hauts plateaux du nord et de l'ouest. Au vingtième siècle encore, la République Populaire de Chine a placé ses divisions sur la frontière soviétique. C'est dire si dans la mentalité et la culture chinoise, l'ennemi traditionnel a toujours été un ennemi terrestre, et le plus souvent celui du nord ou de l'ouest. La « grande muraille » construite dès le troisième siècle avant Jésus-Christ en est le parfait symbole. Mais la Chine doit aussi sa pérennité à sa capacité à absorber d'autres peuples. L'épopée mongole elle-même, en investissant la Chine entière n'a pas réussi à la faire disparaître. Au contraire, les mongols s'y sont comme fondus en établissant leur dynastie. Ainsi, la Chine apparaît essentiellement comme un socle stable, solide, tourné vers sa spécificité terrestre garante de sa sécurité et de sa longévité.

De ces faits historiques est né un sentiment profond de supériorité du peuple chinois. Ce dernier apparaît comme invincible dans l'imaginaire collectif. Mao-Tsé-Tong lui même était imprégné de cette représentation en élaborant sa doctrine de guerre du peuple. Le grand timonier n'avait pas oublié les quelques 15 000 kilomètres de côtes qui ouvrent la République vers les mers de Chine, mais il pensait qu'un ennemi abordant le territoire par la mer ne pourrait jamais s'infiltrer très profondément dans les terres. Le Japon, qui avait annexé la Mandchourie en 1895 n'a pas pour autant entamé réellement l'espace vital de la Chine.

Dès lors, cette vision de la Chine permet d'apprécier le poids que va représenter la Terre par rapport à la Mer. C'est une attitude souvent admise. Il est d'ailleurs constaté qu'à certaines périodes de son histoire, du XV au XX siècle en particulier, la vie maritime de la Chine a été réduite à une activité de pêche et de commerce côtier. Mais, lorsque l'on mesure les atouts géopolitiques que présente cette façade maritime, peut on prétendre que ce pays s'en soit tant soit peu désintéressé ? La réponse qu'en donne la fin du XX siècle est un développement spectaculaire de la marine chinoise. Il ne s'agit pas vraiment d'une révolution dans la mentalité ; c'est une nouvelle vague d'une tradition millénaire adaptée à l'essor technologique actuel.

La forte croissance économique dont a bénéficié la Chine depuis vingt ans lui a permis de sortir de la catégorie des pays considérés en voie de développement. La conjugaison de ce facteur avec le sentiment de supériorité déjà évoqué ne peut alors manquer de susciter des inquiétudes. La crainte d'un « impérialisme » chinois est brandie par les stratèges. Il est alors possible de se demander si l'intense programme naval en cours de développement

obéit à une stratégie de conquête militaire. Ce ne serait que l'aspect naval d'une stratégie générale plus importante d'expansion également terrestre. L'enjeu de cette stratégie serait alors de revendiquer la place de puissance régionale également convoitée par le Japon et par l'Inde. Cette première étape pourrait mener ultérieurement à la prétention de devenir une puissance mondiale à l'instar des Etats-Unis.

Cependant, la consolidation de la République Populaire de Chine, dans l'esprit des derniers dirigeants du pays ne peut se réaliser sans une profonde assise économique. Celle-ci étant source de richesse et donc de puissance. Or, une économie de plus en plus dépendante du transport maritime et des ressources énergétiques se doit de les protéger. Le meilleur moyen d'y parvenir ne serait il pas d'en assurer le contrôle ? C'est encore une réponse possible à la stratégie maritime de ce pays.

Les explications du gouvernement chinois ne permettent pas de répondre pleinement à ces questions. Le langage utilise des clés culturelles difficilement compréhensibles pour les occidentaux et une dialectique éprouvée qui doit être interprétée.

L'étude qui suit se donne donc pour but d'aider à déterminer la stratégie actuelle que poursuit la Chine dans le domaine maritime. Elle s'y emploie tout d'abord en recherchant dans l'histoire la véritable attirance de ce pays pour la mer, et les raisons qui ont pu faire croire à son désintéressement. Les évolutions géopolitiques de cette fin de siècle dans le sud-est asiatique serviront ensuite de base pour définir les buts stratégiques que la Chine semble se fixer dans le domaine maritime. Dans cette partie seront recherchées les possibilités offertes par la flotte pour énoncer d'une part une stratégie du « faux faible » en mer de Chine et d'autre part une stratégie des haltères dans l'océan indien.

I LA CHINE S'EST ELLE INTERESSEE A SON POTENTIEL MARITIME ?

Sans cesse confrontée au dilemme du continentalisme par opposition à une expansion maritime, la tendance générale de l'empire du milieu a été de se tourner vers les terres d'où l'ennemi provenait, au moins jusqu'à la moitié du XIXème siècle. La philosophie confucianiste eut un effet très durable sur la mentalité de ce peuple, lui inoculant un fort conservatisme et un rejet régulier de l'aventure maritime. Cependant, l'intérêt chinois pour cette dimension trouve des origines lointaines et n'a jamais été démenti.

I 1 ANCIENNETE DE L'HISTOIRE ET DE LA STRATEGIE CHINOISES

La civilisation chinoise a bénéficié très tôt de l'apport des penseurs militaires au premier rang desquels figure SUN-ZI au Vème siècle avant notre ère. D'autres traités originaux furent également écrits à l'époque des royaumes combattants qui donnèrent un fonds de culture stratégique varié dont les écrits maritimes ne sont pas absents.

I 1.1 Le dilemme permanent de la donne chinoise :Terre ou Mer ?

L'histoire de la marine chinoise a été en permanence caractérisée par le conflit entre deux entités culturelles que sont la Chine continentale confucéenne et la Chine maritime. Il peut paraître étonnant que ce pays qui actuellement borde les mers et les océans sur 15 000 km ait eu tant de difficultés à faire valoir l'immense intérêt de ses façades maritimes. Un bref survol historique permet de mesurer l'importance que représente le socle terrestre du continent. Il ne faut cependant pas occulter une pensée militaire qui fut aussi maritime.

L'importance historique du socle terrestre.

L'empire chinois, qui veut dire « empire du milieu » signifie par son nom même la position centrale qu'il prétend détenir à la surface de la terre. Cet empire, toujours demeuré immense à travers l'histoire des vingt trois derniers siècles a cependant connu des frontières très élastiques et souvent floues. Sa partie orientale, bordée par les mers de Chine orientale et méridionale fut la partie la plus stable tandis que les frontières de l'est et du nord ont du sans cesse faire face aux invasions.

Dès le troisième siècle avant Jésus-Christ est construite la muraille de Chine, sous la dynastie des Qin, pour protéger les différents royaumes combattants enfin unifiés contre les peuples nomades et guerriers du nord, des actuelles Mongolie et Mandchourie. Les différentes dynasties qui se succèdent sont régulièrement l'objet de dissensions internes, aboutissant à l'éclatement de l'empire et la formation de nouveaux royaumes de chinois. Alors se détache l'un de ses princes qui reforme l'empire par son autorité.

Pendant les périodes les plus stables, les conquêtes des empereurs se sont régulièrement portées vers l'occident pour contrôler la route du bassin du Tarim, ou route de la soie, axe essentiel de communication et d'échanges commerciaux avec l'extérieur. Ce fut en

particulier par cet axe que la civilisation arabe, mais aussi le bouddhisme et le christianisme nestorien purent pénétrer. Sous le règne de Xuanzong, restaurateur de la dynastie des Tang au début du VIII^{ème} siècle, et qui passe pour être le plus grand empereur de l'histoire chinoise, les conquêtes atteignent la ville de Tachkent aujourd'hui située au centre des républiques musulmanes d'Asie centrale. Cette dynastie dut par la suite subir l'assaut des tibétains.

Ce fut cependant au début du XIII^{ème} siècle que l'empire fut envahi complètement, par les mongols de Genghis-Khan puis de ses successeurs. La dynastie des Yuan qui s'implanta alors fut la seule dynastie étrangère à avoir dominé la Chine pendant son histoire ; encore fut elle de courte durée (1280-1368) et assimilée par les chinois eux-mêmes. Remarquons que ce fut également l'empereur des mongols qui, à partir des côtes chinoises, s'élança à la conquête du Japon, de Java et du royaume Champa situé sur la péninsule indochinoise. Sans doute, ces expéditions ont elles préparé les esprits aux futurs grands voyages maritimes vers l'Indonésie et l'Océan Indien sous la dynastie des Ming. Celle-ci régna pendant trois siècles (1368-1644), peu inquiétée, à l'abri de la grande muraille restaurée et prolongée. Elle fut renversée cependant par les mandchous, populations du nord sur lesquelles s'était étendu le pouvoir Ming. La nouvelle dynastie des Qing (1644-1912), après avoir annexé le Tibet, la Mongolie et le Xinjiang au XVIII^{ème} siècle, dut à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, faire face aux avancées russes sur sa frontière nord et nord-est.

Les européens marquent aussi leur présence dans le sud-est asiatique à partir du XIV^{ème} siècle, avec en particulier l'annexion de Macao par les portugais en 1557. Ces expéditions seront poursuivies par les britanniques et les français, aboutissant aux « traités inégaux » de 1860. Cependant, il ne s'agit pas véritablement d'invasion du territoire ; ces mesures ne visent que l'octroi de ports et de débouchés commerciaux. Les européens font d'ailleurs plus figure de partenaires et de conseillers que d'ennemis, malgré la guerre de l'opium en 1839-1842. Remarquons qu'à cette occasion les britanniques durent leur victoire à leur flotte, événement qui surprit les chinois car ceux ci n'avaient jamais vu venir d'ennemi par la mer.

Les conflits contre le Japon en 1898 puis 1932 avec l'invasion de la Mandchourie mettent en exergue un véritable ennemi venu de la mer. Mais la menace terrestre n'a pas pour autant disparu : Ce sont quelques 50 divisions soviétiques que Khrouchtchev a amassé sur la frontière chinoise.

La pensée militaire chinoise ne fut pas uniquement terrestre

La pensée navale chinoise a peu fait l'objet d'études étrangères approfondies. Sans doute, les raisons en sont l'obstacle de la langue et la dissémination des textes dans une littérature immense. Peut-être encore les chercheurs espèrent ils la découverte de manuscrits inédits comme ceux de Sun-Bin, découverts il y a quelques années. De fait, c'est la pensée militaire terrestre qui est la plus abondante et qui a modelé l'esprit de nombreuses générations de chefs de guerre ou de politiques chinois.

A l'époque des royaumes combattants, pendant laquelle Sun-Zi composa « l'art de la guerre », plusieurs courants de pensée militaire ont vu le jour dont le légisme, traitant de l'articulation entre la guerre et la politique, puis le mohisme qui, quoique d'inspiration antimilitariste contribuera à l'élaboration de théories sur la fortification. Jusqu'à la fin du

XI ème siècle, les écrits militaires et les commentaires de Sun-Zi se multiplient si bien que l'empereur Shen Zong fixe parmi eux une liste de sept classiques qui seront au programme des examens. On y trouve en particulier le Wu Zi bingfa, ouvrage d'un général du IVème siècle après J-C qui essaye de concilier la morale confucéenne et les affaires militaires. La présence de cet écrit montre à quel point le confucianisme pourra pénétrer les mentalités.

Quoique bien moins connue, la pensée navale n'est pas pour autant exempte. Le grand sinologue Joseph Needham fait état du livre de Mo-Zi, connu dès l'époque de Sun-Zi. Ce livre parle de tactiques d'éperonnage et d'abordage. J.C. de Mendoza (The History of the great and mighty kingdom of China. Staunton éd. Londres 1953) mentionne également l'existence de vaisseaux de guerre utiles à ces tactiques : Il s'agit du dayi, Bateau à grande aile de plus de 36 mètres de long, possédant un barrot de près de 5 mètres de long et propulsé par 50 rameurs. Ce type de bateau pouvait contenir un détachement de 10 archers et de 26 marins équipés de crochets pour l'attaque, de lances et de haches à long manche. Sous les dynasties suivantes, ces méthodes évoluèrent vers des tactiques d'assaut amphibie avec projectiles.

La littérature antique contient également un manuel de tactique navale (Wu Zi-Xu Shui Zhan Fa) (cité dans Traité de Stratégie p 499), ainsi que « la myriade des stratagèmes » écrit par Jiang Ji vers 220 et rassemblant des exemples navals. Jacques Dars cite encore deux traités de défense maritime de l'époque Song, entre le Xème et le XIIème siècle. Parmi ceux-ci, le Xugong Zouyi consacre tout un chapitre détaillant six propositions pour la défense des voies maritimes. De nombreux autres ouvrages témoignent de la réflexion navale dans le domaine tactique, mais aussi dans l'avancement des technologies et de l'organisation navales. L'exemple de la démarche de Lin Zhiping, chargé de la défense du Yangzi et de la mer en 1129 sous l'ère des Song du sud est très représentatif : Il parla de « la nécessité d'avoir des vaisseaux de haute mer, équipés chacun d'un observateur de la grande ourse, de bastingages pour la protection contre les flèches, d'armes d'attaque en fer, de magasins pour les projectiles, de trébuchets, de bombes à poudre à canon, de flèches incendiaires et aussi d'autres armes en même temps que d'équipements de précaution contre l'incendie ». D'autres réalisations permettent de rendre compte des efforts de construction navale telle que, à l'époque des seigneurs de la guerre, la construction d'un « bateau d'assaut » possédant pas moins de trois ponts protégés par des remparts en bois. Ces remparts abritaient des soldats et armements divers, mais également la cavalerie.

La pensée navale chinoise fut donc à la fois proluxe et mise en pratique depuis des périodes très reculées. Cependant, l'empire n'eut à affronter aucun ennemi naval puissant, si ce n'est la piraterie jusqu'à l'arrivée de la flotte britannique à la mi-XIXème siècle. Peut-être cela explique t'il le peu d'évolution dans les domaines de la tactique et des techniques navales depuis le XVème jusqu'au XIXème siècle. La Chine aura alors pris un certain retard face aux européens. Le débat sur la pensée navale se refera alors plus urgent pour contrer cette nouvelle menace. Les chinois adopteront rapidement les théories du contre-amiral Alfred Mahan, sera introduit par les conseillers occidentaux et qui sera traduit en chinois en 1945.

I 1 2 Un peuple de navigateurs et de marchands

L'opposition entre Terre et Mer présentée ci-dessus ne s'explique pas uniquement par l'étendue de la partie continentale de l'empire et de ses invasions. Il existe une autre opposition, cette fois interne entre les chinois du nord et ceux du sud. La Chine s'est en effet développée à partir du centre historique du royaume des Hans dans les régions fertiles des bassins des grands cours d'eau : le Fleuve Jaune et le Yangzi.

Cependant, si l'aspect dénudé et l'accès difficile des côtes septentrionales ne stimula pas les chinois du nord pour développer un trafic maritime important, il en est tout autrement des côtes maritimes plus méridionales qui abritent des peuples de marins. En effet, au sud de la région du delta du Yangzi, les côtes offrent de nombreuses baies abritées, propices au mouillage ou à la construction de ports. Il existe au large un nombre impressionnant d'îles (environ 35 000), qui, avec les massifs côtiers sont recouverts de forêts propices aux constructions navales. Par ailleurs, les plaines côtières du sud sont étroites et peu fertiles tandis que les axes de communications avec l'ouest du pays sont rendus difficiles par la présence de montagnes. Les peuples du sud et de la côte avaient une culture et une mentalité très différentes de ceux du nord. L'origine en était l'influence étrangère venue des mers ainsi que l'habitude d'une vie et d'une administration plus régionale que centrale. Ces populations fournirent sans cesse les plus gros contingents des marines chinoises mais susciteront également la méfiance des terriens descendant des Hans, qui demeurent à la tête des dynasties.

Le développement de la vie maritime chinoise fut alors motivé par plusieurs facteurs, parmi lesquels le commerce sur la côte et à travers la mer de Chine ainsi que l'accroissement du prestige de l'empire.

Précurseurs de certaines techniques de navigation

L'évolution des techniques navales chinoises a régulièrement progressé depuis l'antiquité jusqu'au XV^{ème} siècle, mettant la Chine à la première place devant les européens.

Parmi les découvertes et inventions, les chinois semblent à l'origine de la boussole à aiguille magnétique. Il s'agit d'une boussole divisée en 24 points de 15 degrés chacun, facile à utiliser. Concernant les instruments de navigation, nous avons vu plus haut que les chinois utilisent dès le début du XII^{ème} siècle un « observateur de la grande ourse », sorte de sextant primitif servant à déterminer la position et la hauteur des étoiles de la constellation de la grande ourse. Les arabes qui sillonnent l'océan indien et la mer de Chine méridionale dès le VII^{ème} siècle sous la dynastie des Tang rapportent vraisemblablement cet instrument dans la méditerranée où il est adopté.

