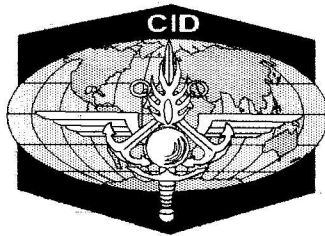


1998 - 312



MEMOIRE DE GEOSTRATEGIE

**LA SITUATION DANS LA MER DE CHINE MERIDIONALE
ET LA STRATEGIE MARITIME THAILANDAISE**

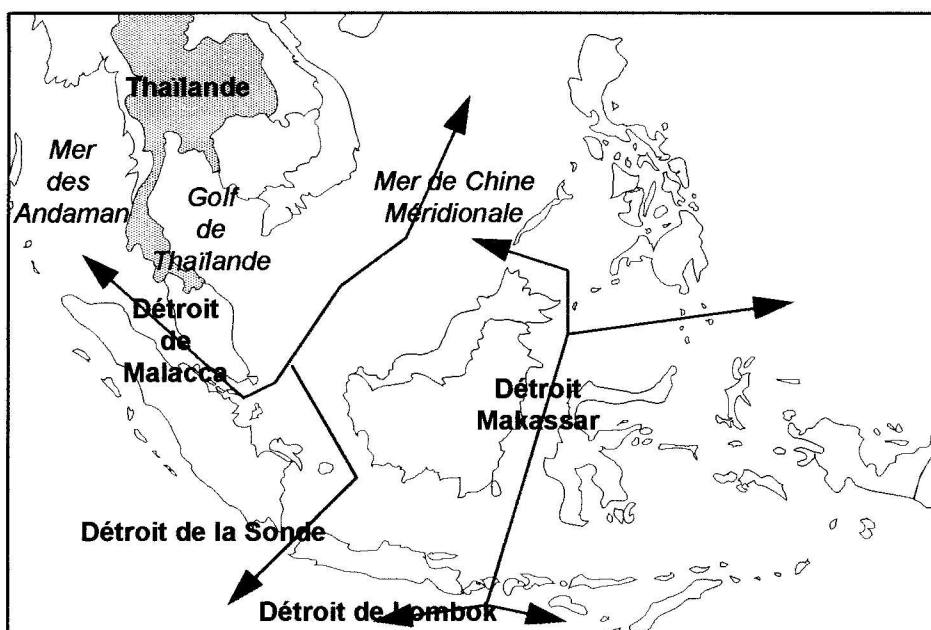
**CF DEBAVALYA
MARINE ROYALE DE THAILANDE
GROUPE A6
MARS 1998**

La situation dans la Mer de Chine Méridionale et la stratégie maritime thaïlandaise

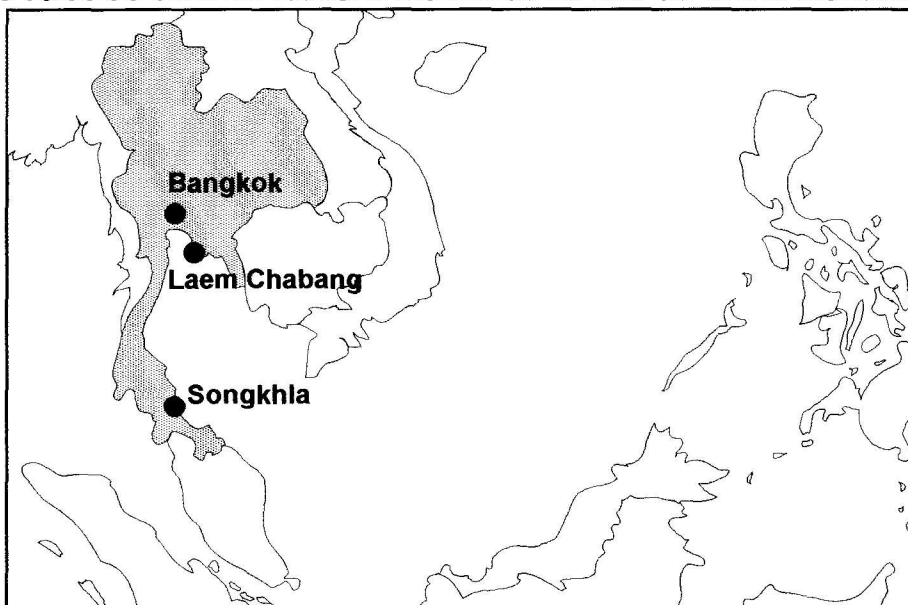
Introduction

La fin de la guerre froide a entraîné l'autonomisation du théâtre asiatique. Chaque pays développe leur économie et leurs commerces internationaux dont les transports maritimes et la mer gardent toujours leurs importances. En Asie du Sud-Est, que les navires viennent de l'est ou de l'ouest, les routes qui y débouchent utilisent les mêmes itinéraires pour traverser la région, est la mer de Chine méridionale. C'est une mer profonde où émergent des centaines d'îles ou de récifs. Les économies des pays riverains, portées par les exportations, dépendent d'un trafic maritime qui ne peut passer à leurs ports qu'en passant cette mer. Mais dans cette région, les problèmes de souveraineté concernant la masse continentale ne sont pas tranchés. Jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas encore de coordination militaire des pays membres de l'ANSEA (l'Association des Nations du Sud-Est Asiatique) comme pour l'OTAN. Après le retrait des Etats-Unis des bases de cette région, chaque pays développe ses forces pour assurer sa souveraineté et donc, assurer un équilibre des forces dans cette région.

