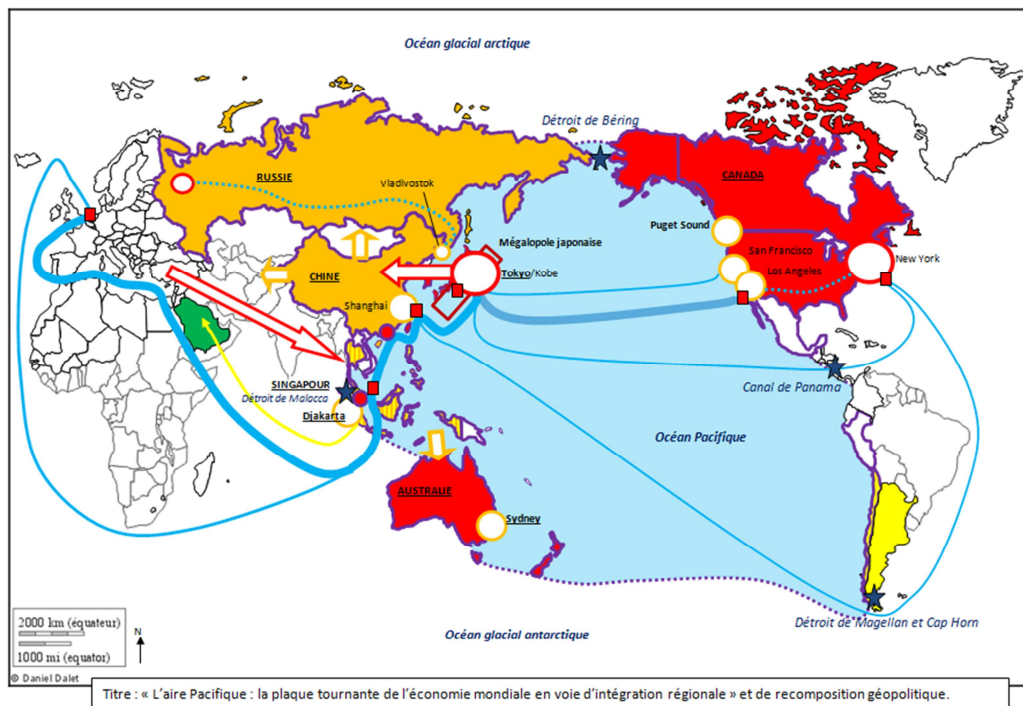




PROMOTION *GÉNÉRAL GALLOIS*

2016 -2017

LA CHINE ET LE PACIFIQUE



CC Anne-Isabelle VICHOT

Sous la direction de :

M. Cyrille POIRIER-COUTANSAIS

Directeur de recherches

au Centre d'études stratégiques de la Marine

Résumé

Parmi les Etats côtiers du Pacifique, la Chine renouvelle sa marine et en particulier sa flotte sous-marine. Cette étude porte sur le rapport de la Chine au Pacifique. L'analyse des faits commence au XIX^{ème} siècle, date à laquelle la Chine est défaite militairement sur son littoral alors que son Empire continental est stabilisé. Le retour de la Chine dans la sphère maritime est une conséquence de son développement économique et de l'ouverture de ses seules zones littorales à une économie de marché.

Aujourd'hui, la Chine est fortement dépendante des lignes de communications maritimes tant pour l'importation de matières premières que pour l'exportation de biens manufacturés. Elle doit donc assurer la pérennité de ces flux et pour ce faire développe sa marine, en particulier pour protéger les détroits d'accès à l'océan Pacifique mais également réaffirmer sa puissance et sa souveraineté dans la zone Asie-Pacifique.

Cette stratégie d'influence se décline dans toutes les sphères publiques : économie, politique des ressources (pêche et matière premières), diplomatie d'influence. L'étude présente les rapports de la Chine avec ses grands voisins du Pacifique.

Abstract

China has decided to improve its naval forces during the past few years. This report addresses the role China plays in the Pacific and the surrounding territories. China was a brilliant navy power in the XVth century, subsequently it turned its attention to continental affairs and neglected sea power for centuries. At the end of the XIXth century, British and Japanese invasions reminded China of the importance of coastline defense. The economic growth that followed was highly dependent on sea lines of communication.