Dans le domaine de la construction navale, ces mêmes arabes ont noté dans leurs voyages en Annam, au Champa ou à Canton l'intérêt que présentent les jonques chinoises. Ils en rapportent des inventions telles que la dérive, la quille de dérive, le gouvernail à balance et à fentes, la poulie à vent et le compartiment étanche. Ils empruntent également aux chinois diverses idées pour préserver le fonds de la corrosion et du pourrissement par les vers.

Le développement du commerce par la navigation fluviale et côtière.

L'alimentation fut la première préoccupation du peuple chinois déjà nombreux pendant le premier millénaire. Cette contrainte toujours actuelle a de fortes répercussions sur les importations. Le trafic fluvial et côtier servit à transporter ces vivres pour alimenter les populations essentiellement regroupées dans les grandes plaines et sur les côtes. Le commerce prit énormément d'importance et favorisa la croissance économique des provinces maritimes. La démographie augmenta en conséquence, formant de grosses agglomérations côtières

Parallèlement au développement de la navigation fluviale et côtière eut lieu la création d'un immense réseau de canaux. Le grand canal, qui facilite l'approvisionnement de Chang'an, l'une des deux capitales de la dynastie des Sui a été creusé dans les années 605-615 sur une longueur de 700 kilomètres. Par la suite, ces réseaux n'ont cessé de s'étendre malgré leur coût élevé. Jacques Dars rapporte que plusieurs centaines de bateaux étaient construits chaque année et par région pour les transports gouvernementaux. Les canaux et voies fluviales étaient administrés par une bureaucratie, alors que le commerce maritime restait partiellement privé. De là naît une opposition à la marine côtière plus ou moins prononcée selon les époques de la part de la cour impériale.

A partir du X^{ème} siècle cependant, moins menacée sur ses frontières terrestres, la Chine se tourne davantage vers sa vocation maritime. Cet essor coïncide avec le déclin du commerce arabo-persan traditionnellement porté à naviguer vers l'extrême orient. Les chinois intensifient alors leurs échanges internationaux, en particulier vers les îles de la mer du sud et vers l'océan indien au rythme des saisons et des vents de mousson. Ce commerce donne naissance à de véritables empires maritimes, en particulier vers les pays vassaux du sud-est, comme le montre l'exemple de deux anciens corsaires Zhu Qing et Zhang Xuan reconvertis dans cette activité à la fin du XIII^{ème} siècle et cités par Bruce Swanson: « Le transport des céréales et les navires marchands s'amoncèrent comme des nuages. Les marchands venus des pays étrangers apportaient en cadeau des objets rares, des cornes de rhinocéros et des plumes de paon qui s'amoncèrent dans les entrepôts. Leur faste était inouï et c'étaient les hommes les plus riches de tout le sud-est ». Notons que le gouvernement favorisait la venue d'étrangers dans la mesure où ceux-ci versaient des subsides dans les ports de débarquement.

La dynastie mongole ne fut pas pour autant un moteur constant de l'expansion maritime. En effet, la crainte de voir les taxes et tributs gouvernementaux passer dans les bourses des marchands provoqua le renforcement du contrôle gouvernemental. Le commerce maritime lucratif devint alors souvent clandestin et menacé par la piraterie, sans parler des risques de naufrages inhérents à la haute mer. L'empereur mongol abandonna donc la voie maritime au profit des canaux et des fleuves, voies plus faciles à défendre.

La fin du XIV^{ème} siècle amena l'avènement de la dynastie des Ming et dès lors la vie maritime chinoise put s'épanouir pendant plus d'un siècle jusqu'à ce que les menaces terrestres devinssent plus violentes et que les européens s'imposent sur les marchés asiatiques.

La Chine présente dans l'Océan Indien

Si l'on connaît certains faits relatifs aux voyages maritimes officiels, les plus méconnus mais probablement les plus nombreux restent sans doute les voyages marchands privés. Depuis fort longtemps déjà étaient tissés des liens commerciaux avec les îles de la mer de Chine méridionale, mais le régime mongol avait durci sa politique dans le domaine des relations extérieures provoquant un strict isolationnisme officiel. L'arrivée de l'ère Ming relança fortement l'activité diplomatique.

Ayant retrouvé une dynastie d'origine nationale, l'empire afficha rapidement une attitude pro-maritime en déplaçant sa capitale à Nankin, ville située dans les régions côtières du sud alors que la capitale était traditionnellement implantée dans les terres du nord, à Pékin. Il adopta alors des visées expansionnistes pour rétablir sa mainmise sur le commerce avec les pays d'outre-mer et pour augmenter son prestige. Ainsi la Chine établit une sorte de rapport féodal plus ou moins explicite avec le Japon, la Corée, le Champa, puis des pays plus lointains comme ceux de la péninsule malaise et des îles importantes de l'actuelle Indonésie. Ces royaumes devaient reconnaître la suprématie de la nouvelle dynastie Ming et lui payer des « tributs » en échange de quoi, la Chine rétablissait des relations économiques.

Cette époque fut en particulier marquée par les grands voyages du début du XV^{ème} siècle à travers l'océan indien jusque sur les côtes africaines. L'empereur ordonna aux chantiers navals du Fujian de se lancer dans d'intensives constructions qui devaient se concrétiser par la réalisation de 200 grands vaisseaux dans les seize années suivantes, tandis que cinquante millions d'arbres étaient plantés dans la région de Nankin. Ces voyages sont bien sûr motivés par le commerce, destiné à fournir à la cour des denrées exotiques et des produits de luxe étrangers en échange de ceux de la Chine ; mais, ce sont aussi des entreprises de prestige, des expéditions militaires et des missions diplomatiques.

Les flottes impressionnantes mises en œuvre sont commandées par Zheng He, grand eunuque de l'empereur. D'après le Mingshi, biographe de Zheng He, le premier voyage emporte quelque 62 baochuan, jonques de haute mer géantes dont les récits rapportent que les plus longues atteignent 134 mètres, taille jusqu'alors inégalée. Ces vaisseaux sont complétés par plus de 200 autres bateaux. Des appréciations plus fines de la taille des navires estiment que les baochuan devaient atteindre une longueur de 55 mètres tandis que la longueur moyenne des autres bateaux était de 30 mètres. Ces mesures correspondent mieux aux proportions de construction, ainsi qu'aux effectifs embarqués pour les expéditions. Les archives font état d'une moyenne à peu près constante de 28 000 soldats embarqués à chaque voyage ainsi que de quantités incalculables de marchandises.

Les grands voyages Ming comportent sept expéditions successives : (cf carte en annexe)

1) En 1405-07 : voyage au Champa, à Java, Sumatra, Malacca, Ceylan et Calicut sur la côte ouest de l'Inde méridionale. A cette occasion, Zheng He et ses soldats interviennent dans un litige entre les colons chinois et Palembang (sud de Sumatra), ainsi que dans une querelle de succession au Majapahît (île de Java).

2) En 1407-09 : voyage à Calicut, Cochin et Ceylan, où Zheng He y fait dresser des stèles en signe de vassalité.

3) En 1409-11 : voyage au Siam, à Malacca, aux côtes du Malabar et à Ceylan. A cette occasion, Zheng He s'oppose aux prétentions de Majapahit à Malacca et ses troupes infligent une défaite à l'armée royale sur l'île de Ceylan.

4) En 1413-15 : voyage à Calicut. Puis, à partir des côtes du continent indien, l'escadre se divise en deux pour rejoindre d'une part Hormuz et d'autre part les côtes de l'Arabie (Aden) et de l'Afrique orientale (Somalie) après une traversée sans escale. Zheng He ramènera des ambassades de ces contrées. C'est également au cours de cette expédition que l'armée chinoise intervient dans les affaires intérieures du royaume d'Atjeh, au nord-ouest de Sumatra.

5) En 1417-19 : voyage à Hormuz. Une partie de l'escadre rejoint directement l'Arabie à partir de Sumatra sans faire d'escale. Elle revient en 1420 après être passée à Aden et à Hormuz. Il s'agit du plus long de tous les voyages entrepris

6) En 1421-22 : voyage de Zheng-He à Sumatra. Une autre escadre se rend en Afrique orientale et dans les parages du golfe persique. En 1424, une petite escadre se rend à Palembang.

7) En 1431-33 : voyage au Champa, à Java, Palembang, Malacca, aux côtes méridionales de l'Inde, à Hormuz. Une partie de l'escadre va de Calicut à Jeddah (port de la Mecque), et rejoint ensuite les autres navires en passant par Aden et les côtes méridionales de l'Arabie.

Toutes ces expéditions partent de Liujiagang et de Suzhou. Elles voguent ensuite le long des côtes méridionales de la Chine puis atteignent le Zhancheng (région du centre du Vietnam actuel). A partir de là, trois itinéraires sont possibles : vers Bornéo, vers le Siam et vers Malacca à l'extrémité de la péninsule malaise. Dans ce cas, l'itinéraire continue ensuite le long de Sumatra puis rejoint soit les côtes du Bengale en longeant les îles Andaman, soit se dirige sur Ceylan puis les côtes indiennes occidentales.

Ces voyages extraordinaires révèlent la maîtrise des connaissances techniques à la fois dans la construction des navires mais aussi dans les procédés de navigation, de repérage dont aucun pays ne dispose à l'époque. Tout un chapitre pourrait également être développé au sujet de l'organisation d'une flotte de haute mer et de son commandement. La description des itinéraires empruntés est aussi saisissante de ressemblance avec les actuelles grandes routes maritimes empruntées par le trafic de haute mer international.

Les résultats de ces voyages furent immenses : La Chine acquit un grand prestige dans toutes les mers de l'Asie orientale et de l'océan indien. Les relations diplomatiques s'intensifièrent et le commerce par « tribut » prit de l'ampleur. Ces expéditions eurent également pour conséquence d'implanter des colonies de marchands chinois dans nombre de pays d'Asie. Elles se répandirent en particulier dans tous les lieux stratégiques que sont les grands ports et les détroits (l'île de Singapour est presque exclusivement peuplée de chinois).

En somme, on peut affirmer que vers les années 1430, la Chine a réussi à affirmer sa suprématie maritime dans l'Asie entière.

I 2 L'ABSENCE DE POLITIQUE MARITIME DU XV AU DEBUT DU XXSIECLE, SIGNE DE DESINTERESSEMENT ?

L'essor qui permettait déjà à la Chine de s'imposer comme la plus grande puissance maritime de l'extrême orient va cependant être brusquement freinée au début du XV^{ème} siècle. Les causes en sont multiples dont la guerre et les pressions sur les frontières terrestres. Il existe une autre raison beaucoup plus profonde à ce recentrage vers des préoccupations terrestres, qu'il faut rechercher dans l'influence des philosophies anciennes, au premier rang desquelles le confucianisme. A partir du XIX^{ème} siècle, les présences britannique et française vont fortement brimer la politique régionale de la Chine malgré ses constants efforts pour réhabiliter sa marine.

I 2 1 L'esprit maritime sans cesse bridé.

Les préoccupations terrestres du XV^{ème} siècle marquèrent le début d'une période de déclin des activités maritimes. La Chine subit plusieurs graves revers militaires à ses frontières terrestres qui détournèrent l'attention des expéditions navales. La présence chinoise à l'étranger ne s'était pas toujours imposée sans les armes et ce poids provoqua des rébellions. En 1418, ce fut le cas de l'Annam qui déclencha une guerre d'indépendance. La défaite de la marine chinoise sur le fleuve rouge en 1420 et la lassitude des guerres incessantes poussèrent l'empereur à retirer environ 100 000 hommes de ses soldats de ces contrées. Par ailleurs, les raids mongols sur toute la longueur de la muraille forcèrent l'empereur Yongle à ramener la capitale de Nankin à Pékin. Les assauts des peuples nomades du nord de la Chine dureront encore trois.

L'influence des philosophies, un facteur d'immobilisme

Les textes des anciennes théories militaires chinoises que le temps a conservées remontent principalement à l'époque des « Printemps et des Automnes » (770-476 av J6C) et à celle des « Royaumes combattants » (475-221 av J-C). Ces théories ne se sont en fait pas limitées à l'Art de la guerre ni aux travaux de stratèges militaires. Elles trouvent également leurs sources dans les travaux de philosophes et d'hommes politiques. Plusieurs philosophies telles que le légalisme, le daoïsme, le moïsme mais surtout le confucianisme ont ainsi fortement influencé les stratèges militaires.

Le **légalisme** fut pratiqué dès la dynastie Qin (221-206 av J-C). Cette philosophie politique préconisait l'ordre et la puissance. La dynastie Qing réussit à regrouper les différents royaumes combattants en imposant un pouvoir autoritaire, en contraignant ses sujets par des lois rigoureuses et des sanctions sévères. Ce courant de pensée favorise les systèmes fondés sur le mérite militaire et la loi. Wu Zi qui fut un grand stratège militaire de cette époque était aussi un politique légaliste. Ce courant de philosophie trouve toujours des adeptes parmi les hommes politiques chinois de la fin du XX^{ème} siècle.

Le **Daoïsme** est quant à lui beaucoup plus abstrait. Cette philosophie considère que toute créature émane de son principe Dao et constitue une chose naturelle bonne en soi. Elle fut à la base des écoles de morale chinoises. Appliqué au domaine militaire, le Daoïsme a des accents pacifistes. Ses adeptes sont contre toute guerre et croient que l'inactivité peut contrôler l'activité, que le faible peut battre le fort. Sun Zi aurait été influencé par cette

philosophie, mais aussi par un profond sens du réalisme pour écrire : « Il est préférable de capturer une armée entière plutôt que de la détruire » ou encore « Il est préférable de prendre entièrement et intact le pays ennemi ; le piller et le détruire n'est pas bon ».

L'**idéologie confucéenne** est une philosophie morale et politique. L'état imaginé par Confucius est l'âge d'or d'une société idéale dirigée par un empereur vertueux et bienveillant qui exerce son autorité par la persuasion morale et les rites plutôt que par la loi, les affaires quotidiennes étant gérées par une bureaucratie loyale et compétente. Dans cette société idéale, l'accent est mis sur la vertu, l'éducation, l'unité culturelle et la stabilité. L'homme est considéré comme fondamentalement bon. Les confucéens sont très influents sous la dynastie des Han. Le gouvernement est dirigé par des fonctionnaires idéalistes, cultivés et instruits dans le rituel. Le système bureaucratique très développé favorise la promotion des fonctionnaires dont l'intégrité personnelle, la dévotion à un idéal élevé, l'adhésion aux principes socio-politiques établis et à l'autorité sont du plus haut niveau.

En fait, la spécialisation et la compétence ne sont pas reconnues comme des valeurs primordiales. Le confucianisme recherche l'équilibre harmonieux avec la nature. Dès lors qu'un régime atteint cette harmonie, l'administration ne doit quasiment plus exercer son pouvoir. Le bon entraîne normalement le bon. Cette idéologie modèle fatalement les esprits dans une tournure extrêmement conservatrice voire pacifiste au dépend des évolutions sociales et politiques. Wu Qi aurait été influencé par le confucianisme.

Le recours au confucianisme servira régulièrement par la suite, en particulier pour justifier un isolationisme maritime du XVème au XIXème siècle. Mao Zedong lui même, pétri de cette culture considérera la menace maritime comme secondaire. Persuadé de la supériorité et de la solidité inébranlable du territoire chinois, l'ennemi provenant de la mer ne peut pas s'implanter durablement très en avant dans la Chine. De plus, l'avantage démographique de la population chinoise doit fatalement prendre le dessus contre tout agresseur. Ces considérations sont fortement empruntées de la notion de retour à l'équilibre des éléments naturels. Notons que Mao, inventeur de la théorie de la guerre révolutionnaire n'est pas un idéaliste mais bien au contraire un penseur très réaliste. Il a réussi à battre son rival avec des troupes initialement inférieures en nombre.

Le **Moïsme** est devenu une école de pensée très populaire cent ans après la mort de Confucius, au IVème siècle av J-C. Emprunte d'angélisme, cette philosophie est basée sur le principe de l'amour universel. Dans les idées plus concrètes, cela se manifeste par une opposition à toute guerre offensive ce qui se différencie des confucéens. Ainsi les moïstes favorisent la guerre défensive.

Quelques tendances générales peuvent être déduites de la description de ces courants de pensée qui constituent le fonds culturel du le peuple chinois : Il en ressort toujours l'idée de puissance, d'ordre ou d'harmonie autour du monde chinois et en particulier de son gouvernement central. Ensuite, un désordre ou une déviance dans le fonctionnement politique du royaume doit retourner à un état d'équilibre en s'inspirant de l'ordre passé, de manière ferme, mais sans pour autant provoquer de guerre ouverte. On retrouve cette mentalité à travers la loi et la bureaucratie dominant sans cesse le paysage populaire chinois. Cet état d'esprit est fortement marqué dans l'environnement de la cour impériale. Il provoque périodiquement le rejet pour les affaires maritimes synonymes d'instabilités. En effet, l'esprit maritime signifie l'émancipation de provinces côtières vis à vis du

pouvoir central ou l'esprit d'aventure et les dépenses inutiles alors que l'essentiel de l'empire réside dans ses terres.