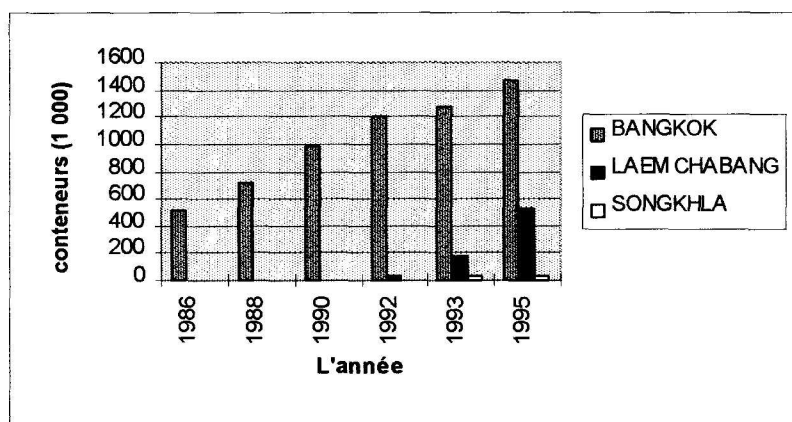
La Thaïlande est située entre deux mers, la mer des Andaman et le golfe de Thaïlande, 95 % de l'importations et de l'exportation, pour plus de 76 milliards US \$ par an sont transportées exclusivement par mer qui la met en relation avec les Etats-Unis, le Japon, Hong Kong, Singapour ainsi que les pays de la communauté européenne. Le port de Bangkok nourrit grande ambition avec l'ouverture respectivement du Port de Laem Chabang. Le port de Bangkok a bénéficié d'une croissance moyenne annuelle de son trafic de conteneurs de 15%, au cours de la décennie 1980 et il espère devenir un centre de transbordement régional, capable de concurrencer Singapour et Hong Kong.



Les voies de communications maritimes en mer de Chine Méridionale



Les principaux ports thaïlandais



Le trafic de conteneurs Thaïlandais

Entre la situation dans la mer de Chine méridionale et le commerce maritime thaïlandais, nous allons parler de ce situation et comment affect-elle à la stratégie maritime thaïlandaise.

Le théâtre mer de Chine méridionale

1. Les caractéristiques physiques

La mer de Chine méridionale à une surface semi-fermée, 90% de sa circonférence sont occupés par des terres. Elle s'étend du Vietnam à Bornéo et de la Chine du Sud à l'Indonésie. Il ne faut pas omettre d'y rattacher du golf de Thaïlande et du golf Tonkin, donc elle fermée par la Chine, le Vietnam, la Malaisie, le Brunei et

les Philippines. C'est une mer de dimension 3 500 000 km² et les distances rive à rive un peu moins de Singapour à Manille, un peu plus de Jakarta à Haïphong. Au nord-est, elle atteint une profondeur est environ 5 016 mètres et en son centre une pleine abyssale 4 300 mètres de fond en moyenne. Cette zone émergent des îles ou de récifs : Pratas, Paracels, Macclesfield Bank et Spratly. Dans la mer de Chine méridionale, il y a une trentaine de détroits et passages mais il y en a trois principaux ; le détroit de Malacca, le détroit de la Sonde (Sunda), et le détroit de Lombok. Ces détroits sont des routes entre l'Océan Pacifique et l'Océan Indien.

a) Le détroit de Malacca

Malacca est un détroit international et connaît le régime juridique du passage innocent. Il constitue la voie la plus directe entre la mer des Andaman et la mer de Chine méridionale et demeure le détroit le plus important de la région. Avec 937 km de long, la largeur 15 - 464 km, la profondeur 12 - 214 mètres donc, la limitation du tonnage est de 200 000 tonnes. Ces derniers sont tenu d'aller faire le détour par la Sonde (Sunda) ou Lombok. Le trafic dans le détroit n'a jamais été connu précisément mais on peut compter environ 275 navires par jour, un passage toutes les cinq minutes, vingt-quatre heures sur vingt-quatre heures.

b) Le détroit de la Sonde (Sunda)

Situé entre les îles de Sumatra et de Java, dans les eaux territoriales indonésiennes, le détroit met en relation l'océan Indien et la mer de Java. Le régime juridique de la circulation y est plus ou moins identique à celui des détroits internationaux, c'est-à-dire qu'on y pratique le passage innocent, après accord préalable avec l'Indonésien. Sa longueur est de 130 km, sa largeur 26 - 170 km, sa profondeur moyenne 197 mètres. Les navires de 280 000 tonnes peuvent emprunter le passage. Il joue un rôle important pour le transport pétrolier en Asie du Sud-Est.

c) Le détroit de Lombok

Se trouve entre les îles de Bali et de Lombok, il n'est pas inclus dans les détroits internationaux. C'est un passage de l'océan Indien et la mer de Java. Sa longueur est de 120 km, sa largeur 20 - 90 km, sa profondeur 400 - 450 mètres donc, il permet le passage des navires de très gros tonnage (200 000 - 300 000 tonnes).

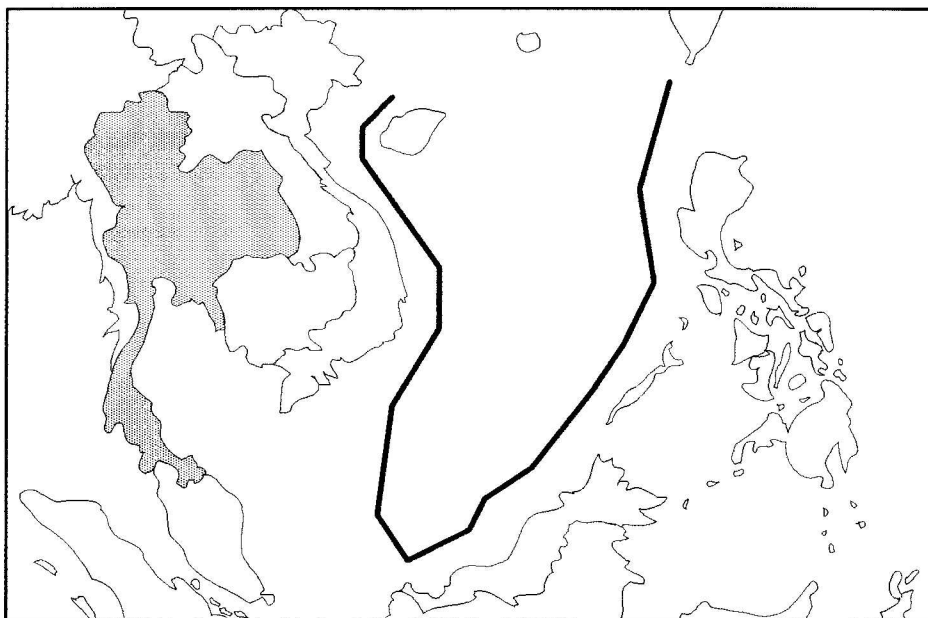
2. La situation générale

a) Les zones maritimes contestées

La Chine s'appuie essentiellement sur la notion de « premier occupant » ayant entraîné prescription. Les archipels de la Mer de Chine lui appartiennent car : *« Il y a de 2 000 ans, le peuple chinois naviguait déjà sur les vagues turbulentes de la Mer de Chine Méridionale, comme cela est relaté dans l'ancienne littérature chinoise. Au temps des dynasties des Han occidentaux et des Han orientaux (206 avant J.-C., 200 après J.-C.), la Mer de Chine Méridionale est devenue une*

