



***LE NIVEAU DE CONFLIT EN MER DE CHINE
MÉRIDIIONALE PEUT IL ENTRAVER LA LIBRE
CIRCULATION MARITIME ?***

**Mémoire de géopolitique
du commandant christophe GASANÇON
dans le cadre du séminaire
« Géopolitique de l'Asie orientale »**

Directeur : Madame Valérie NIQUET

Avril 2005

LE NIVEAU DE CONFLIT EN MER DE CHINE MERIDIONALE PEUT IL ENTRAVER LA LIBRE CIRCULATION MARITIME ?

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : LA SITUATION PARTICULIERE DE LA MER DE CHINE

Sa situation géographique

Son contexte historique

Son contexte économique

SECONDE PARTIE : LES ENJEUX DE LA CIRCULATION MARITIME DANS CETTE PARTIE DU MONDE

Une artère mondiale

Le droit maritime

L'insécurité

Les forces militaires en présence

TROISIEME PARTIE : LE DIALOGUE MULTILATERAL

La politique étrangère chinoise

L'ASEAN : instance de dialogue

Le développement économique commun

CONCLUSION

INTRODUCTION

La fin de la seconde guerre mondiale et la décolonisation occidentale de la péninsule indochinoise marquèrent le début d'une période d'extension et de revendications territoriales. Les pays riverains de la mer de Chine méridionale, tels que la Chine, Taiwan, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie..., se sont affrontés dans le passé par voie de presse ou d'interventions armées. Ces conflits de voisinage prennent leur source à la fois dans le potentiel économique et énergétique supposé de cette région et dans l'émergence d'une volonté chinoise d'occuper une position centrale en mer de Chine. Cependant l'intérêt et la présence occidentale n'ont pas complètement disparu de cette partie du monde qui représente une voie de communication maritime incontournable. En effet, la mer de Chine méridionale, avec le détroit de Malacca comme porte d'accès, est un enjeu stratégique en terme d'approvisionnement pour les pays du sud-est asiatique, pour la Chine, mais également pour le Japon et les Etats-Unis. Par conséquent toute revendication territoriale en mer de Chine méridionale, débouchant sur un conflit ou une menace régionale persistante, représente un point de tension potentiel sur la liberté de navigation. La politique d'extension chinoise en mer de Chine méridionale, qu'elle considère comme faisant partie de ses eaux territoriales, suscite l'inquiétude parmi les pays de l'ASEAN (Association des Nations du Sud Est Asiatique). Elle pousse également ses voisins vers une politique d'extension territoriale pour contrôler le maximum d'îlots ou de récifs qui permet d'accéder aux Zones Economiques Exclusives (ZEE) qu'il génère.

Pour aborder la problématique de cette partie du monde il convient d'en étudier ses aspects géographique, historique puis économique dans un premier temps. Dans une seconde partie il est impératif de présenter l'enjeu stratégique que la mer de Chine méridionale symbolise en tant que l'une des principales voies de communication maritime. La troisième partie soulignera les voies de prévention des conflits que l'on peut trouver au sein d'instance de concertation ou de code de bonne conduite.

1 PREMIERE PARTIE : LA SITUATION PARTICULIERE DE LA MER DE CHINE MERIDIONALE

La mer de chine méridionale se caractérise par sa situation géographique où de nombreux pays riverains se sont opposés au cours du siècle passé pour la possession ou la revendication d'îlots ou de récif, tels que l'archipel des Spratly ou des Paracel. Cette région représente également un enjeu économique en raison de son potentiel de ressource et de développement.

1.1 La situation géographique

La mer de chine méridionale (figure 1) est définie par le bureau hydrographique international¹ comme une étendue d'eau de 3,5 millions de km² s'étendant dans une direction Sud-ouest Nord-est. Sa limite sud se situe entre le sud de Sumatra et Bornéo et est marquée par le détroit de Malacca. Sa limite nord est le détroit de Taiwan, localisé entre Taiwan et les côtes de la province du Fujian en Chine. Cette mer inclut dix états riverains : la Chine, Taiwan, les Philippines, la Malaisie, Brunei, l'Indonésie, le Vietnam, la Thaïlande, Singapour et le Cambodge.

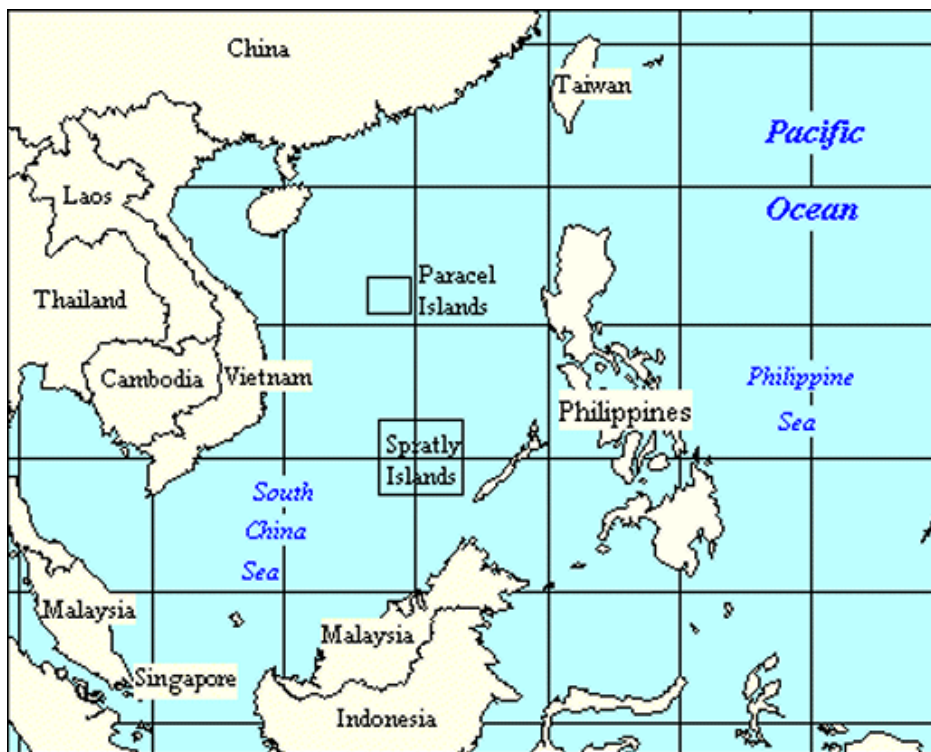


Figure 1 : la mer de chine méridionale (South China Sea)

¹ <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>

La partie méridionale de la mer de Chine est la seconde voie maritime internationale la plus fréquentée (figure 2). Plus de la moitié du trafic mondial des supertankers traverse cette zone en passant par les détroits de l'Indonésie (détroit de Malacca, de la Sonde et de Lombok). De plus, cette région dispose de ressources stratégiques en pétrole et en gaz qui sont au plus près de pays consommateurs d'énergie.

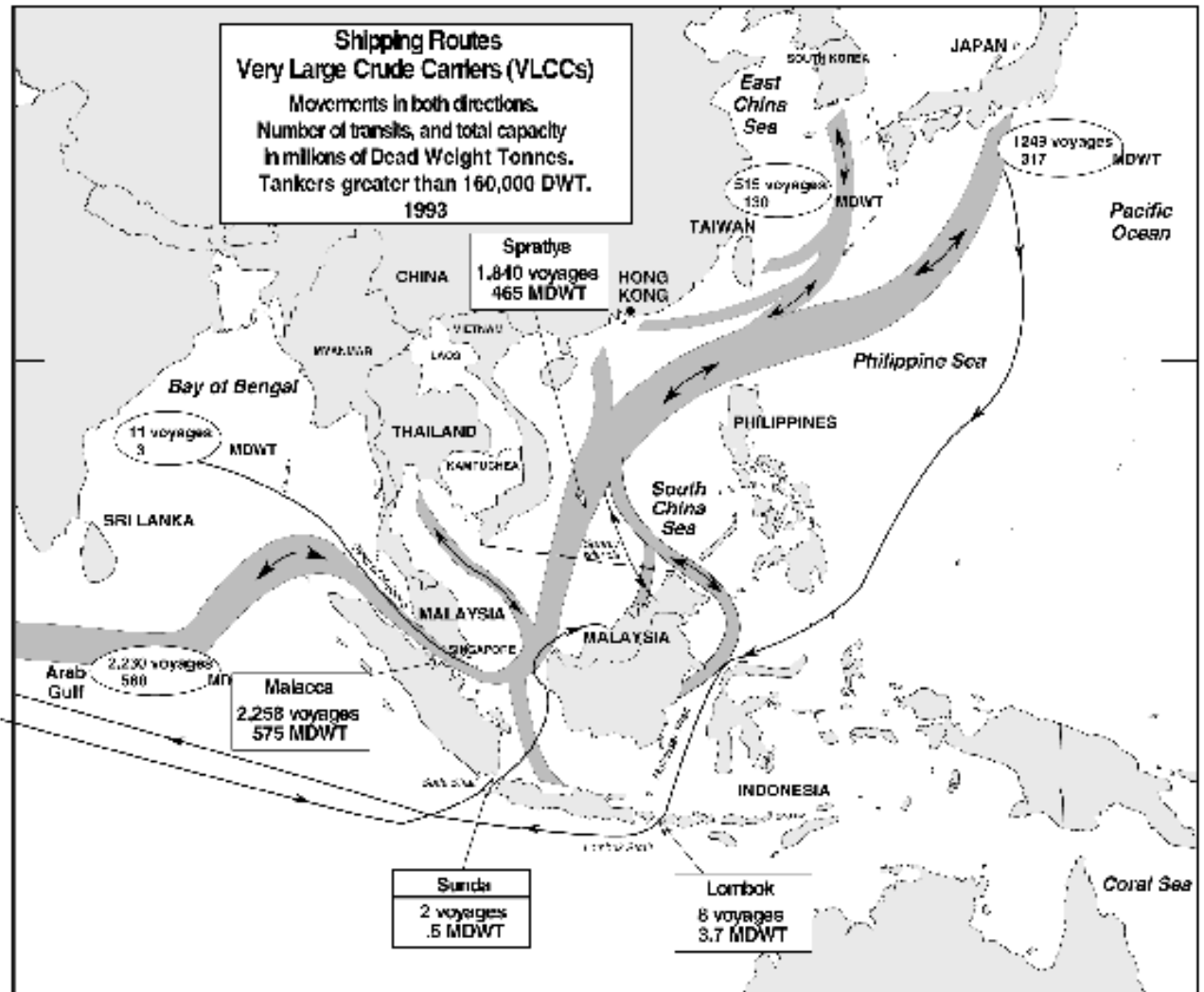


Figure 2 : Itinéraires de navigations des porte containers et des tankers

Cette zone inclut plus de 200 récifs, rochers et petites îles dont la plupart est située dans les archipels des Spratly et des Paracel.