Le déclin maritime à partir du XVème siècle

Le développement d'un esprit maritime et plus spécialement d'une force navale a besoin de plusieurs conditions favorables. En ce qui concerne le commerce maritime, il est nécessaire que le gouvernement encourage les échanges avec les étrangers et protège les navires marchands contre les dangers en haute mer, essentiellement contre la piraterie. L'ascension d'une forte marine de guerre répond quant à elle aux aspirations de la politique extérieure et de défense du territoire. L'ouverture des routes maritimes au Xème siècle par les grecs, les arabes et les perses vers le moyen orient avait troublé la quiétude du pouvoir confucéen en attirant vers les côtes de grandes masses de population. Un esprit maritime dynamique avait vu le jour qui força les cours impériales conservatrices à s'intéresser aux choses de la mer. Cependant, la dynastie Ming s'installant dans un régime de croisière et de corruption va renforcer son administration bureaucratique et revenir à ses démons confucéens. L'absence d'ennemi sur les côtes chinoises jusqu'au XIXème siècle étouffera tous les efforts de modernisation de la marine.

Les luttes intérieures à la cour des Ming entre les différentes castes influentes contribua à écarter les affaires maritimes pourtant si bien commencées avec les voyages dans l'océan Indien. La corruption et la jalousie atteint une telle ampleur qu'en 1480, un nouveau projet d'expéditions navales dans l'océan indien capota et les rapports des anciens voyages furent détruits. Le retour du confucianisme à la cour provoqua les mêmes réactions comme le montre l'adresse de cette pétition d'un ministre à la cour : « Les armes sont les instruments du mal et le sage ne les utilise pas à moins qu'il n'y soit obligé. Les nobles gouvernants et les ministres avisés des temps anciens ne dilapidaient pas les forces du peuple dans des actions armées. Votre ministre espère que Votre Majesté ... ne glorifiera pas l'envoi d'expéditions dans les pays éloignés..., les commandants ne rechercheront pas la renommée et les soldats ne sacrifieront pas leur vie à l'étranger. Les peuples des lointains pays se soumettront volontairement et les terres éloignées viendront dans notre sein et notre dynastie durera dix mille générations. ».

Le début de la dynastie Qing vit cependant une courte renaissance des tactiques navales. Des innovations furent introduites par Zheng Chengong à la fin du XVIIème siècle. Ses amiraux, par exemple utilisaient des formations d'avant-garde qui ressemblaient à la formation en diamant expérimentée par la suite par les marines hollandaise, française et anglaise. Cependant, les procédés de combat navals n'étaient pas encore au point en raison de l'absence de maîtrise dans l'utilisation des canons. On trouve par ailleurs, un traité naval de 1618, le Dong Zi Yang Kao, l'Etude des Océans de l'Est et de l'Ouest. Il emploie un concept qui se traduit très littéralement par « maîtrise des eaux et des océans ». Mais les avancées tactiques décrites ci dessus ne suffirent pas toujours à contrebalancer le peu d'intérêt de la dynastie Qing pour les affaires maritimes.

Le gouvernement favorisa la politique du *haijin* ou interdiction maritime. En 1525, un édit impérial autorisa les fonctionnaires de la côte à détruire toute jonque de haute mer de plus de deux mâts et à procéder à l'arrestation des équipages. Le gouvernement alla jusqu'à construire des murailles ou déplacer des populations pour interdire le commerce tandis que la contrebande et la piraterie s'intensifiaient. Au début du XIXème siècle encore étaient

promulguées des ordonnances considérant comme une faute grave la construction d'une jonque de haute mer de plus de deux mâts.

Pour résumer l'esprit qui régna pendant ces quatre siècles, il semble honnête de dire que l'empereur n'a jamais eu de politique maritime. Il n'était pas question d'expansion au delà des mers. La première conséquence en termes de stratégie navale fut l'absence de construction de marine de haute mer et la stagnation des tactiques de combat naval.

Les faiblesses structurelles de la marine

L'organisation de la marine évolua régulièrement sans changement brutal. On retrouve quasiment toujours le même type d'organisation. Cette continuité n'est cependant pas synonyme d'efficacité. Les principales lacunes concernent l'absence de contrôle centralisé et le poids d'une bureaucratie peu compétente en matière maritime.

L'organisation de la marine.

Celle ci est principalement structurée en une marine permanente et une marine occasionnelle quand la première s'avère inefficace. Les forces navales permanentes se partagent elles-mêmes en deux : Les **Shuishou jun** et les **Zhenshu jun**.

Les **Shuishou jun** constituent la marine impériale agissant directement au nom de l'Empereur. Elles sont en particulier chargées de missions outre-mer pour renforcer à certaines périodes le système de vassalisation.

Les **Zhenshu jun** complètent la marine impériale. Ce sont les marines régionales dont le rôle essentiel couvre la défense côtière. Plus précisément, le rôle premier de la marine a été de défendre les villes côtières principales, les ports et le transport des céréales. C'est pourquoi les marines régionales sont initialement des marines plutôt fluviales. Leur nombre est variable, en général une par région maritime. Elles se situent surtout au nord d'où partent la plupart des céréales. L'affectation d'une marine à la région du fleuve Yangzi existe encore aujourd'hui. Ces marines agissent sous les ordres du commandant de la région en liaison avec ses forces terrestres. Certaines d'entre elles possèdent des capacités de haute mer aptes à renforcer les flottes impériales. Comparativement à ces dernières, elles sont beaucoup plus importantes en nombre de bateaux. Sous la période des Ming par exemple, les six provinces côtières totalisaient une flotte de 5 000 bateaux.

Parmi les flottes occasionnelles figurent les **Yongying**, les **Tulian** et les **Yong**.

Les **Yongying** sont formées quand une menace particulière se fait jour et sont démobilisées ensuite. Recrutées sur place avec des marins du cru, elles peuvent avoir un rôle dépassant celui de la défense côtière et s'aventurer plus loin en mer. Les missions principales qui leur ont été dévolues sont la lutte contre la piraterie.

Les **Tulian** et les **Yong** sont des milices maritimes essentiellement recrutées parmi les pêcheurs. Elles ont presque toujours un rôle de défense côtière mais sont peu efficaces, ne possédant pas d'armement et ne subissant pas d'entraînement.

Les faiblesses

Le premier défaut de la marine chinoise jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle réside en son manque de contrôle central. A de rares périodes près, il n'y a pas eu auparavant de ministère de la marine. Seule la marine impériale dépendait directement de l'Empereur. Les rares cas où une organisation centrale se fit jour ne durèrent que le temps de la forte menace qui l'avait provoquée. Dans ce cas, le commandant en chef recevait les pleins pouvoirs sur les forces maritimes ; malheureusement, il était nommé parmi les chefs militaires terrestres et ses compétences maritimes laissaient à désirer.

Les marines régionales se développent suivant une volonté propre à chaque région. On aboutit ainsi à des marines fortes tandis que d'autres n'ont aucune valeur opérationnelle. Un exemple peut en être donné au moment des guerres du XIX^{ème} siècle contre le Japon où seule la flotte du Fujiang est capable d'affronter la marine nipponne en haute mer, malheureusement pour elle sans succès.

La seconde faiblesse vient du recrutement et de la forte bureaucratie. Les chefs de la marine impériale et dans une mesure moindre des marines régionales sont nommés suivant leur rang social. Ce sont des nobles, des érudits, tous idéalistes et très fidèles au pouvoir impérial. Malheureusement, ils sont le plus souvent incompetents ainsi que bon nombre de leurs subordonnés qui tiennent leur fonction par hérédité. L'exemple des îles Liuqiu est révélateur de ces incohérences : En 1853, le Japon lança une expédition navale contre Taïwan pour donner une leçon aux autochtones qui avaient trois ans auparavant assassiné les marins de l'équipage d'un navire naufragé aux îles Liuqiu. Le Japon, fort de quatre petits cuirassés récemment acquis prit cet incident comme prétexte pour revendiquer les îles Liuqiu. Il fallut six mois à la Chine pour mettre au point une expédition et envoyer un détachement sur Taïwan. Le Japon en profita pour menacer le gouvernement mandchou sur d'autres îles.

D'un autre côté, les marines occasionnelles présentaient une valeur opérationnelle bien meilleure. En effet, les chefs étaient recrutés parmi les marins d'expérience. Dégagés de tout souci de bureaucratie et de carrière, ils prenaient sous leurs ordres des marins chevronnés, connaissant parfaitement leur métier et les lieux. C'est ce qui justifie leur emploi contre les pirates. Cependant, ces forces navales, de recrutement local avaient fort tendance à agir en fonction des intérêts de la région, parfois au détriment de ceux du gouvernement. Elles étaient donc fort suspectes de la part des hauts fonctionnaires, d'autant plus que les meilleurs marins qui formaient ces forces étaient quasiment tous originaires du sud. Cela permet aussi de comprendre le pourquoi des mesures très défavorables prises à l'encontre de toute marine forte par les gouvernements à diverses périodes post XV^{ème} siècle.

I 2 2 La domination étrangère et les tentatives de renouveau maritime.

Au début du XVI^{ème} siècle déjà, la marine portugaise avait impressionné les chinois par ses canons et la maîtrise qu'ils en avaient. Les revers de la marine chinoise furent encore plus cruels au XIX^{ème} siècle. Ils allaient marquer le début d'une période de domination des marines occidentales. Il faudra attendre l'avènement du communisme et les bouleversements géopolitiques orientaux du début du XX^{ème} siècle pour modifier les acteurs du soutien maritime à la Chine.

Lorsque les européens investirent les côtes orientales, la flotte de haute mer chinoise avait pratiquement disparu. En 1840, la guerre de l'opium mit aux mains les flottes navales chinoises et la marine britannique, supérieure par ses capacités de navigation et de manœuvre en haute mer. Celle-ci possédait également de forts avantages techniques que sa rivale sclérosée ignorait. Ainsi en est-il du navire à vapeur blindé « Némésis » qui fit exploser les jonques chinoises en bois avec des torpilles. En 1884, c'est la flotte française de l'amiral Courbet qui détruisit la marine du Fujian sur le fleuve Min et rasa de son artillerie tout le complexe de construction navale. Le traité de Nankin, signé en 1842 ouvrait à l'occident une suite de « traités inégaux » par lesquels la Chine devait verser des indemnités, concéder des mouillages et octroyer des ports importants. C'est à cette période que la Grande Bretagne annexe l'île de Hong-Kong. L'affaire des Liuqiu contre les japonais ne suffit pas non plus à convaincre l'empereur de la priorité ou au moins de la grande importance à donner aux forces navales par rapport aux actions continentales. Cela aboutit en 1894 au désastre naval de Yalu qui permit aux japonais d'annexer Taïwan et les îles Pescadores tandis que la Corée est reconnue comme un état souverain, se libérant de sa vassalité vis-à-vis de la Chine.

Les soubresauts de la stratégie navale au XIX et début du XX siècle.

Les réflexions majeures firent leur apparition dans les années 1830. A cette époque, les chinois avaient pu déjà constater la supériorité des forces navales britanniques. Un érudit : Wei Huan publia un traité sur les opérations militaires des Qing dans lequel il suggérait d'acheter des canons plutôt que de les fabriquer. Cette idée fera l'objet d'un débat permanent parmi les autorités navales chinoises jusqu'à la mi-XXème siècle, date à partir de laquelle la Chine aura acquis un potentiel de construction navale autonome. En fait, l'idée préconisée par Wei Huan dépasse celle du simple achat de bâtiments de guerre modernes. Il désire également développer les arsenaux et créer une académie de marine dont les enseignants seraient des étrangers. Cette idée était apte à donner à la Chine les moyens de redresser sa marine, mais c'était sans compter sur l'appétit des puissances occidentales.

Ces idées ne pourront être reprises et exploitées que vingt ans plus tard par Zuo Zongtang et Li Hongzhang. Ces deux grands chefs militaires étaient amiraux de forces Yongying, flottes régionales rassemblées pour une circonstance et dont l'absence de subordination directe auprès de l'administration permettait de recruter des marins de qualité.

Zuo reprit les idées de Wei avec cependant une grande prudence, pensant que la nécessité de l'aide étrangère ne devait pas contraindre la Chine à lui laisser contrôler sa consolidation navale. En 1866, il parvint à faire construire le complexe naval du Fuzhou dans la région maritime de prédilection qu'est le Fujian. Les premiers bâtiments en sortirent trois ans plus tard. De 1870 à 1874, l'arsenal construisit onze nouveaux bateaux d'environ cent tonnes, équipés de machines à vapeur. On considère qu'à cette époque, il s'agit d'un véritable record. La stimulation soudaine pour la marine était due aux échecs récents contre les britanniques et les japonais. L'année 1874 fut en cela un révélateur de la volonté impériale alors que la menace musulmane se faisait à nouveau sentir sur les frontières du Xinjiang à l'ouest.

Le principal avocat de la cause maritime fut Li Hongzhang. Son argumentation tient essentiellement dans la menace que représente le Japon alors que les européens, très

éloignés du territoire chinois ne peuvent pas présenter un réel danger. Il préconise donc la construction immédiate de cuirassés, de forteresses navales.

Cette fois ci encore le choix d'un développement maritime fut réfréné. Ne disposant pas des fonds nécessaires à la défense des deux fronts, l'empereur pencha pour la défense des frontières terrestres. Un fonctionnaire relatait le fonds du débat stratégique en ces termes : « Les problèmes que nous rencontrons avec les différentes nations maritimes sont comme les maladies des membres qui sont éloignés et légers, tandis que les problèmes avec la Russie sont comme les maladies du cœur et de l'estomac qui sont proches et graves ». Les programmes de modernisation furent élagués. Par la suite, le complexe du Fuzhou fut rasé par Courbet lors du désastre du fleuve Min.

La stratégie navale chinoise va connaître une série de soubresauts du même type jusqu'à la prise du pouvoir par le parti communiste chinois. On assiste en effet à une succession de vagues d'intérêt pour la marine au fur et à mesure des défaites navales et de la prise de conscience de l'incapacité chronique à s'en sortir seul. La défaite face à la France remit sur l'avant de la scène les propositions de Li. Celui-ci développa un programme de construction de ports, et modernisa la flotte marchande pour en faire une concurrente des flottes occidentales. Cependant, sa conception stratégique s'avéra être trop traditionnelle. Elle se contenta pratiquement de régénérer la défense côtière. En outre, il ne voyait pas l'intérêt de faire mouiller sa flotte régionale au sud et de pouvoir la faire intervenir dans cette région.

L'unification des commandements de la marine et la création d'un ministère ad hoc en 1885 rencontre aussi de grosses difficultés à cause du manque d'homogénéité entre les flottes du nord et celles du sud. Outre les problèmes de jalousie et de corruption, les types de bâtiments, le plus souvent d'origine étrangère sont trop nombreux et la flotte constituée ne présente aucune homogénéité. C'est ainsi qu'en 1894, seule la flotte de Beijang put affronter celle du Japon. Le désastre de Yalu révèle d'énormes problèmes de commandement, en particulier à cause de la présence de conseillers étrangers. Mais ce furent le manque d'homogénéité des navires et des armements, allié à une incompetence notoire dans la manœuvre qui perdirent la flotte chinoise.

Cette bataille démontre à quel point les chinois répugnaient à affronter la marine japonaise loin de leurs côtes. L'empereur chinois déclara alors : « Jugez notre surprise, quand à mi-chemin de la Corée, un grand nombre de bateaux japonais apparut brusquement et, prenant avantage de notre manque de préparation, ouvrirent le feu sur nos bateaux de transport dans les environs de Yashan et leur causèrent des dommages, nous infligeant ainsi des souffrances par leur conduite traîtresse... ». La flotte chinoise n'avait pas prévu la protection de son soutien. La défaite de Yalu imposa de sévères conditions de dédommagement aux chinois et l'anéantissement de ce qu'il leur restait de leur marine. Les navires en état furent livrés aux japonais tandis que l'empereur donnait l'ordre de faire décapiter les capitaines survivants

En ce début de XXème siècle, la Chine n'a toujours pas de marine forte. Elle a de plus pris du retard par rapport aux occidentaux. La nouvelle défaite contre les japonais en 1937 montre encore de façon cruciale son ignorance du combat naval en haute mer, sans parler de sa faiblesse numérique et technique. En effet, c'est l'aviation japonaise qui mettra cette fois ci en pièces une grosse partie de la marine chinoise.