importante voie de navigation pour la Chine. Comme la navigation s'est considérablement développée, de longues années de navigation sur les mers ont permis au peuple chinois de devenir le premier à découvrir, et le premier maître des îles de la Mer de Chine Méridionale. Ayant fait l'objet de relèvements et d'attribution de nom, exploitées et administrées sans interruption, ces îles inestimables sont devenues une part de notre belle patrie. » La Chine revendique la quasi-totalité des archipels de cette région et les cartes de la République Populaire de Chine (RPC) englobent la Mer de Chine Méridionale dans ses frontières à l'exception des eaux territoriales des pays riverains.

Le 4 septembre 1958, la Chine étend ses eaux territoriales à une distance de 12 milles selon une définition des eaux territoriales chinoises calculées à partir d'un territoire défini comme étant : « *La Chine continentale et ses îles côtières, ainsi que Taiwan et les îles qui l'entourent, les îles Penghu, les îles Dongsha, les îles Xisha, les îles Nansha et toutes les autres îles appartenant à la Chine.* » Donc, avec les pays de l'ANSEA, le contentieux ne porte que sur l'archipel des îles Spratly également réclamé en totalité par le Vietnam, partiellement par le Brunei la Malaisie et les Philippines. La raison de conflit : le pétrole.



La revendication de la Chine

En mer de Chine méridionale, il y a sept régions de la délimitation des frontières maritimes :

- *Thaïlande - Cambodge*

Cela concerne l'azimut du prolongement maritime de frontières terrestres à l'est du golfe de Thaïlande. La zone de la revendication est environ 5 789 nautiques carrées.

- *Brunei - Malaisie*

Il s'agit d'un plateau continental du Brunei qui est réduit à cause des revendications de la Malaisie dans le sud des Spratly.

- *Indonésie - Vietnam*

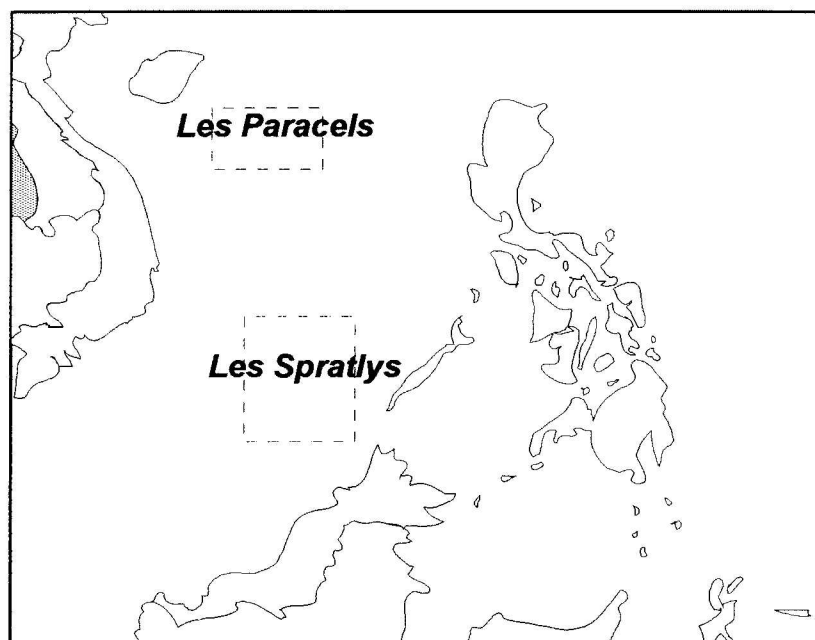
Ils revendiquent sur une vaste zone au nord des îles Natuna. Ces îles indonésiennes sont au premier plan de l'actualité depuis la découverte à 120 milles marins (225 kms) dans le nord-est de l'île principale d'un énorme gisement de gaz « off shore » dont le volume récupérable est d'environ 45 trillions de pieds cubes, et qui semble être le plus important de gisement de gaz du monde. En 1995 la chine a donné l'assurance à l'Indonésie qu'elle n'avait pas de revendications concernant les Natunas, mais n'a pas étendu cette assurance au gisement de gaz désigné (Exxon Corp et Mobile Oil), et qui figure sur les cartes chinoises à l'intérieur de la ligne délimitant ses revendications en mer de Chine méridionale.

- *Malaisie - Singapour*

La revendication d'îles Pulau Pisang et Pulau Batu au sujet de deux îles situées aux extrémités Ouest et Est du détroit de Singapour. Ces deux îlots portent des équipements d'aide à la navigation qui ont été installés et qui sont entretenus par Singapour. Ils sont particulièrement importants sur Pulau Batu qui porte le phare de Horsburgh et du système du contrôle du trafic dans le détroit de Malacca.

- *Malaisie - Vietnam - Philippines - Chine - Taiwan - Brunei*

La plus grande partie de la région nord de la mer de Chine méridionale, comprenant les îles Spratly et les îles Paracels. Pour le Brunei, il ne réclame que Louisa Reef, située dans les limites de sa ZEE, et n'accompagne sa revendication d'aucune occupation.