1.1.1 Les îles Spratly

Les îles Spratly (figure 3) relient l'Océan Pacifique et l'Océan Indien. Elles sont situées ² à 400 miles à l'Est du Vietnam, 800 miles au sud de l'île chinoise de Hainan et 16 miles au Nord de l'île de Bornéo. Toutes ces îles sont coralliennes, basses et petites, à 5 ou 6 mètres au dessus de l'eau, s'étendant sur une zone maritime de 160000 à 180000 kilomètres carrés, soit 12 fois la zone des îles Paracel, avec une zone terrestre total de 10 kilomètres carrés seulement.

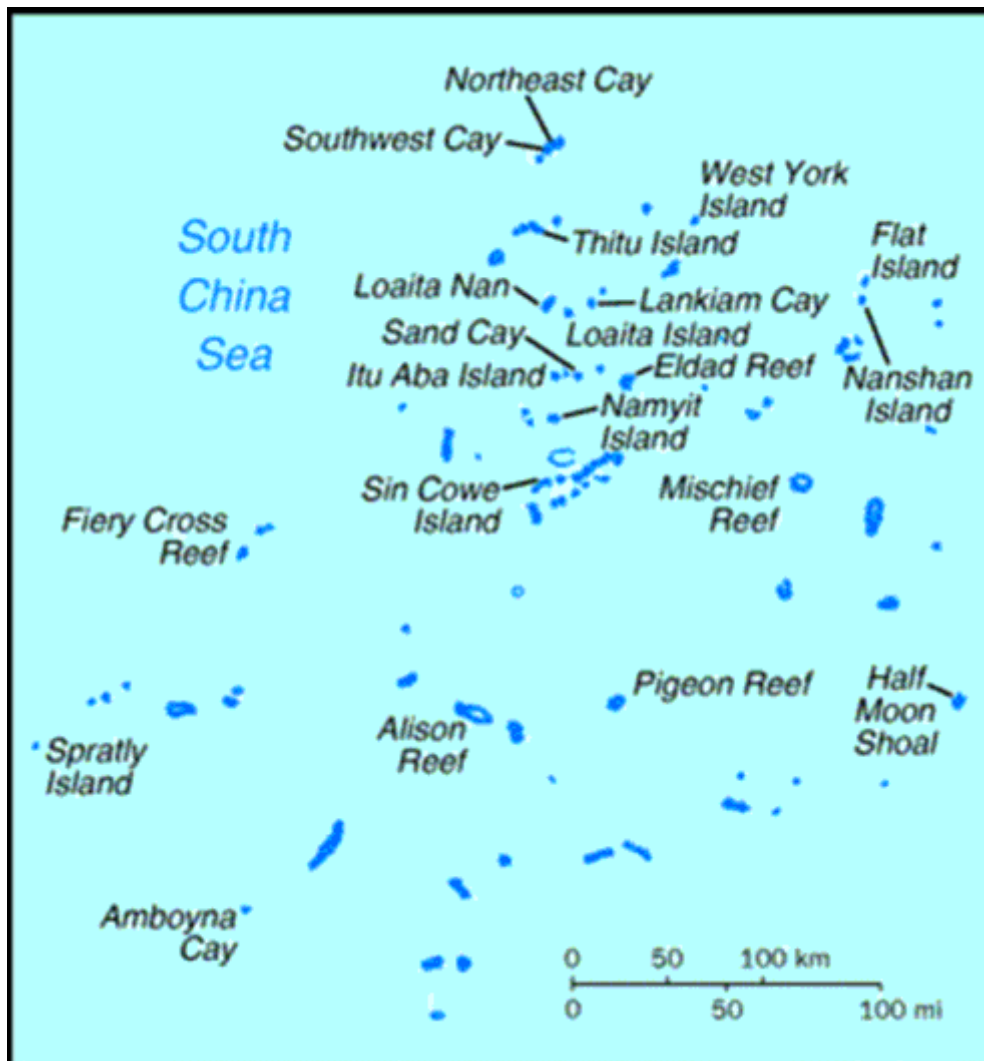


Figure 3 : l'archipel des Spratly

² <http://www.membres.lycos.fr/spratly/present.html>

1.1.2 Les îles Paracel

Les îles Paracel (figure 4) sont un archipel de petites îles coralliennes inhabitées³. Elles se situent approximativement à un tiers de la distance du Vietnam au Nord des Philippines et sont constituées d'environ 130 îlots coralliens. Les îles Paracel ont une zone terrestre de 10 kilomètres carrés s'étendant sur une zone maritime de 15000 à 16000 kilomètres carrés.

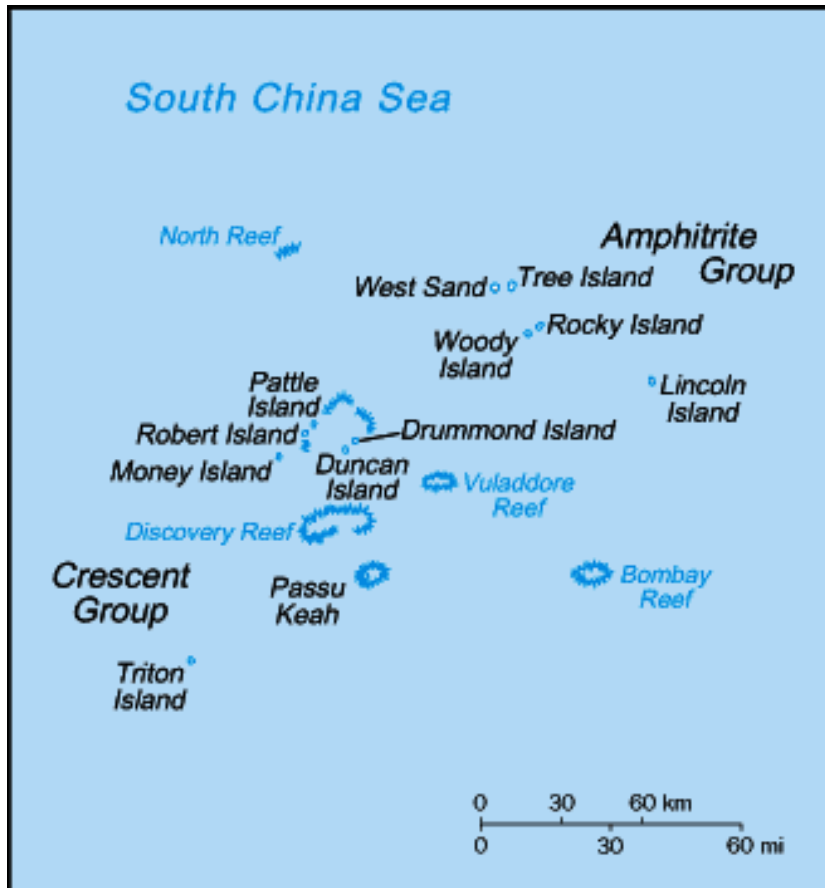


Figure 4 : les îles Paracel

La plupart de ses îles sont des îlots, des rochers et des récifs submergés inhabitables et dangereux pour la navigation. Cependant leur possession est stratégique pour revendiquer la zone maritime qui les borde, ainsi que ses ressources naturelles.

³ <http://fr.wikipedia.org>

1.2 Le contexte historique

Les frictions territoriales sont nombreuses en mer de Chine méridionale, notamment avec le contentieux sur les îles Spratly et les îles Paracel (le Xisha et le Nansha en chinois ; le Hoang Sa et le Truong Sa en Vietnamien).

Les Spratly sont revendiqués en totalité par la Chine, le Vietnam et Taiwan, tandis que la Malaisie revendique le plateau continental, qui contient la chaîne des îles situées le plus au sud de la zone. Les Philippines revendiquent les îles de Kalayaan. La Chine occupe les îles Paracel, qui sont également revendiquées par Taiwan et le Vietnam.

En effet, le principe d'une possession complète par un seul état de la mer de Chine méridionale est contesté. Les îles convoitées revêtent une importance stratégique depuis qu'il a été révélé qu'elles étaient proches de sites potentiellement riches en réserve pétrolières offshore.

1.2.1 Les grandes dates ⁴ qui marquent cette région

◆ les années 30

La France occupe en premier l'archipel des Spratly et des Paracel.