L'aide étrangère

L'histoire maritime de la Chine au début du XIX^{ème} siècle montre le décalage qui s'est introduit entre sa marine et celle des autres puissances. Dès lors, sa volonté de redressement se manifeste avec une constante persévérance même si elle n'est pas prioritaire. La volonté d'arriver à une puissance navale autonome oblige la Chine à demander l'aide étrangère. Celle-ci s'exerce dans tous les domaines : Tout d'abord par l'arrivée de nombreux instructeurs et l'envoi réciproque d'élèves officiers dans les académies navales occidentales ou russe. Puis, des marins étrangers dirigent la flotte chinoise à des postes clés ou de conseiller, enfin l'aspect commercial est prédominant et permanent. Ce recours à l'assistance extérieure permet certes à la marine chinoise de décoller mais les dissensions internes et les intérêts étrangers prolongent la politique de la Chine dans un état de vassalité.

L'instruction navale

Les français et les anglais sont les premiers à envoyer des instructeurs auprès de la marine chinoise. L'académie de Fuzhou fondée en 1869 possède une école française et une anglaise. Les chinois qui y entrent doivent apprendre l'une des deux langues étrangères pour suivre les leçons et entraînements qui durent jusqu'à cinq années. Certains étudiants approfondissent ensuite leurs connaissances en navigation et opérations navales en Europe ou aux Etats-Unis.

Par la suite l'URSS continua de jouer ce rôle avec l'arrivée du communisme en Chine. De façon générale, les chinois ont en permanence joué avec la rivalité qui pouvait naître entre les étrangers. C'était pensaient ils, le meilleur moyen de ne pas se laisser déborder par eux. En ce qui concerne les conseillers navals étrangers, il est intéressant de citer l'exemple de la bataille du Yalu où anglais et allemands se tenaient près de l'amiral chinois.

Les étrangers à l'assaut du marché naval chinois.

La Chine est déjà considérée à cette époque comme un vaste débouché économique par les occidentaux.

Dans le domaine naval, Li et les autres principaux promoteurs de la marine croient qu'en achetant des matériels modernes, leur flotte pourrait concurrencer les marines occidentales. En 1881 par exemple, la flotte de Li Hongzang acquiert des canonnières britanniques qui à l'époque sont les bateaux les plus puissants du monde. De même, la marine régionale du Fujian achète des croiseurs allemands et britanniques équipés d'éperons d'étrave et de torpilles.

Cependant, ces achats n'ont pas toujours été adaptés à la menace du territoire. Ainsi, les canonnières précédemment acquises s'avèrent trop lentes lors d'un combat en haute mer contre la flotte russe qui menaçait d'un blocus naval.

Les russes et les japonais eurent aussi leur période en vue auprès de l'empereur. Tout d'abord la Russie fut sollicitée par la Chine en 1895 pour signer un traité d'assistance mutuelle. Les chinois espèrent ainsi faire défendre leurs côtes par les russes contre les japonais. Ce traité n'est pas ratifié à l'époque, mais on y trouve par avance tout ce qui va

inspirer la coopération sino-russe cinquante cinq ans plus tard. Les japonais, de leur côté bénéficient de la victoire de Tushima contre la Russie en 1905, au moment où les anglais rapatrient leur flotte et officiers en Europe. Les japonais vendent quatre torpilleurs à la Chine et accueillent de nombreux élèves marins chinois. Les Etats-Unis et même l'empire austro-hongrois récupèrent également des marchés auprès des flottes chinoises au moment de la révolution de 1911.

La période de guerre civile entre le Guomintang et le parti communiste chinois est particulièrement bouleversée. Peu à peu se dessine le paysage du début de la guerre froide où les chinois coopéreront avec les soviétiques jusqu'à ce que se manifeste leur désaccord. La marine chinoise devient alors pour la première fois complètement autonome depuis le début du XIXème siècle.

I 3 PERMANENCE D'UNE STRATEGIE FLUVIALE ET DE DEFENSE COTIERE

La perception que les chinois ont eu de la mer a pratiquement toujours été celle d'une frontière naturelle. Si le commerce maritime avec l'étranger a rapidement connu un essor jamais démenti, le continent chinois fonctionne néanmoins pratiquement en autarcie jusqu'à ce que les besoins énergétiques le rendent dépendant du commerce extérieur.

Ainsi se développa une stratégie de défense fluviale et surtout côtière depuis l'unification de l'empire. Il s'agit d'une stratégie défensive qui s'encre profondément dans la mentalité chinoise car elle correspond à la défense contre la piraterie, principale menace, sans qu'il soit nécessaire de s'aventurer trop loin en pleine mer. L'absence d'ennemi maritime extérieur jusqu'à la mi-XIXème siècle explique la permanence de cette stratégie ainsi que la difficulté qu'il a fallu aux dirigeants chinois pour mesurer l'importance de la maîtrise des mers.

I 3 1 Les fortifications côtières.

Les principes

Pendant le premier millénaire, le cœur de la population chinoise, situé dans le nord du pays, vivait dans les vallées fertiles du fleuve Jaune et du Yangzi. Un immense réseau de canaux fut peu à peu construit. Il constituait avec les fleuves navigables l'essentiel des voies de transport des marchandises dont il fallut impérativement assurer la sécurité. Parallèlement, et jusqu'à la guerre de l'opium, les stratèges de la marine impériale ont appliqué la politique du *haifang*. Celle-ci consiste à mettre en place des forces navales défensives dans les zones clés : La région des fleuves d'abord, les grands ports ensuite, et enfin les îles importantes au large des côtes. Les théoriciens du *haifang* parlaient « d'inciter l'ennemi à pénétrer dans les fleuves... et à l'attendre comme on le ferait avec un piège ou un filet à poissons ».

La méthode habituelle était d'attirer des bateaux ennemis dans les rivières étroites et peu profondes où on pouvait les immobiliser avec des chaînes, des bateaux échoués ou des radeaux en flammes. Les vaisseaux étaient ensuite systématiquement détruits par les soldats qui les attendaient à partir des forts établis en sûreté sur les berges. Ces tactiques

réussissaient généralement contre les rebelles mal organisés et faiblement équipés, ou contre les pirates étrangers.

La Permanence

La stratégie de défense côtière est mentionnée à toutes les époques. On l'appelle généralement : «la tactique de briques et de mortier ».

Comme sa dénomination l'indique, cette stratégie est à l'origine de très nombreuses constructions. On note par exemple la construction d'une muraille de trente trois kilomètres de long et de dix-huit mètres de haut autour de Nankin sous la dynastie mongole. A la même période, entre 1383 et 1387, plus de cent trente trois forts furent construits sur le littoral des régions du Zhejiang-Fujiang. Pour le Zhejiang uniquement, plus de 85 000 soldats furent recrutés pour constituer les garnisons de ces forts. Des méthodes similaires furent utilisées contre les anglais pendant la guerre de l'opium.

En l'adaptant aux techniques et matériels modernes, Mao s'inspire de cette stratégie au début des années 1950. Il édifie un système fortifié sur toute la côte chinoise pour se prémunir de la menace nationaliste. De nombreux ports côtiers furent construits, les plages furent criblées d'emplacements pour des armes diverses, des tranchées et des obstacles. Sur la seule île de Quemoy, située dans le détroit de Taïwan, on construisit environ deux cent bunkers de béton armé à des intervalles réguliers de quinze mètres. On retrouve la même chose chez les nationalistes dans l'aménagement des côtes de Taïwan.

Cette défense fut surtout pratiquée par les marines régionales et par les milices maritimes. Il est d'ailleurs intéressant de constater que l'organisation géographique de la marine a toujours privilégié l'existence d'une flotte dévolue à la défense du Yangzi. Cette flotte intervenait aussi bien sur le fleuve que dans sa région côtière avec une composante capable de naviguer en haute mer.

I 3 2 La piraterie.

Endémique dans les eaux des mers de Chine, la piraterie fut sans doute la principale menace maritime que la Chine eut à affronter en permanence. Si les attaques étrangères se manifestèrent assez tard dans l'histoire chinoise, ce n'est pas le cas de la piraterie et des autres formes de trafic maritime illégal. Celles ci peuvent se répartir dans les catégories suivantes : Les insurgés, puis les contrebandiers et enfin les véritables pirates.

Les rébellions et insurrections font partie du paysage maritime traditionnel. Elles étaient en général dirigées par des membres de familles influentes ou de riches propriétaires terriens à des fins politico-économiques. Les insurgés sévissaient le plus souvent dans la région des fleuves, région particulièrement adaptée à la guérilla remarque Mao, mais également sur les côtes. Ils réussirent à paralyser de nombreuses forces gouvernementales. L'exemple des rébellions de Taiping et Nianfei dans les années 1842 et après mirent en échec les forces navales impériales et réussirent en seize ans de guerre civile à paralyser tout le commerce fluvial.

Les contrebandiers se sont développés sous la double impulsion de l'accroissement du commerce maritime chinois avec les diasporas émigrées en Asie du sud-est et la répression de l'esprit maritime par les gouvernements impériaux. Le trafic illégal fut le fait de

commerçants et de pêcheurs qui devaient survivre aux interdictions maritimes, mais la corruption toucha aussi une très grande partie des administrations régionales.

Les pirates quant à eux, étaient recrutés soit parmi les professionnels du métier, soit parmi les pêcheurs et paysans miséreux. Leurs activités s'intensifièrent pendant les périodes économiques difficiles, mais aussi avec l'accroissement du trafic maritime. Ces hors-la-loi ont constitué une véritable menace contre laquelle les forces gouvernementales se sont avérées souvent impuissantes. Ils étaient puissamment équipés et organisés comme peuvent le montrer les exemples des flottes conjointes du Quangdong et du Fujian en 1805. Ces forces pirates totalisaient près de 70 000 hommes et 200 bateaux. Après la guerre de l'opium, les chinois demandèrent l'aide de la marine britannique contre ce fléau. Elle même avoue ne pouvoir faire face à cette multitude. Au début du XXème siècle, on découvrait une organisation pirate de plus de 50 000 hommes dans la région de Hong-Kong, armée de mitrailleuses modernes. Aujourd'hui encore, les pirates s'emparent impunément de cargos et pétroliers.

Ce trop bref aperçu historique a permis de dégager les tendances générales des relations qu'eut la Chine avec la mer. Continent à l'identité très ancienne, il a été constamment balancé entre les tendances continentale et maritime de ses dirigeants, privilégiant soit la conquête et la défense de territoires continentaux, soit la recherche de puissance et de prestige au delà des mers.

Malgré une forte inhibition entretenue par la philosophie confucianiste, l'esprit maritime n'a jamais cessé d'exister. Il s'est principalement développé dans la voie du commerce. De là se développa une importante diaspora chinoise dans les pays du sud-est, maîtrisant de nombreux secteurs économiques nationaux. La vocation maritime chinoise s'est aussi pleinement exprimée jusqu'au XVème siècle. L'influence de l'empire du milieu s'étendit sur tous les pays du sud-est asiatique et dans l'océan indien, soumettant de nombreux royaumes à le reconnaître implicitement pour suzerain et lui verser des tributs. L'invention et la maîtrise des techniques maritimes en faisaient la force navale la plus évoluée de l'époque.

Cependant, l'absence de réelle menace maritime extérieure et les préoccupations à l'intérieur des terres ont conduit la hiérarchie souvent corrompue des fonctionnaires gouvernementaux à se désintéresser du potentiel maritime. La seule stratégie qui ait vraiment perduré jusqu'au XXème siècle est axée sur la défense des fleuves et des côtes contre les rebelles et les pirates. Le retard de la marine chinoise par rapport aux flottes russe, japonaise et occidentales constaté à partir du XIXème siècle se manifeste par l'absence de politique maritime d'ensemble et son incapacité à agir en haute mer.

Les progrès très importants des technologies vont néanmoins profiter à la marine chinoise grâce à sa politique de l'aide étrangère. L'instauration du communisme en Chine fit de l'URSS la dernière et principale puissance à avoir fait évoluer la marine chinoise actuelle. La fascination de Mao pour les constructions navales, mais surtout l'esprit résolument moderniste de Deng Xiao Ping contribuèrent à réellement faire décoller les marines de commerce et de guerre à partir des années 1950.

Les bouleversements géopolitiques de cette fin de siècle vont offrir à la Chine des conditions très favorables pour étendre son influence à une échelle régionale. L'émergence du continent chinois comme puissance régionale nécessite des moyens maritimes adaptés à cette ambition. C'est sans doute pour cela que l'on assiste actuellement à de gros efforts en matière d'armement, attitude qui ne manque pas de susciter des inquiétudes dans le sud-est asiatique.

II VERS UNE STRATEGIE DE PUISSANCE REGIONALE

Dominée par les puissances occidentales pendant un siècle et demi, la Chine a commencé de sortir de son ornière économique depuis environ trente ans. Son image de pays du tiers-monde fait place à celle de puissance économique mondiale. Le sentiment profond d'appartenir à « l'Empire du Milieu » reprend vigueur, empire devant rayonner sa puissance tout autour de lui sur des cercles d'influence concentriques, comme autrefois sur les pays tributaires.

Cette perspective s'appuie d'abord sur la nouvelle situation géopolitique laissée par la fin de la guerre froide, puis elle s'appuie sur l'essor économique entretenu et dont la stabilité revêt la priorité absolue. Enfin, elle se concrétise par la consolidation de son armée, dont la marine depuis les années 1970, et une politique à tendance expansionniste. C'est ce qui motive la politique adoptée à l'égard de la marine marchande et de l'industrialisation des côtes. Remarquons que les dépenses militaires de la Chine ont triplé en 20 ans pour atteindre 11 milliards de Usdollar en 1998. Des estimations occidentales parlent de 20% du PNB au milieu des années 1990.

II 1 LA NOUVELLE DONNE GEOPOLITIQUE ET STRATEGIQUE

De nombreux facteurs géopolitiques ont affecté la Chine depuis la mi-XXème siècle. Les principaux à avoir eu des conséquences sur la marine sont d'une part les inversions des menaces extérieures, laissant un vide géopolitique source d'instabilité politique régionale, et d'autre part la montée en puissance d'un socialisme à caractère capitaliste dépendant de forts besoins énergétiques et de la sécurité des routes maritimes. Ces changements affectent les stratégies que la Chine entend conduire dans le domaine de la marine de guerre.

II 1 1 Le contexte géopolitique : « Le vide et le plein »

Depuis cinquante ans, les changements d'alliances et les menaces extérieures de la Chine sont dérivés de ses rapports avec l'URSS. D'une position de coopérateur étroit, Moscou est devenu en 1960 le principal adversaire de la Chine. Celle-ci craignait de voir l'Union Soviétique instaurer son pouvoir et contrôler le pays de trop près. Ce revirement de situation favorisa un léger rapprochement avec les Etats-Unis, considéré comme allié naturel et le Japon, traité jusqu'ici comme ennemi océanique héréditaire du dernier siècle.

La fin de la guerre froide fut caractérisée par le désengagement des grandes puissances russe et américaine dans la région, dégageant un vide géopolitique. Or la nature a horreur du vide et elle n'a alors cessé que de s'y engouffrer pour le remplir. C'est précisément cette « dynamique des fluides » qui marque le paysage géopolitique asiatique actuel. On se dirige vers l'émergence de centres importants que sont la Chine et le Japon, tandis que l'Inde manifeste également des prétentions à être reconnue comme puissance régionale.

Il faut toujours compter sur les Etats-Unis qui occupent un rôle de régulateur dans la région, aidés en cela par la puissance maritime de la VIIème flotte. Depuis les événements de la place Tien-An-Men en 1989, la Chine a joué le chaud et le froid avec les Etats-Unis.

Elle considère les Etats-Unis comme un partenaire stratégique objectif, situé de l'autre côté de l'océan pacifique, mais dont le Japon est le cheval de Troie. De plus, elle se trouve humiliée par les accords du « Taïwan Relations Act » qui prévoit en cas de crise non provoquée une certaine protection de Taïwan par les Etats-Unis et la possibilité pour celui-ci de lui fournir de l'armement. Des rapprochements diplomatiques ont aussi eu lieu entre les Etats-Unis et d'autres pays asiatiques tels que l'Inde et le Vietnam, renforçant la méfiance des chinois vis à vis des américains.

De son côté, le Japon ne peut faire autrement que de compter sur une alliance américaine, mais il est tout à fait conscient de la volonté de retrait des Etats-Unis et engage une forte politique de réarmement, en particulier naval.

L'implosion de l'URSS en 1991 a permis un réchauffement avec la Chine dont celle-ci profite pour acquérir des matériels militaires de dernière génération. Aussi la Chine se retrouve-t-elle dans une position favorable pour étendre son influence d'autant plus que sa forte croissance économique depuis vingt ans lui donne les moyens de moderniser son armée.

Il est cependant bien difficile d'établir la ligne stratégique de Pékin. Ses déclarations ne font jamais état d'autre chose que de défense de l'intégrité de son territoire et de ses espaces maritimes tandis qu'en pratique la Chine multiplie les provocations auprès de ses voisins océaniques. Cette atmosphère incertaine inquiète les pays du sud-est asiatique et contribue à favoriser une course aux armements. En 1995, la région est devenue, selon l'Institut international d'études stratégiques, le plus gros importateur d'armes dépassant l'Europe et le Moyen-Orient. Il n'existe donc pas actuellement d'équilibre politique entre les puissances de la région.