Les Îles Paracels et Spratlys

Les îles Spratlys que le Vietnam dénomme Truong Sa, les Philippines Kalayaan, se trouvent à 1 500 kilomètres au sud des côtes chinoises, 320 km au nord-ouest de l'Etat Sabah de la Malaisie, 280 km à l'ouest de l'île de Palawan des Philippines et à 400 km à l'est du Vietnam. Cet ensemble maritime se décompose en pas moins de 33 îles, 400 îlots ou atolls et quelques récifs coralliens. Le premier enjeu stratégique de cette zone est le contrôle de la route maritime Hong kong-Singapour et plus largement celle du Moyen-Orient vers Japon. En effet, tous les passages du sud au nord de la Mer de Chine connaissent des contentieux territoriaux. A la fin de mois d'avril, à propos des îles Spratly, suite à l'arrivée à proximité de l'archipel de trois frégates chinoises. Les autorités philippines ont dépêché sur place des avions qui ont patrouillé sur l'ensemble de la zone. Le 30 avril, elles ont demandé officiellement à la Chine de « retirer immédiatement » ses bâtiments de guerre. Ce retrait a été annoncé le 2 mai par le secrétaire philippin à la Défense. La controverse sur ces îles avaient déjà amené la Chine et les Philippines au bord de la confrontation militaire en 1995.

Les îles Paracels (îles Xiesha en Chinois, îles Hoang Sa en vietnamienne) sont situées à environ 200 kilomètres au sud-est de l'île Hainan et environ à 200 kilomètres de la côte vietnamienne à la hauteur de Da Nang. Elle sont composées de deux groupes d'îlots et de récifs coraliens comprenant au total une vingtaine de formations surjacentes. Ces îles sont revendiquées à la fois par Taiwan, par le Vietnamien par la Chine. Les Paracels sont encore aujourd'hui occupées par la Chine

- *Vietnam - Chine*

Il s'agit d'une délimitation du plateau continental dans le golfe du Tonkin.

- *Taiwan - Philippines*

Le canal de Bachi, entre la partie méridionale de Taiwan et l'île Luzon des Philippines, soulève un problème de délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental entre ces deux pays.

b) La piraterie

Le Sud-Est asiatique est indiscutablement la zone de la piraterie, en particulier le détroit de Malacca, la côte ouest des Philippines et la Mer de Chine Méridionale. Les marchands sont souvent agressés lorsqu'ils transitent dans le détroit de Malacca. L'Asie du Sud-Est, zone où les échanges maritimes sont particulièrement riches et denses, attire certes de nombreux pirates. En janvier 1993, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a envoyé un groupe de travail en Asie du Sud-Est pour étudier les mesures adaptées à la zone Singapour, Malaisie et Indonésie, proposant une mode d'action pour réduire la violence, dans le détroit de Malacca et les eaux adjacentes.

c) Les guérillas

Toutes les minorités qu'elles soient ethniques ou religieuses, ou les deux concurremment, sont en révolte larvée ou ouverte contre la population majoritaire de leur Etat : elles exigent l'autonomie ou l'indépendance. En ce dernier cas, elle ne se considèrent pas comme une minorité nationale mais comme un peuple annexé, colonisé, luttant pour sa liberté. C'est la position des Mélanésiens d'Iran-Jaya et de Timor-Est en Indonésie.

- Iran Jaya

Les 2 millions d'habitants d'Iran-Jaya vivent sur un territoire de 412 781 km² qui représente 20 % de la superficie de l'Indonésie, peuplé de 120 millions d'habitants. Les résistants Papou revendique une « Papouasie de l'Ouest » indépendante.

- Timor-Est

Le Front révolutionnaire pour l'indépendance de Timor-Est (Fretilin) refuse lui aussi ce qu'il considère comme une annexion de son pays. Timor-Est résiste et persiste pour le moment et plus que jamais demeure juridiquement un Etat administré par le Portugal qui se refuse toujours à toute concession.

La stratégie des pays puissances dans cette zone

1. Les Etats-Unis

Dès juillet 1990, le Pentagone proposait de considérer la réduction des déploiements de force dans le Pacifique. Ce retrait rapide des forces américaines s'effectue parallèlement au renforcement des marines japonaise, chinoise, indienne;

les pays l'ANSEA y voient des ambitions hégémoniques, et craignent pour les lignes de communications maritimes. Aujourd'hui, l'engagement des Etats-Unis en Asie est constitué par toute une série d'accords en particulier avec les Philippines depuis la fermeture de la base aérienne Clark et de la base navale à Subic Bay en 1992 qui a abouti au retrait de toutes les forces américaines permanentes du théâtre sud-est asiatique. La présence américaine en mer de Chine méridionale ne prend pas ses positions dans les conflits régionaux qui, tous, impliquent la Chine. Si les Etats-Unis choisissent de se désengager de la mer de Chine méridionale, le risque est grand de voire la Chine profiter cette occasion pour affirmer sa puissance dans cette région. Cependant, pour maintenir une bonne relation avec la Chine, ils emploient ses forces à des dimensions plus modestes.

2. Le Japon

Le sens du discours du premier ministre Hashimoto, en visite dans les pays de l'ANSEA (L'Association des Nations du Sud-Est Asiatique) au mois de janvier 1997, qui appelait au renforcement du dialogue sur les questions de sécurité entre les pays de l'ANSEA et le Japon. Comme ses partenaires d'Asie du Sud-Est, le Japon est confronté à des ambitions chinoises. Toutes les actions agressives de Chine contre Taiwan non seulement affectent gravement les intérêts de L'ANSEA mais aussi ceux du Japon. Le Japon, cherche, en revanche, à développer une stratégie globale où l'élément militaire resterait marginalisé, fondée sur l'intégration et le développement économique, le désarmement et la transparence. Ses lignes de communication vitales, notamment à partir du Golf Persique, sont assurées par une grande flotte marchande. Il est conscient qu'il devra prendre une part plus importante à sa défense pour protéger ses approvisionnements dans la mer de Chine méridionale. Cependant sa capacité de projection des forces est toujours limitée.