◆ 1934-1944

En 1939, le gouvernement militaire japonais annonça sa décision de prendre possession des Spratly. La France protesta le 4 Avril 1939, quand le Japon annonça qu'il avait placé les Spratly « sous sa juridiction ». Durant la guerre, la France défendit les Spratly contre les forces japonaises. En 1949, le Vietnam hérita de la France tous les anciens droits français sur les îles Spratly et Paracel. Le Vietnam insiste sur « l'exercice réel de souveraineté en vertu d'une simple contiguïté géographique » comme un principe de base de ses revendications. Dans le traité de paix de San Francisco, le Japon abandonna tous titres et revendications sur les îles Paracel et Spratly. Cependant elles ne furent pas officiellement rattachées à un état.

◆ 1946

La Chine prend possession de l'île d'Itu aba -- la plus grande île des Spratly - et de l'île de Phu Lan (dans les Paracel). L'île d'Itu Aba est occupée par Taiwan et est utilisée comme une étape de repos pour ses pêcheurs dans leur voyage.

⁴ <http://www.american.edu/projects/mandala/TED/ice/spratly.htm>

◆1956-1963

Les forces navales vietnamiennes mirent en place des stèles de souveraineté aux Spratly.

◆1968

Les Philippines prennent le contrôle de 3 îles des Kalayaan en profitant de la situation de guerre que vivait le Vietnam. Les îles Kalayaan se situent dans une section à l'Ouest de la mer de Chine méridionale de l'archipel des Philippines. Kalayaan est une riche zone de pêche qui a été identifiée comme une source potentielle de pétrole. Les îles Kalayaan étaient considérées comme vietnamiennes.

◆1973

Le Vietnam du sud a possédé 5 îles dans les Spratly.

◆1974

La Chine ne reconnaît pas les revendications territoriales du sud Vietnam, et occupe les îles Paracel situées au nord des îles des Spratly.

Les Philippines déclarèrent qu'ils ont placé des garnisons sur cinq îles des Kalayaan.

◆1978

Les Philippines déclarèrent que 57 des îles des Kalayaan faisaient parties de la province de Palawan en vertu de leur présence sur le plateau continental de l'archipel des Philippines. Les forces armées philippines continuèrent à s'installer sur plusieurs d'entre elles.

Le Vietnam et les Philippines cherchèrent à négocier mais ne trouvèrent pas d'accords sur leurs divergences. La Chine enlève 6 atolls des Spratly au Vietnam.

◆1979

La Malaisie réclame sa première île des Spratly, indiquant que l'île fait partie du plateau continental de la Malaisie. Layang Layang (swallow reef) est un petit récif dans les îles Spratly. Ce récif est le seul de l'atoll Swallow qui émerge de la mer. L'île est longue et étroite, s'étendant du Nord Est au Sud Ouest. Il est minuscule dans cette zone, autour de 0,1 kilomètre carré. Le gouvernement malais l'a agrandi artificiellement par apport de sable. Il y construit une piste d'atterrissage, un club de plongée et des installations militaires en 1983. 70 soldats y vivent en permanence.

◆1988

La Chine et le Vietnam s'opposent militairement au sujet du récif de Johnson. La Chine occupe le récif. En avril, le Vietnam intensifie ses revendications pour inclure 15 récifs additionnels. La Chine occupe 6 îles en contrepartie.

◆1989

La condamnation internationale de l'incident de la place de Tiananmen refroidit l'expansion chinoise en mer de Chine, afin d'essayer d'éviter de contrarier l'opinion internationale.

◆1992

La déclaration de Manille a été rédigée et les plaignants se sont mis d'accord sur la résolution pacifique des conflits.

◆1992

25 février 1992, la Chine vota la loi sur "les eaux territoriales et les zones contiguës", étendant sa revendication à toutes les îles des Spratly, aussi bien que plusieurs autres archipels.

◆1992

En mai, la Compagnie Nationale Pétrolière Offshore Chinoise (CNOOC) a signé un contrat d'exploration commune avec Crestone Energy Corp. pour le bloc Wan'an Bei-21 dans l'archipel des Spratly. L'exploration commence en 1994. Le Vietnam s'oppose énergiquement à ce contrat.

◆1992

En juillet, la Chine a occupé le récif de Da Lac, représentant sa première présence militaire depuis le clash de 1988 avec le Vietnam.

◆1992

En septembre, la Chine fore du côté vietnamien du Golfe de Tonkin, violant l'accord de 1972 qui interdisait tout forage dans ses eaux.

◆1994

En novembre, Exxon conclut un contrat d'exploration de gisement de gaz d'une valeur de 35Mds de dollar dans le secteur nord de l'île de Natuna, une région en partie réclamée par la Chine. Le Vietnam signe un contrat d'exploration avec Mobil dans la ZEE du Vietnam, mais dans des eaux également réclamées par la Chine.

◆1995

En février, la Chine occupe le récif de Mischief revendiqué lui aussi par les Philippines. La Chine y construit quelques installations sur quelques îles. Pékin affirme qu'elles servent aux pêcheurs chinois. Manille décrit ces constructions comme des structures de type militaire. Selon des photos de reconnaissance de l'Armée de l'Air philippine, ces structures ne ressemblent pas à un sanctuaire pour pêcheur, mais à des installations radar.

◆1995

En mars, les forces philippines s'emparent de bateaux de pêche chinois et détruisent les balises chinoises sur le récif de Mischief.

◆1996

La compagnie PetroVietnam a signé un contrat avec la compagnie pétrolière américaine Conoco pour explorer les eaux situées 400 kilomètres au sud-est de Ho Chi Minh City.

◆1997

En mars, la Chine a prétendument commencé à activer la plate-forme pétrolière de Kan Tan III dans le secteur nord de l'archipel des Spratly, mais dans la ZEE du Vietnam.

On peut constater une succession de conflits armés (1974, 1988) ou d'intimidation (bateaux de pêche saisis) entre pays riverains de la mer de Chine méridionale. La souveraineté des uns et des autres reste ambiguë, voire non reconnue du point de vue du droit international.

1.3 Le contexte économique

1.3.1 Les besoins énergétiques

La mer de Chine méridionale est riche en ressources naturelles telles que le pétrole et le gaz naturel. Ses ressources attirent l'attention sur cette région de l'Asie Pacifique. En effet, les taux de croissance de l'est de l'Asie ont été les plus élevés dans le monde et les perspectives de croissance sur le long terme restent les plus importantes. Cette zone marquera la croissance mondiale future.

Mais cette croissance sera accompagnée d'une consommation croissante d'énergie. De nos jours jusqu'à 2025⁵, la consommation pétrolière des pays asiatiques augmenterait de 3% par an en moyenne, avec plus d'un tiers pour la Chine seule. Si cette croissance se maintient, la demande pétrolière de ces nations passerait de 14,5 millions de barils par jour en 2000 à approximativement 29,8 millions de barils par jour en 2025.

L'ensemble de cette demande asiatique supplémentaire sera fourni par des importations en provenance du Moyen-Orient et d'Afrique et passera par le stratégique détroit de Malacca en mer de Chine méridionale. Les pays de la région Asie Pacifique dépendent du commerce maritime pour alimenter leur croissance et de l'exploitation de cette voie de communication

⁵ <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html>

mondiale qui est et restera la plus fréquentée. En effet, plus de la moitié de la flotte marchande mondiale naviguent en mer de Chine méridionale chaque année. Le potentiel économique et l'importance géopolitique de cette région résultent d'une course entre les nations qui la bordent et qui la revendiquent pour ces ressources naturelles.

1.3.2 La prospection en mer de Chine méridionale

L'exploration pétrolière ⁶en Asie est assez récente en raison des progrès technologiques et d'un coût d'extraction et d'exploitation qui est devenu plus faible au cours du temps. En particulier avec un cours qui avoisine les 40 US\$ et qui sera selon les analystes en augmentation sur les 25 prochaines années.

1.3.2.1 Les premières coopérations internationales

La fiabilité des études sismiques se confirma en 1968 et la décennie suivante fut le témoin de la création de joint-venture dans la prospection pétrolière. Le premier gisement fut découvert en 1976 à Reed Bank, à mi chemin entre la province philippine de Palawan et les Spratly. La production philippine commença en 1979. L'industrie pétrolière offshore indonésienne, qui débuta en 1970, représentait 35% de la production pétrolière de Djakarta en 1979. La production malaisienne doubla chaque année dans les années 70. Hanoi se lança également dans la course avec un programme de forage de six puits en 1976. En 1981, après le retrait des compagnies pétrolières d'Europe de l'Ouest due en partie à des contrats trop rigides et peu de découvertes, le Vietnam et l'Union Soviétique formèrent une joint venture pour explorer et exploiter les hydrocarbures issus du plateau continental du sud du Vietnam, se disputant des puits trois ans plus tard.

1.3.2.2 La présence chinoise

Les premières expériences chinoises de forage off-shore se déroulèrent en 1971, dans le golfe de Bohai, mais pendant la décennie suivante la Chine était toujours à la traîne de ses voisins en raison de son sous équipement. La Chine protesta souvent contre l'exploration étrangère dans cette zone disputée qui avait pour résultat de maintenir son écart vis-à-vis de ses voisins.

⁶ <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1998/art5-sp8.htm>

Elle put combler son faible niveau de production offshore par sa production continentale qui dépassa en 1974 la production indonésienne, premier pays producteur de cette zone.