II 1 2 Le poids géopolitique de l'énergie et des routes maritimes

La région du sud et de l'est asiatique est en passe de devenir le principal centre économique de la planète. Or le meilleur moyen de transport des marchandises dans la région est le monde maritime. En effet, de très nombreux pays ont une configuration insulaire ou péninsulaire et les routes continentales manquent cruellement. Une immense partie des ressources en matières premières des pays d'extrême orient transite donc par les voies maritimes (En 1993, 52% des gros navires marchands mondiaux ont transité par ces routes et la proportion pour les super-pétroliers s'élève à 59%).

Parmi ces ressources figure le pétrole en provenance des pays du Golfe et dont l'approvisionnement constitue un enjeu stratégique vital pour certains pays comme la Corée ou le Japon. On estime par exemple qu'en 1996, soixante quinze pour cent des approvisionnements japonais passent par le détroit de Malacca puis par les routes de la mer de Chine méridionale près de l'archipel des Spratleys. La sécurité des routes maritimes et des trois détroits entre l'océan Indien et les mers d'Asie du sud-est revêt donc une importance capitale.

La présence de gisements pétroliers en mer de Chine méridionale donne lieu à des tensions entre la Chine et divers pays limitrophes, ce qui pourrait troubler le trafic maritime. Le contrôle de ses approvisionnements et la pression qu'elle exerce sur ces revendications

pousse la Chine à exercer une présence navale importante dans ces eaux. C'est une menace dont s'inquiète le Japon.

Le rôle extrêmement important joué par les détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok peut également justifier une stratégie de défense de la Chine, d'autant plus qu'elle entend accroître son influence maritime dans l'océan Indien. Normalement, aucun pays n'a intérêt à interdire le passage de l'un de ces détroits. Le surcoût et l'engorgement des détroits restants serait énorme pour l'ensemble des pays utilisateurs et en particulier pour les pays riverains. Ce n'est pas du tout l'intérêt des diasporas chinoises, dont l'empire économique et financier est convoité par la Chine.

II 1 3 Le tournant stratégique : la création des forces d'action rapides

En 1977 commence un débat stratégique sur la « guerre de position » : *zhendi zhan* vis à vis de la « guerre mobile » : *yundong zhan*. Il s'agissait en fait de poser le problème de la validité d'une défense caractérisée par un coup d'arrêt aux frontières et du principe de défense en profondeur.

En restant très proche des anciens principes énoncés par Sun-Zi, le haut commandement chinois avait retenu « de se défendre activement, en attirant l'ennemi loin à l'intérieur de notre territoire et l'amener sur le champ de bataille choisi pour le vaincre ». Cette stratégie se décline alors en deux phases qui sont : la « période initiale des hostilités » et la « capacité de réaction rapide », nécessitant alors des forces d'intervention rapides.

Cette réflexion, inspirée des tactiques soviétiques aboutit à une seconde phase de restructurations avec le « tournant stratégique » de 1985. A cette époque, la Chine estime que le risque de déclenchement d'une guerre nucléaire qu'elle croyait inévitable devient improbable. Par contre, les conflits régionaux ou « guerres locales » n'ont pas cessé depuis les années 80, comme la guerre civile en Afghanistan. La Chine, alors dirigée par Deng Xiao Ping adopte l'option de « gagner une petite guerre » et de « contrôler un conflit moyen » ou bien de maîtriser les « accrochages soudains » qui pourraient affecter directement ou indirectement la sécurité de la République.

A cet égard, la Chine porte toute son attention sur les zones litigieuses en mer de Chine méridionale la mettant aux prises avec le Vietnam, mais aussi les Philippines et la Malaisie. Les options adoptées visent entre autres à éviter une guerre prolongée en réagissant immédiatement à la périphérie. La capacité de réaction rapide est alors devenue une priorité. On la retrouve en ce qui concerne la marine dans le développement des capacités hauturières, en particulier les capacités de projection et l'aéronautique navale ainsi que dans la modernisation électronique, surtout des moyens de lutte anti-sous-marin.

II 2 L'IMPORTANCE DE LA MARINE MARCHANDE

La marine marchande connaît une croissance gigantesque depuis vingt cinq années. Non seulement la Chine est devenue autonome en matière de construction navale marchande, à part quelques équipements modernes qu'elle achète, mais elle exporte de nombreux navires depuis environ 1985.

Cette forte montée en puissance est l'un des aspects caractéristiques de la croissance de l'économie chinoise qui s'est tournée vers l'extérieur malgré la rigidité de l'idéologie

communiste. La courbe du tonnage marchand a marqué une réelle inflexion en 1975, un an avant la mort de Mao. Depuis, elle ne cesse de grimper et de rapprocher sa physionomie de celle des besoins mondiaux. La modernisation de la flotte marchande s'accompagne de travaux équivalents pour l'aménagement des ports sur toute la côte chinoise. Enfin, ces navires sont partiellement affrétés par des compagnies battant pavillon étranger, ce qui permet une coopération officieuse avec Taïwan.

II 2 1 L'adaptation des bâtiments aux besoins

l'image des flots de jonques et de sampans déferlant près des métropoles côtières ne doit pas occulter la réalité de la flotte marchande. Celle-ci s'est modernisée sous l'impulsion de Deng Xiao Ping et comporte aujourd'hui des bâtiments de la toute dernière génération technologique. Cette constatation rejoint l'orientation générale des dirigeants chinois qui veulent avant tout bâtir une assise économique solide avant de se lancer dans une politique de prestige militaire. On remarquera plus loin que les crédits financiers dévolus à la marine de guerre n'ont pas positionné celle-ci dans les priorités jusqu'à récemment.

Ainsi, la marine marchande s'est rajeunie : On note en 1988 un retard sur la moyenne mondiale dans toutes les couches d'âge de 5 à 15 ans ; mais en 1992, selon les Lloyd's, l'âge moyen des bateaux était de 15 ans (contre 16 pour Taïwan qui a meilleure réputation, et 18 pour l'ensemble français).

Par ailleurs, l'évolution des profils fonctionnels montre une progressive disparition des faiblesses qui marquaient cette flotte pendant sa phase marxiste. Celle-ci comportait une grosse part de cargos classiques, polyvalents et mal adaptés aux besoins spécifiques. La structure actuelle révèle une meilleure adaptation aux besoins de l'économie chinoise avec davantage de porte-conteneurs, de vraquiers secs et de pétroliers.

Cet effort s'appuie sur une rapide progression des chantiers navals. Ceux-ci sont très nombreux et certains de grande renommée comme celui de Jiangnan, près de Shanghai. On en sort des bâtiments très sophistiqués comme des transporteurs de gaz liquéfié. La Chine, qui ne transportait qu'une infime partie de ses cargaisons d'import-export en 1970 voit aujourd'hui ses chantiers navals regorger de commandes étrangères. Il a été construit en 1992 pour 800 000 Tpl de bateaux, ce qui est la quatrième production mondiale. Le plan en cours vise à faire de la Chine le troisième constructeur mondial au début du XXIème siècle. La part d'équipements sophistiqués importés de l'étranger diminue beaucoup et la Chine commence à exporter ses savoir-faires, aidant par exemple l'Indonésie à construire ses propres installations.

II 2 2 Les différents pavillons d'obédience chinoise

La situation des flottes marchandes est complexe et connue avec imprécision. Il faut faire intervenir trois pavillons.

Le pavillon officiel qui légalement représente le gouvernement est placé sous le contrôle d'un ministère particulier créé pour sa gestion.

Ensuite, des sociétés de prête-noms arment sous le pavillon de Hong-Kong. Leur tonnage est variable et le total inconnu. Un des buts essentiels de ces immatriculations extérieures était de prendre position dans l'attente du prochain retour en 1997. Il en est de même pour Macao.

Enfin, il s'agit des navires placés sous pavillon de complaisance, celui de la Somalie, puis du Panama ou du Libéria. Cette organisation a permis d'une part d'emprunter plus facilement à une époque où les banques se méfiaient de la solvabilité chinoise, d'autre part de placer à l'extérieur des navires de gros tonnage que les installations portuaires chinoises étaient incapables de recevoir.

Le total de ces armements forme la flotte marchande, ce qui donnait pour 1990 : 25,7MTpl, la plaçant au sixième rang mondial. Ce chiffre représente deux fois et demi ce que possède la France dans les mêmes conditions de calcul. Notons qu'à la même époque, la flotte hokkienne se monte à 37,6Mtpl, dont une part a été rétrocédée par les britanniques en 1997.

II 2 3 L'organisation des complexes portuaires

La construction de complexes portuaires en Chine répond au besoin de s'ouvrir à l'économie de marché. Il faut donc construire de vastes ports qui desservent des zones de développement économique où le prix de la main d'œuvre et les débouchés commerciaux rendent les investissements possibles. Le procédé le plus couramment utilisé consiste à attirer les capitaux étrangers par la création de joint-ventures. Les zones de développement économique sont de deux sortes :

D'abord, les zones économiques spéciales (ZES), créées en 1979. A l'origine, il y en eut quatre, toutes maritimes. Shenzhen au nord de Hong-Kong, qui est une grande réussite, Zhuhai près de Macao, Xiamen et Shantou sur la côte continentale près de Taïwan. L'idée est de renouveler dans ces zones l'expérience de Hong-Kong en y appelant de multiples implantations de l'économie libérale.

Puis furent constituées en 1985 des zones économiques côtières (ZEC) au nombre de trois, qui vont pour l'essentiel du sud de la province de Shanghai jusqu'au Guangdong dans la province de Canton. L'implantation géographique de ces zones, face à Hong-Kong et Taïwan a pour but d'attirer leurs capitaux en pratiquant des avantages fiscaux et douaniers encore plus intéressants.

Ce régime est étendu à partir de 1988 au nord du littoral, visant cette fois ci les fonds japonais et coréens. Plus généralement, ce sont les capitaux de la diaspora chinoise qui sont les plus appelés (Au milieu des années 80, parmi les douze premières banques privées mondiales, six sont celles de chinois de l'extérieur).

Le retour de Hong-Kong au continent chinois constitue un immense acquis pour la Chine. Celle-ci espère bien, à terme, pouvoir faire de même avec Taïwan. (la flotte de Taïwan s'élevait à 12 MTpl en 1990). Les interdictions politiques interdisant tout commerce direct entre navires de l'île et ceux du continent n'ont d'ailleurs jamais empêché le trafic de passer. Actuellement, une gigantesque base flottante est en construction à proximité de

Taïwan pour permettre les échanges directs tout en respectant les contraintes de principe édictés par l'île.

II 3 LA MARINE DE GUERRE : HERITAGE ET MODERNISATION

Accompagnant l'essor économique, les dépenses militaires ont pris d'énormes proportions : Le budget des forces armées chinoises représentait selon des estimations occidentales 20% du PNB de la Chine au milieu des années quatre vingt dix. La part de la marine, quoique modeste par rapport aux autres armées (8,5% du budget en 1995) constitue maintenant une priorité de premier plan. Pour appréhender le visage de la marine actuelle, il est indispensable d'analyser l'influence soviétique, sorte de refondation de la marine chinoise, puis de comparer celle ci aux flottes des pays asiatiques susceptibles de tenir un rôle important dans la région.

II 3 1 L'apport de la coopération sino-soviétique

La marine de guerre actuelle est très marquée par la présence soviétique pendant les années 1950-1960. Le grand frère socialiste, beaucoup plus avancé dans les domaines technologiques et dans la formation des personnels apporta son aide par la livraison de nombreux navires modernes et la modernisation de la construction maritime.

Les soviétiques préconisaient encore l'option de la défense côtière pour la Chine, mais avec l'emploi de nouveaux matériels. Ainsi, la Chine reçut ses premiers sous-marins soviétiques en 1953 puis des chasseurs sous-marins et des dragueurs de mines. L'aide était importante en volume : par exemple, une cinquantaine de torpilleurs P4 furent livrés en 1951, ce furent quatre destroyers de 1954 à 1956.

La construction quant à elle connut un rythme rapide et des projets ambitieux : Ainsi, une centaine de petits patrouilleurs Y.P. furent construits de 1953 à 1955 ; mais aussi des destroyers escorteurs de type Riga, de sous-marins W, des dragueurs de mines et des torpilleurs à moteur, tous de conception soviétique.

Le système de défense côtière fut aussi étendu à la dimension aérienne : Les conseillers soviétiques entreprirent de créer en 1952 une aéronautique navale pour la surveillance des côtes dont le rôle secondaire serait de participer à des opérations offensives limitées par le rayon d'actions des aéronefs.

Dans le domaine de la formation, l'académie de Dalian fut une école très moderne, dirigée par les soviétiques. La scolarité y durait quatre ans. La Chine ne compta cependant pas moins de vingt-cinq écoles navales en 1956, où les différentes spécialités techniques étaient enseignées.

La rupture sino-soviétique de 1960 désorganisa l'appareil de construction navale qui tomba momentanément au point mort. Les réalisations des dix années à venir n'allaient pas évoluer sur le plan technologique, sans parler du frein provoqué par les débats entre « experts » et « rouges » pendant la révolution culturelle prolétarienne. Cependant Pékin renforça son appareil de production de navires comme en témoigne la fabrication de

soixante à quatre-vingt-dix sous-marins Shanghaï entre 1966 et 1969, bâtiments particulièrement utiles pour lutter contre la menace nationaliste offensive ou faire le blocus de Taiwan.

L'intensification de la menace à partir de 1968 avec l'Union soviétique au nord et les Etats-Unis au sud, en guerre au Vietnam, provoqua un nouvel élan dans la modernisation de la construction navale. Les chinois intensifièrent leurs efforts de recherche à partir des plans laissés par les soviétiques. Ils se lancèrent alors dans des études sur les sous-marins à propulsion nucléaire et les sous-marins lance-missiles conventionnels. Cependant les fruits n'en seront vraiment visibles qu'à partir de 1980.

L'apport soviétique à la marine chinoise a donc été de la moderniser, de l'agrandir et de la renforcer dans ses concepts stratégiques de base. Les navires de la marine chinoise sont devenus très nombreux quoique l'essentiel comprend des patrouilleurs et des bâtiments côtiers d'une conception des années 1950. La stratégie de défense côtière demeure la priorité, mais elle évolue à partir des années 1970 vers une défense préventive basée sur la dissuasion. On assiste alors à une résurgence de la flotte de haute mer.

II 3 2 Vers une marine de haute mer

La marine côtière se transforme petit à petit pour acquérir une capacité de haute mer. La progression commencée dans les années 1970 est très rapide malgré un retard technologique encore marqué vis à vis des flottes occidentales et japonaise. La carence technologique de pointe fait l'objet d'achats à la Russie essentiellement. Remarquons néanmoins que la compétence chinoise dans la construction navale lui ouvre des portes à l'exportation vers les pays moins développés.

Par sa marine de haute mer qui va être décrite ci-après, Pékin conforte un triple objectif politique : Tout d'abord s'imposer comme l'interlocuteur régional de la zone asiatique. Cet objectif justifie particulièrement la mise en service d'un sous-marin nucléaire nucléaire et les programmes de modernisation actuellement en cours, sur les porteurs et les missiles. Ensuite, la Chine veut augmenter son potentiel de crédibilité auprès des pays voisins. Le développement d'une flotte de surface et sous-marine de dernière génération, la plus importante de l'Asie après le Japon en témoigne. Enfin, la Chine entend maîtriser ce qu'elle considère son espace maritime et ses territoires historiques comme les tensions en mer de Chine méridionale le montrent.

La marine chinoise va être décrite en abordant sa composition, les programmes d'armement en cours, les possibilités que cela lui offre, ainsi qu'une comparaison avec les forces navales concurrentes.

Composition de la marine

L'analyse du seul tonnage global fait de la marine chinoise la quatrième flotte mondiale avec 440 000 tonnes de navires de combat. Cette marine comprend environ 3000 bâtiments et 700 avions de combat. Cependant, la flotte n'inclut que 147 navires de haute mer dont 53 navires de surface. Le tableau suivant (ASIAN DEFENCE 08/99) permet de la détailler.