3. La Chine

La stratégie chinoise a connu deux phase d'évolution, avant et après la guerre froide. Dans un premier temps, elle avait la logique de défense aux frontières pour interdire tout invasion, cette rupture de la pensée stratégique chinoise n'étant rendue possible que par la disparition de la menace d'agression massive constituée par les armées soviétiques au nord. Depuis la fin de la guerre froide, comme avec la Russie, la Chine doit éviter tout collision directe avec l'Inde, même si elle entretient une étroite coopération militaire avec le Pakistan et la Birmanie. La logique de défense aux frontières a débouché sur une logique offensive d'acquisition de capacité de projection de forces sur le pourtour du territoire chinois ou sur la zone revendiqué. Aujourd'hui, la Chine se tourne vers la mer dans le contexte de projection de puissance qui devrait atteindre. La Chine considère la mer de Chine méridionale comme un espace économique vital. C'est pourquoi l'économie chinoise semble s'est tournée vers cette mer. Le contrôle des eaux de la mer de Chine méridionale pourrait permettre les chinois de protéger les activités de sa flotte marchande, des ports modernes situés en bordure de cette mer et aussi protéger ses ressources naturelles sous-marines. Pour ces raisons, il semble que la stratégie maritime chinoise soit désormais prioritaire et constituée de deux dimensions,

économique et géopolitique : s'assurer la propriété d'un vaste espace maritime, avec les ressources pétrolières, minérales et halieutiques qu'il contient; protéger les régions côtières du sud, contrôler les routes maritimes, acquérir le rôle de puissance régionale après le départ des russes et des américains.

Le développement des forces navales des pays riverains

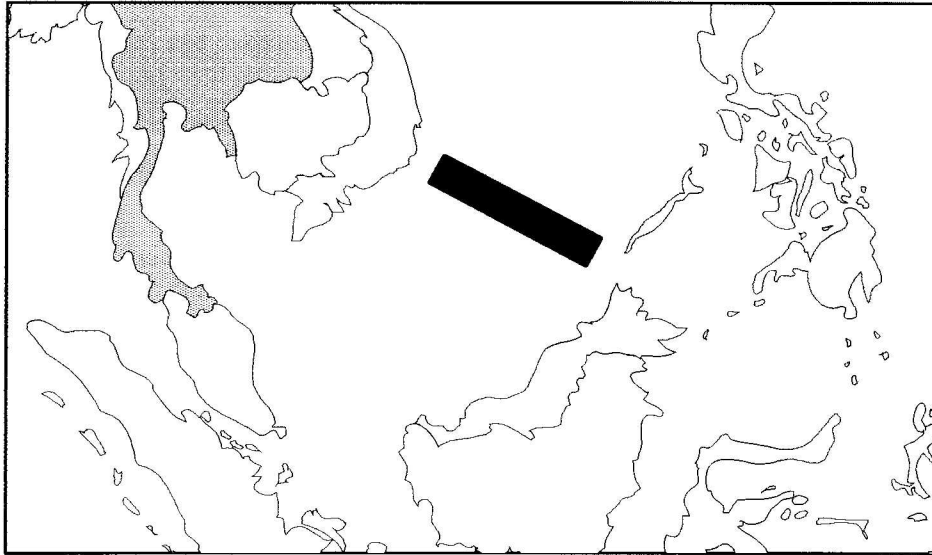
En bref, le Japon s'est constitué discrètement une flotte rivalisant en puissance de feu avec la Marine Royale. La question du porte-avions indispensable à la protection des voies maritimes en cas de non-engagement des Etats-Unis, est loin d'être considéré. Taiwan a renforcé sa marine avec l'achat des frégate française « La Fayette ». L'Indonésie a racheté la flotte de l'ex-Allemagne de l'Est. La Thaïlande vient de mettre en service le porte-hélicoptères. La Chine se fournit en sous-marins de type « Kilo ». Quant aux Philippines viennent de signer un pacte de défense avec le Royaume-Uni, qui maintient en permanence une vingtaine d'unités aux abords de la Malaisie.

Pour la Chine, une seule puissance dans cette zone, sa flotte n'a longtemps possédé qu'une capacité de défense côtière, mais cette situation est maintenant en voie d'être dépassée. Cette évolution apparaît en ce qui concerne sa flotte sous-marine. Celle-ci ne comprend pas moins d'une centaine de bâtiments à propulsion classique (du type Whiskey, et surtout du type Roméo), la plupart construits en Chine mais largement périmés. Elle a d'ores et déjà entrepris la construction d'au moins trois sous-marins nucléaires lanceurs missiles stratégiques (le type Xia, dont un est en service depuis 1987) et de sous-marins nucléaires d'attaque (le type Han, dont quatre sont entrés en service de 1974 à 1988). La flotte de surface a été constituée initialement par des unités transférées en 1955 par l'URSS. La Chine a capacité construit elle-même des frégates. Elle a en outre en construction deux bâtiments de 4 200 tonnes dont la vocation est à la fois anti-sous-marine et anti-surface, qui pourraient avoir huit C-801, un hélicoptère, un 127 AA et un Phalanx, et dont l'appareil de propulsion associerait diesels et turbines à gaz. Au fil des années, on constate donc un progrès manifeste dans la construction navale chinoise qui tend progressivement à rattraper son retard technologique. D'après certaines d'informations, la Chine, donc la flotte dépend toujours d'une couverture aérienne basée à terre, aurait au moins un porte-avions à l'étude. Si elle continue sur la lancée, on peut escompter qu'au XXIe siècle elle disposera d' « une flotte de haute mer non négligeable ».

La menace sur les intérêt nationaux thaïlandais

La menace la plus importante est celle qui affecte sur la voie de communication maritime et le réseau des ports commerciaux dans le golf de Thaïlande. Voici les scénarios possibles lorsque les voies sont bloquées.

Le scénario 1 : La fermeture de la voie maritime de Spratly à cause d'un conflit sur ces îles. Les navires de commerce peuvent passer par le détroit Lombok et Makassar.