Le déclin de la production continentale et l'augmentation de la production off shore des autres pays poussèrent la Chine à créer en 1982 la Compagnie Pétrolière Nationale Offshore (CNOOC) pour coordonner les contrats avec les compagnies étrangères. Les premières coopérations se déroulèrent dans le golfe du Tonkin et près de Hong-Kong. Les responsables chinois considèrent que la moitié des réserves pétrolières chinoises se situe sur le plateau continental. De plus ces réserves sont situées à un endroit moins vulnérable que la production continentale chinoise, et le pétrole est de meilleure qualité pour le raffinage.

Cependant les experts estiment que la production chinoise ne couvrira pas sa consommation intérieure, impliquant une importation croissante. Par conséquent les zones offshore, en particulier en mer de Chine méridionale, sont un enjeu crucial pour elle.

1.3.2.3 Les gisements pétroliers: zones de conflit

Les zones de conflits impliquent souvent la présence de ressources pétrolières et gazières⁷.

- La propriété de l'Indonésie sur le groupe d'îles de Natuna riche en gaz ne fut pas contestée jusqu'à ce que la Chine rende public une carte officielle indiquant que Natuna était dans les eaux chinoises revendiquées.
- Les champs gaziers philippins de Camago et de Malampaya sont dans les eaux revendiquées par la Chine.
- Plusieurs champs malaisiens de gaz naturel au large de Sarawak sont également dans la zone de revendication chinoise.
- Le Vietnam et la Chine ont des revendications qui se chevauchent au large des côtes vietnamiennes. En effet une zone référencée par les chinois Wan'Bei – 21 (WAB - 21) à l'Ouest des îles Spratly est aussi revendiquée par les vietnamiens dans leurs zones 133, 134 et 135. De plus, le champ pétrolier vietnamien Dai Hung est situé à la frontière des eaux revendiquées par la Chine.
- Les limites maritimes dans la riche zone gazière du golfe de Thaïlande de la mer de Chine méridionale n'ont pas été clairement définies. De nombreux accords d'exploration ont été signés par plusieurs compagnies, mais elles n'ont pas pu forer dans cette zone fortement disputée par le Cambodge et la Thaïlande.

⁷ <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>

Le conflit est encore aggravé par la volonté des sociétés étrangères de réaliser des projets plus risqués en Asie. Les sociétés pétrolières étrangères veulent profiter du boom énergétique actuel en Asie et trouver aussi de nouvelles réserves pour compléter celles des Etats-Unis et de la mer du nord où la production approche leur sommet.

1.3.3 Les besoins halieutiques

Dans le cadre du plan de modernisation pour soutenir la croissance économique, le pétrole occupe une place importante selon le Parti Communiste Chinois. Mais la pêche⁸ occupe également une place importante dans la doctrine d'autosuffisance du Parti. La production agricole chinoise décline avec la diminution des terres cultivables entre 1970 et 1987. Elles ne représentent plus que 10% des terres chinoises. La moitié de ces terres cultivables est de qualité moyenne en raison de la salinité du sol ou de son alcalinité. Avec une prévision de 250 millions de bouches en plus à nourrir d'ici à 2020, les dirigeants chinois prennent conscience de leur dépendance vis-à-vis de sources alternatives de nourriture. La pêche apparaît ainsi de plus en plus comme une solution pour pallier un déficit alimentaire et la mer de chine représente une valeur économique indéniable.

⁸ <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1998/art5-sp8.htm>

2 DEUXIEME PARTIE : LA CIRCULATION MARITIME DANS CETTE REGION

La mer de chine méridionale est un enjeu stratégique car elle est l'une des principales voies de communication maritime et d'approvisionnement énergétique. Malgré le droit maritime international, l'insécurité potentielle, que représentent les affrontements territoriaux, nécessite une forte présence militaire et une coopération internationale.

2.1 La mer de chine méridionale : une artère mondiale

Le transport du pétrole représente une des plus importantes circulations de ressources au sein de l'économie mondiale. Cependant, le pétrole est devenu une commodité stratégiquement invisible puisque sa circulation a toujours été continue avec des interruptions limitées.

Les deux tiers de la production pétrolière mondiale sont acheminés par transport maritime, les contraintes de leur distribution sont inévitables et impliquent l'utilisation d'un ensemble limité de détroits et passages : les goulots de la circulation maritime.

2.1.1 Le détroit de Malacca

Le détroit de Malacca est un des passages stratégiques mondiaux les plus importants⁹, car il concoure au commerce maritime mondial entre l'Europe et l'Asie Pacifique qui comprend 50000 navires par an soit 600 par jour. Ce détroit mesure 800 km de long, a une largeur de 50 à 320 km (avec un point étroit de 2,5 km) et une profondeur minimale de 23 m. Il est le détroit le plus long du monde. Autour de 30% du commerce mondial et 80% de l'approvisionnement pétrolier du Japon, de la Corée du Sud et de Taiwan transitent par ce détroit soit 11 Millions de barils par jour (figure 5).

Plus de la moitié du tonnage annuel de la flotte marchande mondiale empreinte le détroit de Malacca, ainsi que celui de la sonde et de lombok. La majorité de ce tonnage continue sa course en mer de chine méridionale et doit passer à proximité de l'archipel des Spratly¹⁰ et des Paracel, dont l'ensemble ou une partie est revendiquée par la Chine, le Vietnam, la

⁹ Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution, Jean-Paul Rodrigue, November 2004

¹⁰ <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html>

Malaisie, l'Indonésie, Brunei et les Philippines. Le flux de pétrole qui alimente les pays d'Asie passe par le détroit stratégique de Malacca. Ce flux est trois fois plus important que celui du canal de Suez et quinze fois celui du canal de Panama. Par conséquent ce détroit est une véritable artère mondiale pour cette région et la mer de Chine méridionale apparaît comme son extension.

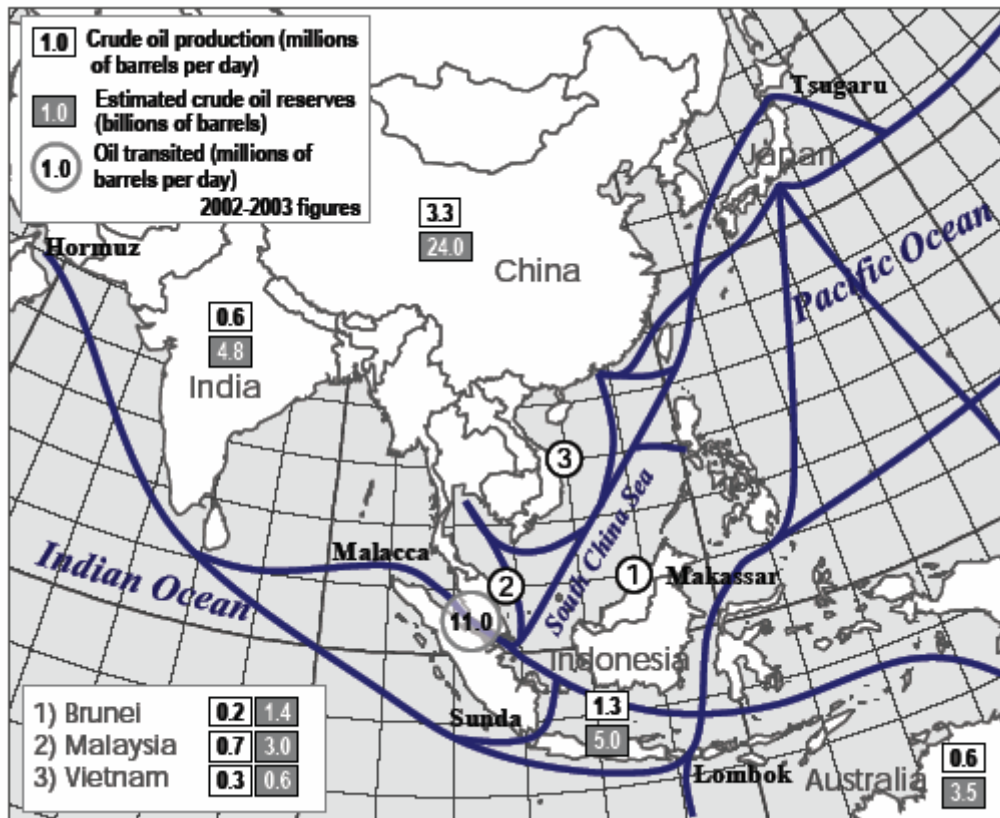


Figure 5: voies maritimes et passages stratégiques en Asie Pacifique

Le Gaz de Pétrole Liquéfié et le charbon de l'Indonésie, d'Afrique du Sud et du Vietnam sont aussi transportés par cette voie maritime. Par conséquent, les deux tiers des besoins énergétiques sud coréen et presque 60% des besoins japonais et taiwanais traversent la mer de Chine méridionale.

De plus la mer de Chine méridionale contient deux des ports les plus fréquentés au monde : Singapour et Hong-Kong. Et les îles de mer de Chine méridionale sont également stratégiquement localisées pour la surveillance, l'interdiction de couloir maritime et d'autres opérations navales qui pourraient perturber le trafic de Singapour vers la Chine et Taiwan.

2.2 La législation internationale

Comme nous l'avons vu, la plupart des revendications (figure 6) sont historiques. Mais elles sont basées également sur des principes acceptés par la communauté internationale. Ces principes étendent les revendications territoriales offshore sur le plateau continental d'un pays, en s'appuyant sur la convention des nations unies de 1982 sur la loi de la mer.