Type	Active (Reserve)	Building (Planned)
Navires principaux		
Aircraft Carrier	0	1
SSBN	1	(1)
SSB	1	-
Fleet Submarines (SSN)	5	1
Cruise Missile Submarine (SSG)	1	-
Patrol Submarines	54 (32)	3 (2)
Destroyers	18	(1)
Frigates	35	2
Navires secondaires		
Fast Attack Craft (Missile)	129 (56)	3
Fast Attack Craft (Gun)	105 (182)	-
Fast Attack Craft (Torpedo)	65 (30)	-
Fast Attack Craft (Patrol)	113	6
Patrol Craft	14	2
Minesweepers (Ocean)	27 (7)	-
Minesweepers (Coastal)	1 (50)	-
Mine Warfare Drones	4 (42)	-
Minelayer	1	-
Hovercraft	1	-
LSTs	21 (2)	2
LSMs	41 (3)	3
LCMs-LCUs	44 (230)	-
Troop Transport (AP/AH)	6	-
Submarines Support Ships	5	1
Salvage and Repair Ships	3	2
Supply Ships	23+	3
Tankers	88	-
Icebreakers	4	-
Degaussing Ships	3	-

A ce tableau il convient de rajouter quelques remarques :

La composante nucléaire dissuasive, quoique peu importante avec son unique bâtiment semble devoir se renforcer par une nouvelle classe de quatre SNLE équipés d'un nouveau missile stratégique actuellement à l'étude. Le sous-marin existant de type Xia date d'une quinzaine d'années et sa technologie est maintenant dépassée. Il est en cours de refonte pour recevoir des missiles CSS-N-4 Ju Lang-2 Mirv d'une portée de 8000 kilomètres. Cet

équipement participe à conforter la Chine en tant que membre permanent au Conseil de Sécurité de l'ONU.

La composante sous-marine est particulièrement développée. La Chine vient en outre d'acquérir quatre sous-marins russes modernes du type Kilo et une nouvelle série pourrait être achetée. Cette capacité est particulièrement menaçante pour les pays voisins, qui y voient la possibilité de bloquer les détroits vers l'océan Indien et les routes maritimes. Taiwan pourrait également faire l'objet d'un blocus maritime.

La composante de surface n'est pas entièrement de conception moderne. En 1990, les destroyers et frégates de construction récente sont le plus souvent des copies des bâtiments soviétiques des années 1950 (Flottes de Combat 1990). Par ailleurs, si les chinois ont développé des missiles anti-navires, des lacunes existent dans le domaine de la lutte antiaérienne. Ce manque est en partie comblé avec l'achat de destroyers lance-missile russes de type Sovremenny, permettant alors de posséder une composante de surface non vulnérable loin de son soutien aérien. Cette vulnérabilité apparaîtrait par exemple dans le cas d'une intervention en mer de Chine méridionale à une distance éloignée de ses côtes et près d'un pays hostile.

La véritable accession à une capacité de haute mer réside dans le projet de porte-avions en construction. Il s'agit d'un porte-avions de 48 000 tonnes. Sa mise en service prévue pour 2010 permettra d'abord à la Chine d'éloigner tout adversaire de ses côtes où sont concentrés ses principaux centres économiques.

Sa mission pourrait aussi être de le contenir au delà de la « ligne de défense des îles extérieures » délimitée par le Japon, les Ryukyu et les Philippines.

Ensuite, un groupe aéronaval constitue le moyen le plus pratique de maintenir la supériorité aérienne au dessus des îles Spratleys dont la Chine revendique la supériorité. Remarquons que cet aspect fait aussi dans l'armée de l'air l'objet d'acquisitions russes de toute nouvelle génération. Il s'agit des chasseurs SU27 et MIG 31 avions pouvant aussi être achetés en version aéronavale, et des bombardiers à long rayon d'action TU 22M Backfire qui seront construits sous licence en Chine. Ces achats s'accompagnent de moyens de ravitaillement en vol et de détection IL 76.

Enfin, l'acquisition d'un porte-avions devient nécessaire puisque d'autres puissances maritimes telles que l'Inde ou la Thaïlande poursuivent de tels programmes. Actuellement, la Chine est en négociations avec la Russie pour en acheter deux.

La capacité de mener des opérations amphibies se développe elle aussi très rapidement. En 1998, la marine chinoise a acquis un bâtiment mettant en œuvre des engins de débarquement sur coussin d'air à partir d'un radier. Très entraînée dans ce type d'exercice, on estime que la Chine est actuellement capable de projeter un volume de deux divisions à une bonne distance de ses côtes. Cette force ne pourrait pas pour l'instant bénéficier d'un appui aérien suffisant ni d'un soutien C3I efficace. A terme, et en complément du groupe aéronaval, cette capacité amphibie est susceptible d'intervenir loin de ses côtes. Ces deux éléments contribuent à la montée en puissance des forces d'action rapides.

Hormis les projets évoqués ci-dessus, l'aéronautique navale ne comporte actuellement que des avions d'ancienne génération, en particulier pour les chasseurs dont le rayon d'action ne dépasse pas 200 miles nautiques. Il existe cependant une bonne capacité de bombardement jusqu'à 1000 nautiques ainsi que des flottes de patrouille maritime et d'hélicoptères de lutte anti-sous-marine de bonne qualité.

La coordination des moyens aériens, de surface et sous-marins non encore acquise fait actuellement l'objet des entraînements navals.

Comparaison avec les autres flottes asiatiques (Flottes de Combat 1998).

Type de bâtiment	Porte-aéronefs Porte-hélicoptères	SNLE	SNA	Sous-marins classiques	Destroyers lance-missiles	destroyers	Frégates lance-missiles	frégates	Grands bâtiments amphibies
CHINE		1	5	85		18		35	1
COREE DU SUD				6		7		9	
INDE	1			18	6			9	
INDONESIE				4				16	
JAPON				17	8	36		17	
MALAISIE								4	
PAKISTAN				6		3		8	
TAIWAN				4		21	5	15	2
THAÏLANDE	1							14	

La marine japonaise a atteint le quatrième rang mondial en termes de tonnage, mais à la différence de la marine chinoise, elle est homogène dans sa modernité. Ses capacités anti-sous-marine et anti-aérienne sont en particulier bien supérieures. La récente mise à l'eau de son premier porte-hélicoptères constitue un début important de force de projection. C'est le principal adversaire potentiel de la marine chinoise en mer de Chine orientale, voire au delà.

La marine taïwanaise rénove complètement sa flotte en achetant des frégates et un nouveau navire de débarquement. Cependant, ses sous-marins ne peuvent être changés à cause de la pression politique que Pékin exerce sur les gouvernements occidentaux. La maîtrise de la dimension sous-marine de la Chine continentale apparaît très clairement.

La marine coréenne, plus modeste investit de plus en plus dans ses forces sous-marines qui semblent une priorité. A terme, elle envisage la construction de sous-marins plus gros et d'un porte-avions.

La marine thaïlandaise s'est dotée en 1999 d'un groupe aéronaval en achetant un porte-aéronefs et un groupe aérien composé d'avions à décollage court. Les bâtiments d'escorte sont homogènes, ce qui constitue une véritable force d'intervention apte à intervenir en haute mer.

La marine singapourienne possède elle aussi une flotte significative dont un porte-aéronefs. Sa possession de sous-marins quoique anciens montre la forte volonté de ce petit pays à conserver au mieux la maîtrise de son espace maritime vital constitué par les détroits vers l'océan indien et les routes maritimes.

La flotte principale de l'océan indien est la marine indienne. Cette flotte a plus que doublé son tonnage pendant les années 1980 pour arriver actuellement à la sixième ou septième place mondiale. Elle possède une stature régionale et même mondiale avec ses deux porte-

avions dont l'un vient d'être retiré du service et sera remplacé par un bâtiment de construction nationale. Sa bonne expérience de la haute mer concerne également la dimension sous-marine actuellement renforcée par l'acquisition de sous-marins russes du type kilo. Cette flotte en pleine modernisation vient d'acquiescer un deuxième bâtiment amphibie de débarquement de chars en même temps qu'elle remplace ses frégates lance-missiles. Outre des considérations de prestige indéniables, cette marine entend affirmer sa capacité de projection de puissance, en particulier vis à vis du Pakistan qui est son principal adversaire. Elle entend aussi pouvoir intervenir à l'échelle de l'océan indien et contrôler la sécurité de ses voies maritimes

La flotte pakistanaise, beaucoup moins importante que sa voisine, s'est également agrandie et constitue une réelle menace. Cependant, c'est l'axe sino-pakistanaise que l'Inde craint, et celui-ci se manifeste entre autres par la livraison de navires chinois.

Les Etats-Unis occupent également les océans avec la VIIème flotte, forte d'environ cent soixante bâtiments de haute mer, empruntant régulièrement les détroits malais et indonésiens.

II 3 3 Des structures régionale et nationale

Les structures actuelles de la marine chinoise sont héritées de l'organisation qu'a établie Mao. Elles ressemblent énormément à l'ancien modèle impérial avec sa marine impériale : les *Zhuli Jun* et ses marines provinciales : les *Zhenshu Jun*.

La marine impériale possède traditionnellement les unités de haute mer et est capable d'intervenir dans des opérations interflottes avec les marines régionales. Elle comporte probablement la plus grande partie des sous-marins, des bâtiments de haute mer modernes et mettra en œuvre le groupe aéronaval.

Les marines régionales (carte en annexe) sont réparties sur trois régions : La flotte du nord, la flotte de l'est et celle du sud. Les deux premières, situées au nord de Taïwan ont toujours été plus nombreuses que celle du sud. Elles marquent la direction de la principale menace qu'a été le Japon, le centre de gravité constitué par la région du Yangzi ainsi que Taïwan dont le détroit a été défendu par les forces nationalistes et qui limite les déplacements côtiers entre les deux mers de Chine. La flotte du sud a été renforcée depuis lors pour accroître le potentiel de crédibilité de la Chine auprès des pays voisins et orienter ce pays vers une politique expansionniste, d'après une déclaration de l'attaché militaire chinois à Londres en 1975.

Les marines côtières ont une double vocation : la première ressortit des missions de sécurité publique et de garde-côte. Elle est amenée à défendre les eaux territoriales parfois loin en mer. La seconde remplit des missions de défense navale de district, dans le prolongement des districts terrestres. Elle fait de la défense côtière. Les différentes marines régionales restent autonomes entre elles : Elles disposent de leurs propres écoles et possèdent leurs propres règlements.

Dans le cadre de ces structures, on peut supposer que l'orientation stratégique débouchant sur les forces d'action rapide concerne essentiellement la marine nationale, ex impériale.

II 4 QUELLES STRATEGIES POUR UNE POLITIQUE REGIONALE ?

Les stratégies de la Chine sur les mers peuvent être analysées au vu de trois aspects. Chacun d'eux se manifeste différemment dans les trois principales zones qui motivent les ambitions maritimes de la Chine : la mer de Chine orientale, la mer de Chine méridionale et l'océan Indien. On pourrait également considérer une zone géographique dans le Pacifique, s'étendant au delà de la première chaîne d'îles (Japon, Taïwan, Philippines) jusqu'aux îles Marshall et qui délimiterait les parties sous influence chinoise et américaine. Cette supposition ne semble pas à l'ordre du jour.

Les trois aspects qui nous intéressent sont tout d'abord la position politico-économique de la Chine dans son environnement. Ce pays classé jusqu'à récemment parmi les pays du tiers monde possède aussi des caractéristiques de pays très industrialisé si on regarde les chiffres globaux et de grande puissance grâce à sa capacité nucléaire. Cette particularité lui permet de jouer sur les deux tableaux.

Le deuxième aspect concerne la dissimulation des intentions. Sun-Zi parlait de remporter la guerre sans à avoir à affronter son ennemi. On peut alors parler d'une stratégie de « faux-faible au fort » en mer de Chine orientale et d'une stratégie de « faux-faible au faible » en mer de Chine méridionale.

Le troisième aspect, d'ordre psychologique, relève du sentiment de supériorité ancestral, conduisant la Chine à étendre son influence et à s'imposer comme la puissance régionale. Cet aspect domine la stratégie chinoise dans l'océan Indien.

II 4 1 La stratégie du « faux-faible au fort »

Dans la mer de Chine orientale, théâtre de ses défaites navales historiques, la Chine a parfaitement conscience des faiblesses de sa marine par rapport à celles du Japon, de Taïwan ou de la Corée du sud avec l'appui de la VIIème flotte américaine. D'autre part, et malgré les signes de fragilité de son économie montrés en 1997, la Chine présente l'image d'un immense marché propice aux investissements et aux débouchés commerciaux des occidentaux et pays industrialisés d'Asie.

Jouant sur ces deux tableaux, la Chine réussit à ne pas s'attirer l'hostilité de Washington, pourvu qu'elle ne se montre pas ouvertement agressive vis à vis de ses protégés. La stratégie employée vise à paraître forte sur le terrain et ainsi être reconnue par ses voisins comme la puissance dominante. Elle se manifeste donc par des provocations et des intimidations.

Les revendications de la Chine dans cette mer concernent la délimitation des eaux territoriales et l'appartenance d'îles avec presque tous ses voisins. Ces litiges sont en suspens (Un accord a été signé avec la Corée en décembre 1999), et certains revêtent un caractère important.

Le but prioritaire de la Chine est la récupération de Taïwan dans le giron de l'empire continental. Tant que cet objectif n'aura pas été atteint, la Chine se considérera humiliée

sur la scène internationale. La récente et très hostile démonstration de force en 1996 n'a pas débouché sur un conflit avéré, probablement à cause du soutien américain. Cependant, la modernisation et l'accroissement des capacités amphibies et aériennes de la Chine peuvent laisser supposer d'autres tentatives. Celles-ci seraient très probables dans trois cas : Premièrement si Taïwan déclare son indépendance et est reconnue comme telle par les Nations Unies. Ensuite si cette île se met à développer un programme nucléaire et enfin si une puissance étrangère y met militairement pied. D'un autre côté, la Chine joue sa deuxième carte comme vu précédemment, en espérant attirer Taïwan vers une solution pacifique « un pays, deux systèmes » similaire à celle de Hong-Kong et Macao.

Son attitude vis à vis du Japon est plus nuancée. Revendiquant les îles Senkaku, assez proches de la pointe nord de Taïwan, la Chine espère y étendre sa zone économique exclusive et profiter des gisements de pétrole de la zone. Ces îles, annexées par le Japon en 1895 et jamais revendiquées par la Chine jusqu'aux récentes prospections géologiques font de temps en temps l'objet de provocations chinoises envers des pêcheurs japonais, sans que cela remette en cause les relations sino-japonaises. Le gouvernement nippon, de volonté militaire relativement pacifiste s'est entendu avec les chinois pour « laisser le soin aux générations futures de régler ces problèmes ». Le Japon a cependant décidé en mai 1981 d'étendre son périmètre de sécurité naval à 1000 nautiques marins et en décembre 1986, d'abandonner le principe de limitation de son budget de la défense à 1% de son PNB. Ainsi le budget militaire japonais est devenu le deuxième du monde, égalant les budgets chinois, coréens et taiwanais réunis. Les forces armées japonaises sont les premières de la zone et se caractérisent par un armement très moderne.

Ce Japon pourrait avoir une importance dissuasive dans le cas d'un règlement militaire à la question de Taïwan, ainsi que sur la sécurité des voies de communication maritimes vitales. Tant que Taïwan restera découplé, il est probable qu'aucun accord ne sera trouvé pour régler le différend sino-japonais des îles Senkaku. Par contre, les revendications actuelles de la Chine et de Taïwan se combineront contre le Japon si la réunification a lieu. Dans ce cas, l'instabilité de la zone risque d'augmenter, d'autant plus qu'à terme, une Corée unie pourrait aussi être un rival.

De son côté, la Russie très affaiblie se désengage progressivement de ses points d'appuis dans la région et n'est plus considérée comme une menace maritime majeure par l'Empire du Milieu.

La stratégie chinoise n'est donc pas offensive dans la mer de Chine orientale car elle n'en n'a pas encore les moyens. Par contre, elle y maintient un équilibre face aux autres importantes marines extrême-orientales. Plus au sud, elle accentue sa pression dans la mer de Chine méridionale.

II 4 2 La stratégie du « faux-faible au faible »

La situation est très différente au sud où la Chine n'a pas à s'opposer à un poids lourd économique ou militaire. Le retrait américain dans la zone favorise l'expansion chinoise. Celle-ci est motivée par des considérations de prestige et économiques. Les gisements d'hydrocarbures découverts en de nombreuses zones maritimes sont un enjeu extrêmement important mettant la Chine aux mains avec pratiquement l'ensemble des pays voisins. Celle-ci va alors fonder sa stratégie sur sa force de persuasion, en particulier sa marine de

guerre, et sur son poids politique régional. En utilisant son image de pays du tiers-monde, elle a l'avantage de faire jouer d'avantage la solidarité avec les pays du sud-est asiatique.

Les revendications chinoises dans la mer de Chine méridionale s'étendent sur de nombreux îlots et archipels (carte en annexe). Elles ont été concrétisées par la loi(chinoise) du 25 février 1992. Cette loi les considère comme dépendant de la souveraineté chinoise en vertu de considérations sur les droits de la mer correspondant à l'étendue de son plateau maritime et aux eaux territoriales ainsi que d'arguments historiques. Les zones de conflit principales concernent les îles Paracels, l'archipel des Spratley et les îles Natuna.