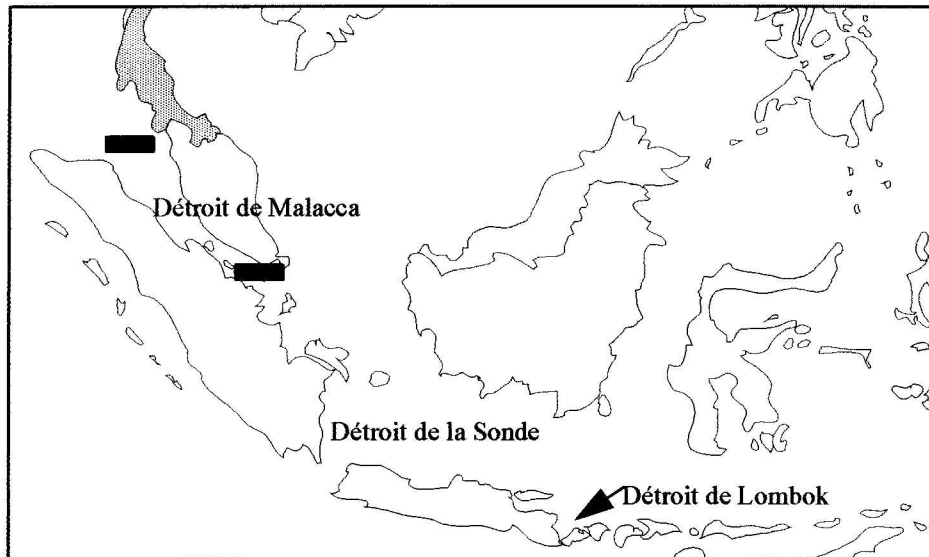


Le scénario 1 : Spratlys fermés

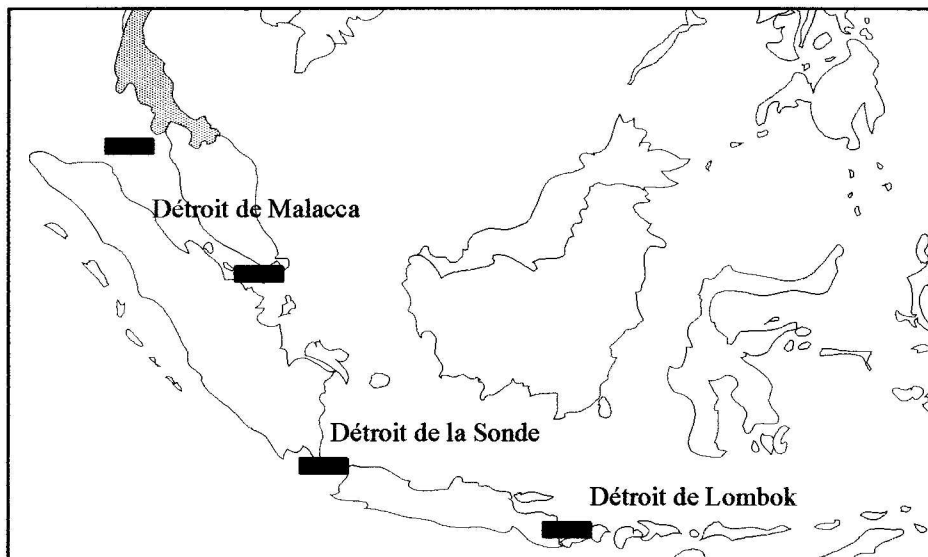
Le scénario 2 : La fermeture du détroit de Malacca, par exemple par le minage ou par les bateaux qui sont coulés soit par accident soit par sabotage ainsi que par la piraterie. Parfois, les pirates attachent et enferment l'équipage dans une cabine laissant le navire en « avant toute » sans personne aux commandes. Il est risqué de l'accident. Selon ce scénario, les navires de commerce peuvent passer par le détroit de la Sonde.

Le scénario 3 : La fermeture du détroit de Malacca, la Sonde et Lombok à cause d'une crise, d'une guerre civile ou des guérillas des certains états riverains. Il est nécessaire que les navires de commerce doivent passer vers l'Australie.

Tous les scénarios affectent la Thaïlande parce qu'il est nécessaire que les navires de commerce trouvent d'autres voies ce qui coûtera plus cher, et constituera une perte de temps.



Le scénario 2 : Malacca fermé



Le scénario 3 : Malacca, la Sonde et Lombok fermés

La menace sur les voies de communications maritimes en mer de Chine méridionale

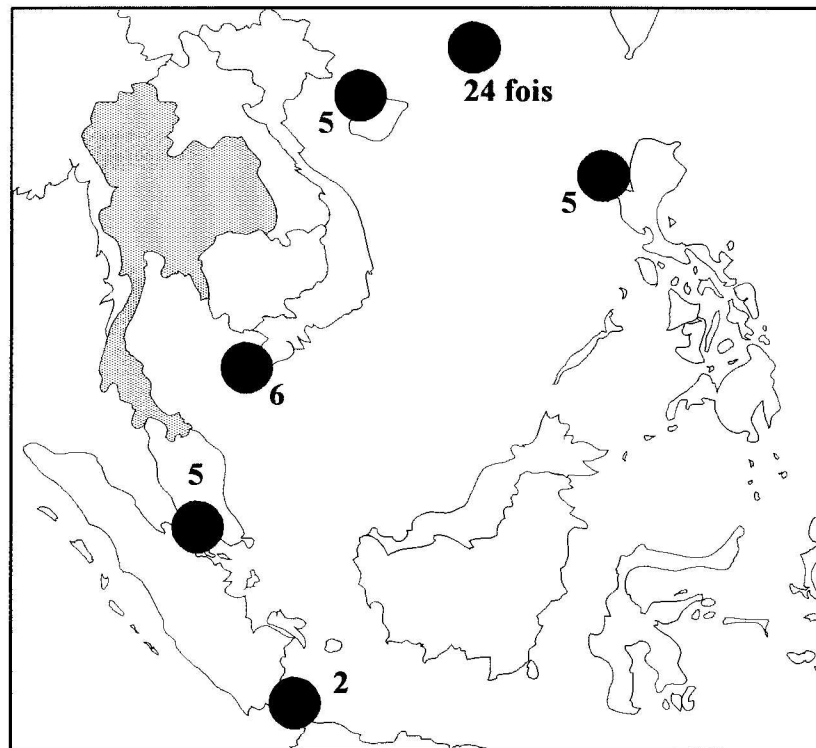
On peut distinguer les menaces possibles dans deux cas: les menaces non militaires et les menaces militaires.

1. Les menaces non militaires

a) La piraterie

En 1993, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a envoyé un groupe de travail en Asie du Sud-Est pour étudier les mesures adaptées à la zone Singapour,

Malaisie et Indonésie, proposant une série d'actions qui, avec la collaboration des gouvernements locaux, devraient contribuer à réduire le nombre des actes de violence, en particulier dans le détroit de Malacca et dans les eaux adjacentes. Mais il paraît que la piraterie est devenue plus souvent en mer de Chine méridionale notamment à l'entrée du golfe de Thaïlande. Voici les zones où les bateaux ont été attaqués par les pirates en 1996. A Macao et Hong Kong le plus souvent.