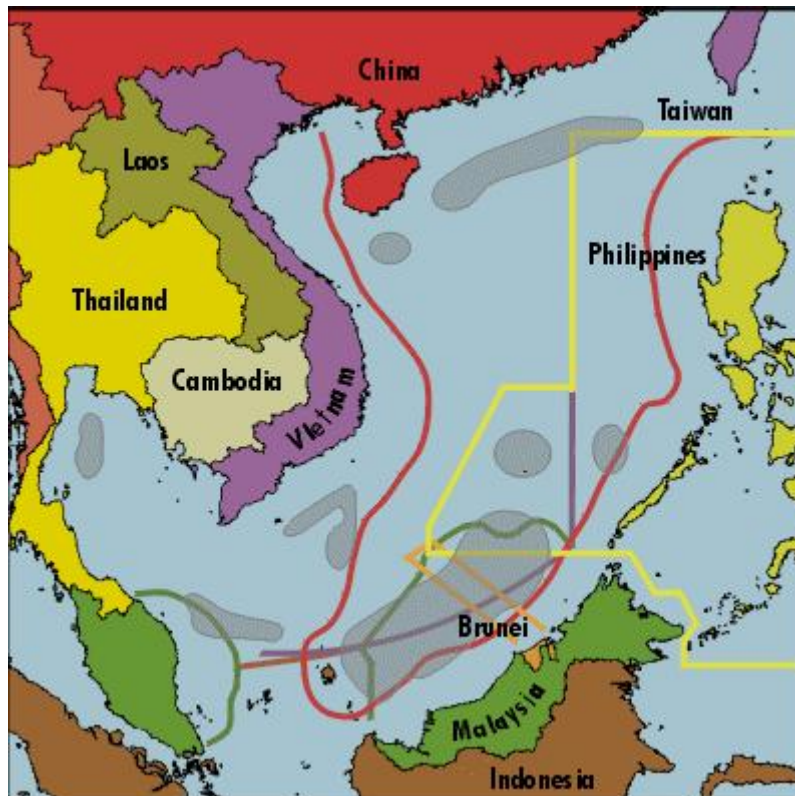


Figure 6 : les différentes limites de revendication territoriale et les zones pétrolifères avérées ou potentielles

2.2.1 La convention de Montégo Bay ou « la loi sur la mer »

La convention de 1982 ¹¹créa un nombre de lignes directrices concernant le statut des îles, le plateau continental, les limites des eaux territoriales. Trois des principaux chapitres concernent la mer de chine méridionale.

- Article 3, qui établit que « chaque état a le droit d'établir une limite de ses eaux territoriales qui ne doit pas excéder 12 miles nautiques » ;

¹¹ <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>

- Articles 55-75 définissent le concept d'une Zone Economique Exclusive (ZEE), qui est une zone de 200 miles nautiques et qui est adjacente aux eaux territoriales. La ZEE donne le droit souverain aux états d'explorer, d'exploiter, de conserver et de gérer les ressources naturelles vivantes et non vivantes situées de la surface jusqu'au fond des mers, ainsi que les sous-sols correspondants.
- Article 121, qui déclare que les rochers qui ne peuvent accueillir d'habitations humaines ou de vie économique ne doivent pas avoir de ZEE ou de plateau continental.

L'établissement de ZEE créa un foyer de revendications (figure 7) en mer de chine méridionale. Ces revendications prennent source dans la réalisation d'installation sur des îles de la région. Les premiers affrontements appurent quand certains essayèrent d'établir des postes à vocation militaire sur des îles afin d'être en conformité avec l'art 121.



Figure 7 : revendications territoriales et gisements pétroliers

2.2.2 La position chinoise

La Chine adopta en 1992 la loi sur les eaux territoriales et la zone contiguë des 200 miles. Elle a souhaité ainsi se servir de cette loi pour revendiquer la souveraineté exclusive sur les Spratly et les Paracel. Elles les considèrent comme faisant partie de ses eaux territoriales et pourrait menacer quiconque qui essaierait de violer son territoire. Ceci constitue une menace sur la liberté de navigation et ravive des antagonismes régionaux.

Les schémas de développement conjoint de gisement offshore financés par le Vietnam, la Malaisie et les Philippines sont considérés par la Chine comme une menace sérieuse sur sa prospérité. A la lumière de l'occupation de récifs en 1988, l'adoption de la convention maritime internationale de Montego Bay en 1992 et la prise du récif de Mischief, la Chine montre l'importance qu'elle accorde à l'exploration des ressources naturelles de mer de Chine méridionale, qui est perçue comme essentiel à sa croissance. Les îlots et récifs de cette zone n'ont pas de valeur en soit mais sont des points à partir desquels la Chine peut étendre ses zones économiques exclusives. Les actions chinoises futures dépendront de sa dépendance vis-à-vis de ces ressources offshore.

2.3 L'insécurité maritime

L'exploration pétrolière est le principal catalyseur de conflit aujourd'hui, particulièrement s'il débouche sur une exploitation. Il est important de noter qu'aucun gisement majeur de pétrole n'est confirmé, mais le simple fait d'engager une campagne d'exploration est déjà une source de conflit, en particulier s'il se fait dans des eaux revendiquées par un autre état. Cependant le pétrole n'est pas le principal argument du conflit. La souveraineté en est également une clé selon *Ralph A Cossa*¹². La découverte de pétrole n'accentuerait que la tension dans certaines zones.

2.3.1 Le récif de Mischief

La prise du récif de Mischief par la Chine au début de 1995 est un exemple d'occupation rampante. L'action unilatérale de la Chine est en contraste avec les décisions de Taiwan et des pays de l'ASEAN d'éviter les actions provocatrices unilatérales qui affecteraient le statut quo.

¹² <http://www.csis.org/pacfor/pac1698.html> : "Security Implications of Conflict in the South China Sea"

Mais la chine est également en opposition avec ses propres déclarations et sa position sur la Déclaration de l'ASEAN de 1992 sur la mer de chine méridionale.

L'usage de la force a déjà eu lieu avec le rejet des colons philippins d' Itu Aba par Taiwan à la fin des années 50, mais aussi avec les violentes batailles qui opposèrent la Chine et le Vietnam au sujet des îles Spratly et Paracel. L'utilisation de la flotte chinoise pour protéger les frontières du récif de Mischief peut être considérée comme un test de la tolérance de l'ASEAN et des Etats Unis.

2.3.2 D'autres formes d'actions

Mais d'autres actions comme la saisie de bateaux de pêche ou d'autres vaisseaux commerciaux à l'intérieure des limites revendiquées peut être une source de conflit plus large. L'emploi d'escortes armées pour les lignes commerciales peut déboucher sur des engagements navals de différentes marines. Un exemple de passe d'arme s'est déroulé en 1996 entre des navires philippins et des bateaux suspectés d'être chinois à 120 kilomètres au nord ouest de Manille.

D'autres actes de provocations pourraient très facilement provoquer une réponse militaire :

- Les essais par des états d'étendre leur juridiction sous le prétexte de prendre des mesures de sûreté contre la piraterie et la pollution, l'accès au ligne maritime de communication, ou de conduire une recherche scientifique marine,
- L'utilisation de navires et de personnel dans des opérations de piraterie (actions que certains reprochent à la marine chinoise),
- Les actions indépendantistes menées par des forces nationalistes pour impliquer la visite de politiciens ou de média dans les territoires disputés,
- La construction de nouvelles installations militaires ou l'augmentation du niveau ou des capacités des forces déjà présentes. L'introduction de missiles sol-sol pourraient particulièrement être déstabilisant,
- L'établissement de nouvelles zones exclusives ou les tentatives d'interférer sur les voies de circulation maritime.

La proximité des Spratly des voies commerciales de la mer de chine méridionale rajoute un élément stratégique important à une insécurité potentielle. Si un protagoniste de cette région menace d'interdire la liberté de navigation, les Etats-Unis s'impliqueront certainement dans

cette affaire, ainsi que d'autres pays qui sont dans ou à côté de cette zone. La croissance économique de cette région dépend de la liberté de circulation pour le trafic commercial et militaire. Tous les plaignants, Chine incluse, doivent assurer à la communauté internationale que leurs actions dans les Spratly resteront compatibles avec les lois internationales sur la liberté de navigation maritime.

2.4 Forces militaires en présence

2.4.1 Les efforts de défense

Bien que la Chine soit incontestablement l'actrice la plus active dans le développement de ses forces militaires, les autres acteurs se préparent à un clash armé possible. En 1990, la Malaisie a annoncé la construction d'une base de sous-marin et a proposé un port de libre échange sur l'île de Labuan, située près des îles des Spratly. Taiwan a affirmé le droit aux patrouilles maritimes et aériennes sur la base de ses revendications sur les Spratly en 1992. De plus, les Philippines accroissent leurs forces navales. Cependant, les efforts d'accroissement de la Chine surpassent tous les efforts des autres parties. Les dépenses de la défense ont été accrues et les flottes navales et aériennes ont été l'objet d'une modernisation étendue.

La table suivante dépeint la force militaire de chacun des trois acteurs principaux dans les conflits de Spratly -- Chine, Vietnam et les Philippines (données 1997)¹³.

Puissance militaire des acteurs principaux			
	La Chine	Le Vietnam	les Philippines
Chars	9.200	2.000	126
Sous-marins	51	0	0
Destroyers et frégates	55	7	1
Patrouille et avion côtier	870	55	44
Avion de Combat	5.845	190	43
Forces Armées	2.930.000	572.000	106.500

¹³ <http://www.american.edu/projects/mandala/TED/ice/spratly.htm>

La Chine s'est engagée à moderniser sa marine et ses forces aériennes. Elle a planifié à partir de 1996 l'achat au anglais d'un radar maritime avancé. Ce radar améliorerait les signaux d'alarme d'attaques imminentes aussi bien que de faciliter le déploiement d'un groupe naval en mer de chine.