Les îles Paracels opposent la Chine au Vietnam depuis 1956. L'appartenance historique de ces îles à la Chine est discutable : Elle se base sur l'absence de réaction de la France alors en Indochine lors d'une déclaration de prise de pouvoir par les chinois en 1921. Le Vietnam de son côté revendique l'intégralité du territoire qui lui a été remis par les français en 1950 et effectivement occupé en 1956. Une île de l'archipel restait occupée par les chinois, ce qui les poussa à réclamer la totalité de l'ensemble. L'annexion fut l'objet d'une opération amphibie éclair qui représente une marque de volonté intérieure à l'époque où les commissaires politiques perdaient de l'importance. Cette opération mit en ligne onze bâtiments de guerre chinois transportant six cent hommes. L'action était couverte par des chasseurs basés sur l'île de Hainan à 300 kilomètres plus au nord. Les cinq navires vietnamiens démunis d'appui aérien ne restèrent que quelques jours. L'archipel des Paracels constitue aujourd'hui une position avancée chinoise dans la mer de Chine méridionale grâce à la construction d'une base aérienne ainsi que d'infrastructures portuaires. Un accord vient d'être signé avec le Vietnam en décembre 1999.

L'archipel très étendu des Spratley présente un passé historique complexe. Il passa au début du XXème siècle entre les mains des français, britanniques, allemands, japonais qui y construisirent une base sous-marine, vietnamiens. Le gouvernement chinois envoya en 1939 une expédition qui occupa une des îles.

Cet archipel occupe une position stratégique majeure vers l'océan Indien par les détroits malais et indonésiens. Il commande l'accès à la mer de Chine de l'est et les routes maritimes empruntées par les pétroliers naviguant vers le Japon ou les navires de guerre transitant de l'océan Indien vers le Pacifique.

On a par ailleurs découvert aux Spratley d'importants gisements de gaz et de pétrole qui s'ajoutent aux ressources halieutiques et minérales déjà abondantes.

Aujourd'hui, six nations occupent cette zone. La Chine a installé des garnisons militaires sur 7 îlots, le Vietnam sur 24, Taïwan sur 2, la Malaisie sur 3, les Philippines sur 6. Brunei revendique aussi des îles argumentant de la proximité de ses côtes. La confusion est totale et les incidents navals fréquents. L'attitude chinoise consiste d'abord à décréter ces îles dans son territoire terrestre par sa loi du 25 février 1992. Ensuite, elle semble vraisemblablement « diviser pour régner » en s'aidant de manœuvres d'intimidation ou comme pour d'autres cas litigieux, en envisageant de conclure un accord d'exploitation en commun des richesses. Si la Chine s'en défend, sa capacité de projection de puissance et de forces ne manque pas d'inquiéter les autres protagonistes.

Les îles Natuna sont l'objet de tensions plus récentes. Appartenant à l'Indonésie, elles lui fournissent une vaste zone exclusive économique dont on sait depuis peu qu'elle recouvre

d'importantes nappes de gaz. Située au sud de la zone maritime revendiquée par la Chine, cette zone économique est incluse depuis 1993 dans les nouvelles limites des prétentions territoriales chinoises.

La stratégie chinoise peut ici correspondre à l'hypothèse énergétique. Cependant, les conditions d'exploitation sont difficiles et très coûteuses. Le Japon, la Corée et Taïwan ont jusqu'à présent refusé d'investir dans des chantiers. Par ailleurs, la récupération manu militari de la zone nécessiterait une grosse opération navale près des côtes de l'Indonésie, elle même dotée d'une importante flotte de combat. Une telle opération ferait supporter un fort coût diplomatique à la Chine qui a besoin pour l'instant de se ménager après son opposition à six pays de la région, et toujours d'attirer les capitaux de ces pays.

Il s'agit sans doute plutôt d'une stratégie d'intimidation pour diminuer le prestige de l'Indonésie et l'empêcher de devenir une trop forte puissance. Cette hypothèse s'appuie sur le retrait américain des bases navales de Subik et Clark aux Philippines pour lesquelles l'Indonésie semble être un bon candidat.

L'ANSEA, contre-pouvoir ?

Les états du sud-est asiatique regroupés au sein de la communauté de l'ANSEA se sentent menacés par l'attitude chinoise et tentent de s'y opposer en unissant leurs voix par l'intermédiaire de cette association. De la sorte, un consensus serait susceptible d'être trouvé pour au moins partager l'exploitation des ressources pétrolières. De son côté, l'attitude chinoise consiste à apaiser l'inquiétude de ces pays en déclarant sa volonté de régler pacifiquement le conflit, conformément aux principes de l'ONU et du traité de coopération et d'amitié de l'ANSEA. La Chine refuse cependant le principe d'une vaste discussion multilatérale, argumentant qu'il s'agit de régler les problèmes en bilatéral au cas par cas. Inutile de dire quelle force de persuasion peut alors s'exercer sur chacun des pays.

L'ANSEA créée en 1967 visait à une coopération économique entre ses états fondateurs, dans une zone de paix, de liberté et de neutralité. Mais de nombreux différends bilatéraux entre ses membres rendit bientôt nécessaire la création d'une organisation de sécurité collective. Ceci fut fait en 1976, par la signature du traité d'amitié et de coopération (TAC). La fin de la guerre froide ouvrit les rangs de cette association aux pays de la péninsule indochinoise : Vietnam en 1995, puis Laos et Cambodge en 1997. La création en 1993 du Forum régional de l'ANSEA (ARF) regroupe les principales puissances mondiales : Japon, Etats-Unis, Union européenne, la Chine et la Russie. Cette entité apparaît ainsi comme une organisation de sécurité collective, mais elle ne dispose pas de réelle structure ni de moyens collectifs. Cette organisation possède cependant un réel poids puisqu'elle a permis la signature d'un traité de dénucléarisation de la zone malgré les réticences de la Chine et des Etats-Unis. Elle n'est toutefois pas encore pleinement efficace car une véritable communauté de vues des différents pays est nécessaire pour s'opposer aux visées expansionnistes de la Chine.

II 4 3 La stratégie dans l'océan indien

La Chine n'a jamais cessé de montrer son intérêt pour l'océan Indien. Les voyages sous la dynastie des Ming en sont une preuve ancienne. La Chine y est particulièrement sensible depuis les années 1960 en période de guerre froide. A cette époque, elle marque son

inquiétude face à une manœuvre d'encerclement de l'Union soviétique autour de son empire, l'une des tenailles passant par l'Afghanistan vers l'océan et l'autre par les mers de Chine et le Vietnam. La Chine tente alors de diminuer l'influence soviétique en particulier dans des pays africains bordant l'océan Indien.

Aujourd'hui, deux autres motivations poussent la Chine à s'intéresser à cet océan : Elle veut tout d'abord s'assurer des relais sur les routes maritimes qu'empruntent ses navires, tout spécialement ses pétroliers. Ensuite, une présence navale chinoise en océan Indien serait facteur de prestige pour s'imposer comme la puissance régionale asiatique, non seulement dans la zone sud-est, mais sur deux océans. C'est ce que l'on appelle la recherche de la bi-marimité qui lui donnerait alors une dimension stratégique mondiale. La Chine exercerait par là même un contrôle plus marqué sur les détroits d'Indonésie où transite annuellement la moitié des navires marchands mondiaux ainsi que de nombreuses flottes de guerre.

La menace d'encerclement par l'Union soviétique devient alarmante pour la Chine à partir de 1968 lorsque l'URSS intensifie ses activités navales dans l'océan Indien. La Chine essaye alors d'amener l'assemblée générale des Nations Unies à adopter une résolution définissant l'océan Indien comme une zone de paix et à y condamner la présence navale étrangère. Côté Pacifique, la marine soviétique n'a aucun scrupule à croiser dans les eaux territoriales d'autres états ou à s'imposer dans la mer de Chine méridionale à partir du Vietnam. Ce faisant, l'URSS menace les prétentions chinoises sur le pétrole de la région ainsi que ses revendications territoriales. Deng Xiao Ping définit ce comportement soviétique comme faisant partie de la « stratégie de l'haltère ». Selon lui, la marine soviétique est déterminée à maintenir en équilibre à une extrémité le Pacifique et à l'autre extrémité l'océan indien. Le détroit de Malacca est la barre critique qui relie les deux boules de l'haltère. Cette stratégie fut confirmée aux yeux des chinois par l'invasion de l'Afghanistan en 1979, devant permettre aux soviétiques de mettre la main sur le pétrole du Moyen-Orient et ultérieurement de percer vers les mers chaudes par le Pakistan. Moscou serait alors en mesure de contrôler les voies de navigations de l'océan Indien.

L'opposition politique de Pékin vis à vis de Moscou lui fournit l'occasion de renouer avec les anciens voyages Ming. La Chine s'implante sur les côtes de la Tanzanie où dès 1964, elle apporta son assistance économique et militaire en échange d'une base navale à Dar es-Salaam, et ce faisant, se substituant à la présence soviétique. Les efforts chinois se portent ensuite sur le Pakistan en signant un accord d'assistance navale. Des liens étroits perdurent entre les deux marines, de nombreux pakistanais étant formés dans des écoles navales chinoises. La politique étrangère chinoise parvint également à se concilier les faveurs du Sri-Lanka, mais uniquement dans le cadre de la marine marchande.

En cette fin de XXème siècle, le contrôle des voies maritimes empruntées pour ses besoins énergétiques pousse toujours la Chine à obtenir des points d'ancrage sur la côte nord de l'océan Indien et tout spécialement près du Golfe Persique. L'axe Pékin-Karachi fonctionne à merveille. Le port de Karachi dont la modernisation est en bonne partie financée par la Chine accueille systématiquement les navires marchands et des bâtiments de la flotte chinoise. Ces navires trouvent aussi refuge en Birmanie où la Chine investit également dans la modernisation de complexes portuaires tel que la base navale de l'île Hanggyi située à l'embouchure du fleuve Irrawaddy. Ces énormes ports seront capables d'accueillir des navires des plus gros tonnages. Deux autres bases sont aussi accessibles à la marine chinoise sur les îles Akay et Great Coco, dans le Golfe du Bengale.

La stratégie de bi-marimité chinoise se met en place à pas constants. Les liens solides avec le Pakistan et l'effort prononcé en direction de la Birmanie ne manquent pas d'inquiéter les certains états voisins et surtout l'Inde. Cette nation, momentanément freinée dans son développement naval, envisage des plans ambitieux pour l'avenir dans le but de faire contrepoids à l'influence chinoise. Malgré les dires tout pacifiques de la RPC en ce qui concerne son action dans la région, l'Inde tente de persuader les pays bordant le Golfe du Bengale jusqu'au détroit de Malacca de s'opposer à son implantation. L'attitude de l'Inde vis à vis de la Chine est d'autant plus compréhensible que cette dernière exerce en permanence des pressions sur les frontières terrestres nord-ouest et nord-est de l'Inde qui pourraient s'interpréter à plus lointaine échéance comme une marche vers les mers du sud (voir carte des visées expansionnistes de la Chine en annexe).

CONCLUSION GENERALE

Quels que soient les contextes historiques qu'ait connus la Chine, son intérêt pour la mer et sa tendance à projeter son influence par elle ont demeuré à travers les siècles. L'activité commerciale en particulier s'est manifestée en permanence, relayée par une diaspora puissante dans tous les pays d'Asie du sud-est. La marine de guerre, quant à elle, fut très tôt utilisée à des fins stratégiques de grande envergure. L'absence de son évolution après le XV^{ème} siècle semble plutôt contre nature, sorte de déséquilibre dans la vie normale de cet empire qui fut longtemps absorbé par des préoccupations internes et terrestres. Dès lors, la renaissance de la marine chinoise à partir de la mi XX^{ème} siècle apparaît comme la continuité d'une tendance naturelle d'un pays bordé par près de 15 000 kilomètres de côtes.

La tendance terrestre, qui reste la plus profonde, sauvegarde la sécurité intérieure, toujours susceptible d'être ébranlée, comme cela pourrait se passer dans les régions islamisées de l'ouest. Cependant, l'ascension économique de la Chine semble avoir pris une pente durable et devrait permettre de poursuivre l'épanouissement de sa dimension maritime.

Deux difficultés majeures seront cependant à résoudre. La première consiste à maintenir le taux de croissance économique actuel, de crainte de tomber dans un cas similaire à celui qu'a vécu la Russie ces dernières années. La seconde difficulté sera de maîtriser les troubles internes susceptibles d'évoluer en raison des populations musulmanes à l'ouest et de l'évolution économique à l'est ; Cette dernière est source de déséquilibre entre les populations des côtes en plein développement de mode de vie capitaliste et celles de l'intérieur, beaucoup plus pauvres.

Ses affaires intérieures dominées, la Chine continuera à affirmer sa politique maritime. Cependant, et en dépit des efforts de modernisation qu'elle consent, la Chine ne possède pas tous les moyens navals pour afficher son ambition régionale. Agitant une force qu'elle n'a pas encore, la Chine tente alors de gagner la guerre sans livrer de bataille selon un concept de l'ancien stratège Sun-Zi. Les fruits mûrs que Pékin pourrait récupérer sont à terme Taïwan qui, à l'exemple de Hong-Kong se laisserait séduire par une solution du style « Un pays, deux systèmes ». Au delà, la stratégie maritime chinoise s'apparente à une attitude d'intimidation, allant jusqu'à utiliser sa marine de guerre dans la mer de Chine du sud. Cependant, il ne semble pas que la volonté de la Chine soit de déclencher un conflit important et d'assouvir son appétit d'expansion par la seule force. De fait elle use aussi de la diplomatie pour se ménager de bonnes relations avec ses voisins, comme la Corée du sud. Cette politique océanique devrait normalement diminuer l'influence nippo-américaine en extrême orient. Isoler le Japon, en stigmatisant tout particulièrement le renforcement de ses forces armées lui serait très bénéfique vis à vis des pays du sud-est. L'émergence d'une organisation de sécurité régionale où le Japon et les Etats-Unis joueraient un rôle important est dès lors très mal perçue par la Chine.

La marine chinoise a donc un rôle déterminant et de plus en plus incontournable dans la région. S'adaptant à une stratégie d'action rapide à long rayon d'action, elle est un élément clé de la politique chinoise régionale, que celle-ci se limite à une maîtrise des mers, de ses intérêts économiques et à ses revendications territoriales actuelles ou bien qu'elle vise ultérieurement à agrandir le premier cercle d'îles vers une plus large expansion.