La zone de la piraterie en 1996

b) La pollution

Aujourd'hui, la pollution par les hydrocarbures par suite accidents de mer des pétroliers, constitue une nouvelle menace pour les espaces marins et pour les côtes. La surveillance, le contrôle, la prévention des accidents et, en cas de besoin, la lutte contre la pollution constituent de nouvelles obligations du service public en mer.

2. Les menaces militaires

a) Le conflit sur les îles Paracels et Spratlys

La menace militaire dans l'avenir sera le conflit sur les îles Spratly. Bien que la Thaïlande ne soit pas directement concerné par ce conflit, s'il y a un mouvement offensif militaire des pays concernés pour résoudre ce problème, bien évidemment, la Thaïlande sera sans doute impliqué.

b) Le minage

La faible profondeur des eaux de la Sonde et la faible largeur des passages maritimes et des mers concourent à faire de l'Insulaire une zone pour un minage d'envergure. C'est une manoeuvre simple, discrète, peu coûteuse et complètement anonyme qui pourrait brutalement interrompre la navigation en ou plusieurs points de la régions.

c) L'action de la Chine contre Taiwan

La politique actuelle de la Chine à l'égard de Taiwan semble consister à exercer une pression continue. La Chine peut lancer trois types d'opérations distinctes devant les ports taiwanais; *le blocus fermé* pour empêcher les bâtiment taiwanais de prendre la mer, *le blocus commercial* pour empêcher les navire marchands de pénétrer dans ou de quitter un port, et *l'observation d'un port*, cela est une seule action possible à l'heure actuelle. Cependant en tous cas affectent les commerce maritimes dans cette région.

d) La confrontation entre la Chine et l'Inde dans l'océan Inde

Depuis 1990, les relations stratégiques entre la Chine et le Pakistan ont adopté un profil bas, les relations avec l'Inde connaissent une réelle détente. Par ailleurs, la Chine est diplomatiquement très présente au Bangladesh et la Birmanie. La livraison de quantité de matériel militaire, l'assistance technique, sont autant de facteurs qui permettent la Chine d'imposer son influence en Birmanie, et d'envisager l'installation de bases navales dans l'océan Indien. Cette stratégie sera le nouveau front contre l'Inde. Dans l'avenir, il est possible qu'il affecte gravement aux voies maritimes dans cette zone.

e) Le terrorisme

A l'autre extrême, il est possible d'envisager le risque du sabotage d'un supertanker au point le plus resserré d'un détroit bien choisi.

3. Autres

Les autres problèmes qui n'affectent pas sur les voies de communications maritimes mais ils affectent la stratégie maritime et le bien, par exemple ; la contrebande, la drogue, l'immigration etc.

Comment la situation en mer de Chine méridionale affecte-elle à la Thaïlande ?

La Thaïlande est une nation éprise de paix mais elle a besoin de développer une défense pour protéger ses intérêts nationaux. En ce qui concerne la mer, les intérêts nationaux sont la pêche et les ressources naturelles. La Thaïlande a 2 775 km de côtes et environ 325 000 km² de zone économique exclusive. Le deuxième intérêt national est le réseau de ses voies de communications maritimes. Il est vital pour la Thaïlande que l'approvisionnement maritime ne soit pas interrompu. Pour ces nécessités, la marine thaïlandaise a pour mission : protéger la souveraineté,

maintenir les voies de communications maritimes et soutenir les opérations des autres forces armées. Ce sont des missions en temps de crise. En temps de paix la marine contribue aux actions en faveur de la paix et pour le respect du droit , ainsi qu'assurer les tâches de service public.

La stratégie maritime thaïlandaise dans le future

1. A cause de problèmes de souveraineté concernant la masse continentale ne sont pas tranchés particulièrement les conflits sur les Paracels et Spratlys peut être amener l'ANSEA à confronter avec la Chine. La Thaïlande doit établir une stabilité de politique, développer sa performance économique y compris moderniser ses armées afin d'être un instrument de garantir face aux changements de l'environnement en matière de géostratégie. Ce sont les éléments nécessaires pour la sécurité nationale.

2. La flotte de commerce est l'instrument nécessaire du commerce extérieur. Il faut établir une marine marchande forte pour intervenir sur les zone exportatrices et importatrices. Ainsi que la construction navale doit trouver les moyens financiers nécessaires, quelle que soit les crises, pénurie momentanée ou excédent structurel, pour faire face à une évolution de la conjoncture, souvent imprévisible. Enfin, l'industrie de la réparation navale, qui disposera la réparation des navires de grande plaisance. La puissance marine marchande, la construction navale et la réparation navale permettront la Thaïlande avoir pouvoir autonome pendant la crise dans l'avenir lorsque les navires de commerces étrangers changent sa route pour éviter des risques.

3. La marine se voie confier des missions qui dépassent le cadre strict des missions militaires pour couvrir plusieurs aspect des obligations de l'Etat en mer y compris le respect du droit de la mer par exemple ; la surveillance de pêches, la police de la navigation, le sauvetage en mer, l'assistance aux navires en danger. La mise en place d'unités navales et aériennes d'observation dans les zones sensibles est une réponse possible (à ce type d'agression). Aujourd'hui, la lutte contre les pollutions marines accidentelles constitue de nouvelle mission en temps de paix. La marine doit être capable de porter assistance aux navires en difficulté et disposer de moyens efficaces de lutte contre les pollutions maritimes.

4. Avec le développement des armes modernes, on peut qualifier de détroit toute étendu maritime dont la faible dimension permette à un missile ou à un avion basé à terre. Ainsi qu'en mer de Chine méridionale dont les dimensions sont plus respectables, les voies maritimes peut être menacées par les actions de certains pays riverains. Ces menaces, notamment la menace aérienne est celle importante puisque sa vitesse. Ces avions basés à terre, combinés avec l'aviation de reconnaissance, les navires de surveillance (et peut être dans l'avenir, les satellites d'observation) représentent une puissante menace contre la force navale à la mer. Pour se défendre contre ces menaces, il faut que la force navale à la mer mettent en jeu plusieurs acteurs qui combinent toutes leurs possibilités en vue d'obtenir la plus grande efficacité. De plus, garce à la faible profondeur des côtes, la guerre de mines est une forme très particulière des opérations côtières et, de ce fait, doit être traitée

à part. Donc la capacité pour la lutte antiaérienne et la capacité contre les opérations côtières particulièrement la guerre de mines sont très importantes.