Divers pays se sont activement engagés à améliorer leurs capacités de combat en mer de chine méridionale¹⁴. Le Vietnam a acquis de la technologie russe sous licence pour fabriquer un grand vaisseau de guerre lanceur de missile et l'équiper de missile de croisière supersonique « Sandfly ». L'Indonésie a acheté, à différents moments, plusieurs modèles de chasseur Sukkoi. La Malaisie a également signé un accord avec la Russie pour acheter 18 chasseurs Sukkoi SU-30 et a l'intention de poursuivre ses achats de chasseurs modernes américains et anglais. Les Philippines ont accepté des donations en avions de chasse des Etats-Unis et de la Thaïlande. Mais la crise financière de 1997 a affecté les ressources budgétaires de chacun et refroidi les ardeurs du début des années 90.

2.4.2 Les coopérations militaires

Afin d'améliorer leurs possibilités réelles d'opération de combat en mer de chine méridionale, de nombreux pays ont également effectué des exercices militaires orientés.

En 2003, les troupes vietnamiennes ont effectué 6 exercices dans les environs du Golfe du Tonkin et des Spratly, et 4 des 6 exercices ont été spécifiquement conçus pour le combat dans les îles des Spratly.

Les troupes philippines et des Etats-Unis ont également effectué des exercices militaires communs en 2003, qui avaient également pour objet de combattre dans les Spratly. En même temps, des exercices militaires ont été également conduits près de la frontière des Philippines et de la Malaisie dans les Spratly. La marine et l'Armée de l'Air malaisiennes ont effectué un exercice commun appelé « Golden Sword - 23/2003 ».

2.4.3 L'implication américaine

Les conflits en mer de chine méridionale sont devenus le troisième point de focalisation de l'attention américaine pour cette partie du monde, après la péninsule coréenne et le détroit de Taiwan, notamment afin de se prémunir et de contenir la Chine.

¹⁴ <http://www.uscc.gov/researchreports/2004/southchinaseamilitary.htm>

En 2001, après avoir passé en revue sa politique de défense, qui se produit une fois tous les quatre ans, les Etats-Unis ont décidé de déplacer une partie de leurs forces stratégiques de l'Europe vers l'Asie de l'Est. Trois sous-marins américains ont été affectés à la base navale de Guam et l'Armée de l'Air des Etats-Unis a stocké des missiles conventionnels de croisière à Guam – première fois dans l'histoire des Etats-Unis qu'un stock de missile de croisière a été placé en dehors du territoire américain. Le 23 mars 2003 le groupe aéronaval de l'USS Kitty Hawk a été stationné à la base navale de Changi à Singapour.

Pour resserrer leur contrôle sur la mer de Chine méridionale, les Etats-Unis ont non seulement amélioré le statut de leurs alliés traditionnels tels que les Philippines, mais ils ont également cherché à améliorer leur coopération militaire avec la Malaisie, Singapour et le Vietnam. Depuis la fin 2003, les Etats-Unis et les Philippines ont signé de nombreux accords militaires. Les chefs militaires américains ont également effectué des réunions et des visites avec leurs homologues en Malaisie, à Singapour, en Thaïlande et au Vietnam, discutant des possibilités d'appui militaire mutuel, location de base, coordination anti-terroriste, ventes d'arme et achats et perspectives de coopération à long terme.

Pendant l'année 2003, les Etats-Unis ont effectué 12 exercices militaires communs avec des pays de l'ASEAN et ont continué d'envoyer de grandes quantités d'approvisionnements militaires à ces pays.

En Octobre 2003, le porte avion Nimitz opéra dans les eaux de la mer de Chine méridionale. Des navires américains ont visités Cam Ranh Bay au Vietnam en Novembre, qui semble démontrer que les Etats-Unis pourraient envisager la possibilité de louer ces ports à vocation stratégique.

3 TROISIEME PARTIE : LE DIALOGUE MULTILATERAL

La politique étrangère chinoise dans cette région du monde façonne les réactions des pays riverains de la mer de Chine méridionale, rendant nécessaire la présence d'instances de concertation multinationale et l'instauration d'une politique de prévention des conflits.

3.1 L'extension chinoise

En matière de politique étrangère la Chine a une position ambiguë, appelée posture diplomatique – diplomatic posturing¹⁵. En effet elle recherche la coopération au travers de relations multilatérales avec tous les protagonistes du conflit des Spratly. Mais en parallèle elle affirme avec force sa souveraineté sur l'archipel des Spratly et sur une partie de la mer de Chine méridionale.

La position chinoise dans le conflit des Spratly résulte également du caractère fragmenté et des divers intérêts des décideurs chinois au sein du Politburo. Mais le jeu entre les différentes factions au sein du pouvoir central a également toute son importance. La marine chinoise appelée PLAN (People's Liberation Army Navy) est un exemple de faction influente au sein des cercles politiques chinois, notamment dans l'atteinte des objectifs de contrôle et de souveraineté sur la mer de Chine méridionale.

3.1.1 Les actions de la marine chinoise.

Les prospections chinoises de 1982, puis de 1987 au voisinage des Spratly conclurent que le plateau continental au nord de James Shoal, la partie la plus au sud des Spratly, possède un large bassin sédimentaire qui devrait probablement contenir des réserves de pétrole et de gaz. Dès la fin de 1987, la marine chinoise prospecta la région pour installer des sortes de postes avancés, sous couvert de la protection d'expéditions scientifiques. Puis la décision fut prise d'installer une station de recherche sur le récif Fiery Cross.

¹⁵ China, The Spratly Islands Territorial Dispute and Multilateral Cooperation de Rita Akpan, 2004.

Inquiet de la présence chinoise, le Vietnam entrepris de surveiller cette zone. Mais cela déboucha sur des escarmouches comme celle du récif de Johnson (Johnson reef) en mars 1988, qui vit la marine chinoise couler un bateau vietnamien. A partir de ce moment, la flotte chinoise consolida toutes ses positions en occupant six autres récifs et en installant son quartier général sur le récif de Fiery Cross.

La Chine n'a pas la technologie pour exploiter les gisements offshore de cette zone, mais sa présence et la possession d'un nombre de récifs ou d'îles lui permettent de dissuader des revendications territoriales étrangères, afin de se réserver cette zone pour de future exploitation. Ainsi cette extension de la marine chinoise dans les Spratly conjugue à la fois une volonté chinoise de contrôler cette zone et une garantie pour un développement économique futur.

3.1.2 La prise du récif de Mischief : une réponse chinoise

En 1995, Pékin décide d'occuper le récif de Mischief dans une zone revendiquée par les Philippines où la ressource pétrolière semble relativement maigre. Pourquoi cette action ?¹⁶

En 1994, les pourparlers sino-philippins sur le développement en commun du Banc de Reed, riche en gaz, échouèrent. Manille signa alors un contrat secret avec l'entreprise Alcorn Petroleum and Minerals pour l'exploration du fond marin situé au sud ouest du Banc de Reed. Mais ce projet fut écarté. Manille proposa à Pékin de devenir un partenaire de ce projet pour apaiser sa colère. Mais Manille apparut aux yeux de Pékin comme un interlocuteur qui veut unilatéralement exploiter les ressources naturelles des Spratly. En réponse la Chine décida d'occuper le récif de Mischief, situé dans la concession d'Alcorn, afin d'y construire un poste avancé.

En janvier 2000, des photographies de ce même récif de Mischief dans les îles Spratly furent montrées par le ministre des affaires étrangères philippin, Domingo Siazon, à ces huit collègues membres de l'ASEAN. Ces photographies montraient que la Chine étendait ses installations sur ce rocher depuis 1995, l'année où elle commença la construction d'installations qui pouvaient s'apparenter à des baraquements de pêcheur. Maintenant nous

¹⁶ <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1998/art5-sp8.htm>

trouvons quatre sites de constructions qui peuvent être connecté pour former une forteresse, comme Gibraltar, ou un hôtel 5 étoiles pour pêcheur selon les chinois.

Les pays du Sud Est asiatique, concernés par la poussée des revendications chinoises en mer de Chine méridionale, appelaient les protagonistes à plus de retenues et d'observations strictes des lois internationales au cours des réunions, qui suivirent.

3.1.3 L'influence de facteurs intérieurs sur la politique étrangère chinoise

Le 19^{ème} siècle a vu les puissances occidentales s'emparer en Chine de concessions à Hong-Kong, Guangzhou, Qingdao et Dalian. La Russie prit des territoires en Mandchourie ; le Japon conquiert Taiwan, la Corée et le Ryūkyū ; la France colonisa l'Indochine. La Mongolie devint indépendante en 1912.

A la fin de 1949, la Chine était divisée en cinq parties : la république populaire de Chine, Taiwan, la république populaire de Mongolie, Macao et Hong-Kong.

Les chinois ont une sensibilité particulière sur l'intégrité de leur territoire. Les notions de « souveraineté inaliénable » ou « inséparable » au sujet de la réunification avec Taiwan sont présents dans les discours chinois. Mais ces termes sont également utilisés pour les Paracel et les Spratlys.

Depuis la fin des années 70 les dirigeants chinois ont promu le nationalisme comme un moyen de substitution à l'idéologie socialiste du parti dont la ferveur populaire déclinait dans une société chinoise désenchantée. L'autonomie de Taiwan, de Hong-Kong, du Tibet, du Xinjiang et des Spratly n'était pas envisageable politiquement par un responsable chinois.

Par conséquent un des premiers facteurs d'influence sur la politique étrangère chinoise fut le nationalisme.