BIBLIOGRAPHIE

- 1 Le huitième voyage du dragon, Bruce SANSON – Plon
- 2 La tentation impériale, François JOYAUX – Imprimerie Nationale
- 3 Les fondements de la stratégie chinoise, Valérie Niquet – Economica
- 4 L'art de la guerre, SUN ZI – Economica
- 5 La marine chinoise du Xe siècle au XIVe siècle, Jacques DARS - 1973
- 6 Traité de stratégie, Hervé COUTAU-BEGARIE – Economica
- 7 La tentation impériale, François Joyaux – édition Imprimerie National
- 8 Le grand échiquier, Sbigniew. BRESZENSKI
- 9 La défense nationale de la Chine, Office d'information du conseil des affaires d'état de la République populaire de Chine
- 10 Flottes de combat 1982, 1990 et 1998, Bernard PREZELIN – Editions maritimes et d'outre-mer
- 11 Impact of China's ambitions to be a regional naval superpower, Commodore R.P. KHANNA, Indian Navy – Asian defence 08/99
- 12 Une marine bientôt au service des ambitions chinoises (avec cartes) – Faits et Tendances N°35 du 16/09/1997
- 13 L'océan indien nouveau pôle stratégique mondial, dont :La Chine, puissance riveraine de l'océan indien ?, François THUAL – CRESPI 20/11/90
- 14 La Chine comme problème diplomatico-militaire pour le Japon - Ramsès 2000
- 15 Asie-Pacifique, les nouveaux espaces de coopération et de conflits, Gérard HERVOUET – Bulletin d'Etudes de la Marine 02/94
- 16 The myth of chinese power, Gerald SEGAL – Newsweek 20/09/99
- 17 La Chine moderne et la mer, André VIGARIE – La Revue Maritime N°432, 1993
- 18 Chine-Inde : De l'ignorance à la rivalité, Alphonse BERNARD – Revue géopolitique 10/99
- 19 La Chine, son armée, sa défense, Jacques de Goldfiem – Revue géopolitique 10/99

- 20 The South China sea : Future source of prosperity or conflict in South East Asia ?, Richard E. HULL – Strategic Forum N°60 02/96
- 21 La Chine : la longue marche la mer, André VIGARIE – Défense Nationale 10/84
- 22 L'Asie orientale, Valérie NIQUET – L'Année Stratégique 1999
- 23 La Chine : Menace ou partenaire dans l'avenir ?, Lieutenant commander DAVIS – Bulletin d'Etudes de la Marine 02/94
- 24 Les ambitions maritimes de la Chine, Amiral Henri LABROUSSE – Défense Nationale 02/94
- 25 Le dessous des cartes/ Les îles Natuna – Emission ARTE 1998
- 26 Stratégie militaire chinoise pour l'an 2000 : conflits régionaux et capacité de réaction rapide, Georges TAN ENG BOK, La pensée stratégique – Revue Stratégique N°49
- 27 Chine et Etats-Unis face à face, Henry Eyraud – Revue de Défense Nationale 10/94
- 28 L'ascension de la marine indienne, Hervé Coutau-Bégarie – CRESPI 20/10/90

ANNEXES

ANNEXE 1 : Tableau des dynasties

ANNEXE 2 : Carte topographique

ANNEXE 3 : Carte des voyages des Ming

ANNEXE 4 : Carte des routes maritimes

ANNEXE 5 : Carte de l'implantation de la marine chinoise

ANNEXE 6 : Carte des principaux ports de commerce

ANNEXE 7 : Carte des stratégies chinoises hypothétiques

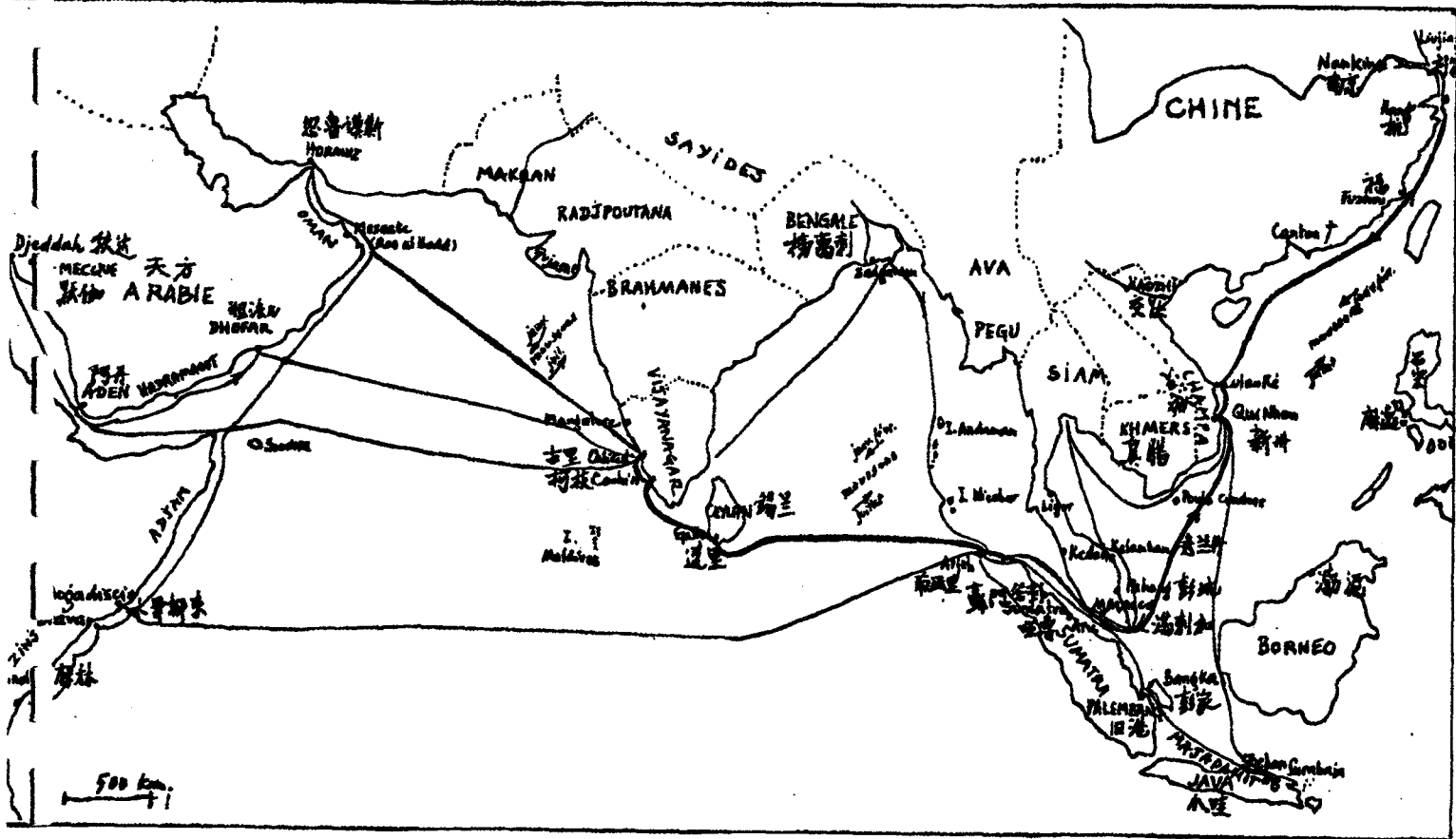
ANNEXE 1

Les principales dynasties chinoises

<i>Noms</i>	<i>Dates</i>
Qin	221-207av.J.C.
Han de l'Ouest	206 av.J.C. -8 apr.J.C.
Han de l'Est	25-220 apr.J.C.
(Shu) Han	221-263 apr.J.C.
Jin	265-420 apr.J.C.
Tang	618-906 apr.J.C.
Song	960-1127 apr.J.C.
Song du sud	1127-1279 apr.J.C.
Yuan	1280-1368 apr.J.C.
Ming	1368-1644 apr.J.C.
Qing	1644-1912 apr.J.C.

ANNEXE 3

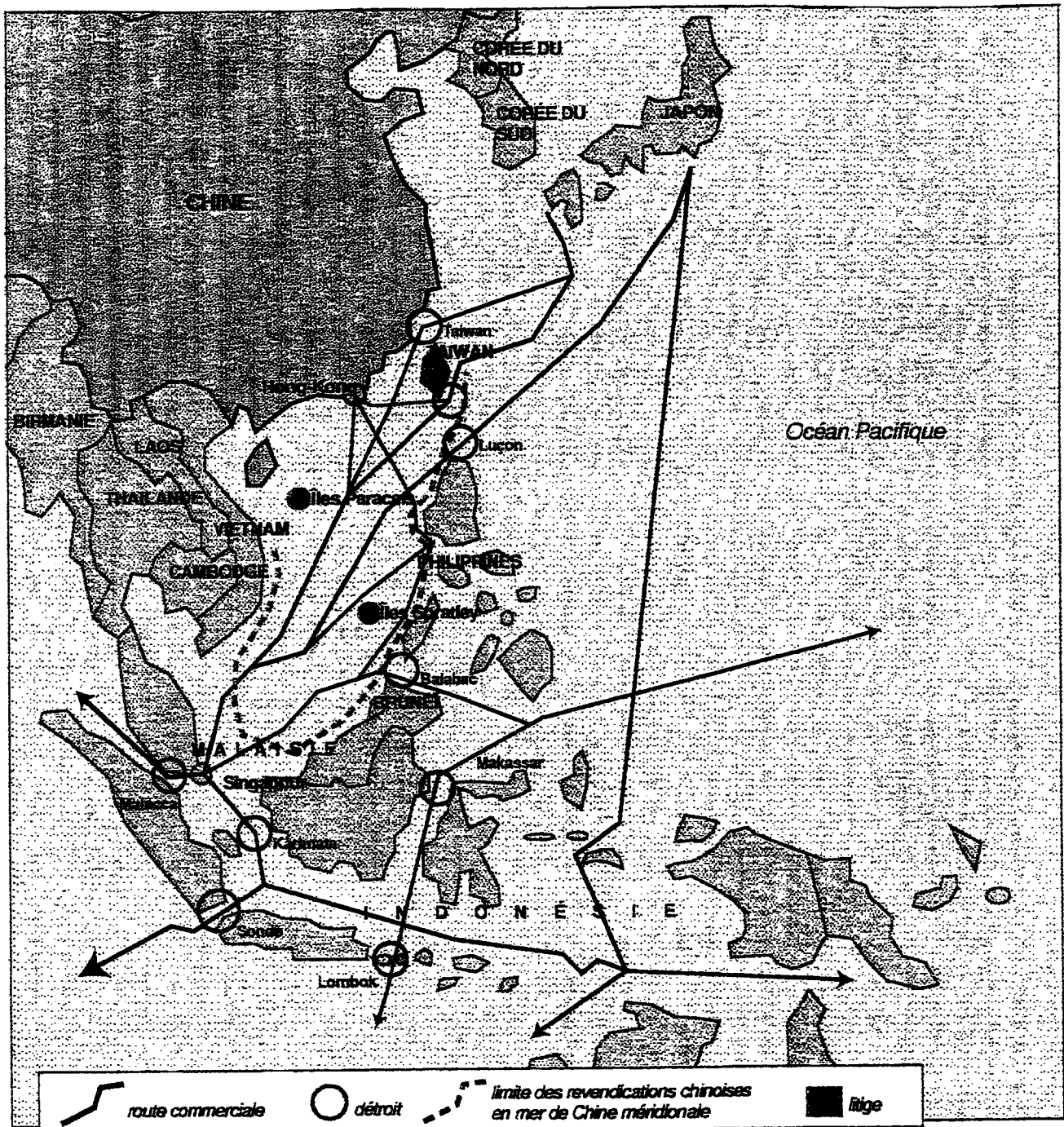
Carte des voyages des Ming



ANNEXE 4

Carte des routes maritimes

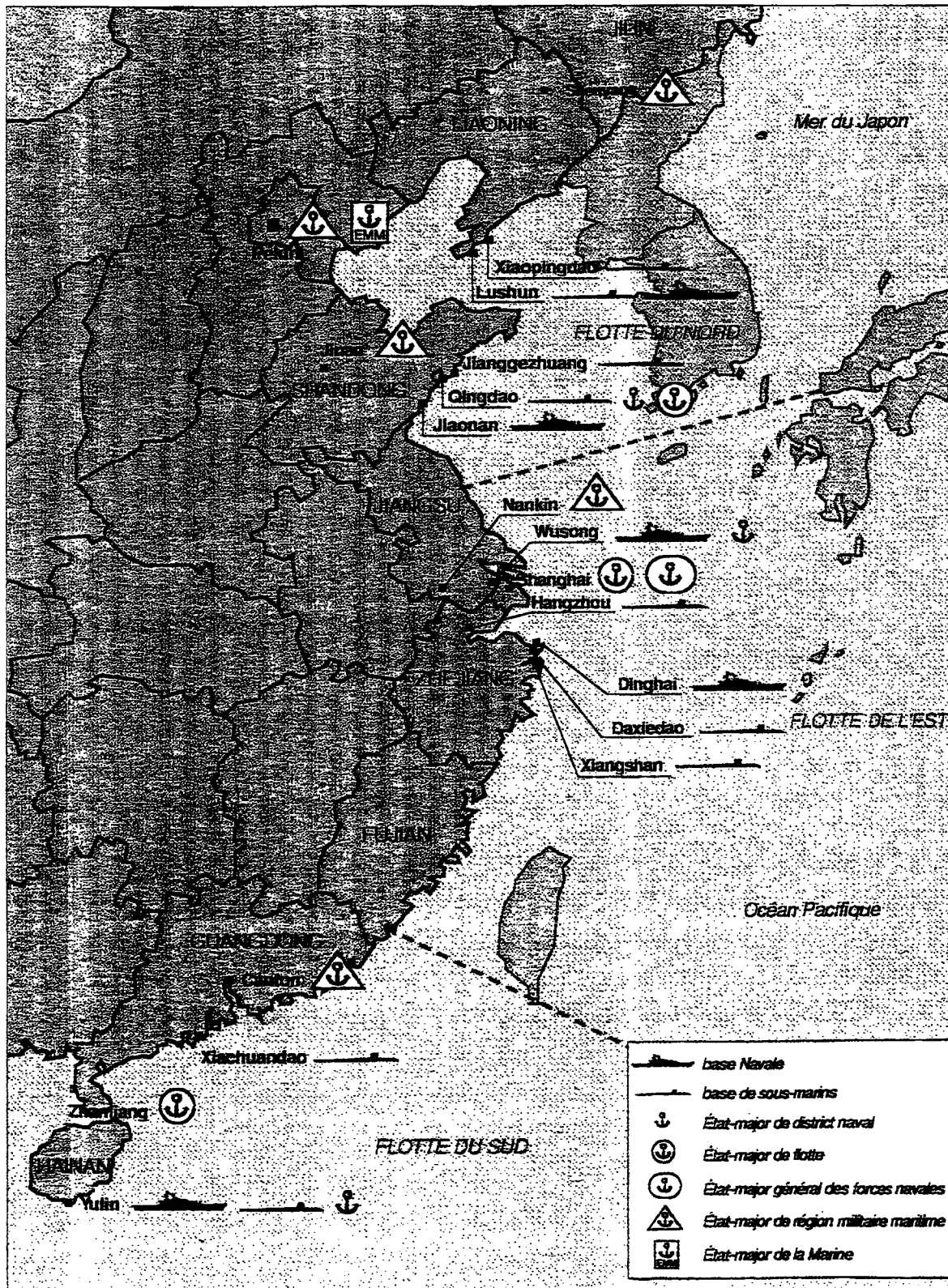
(Documentation SGDN septembre 1997)



ANNEXE 5

Organisation de la marine chinoise

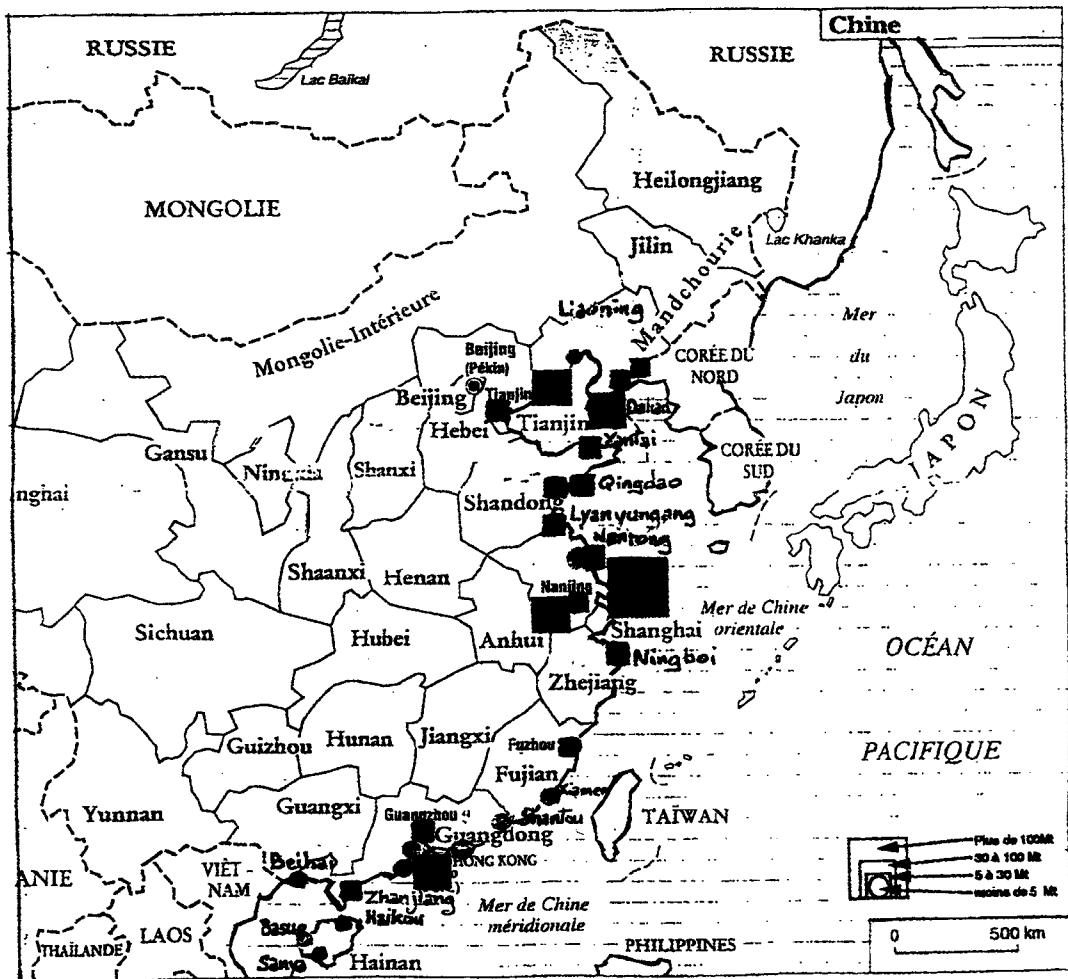
(Documentation SGDN septembre 1997)



ANNEXE 6

Les principaux ports de commerce

(André Vigarié - 1994)



Répartition des principaux ports de Chine

ANNEXE 7

Hypothèses de stratégie chinoise

(Le grand échiquier – S. Brezinski)