5. L'Asie du Sud-Est est une région à haute valeur stratégique, parce que les communications maritimes entre océan Indien et Pacifique sont dépendantes d'un nombre limité de détroits qui y sont situés. Pour la Thaïlande, le transport maritime est un élément clé du commerce international donc, la défense des voies de communications maritimes thaïlandaise et la protection du trafic commercial sont une nécessité absolue pour la marine. Elle devra avoir la capacité pour protéger et maintenir la sécurité des approvisionnement contre toute forme d'agression. Le passage vital de la mer de Chine au golf de Thaïlande doit être contrôlés. Maintenir la liberté de navigation et la sécurité des voies de communications maritimes. procéder à l'évacuation de ressortissants en cas de crise. On peut dire que tous les bâtiments de guerre participeront aux missions de contrôle de l'espace maritime pour la protection des intérêts nationaux et de soutien des activités commerciales et diplomatiques. Pour répondre ces nécessités, la marine doit réaliser :

- La présence, c'est-à-dire l'affectation d'un navire ou d'un aéronef dans un endroit déterminé pour influencer les événements ou pour manifester la détermination de la Thaïlande de faire respecter sa souveraineté.

- La surveillance par les aéronefs les bâtiments de guerre et aussi les système fixes. La zone de défense extérieure doit être patrouillée par des avions à long rayon d'action. Toutes les missions des forces maritimes supposent d'importantes ressources de surveillance.

- L'interdiction des voies accès maritimes par l'envoi de forces maritimes suffisantes dans un secteur maritime donné pour empêcher une menace

- Le contrôle de la mer permet d'assurer la sécurité relative d'un secteur contre une menace déterminée. Le contrôle de la mer comprend donc des éléments de surveillance et de contrôle. La lutte contre les mines dans les eaux côtières est évidemment un élément important de cette stratégie. Essentiellement, l'affectation des ressources au contrôle de la mer permet à un pays de contrôler la situation dans un secteur et de parer à un éventail de menace à ses intérêts nationaux.

- Au besoin, le groupement tactique du porte-hélicoptères, et le groupe amphibie assurent la force de frappe servent aussi principalement à la projection de puissance.

6. La Thaïlande a besoin d'une force maritime polyvalente qui pourra adapter à long terme aux changements rapides de la scène internationale et aux progrès technologiques. Cette conclusion est particulièrement importante aux changements sociaux, politiques et économiques dans la situation mondiale. La solution sera la construction des bâtiments de faible tonnage qui peuvent jouer des rôles de guerre complémentaire.

7. La majorité de l'exportation et l'importation thaïlandaises est transportée par mer notamment la voie maritime dans le golf de Thaïlande est actuellement celle

la plus importante. Mais les facteurs politiques risquent d'interférer de plus en plus avec la circulation maritime dans la mesure où l'évolution du droit de la mer multipliera les possibilités d'intervention des Etats côtiers au large de leurs rivages. A l'exception de Malacca et de Singapour, classés passages internationaux, tous les autres détroits se situent dans les eaux territoriales indonésienne et philippines. Que va-t-il advenir de l'équilibre et de l'organisation de la région, lorsque les indonésiens et les philippins ayant amélioré leurs économies, commenceront à profiter au maximum des avantages que leurs ont donnés la géographie. Il faut une planification pour préparer si ces détroits et les principales voies seront fermés. De plus il faut développer une stratégie de port régional propre notamment les ports commerciaux au bord de la mer des Andaman. Egalement, a cause de même raison, le développement de la base et la force navale à l'ouest doit être considéré comme la priorité puisque aujourd'hui, la marine thaïlandaise concentre la quasi-totalité de ses moyens dans le golf de Thaïlande à la base navale Sattahip (à côte l'est) et la base navale Songkhla (au sud). Dans la mer des Andaman, il n'y a que la base navale Phang-Nga. Les moyens qui y sont affectés représentent qu'une force côtière.

Conclusion

En mer de Chine méridionale, des lignes de clivage continuent de parcourir les pays riverains, rivalités politiques, conflits territoriaux, qu'ils soient insulaires ou maritimes, ou qu'ils portent sur des espaces beaucoup plus vastes. En revanche, la Chine affirme implicitement que la mer de Chine méridionale fait partie de ses eaux territoriales. La tension est d'autant plus vive dans la région que les enjeux semblent renforcés par des gisements de pétrole, et que les Etats riverains impliqués ont entamé des programmes d'armement importants.

L'essentiel du commerce de la Thaïlande avec les autres pays s'effectue par la voie maritime particulièrement la voie en mer de Chine méridionale. Pour faire face aux menaces, la Thaïlande doit se développer sa capacité politique économique et militaire pour devenir un pays puissance diplomatique capable de peser face aux problèmes. Au vu de l'importance que revêtait l'économie maritime pour son développement, protéger les voies de communications maritimes devenait l'une des raisons d'être la marine puissance, outre la protection des ZEE proclamées puisque son économie maritimes dépendant profondément de la liberté de navigation. La puissance marine marchande, la construction navale et la réparation navale permettront la Thaïlande avoir pouvoir autonome pendant la crise. A cause de la faible du largeur de la mer de Chine méridionale, la capacité de la lutte antiaérienne et la guerre de mines sont des éléments nécessaire. Elle doit aussi réaliser les quatre politique; la présence, la surveillance, l'interdiction des voies accès maritimes, le contrôle de la mer, et en cas nécessaire la projection de puissance. Actuellement, le contrôle de la mer elle permettait de choisir un théâtre bien limité. Pour exercer efficacement ce contrôle, il faut une force maritime polyvalente crédible pour assurer la sécurité nationale et garantir la souveraineté, aussi les missions du service public dont la lutte contre la pollution est sa nouvelle mission en temps de paix. En fin, le développement de port régional également la base navale et les moyens suffisants à l'ouest sont éléments pour assurer

l'approvisionnement et le contrôle de la mer dans cette zone en cas de crise en mer de Chine méridionale.