Mais le nationalisme n'est pas le seul facteur qui encourage une ligne dure au sein du parti communiste chinois. La marine chinoise a contribué également au regain de tension en mer de Chine méridionale. Afin de promouvoir sa propre cause, elle n'a cessé de souligner les menaces en mer de Chine avec la présence de la 7^{ème} flotte US et de la flotte soviétique puis

russe du pacifique. La marine chinoise n'est pas armée pour soutenir un expansionnisme maritime, en particulier des revendications territoriales offshore, sans un effort budgétaire conséquent. L'ambition de la marine chinoise a convaincu de nombreuses factions au sein du parti et du gouvernement central, qui voient également que de nouvelles menaces émergeront dans le futur contre leur souveraineté en mer de chine méridionale. Cependant le géant chinois ne réalise que de modestes efforts en matière budgétaire pour équiper ses forces armées¹⁷. Cet effort est partagé avec Taiwan et avec le Japon. Ils sont ainsi les seuls pays asiatiques à mener un effort de défense. Les autres pays restent sous le coup de la crise financière de 1997. Mais compte tenu des 2250000 militaires de l'empire du milieu, il faut relativiser cet effort qui reste trop faible pour les équiper de matériel moderne et des dernières technologies.

De plus au travers d'exemples de développement de zone industrielle dans certaines provinces côtières chinoises, il apparaît clairement que les ressources naturelles du sous-sol de la mer de chine méridionale sont un facteur multiplicatif de la croissance de ces régions. Afin de moderniser et d'accéder à la technologie de l'occident, la Chine accepte des développements communs avec d'autres états. Mais ces accords restent principalement bilatéraux et dans un contexte où la Chine est en position de force, en particulier dans le secteur de l'énergie.

Le besoin énergétique de la chine reste un des enjeux majeurs de ce début du 21^{ème} siècle. L'envolée des cours du pétrole en 2004 repose sur une demande forte de la Chine pour cette ressource afin d'alimenter son extraordinaire croissance économique. Mais le revers de la médaille est sa dépendance vis-à-vis du pétrole. Comme les experts chinois estime que la mer de chine méridionale peut devenir un second golfe persique, on comprend aisément l'importance stratégique que revêt cette zone pour le gouvernement chinois.

La tension dans cette partie du monde peut monter le jour où l'exploration pétrolière débouchera sur des gisements avérés et économiquement rentables. Menées par des compagnies étrangères sous contrat avec des états voisins de la Chine dans cette zone, ces explorations se trouvent à la limite ou dans les zones revendiquées par la Chine. L'exploration vietnamienne en collaboration avec une compagnie américaine, Conoco, en 1996 de deux blocs situés sur la concession de Benton en est un exemple. Cette zone est revendiquée par la

¹⁷ Numéro 296 d'Armées d'Aujourd'hui de Janvier 2005

Chine et, avec la présence de deux puits vietnamiens à moins de 8 km à l'ouest, cela a augmenté les risques de conflit potentiel.

3.2 Les instances de dialogue : L'ASEAN

L'ASEAN (Association des Nations du Sud-Est Asiatique) a été créée en 1967 à Bangkok. Elle vise à promouvoir le développement économique, social et culturel ainsi que la paix et la sécurité.

L'ASEAN est à l'origine de nombreuses réunions intergouvernementales¹⁸. Son principal élément est le FRA (Forum Régional de l'Asean) qui réunit depuis 1994 les membres de l'ASEAN (Malaisie, Philippines, Indonésie, Singapour, Thaïlande, Vietnam, Brunei, Birmanie, Cambodge), les 7 plus importants partenaires économiques (USA, Japon, Canada, Corée du Sud, Australie, Nouvelle Zélande et l'Union Européenne) plus 4 observateurs (Russie, Chine, Laos et Papouasie Nouvelle Guinée). Un an auparavant fut créé deux groupes d'études pour une résolution pacifique des conflits : il s'agit de l'ASEAN ISIS (Institutes of Strategic and International Studies) et du CSCAP (Council for Security and Cooperation in Asia). Ils sont tous les deux composés d'experts (juristes, militaires, scientifiques...) représentant leur gouvernement, mais leurs réunions ont plus un caractère privé.

3.2.1 La longue marche des négociations

Dans le milieu de l'année 1991, après son succès diplomatique dans la fin de la guerre civile au Cambodge, l'Indonésie prit l'initiative en cherchant à ouvrir des négociations multilatérales sur les conflits en mer de Chine méridionale, en particulier ceux concernant les confrontations juridictionnelles sur les îles Spratly. Sa neutralité dans ce conflit (reposant sur une souveraineté incontestée sur Natuna) la place dans une position de médiatrice. L'Indonésie prit un rôle majeur dans les initiatives diplomatiques et les accords de coopération pour trouver une issue, particulièrement au travers du forum de l'ASEAN incluant la Chine et Taiwan. Il fut sollicité pour donner un arbitrage pacifique sur les revendications territoriales. Monsieur Ali Alatas, ministre des affaires étrangères indonésien a donc organisé une série de conférences avec tous les protagonistes. Il voulait que les

¹⁸ <http://membres.lycos.fr/spratly>

belligérants adoptent un traité qui se baserait sur le modèle du Timor Gap Treaty (accord entre l'Indonésie et l'Australie pour l'exploitation conjointe d'hydrocarbures dans des eaux revendiquées par les deux pays). Son but est de séparer la partie stratégique (contrôle des îles) de la partie économique (ressources minérales). Cependant deux écueils apparurent : le temps de négociation nécessaire (pour exemple : 7 ans pour le Timor Gap Treaty) et l'intransigeance de la Chine sur le contrôle des Spratly.

Les conférences ont néanmoins abouties en 1992 à l'accord de Manille, où les pays se sont engagés à ne pas utiliser la force pour le contrôle de nouvelles îles.

Bien que la Chine soit d'accord pour la coopération multilatérale en soutenant cet accord, elle mit cependant un frein au concept de sécurité globale en adoptant la loi sur les eaux territoriales et zones contiguës. Cette loi lui permet de revendiquer sa souveraineté sur la mer de Chine méridionale et menace la liberté de navigation en exigeant des navires de guerre étrangers de donner la raison de leur passage dans ces eaux et d'attendre la permission chinoise de les traverser. De plus la Chine n'a pas respecté cet accord avec ses différentes constructions sur le récif de Mischief.

3.2.2 Vers un code de bonne conduite

En 1996, les ministres des affaires étrangères de l'ASEAN se sont mis d'accord pour établir un code de bonne conduite¹⁹ pour permettre certaines activités en mer de Chine méridionale, tels que la recherche scientifique et les efforts pour combattre la piraterie et le trafic de drogue. Mais ce code n'évoque pas les différents contentieux de souveraineté dans cette région.

En 1998, les présidents chinois et philippins se mirent d'accord pour former un comité d'experts pour proposer des mesures permettant de restaurer la confiance dans cette partie du monde.

En novembre 1999, les représentants de l'ASEAN acceptèrent de rédiger un code de bonne conduite régional pour prévenir les conflits sur les îles Spratly avant le sommet de l'ASEAN à Manille. Ce code fut rédigé en grande partie par les Philippines et les Vietnamiens. Ainsi de tels accords permettent d'impliquer des non membres de l'ASEAN telle que la Chine et Taiwan afin de les rendre plus compréhensifs. La Chine préfère privilégier les relations

¹⁹ <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html>

bilatérales pour régler les conflits territoriaux. Cependant, d'autres membres du Forum, comme les Etats-Unis, ont affirmé que tous les membres du Forum ont un intérêt dans une issue aux conflits dans cette zone et que le forum représente un moyen particulièrement approprié pour favoriser la discussion entre nations.

Les philippins souhaitaient une position commune des membres de l'ASEAN face à ce qui ressemblait à un expansionnisme chinois aux Spratly. La Chine accepta de dialoguer avec l'ASEAN sur la base de la rédaction d'un code modifié par rapport à sa version initiale. Mais la Chine, qui revendique l'ensemble de la mer de Chine méridionale, signifia qu'elle n'était pas prête d'accepter le texte de l'ASEAN. Le Vietnam voulait que le code couvre les îles Paracel, alors que la Malaisie ne voulait pas que le code fasse référence à toute la mer de Chine méridionale. La Chine qui n'est pas un membre de l'ASEAN et qui revendique toutes les îles, s'oppose à l'inclusion des Paracel dans le code, comme les membres de l'ASEAN qui considèrent ce conflit comme uniquement sino-vietnamien. L'Australie a fait pression pour que le code proposé inclus un moratoire sur l'occupation des rochers et atolls ou leur construction. On peut constater que l'idée d'un code de bonne conduite progresse lentement mais une dynamique est créée. Les membres de l'ASEAN recherche avant tout au travers de ce code à freiner toutes nouvelles occupations supplémentaires d'îlots ou de récifs, ainsi que le développement de nouvelles constructions à l'image de l'affaire du récif de Mischief.

Les pays du Sud Est asiatique, concernés par les revendications chinoises en constante croissance en mer de Chine méridionale, appelaient à plus de restrictions et d'observations strictes de la loi internationale dans les réunions de haut niveau avec la Chine.

Ainsi pour ne pas compliquer une situation qui reste encore fragile, en novembre 2002, la Chine et les 10 membres de l'ASEAN ont signés une déclaration commune sur le comportement des différentes parties en présence afin de se contraindre à résoudre leurs différents territoriaux ou juridictionnels par la voie pacifique sans recourir aux menaces ou à l'usage de la force.

3.3 Le développement économique commun

3.3.1 Les zones de développement communes

Une des solutions aux conflits incessants en mer de Chine méridionale est la mise en place d'un accord de développement en commun²⁰ de zone identifiée. Il existe quatre raisons pour développer ce type de politique :

- La production pétrolière implique qu'il faut établir une souveraineté internationalement reconnue sur la zone que l'on désire exploiter,
- Le développement commun souligne pour chaque état participant sa volonté d'établir des relations amicales, d'amitié et de confiance vis-à-vis des autres participants,
- Chaque état ne dispose pas forcément de la technologie nécessaire pour le développement offshore. Ainsi grâce à ce partenariat il accède à la technologie de son voisin,
- Enfin, au sein de ce partenariat, certains états peuvent effectivement exploiter leurs zones offshore qu'ils auraient été incapables de développer seul. Mais ils doivent accepter également de partager ces ressources.

Cependant ce système soulève la question de la structure à mettre en place pour gérer ce type de projet. Peut-on créer une structure de type supranational qui garantirait le droit et la part des revenus de chaque participant ?

En Septembre 2003, des représentants philippins, chinois et d'autres pays impliqués dans le conflit des îles Spratly ont signé une déclaration de paix pour promouvoir le développement des ressources de cette zone. La déclaration a été signée à la conférence de l'Association des Parlements pour la Paix (AAPP) aux Philippines. Parmi les mesures renforçant le rétablissement de la confiance il a été proposé le développement et la recherche commune dans les Spratly. Parmi les suggestions pour revaloriser le développement des Spratly, on a suggéré la création d'un parc marin ; la création d'un institut de la mer de Chine méridionale pour la gestion des ressources marines, conduisant à un aperçu et une évaluation en commun des minéraux et du potentiel d'hydrocarbure, ainsi que la mise en œuvre de la protection

²⁰ <http://faculty.law.ubc.ca/scs/hyd.htm>: « The implications of Hydrocarbon Development in the South China Sea » de Craig Snyder du Centre for International and Strategic Studies

maritime et des mesures de surveillance. En Octobre 2003, la Chine et les philippines ont discuté de la possibilité d'exploration pétrolière en commun dans les îles Spratly.

3.3.2 Vers une intégration économique

A la fin novembre 2004 au dixième sommet des chefs d'Etat de l'ASEAN à Vientiane au Laos, la Chine et les pays membres de l'ASEAN s'engagent à faire tomber leurs barrières tarifaires d'ici à 2010 et à créer une zone de libre échange. Elle représentera deux milliards de consommateurs potentiels. Ainsi un nouveau bloc économique et politique est en train de se mettre en place. Au travers de cet exemple, l'intégration économique des pays riverains de la mer de chine méridionale est un signe de détente et de recherche d'un développement économique commun. Cette volonté des responsables politiques va dans le sens d'une recherche de solutions politiques aux différents qui les opposent. Dans une déclaration commune les chefs d'Etats ont rappelé combien « la paix et la stabilité » sont indispensables à leur avenir.

De plus le FRA a proposé de créer une agence asiatique de l'énergie (AEA) et un mécanisme asiatique de stockage pétrolier (AOSM), afin de coordonner les politiques asiatiques en matière d'énergie, mais aussi pour représenter les intérêts chinois sur le marché mondial. Cette initiative pourrait réduire les sentiments chinois d'isolation et de faiblesse vis-à-vis de leur croissante dépendance énergétique, si bien qu'à long terme la Chine pourrait assouplir sa position sur sa souveraineté absolue sur la mer de chine méridionale.

CONCLUSION

Après une période de forte tension et de conflits armés entre pays riverains de la mer de Chine méridionale, à la suite d'une politique d'expansionnisme territorial, les relations internationales actuelles vont vers l'apaisement et la recherche d'une forme de stabilisation. Représentant la locomotive et le principal marché futur de la croissance économique mondiale, les pays de l'ASEAN et la Chine doivent trouver une forme d'entente pour prévenir tout conflit qui entraverait la liberté de circulation maritime et l'exploitation de la mer de Chine méridionale. Nous pouvons constater que ce processus sera long, mais devrait déboucher sur une forme de traité ou de code « de bonne conduite » qui fixe les règles à appliquer dans cette région du monde. La formation d'un nouveau bloc économique oblige ses différents acteurs à trouver le moyen de rassurer la Chine sur sa croissante dépendance énergétique en lui garantissant une exploitation pétrolière en mer de Chine méridionale. Cette politique pourrait ainsi favoriser l'assouplissement de la position de la Chine sur sa notion de souveraineté. Cependant les facteurs intérieurs qui modèlent la politique étrangère chinoise ne favorisent pas l'instauration de la confiance. Les luttes internes des différentes factions au sein du pouvoir central chinois marquent les limites de la confiance que peuvent accorder les membres de l'ASEAN à la Chine. La crise financière de 1997 a refroidi les ardeurs budgétaires en matière de défense pour un certain temps. Mais la stabilité fragile de cette région peut basculer si la Chine veut imposer sa vision du règlement du conflit. Les Etats-Unis n'interviennent pas directement dans les conflits territoriaux en mer de Chine méridionale. Ils participent comme observateurs au sein du FRA. Mais ils renforcent leur position dans cette partie du monde en y installant des moyens militaires supplémentaires et en participant à des exercices de coopération. Leur intervention sera inéluctable si la liberté est directement et implicitement menacée par les actions d'un des acteurs de cette région, en particulier la Chine. Par conséquent, comme la Chine ne dispose pas de moyens militaires de projection lui permettant de s'assurer la maîtrise maritime totale de cette région, elle ne peut alimenter son expansion. Elle doit chercher une solution pour faire reconnaître internationalement ses acquis territoriaux. Les membres de l'ASEAN peuvent ainsi avoir une position renforcée s'ils arrivent à présenter une position commune en solutionnant au préalable leurs propres différends territoriaux. Le développement au sein de joint-ventures multinationales ou la création d'un organisme supranational de gestion de l'exploitation pétrolière est une piste à explorer.

BIBLIOGRAPHIE

SITES INTERNET EN FRANÇAIS :

<http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>

<http://www.membres.lycos.fr/spratly/present.html>

<http://fr.wikipedia.org>

SITES INTERNET EN ANGLAIS :

<http://www.american.edu/projects/mandala/TED/ice/spratly.htm>

<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html>

<http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1998/art5-sp8.htm>

<http://www.csis.org/pacfor/pac1698.html>

<http://www.uscc.gov/researchreports/2004/southchinaseamilitary.htm>

<http://faculty.law.ubc.ca/scs/hyd.htm>

<http://www.seacsn.net/publications/bulletin/oct-dec2002/opinion.htm>

ARTICLES EN ANGLAIS SUR INTERNET:

AKPAN Rita, “China, The Spratly Islands Territorial Dispute and Multilateral Cooperation”, 2004

RODRIGUE Jean Paul, “Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution”, November 2004

SNYDER Craig, « The implications of Hydrocarbon Development in the South China Sea », CISS

SNILDAL Knut, “Petroleum in the South China Sea –a Chinese National Interest? », University of Oslo, June 2000

LIEUTENANT STUDEMANN Michael, US Navy, “Calculating China’s Advances in the South China Sea Identifying the triggers of Expansionism”, Spring 1998

COSSA Ralph A, “Security Implications of Conflict in the South China Sea: Exploring Potential Triggers of Conflict”, April 1998

ARTICLE DE PRESSE EN FRANÇAIS:

Numéro 296 d’Armées d’Aujourd’hui de Janvier 2005

FIGARO, « L’Asie de l’Est jette les bases du plus grand marché du monde », 28/11/04

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
1 PREMIERE PARTIE : LA SITUATION PARTICULIERE DE LA MER DE CHINE MERIDIONALE	4
1.1 La situation géographique	4
1.1.1 Les îles Spratly	6
1.1.2 Les îles Paracel	7
1.2 Le contexte historique	8
1.2.1 Les grandes dates qui marquent cette région	8
1.3 Le contexte économique	11
1.3.1 Les besoins énergétiques	11
1.3.2 La prospection en mer de chine méridionale	12
1.3.2.1 Les premières coopérations internationales	12
1.3.2.2 La présence chinoise	12
1.3.2.3 Les gisements pétroliers: zones de conflit	13
1.3.3 Les besoins halieutiques	14
2 DEUXIEME PARTIE : LA CIRCULATION MARITIME DANS CETTE REGION	15
2.1 La mer de chine méridionale : une artère mondiale	15
2.1.1 Le détroit de Malacca	15
2.2 La législation internationale	17
2.2.1 La convention de Montégo Bay ou « la loi sur la mer »	17
2.2.2 La position chinoise	19
2.3 L'insécurité maritime	19
2.3.1 Le récif de Mischief	19
2.3.2 D'autres formes d'actions	20
2.4 Forces militaires en présence	21
2.4.1 Les efforts de défense	21
2.4.2 Les coopérations militaires	22
2.4.3 L'implication américaine	22
3 TROISIEME PARTIE : LE DIALOGUE MULTILATERAL	24
3.1 L'extension chinoise	24
3.1.1 Les actions de la marine chinoise	24
3.1.2 La prise du récif de Mischief : une réponse chinoise	25
3.1.3 L'influence de facteurs intérieurs sur la politique étrangère chinoise	26
3.2 Les instances de dialogue : L'ASEAN	28
3.2.1 La longue marche des négociations	28
3.2.2 Vers un code de bonne conduite	29
3.3 Le développement économique commun	31
3.3.1 Les zones de développement communes	31
3.3.2 Vers une intégration économique	32
CONCLUSION	33