Nowadays, Chinese power relies on maritime traffic more than ever. That's why the Chinese government has decided to increase the naval budget in order to be able to protect those sea lines and to deploy forces to ensure freedom of navigation in the Pacific Ocean.

Finally, this report will attempt to show how China uses the Pacific(sp.) Ocean as a mean of influence and an instrument of power by studying the relationships China has with the countries of the Pacific rim.

Introduction	4
1- La Chine : une puissance continentale qui retrouve la mer.....	6
a. Menaces maritimes du XIX ^{ème} et du XX ^{ème} siècles : Européens, Américains et Japonais.....	6
b. 1949-1978 : la République Populaire de Chine devient un acteur international.	9
c. Développement de la puissance économique : importance de la voie maritime.	11
2- Les flux maritimes : ressorts essentiels de la puissance chinoise.....	16
a. Flux entrants.	16
b. Flux sortants : biens manufacturés, la Chine usine du monde.....	20
c. Points d'appuis et passages obligés : contrôler les débouchés vers les océans Pacifique, Indien et Atlantique.	23
3- Ambitions maritimes chinoises : le Pacifique une zone d'influence à conquérir.	27
a. La région Pacifique nord de l'Arctique à l'ASEAN.....	28
b. Position des Etats-Unis : bascule de l'US Navy vers le Pacifique, surveillance et protection des lignes de communication à travers le Pacifique, liberté des mers.....	31
c. Ambition d'occuper le Pacifique sud : la France avec Polynésie française et Nouvelle-Calédonie, seule puissance européenne dans le Pacifique.	34
Conclusion	37
Sources et bibliographie.	39
Tables des illustrations.	42
Annexe 1 : L'énergie dans la politique chinoise.	43
Annexe 2 : 8 ports chinois dans les 15 premiers mondiaux pour le trafic de conteneurs.....	44
Annexe 3 : Cadres de la coopération régionale.	45

Introduction

D'une superficie de 166 241 700 km², l'océan Pacifique est bordé par des arcs insulaires à l'Ouest et côté Est par des canyons. Les eaux du Pacifique contiennent d'importantes ressources halieutiques et constituent un réservoir de ressources minérales encore peu exploitées. Plus de 45% du trafic maritime mondial les empruntent aujourd'hui.

Le nombre d'Etats côtiers du Pacifique qui renouvellent leur marine de guerre, en particulier par l'acquisition de sous-marins, outils de souveraineté discrets et redoutables, s'accroît. Parmi ces Etats, la République Populaire de Chine a pris une place prépondérante. Elle revendique son expansionnisme et affiche désormais l'objectif de devenir une des premières puissances du Pacifique.

Aux débuts de la dynastie Ming, la mer est un des vecteurs de la puissance diplomatique, culturelle et commerciale de la Chine [11]. L'empire du Milieu maîtrise la construction navale comme le prouve l'armada de « bateaux-trésors » alignée pour les sept expéditions maritimes conduites sous les empereurs Yongle et Xuande entre 1402 et 1435. Pour ces expéditions, la flotte chinoise est constituée de 300 jonques et 28 000 marins « the Treasure fleet » [30]. Dans le même temps, la défense littorale de l'empire Ming est assurée par près de 2 800 vaisseaux. La dernière expédition conduite sous le règne de Xuande voit la mort de l'amiral Zheng He à Calicut. Le corps de ce dernier est ramené en Chine à bord de la dernière jonque de la flotte Trésor. A leur retour, les navires sont laissés à l'abandon et les forces rendues disponibles employées pour reconstruire Nanjing et combattre au Vietnam. Le ministre de la guerre Liu Dexia fait détruire toute archive permettant la reconstruction d'une marine, estimant que cet essor maritime nuit à la grandeur de l'empire du Milieu. Les dynasties suivantes se tournent vers la conquête du continent et la protection de leurs frontières terrestres. Ce repli dure jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle alors que sur les côtes chinoises, le monde débarque en commençant par les portugais suivis des britanniques.

La Chine est depuis lors confrontée une nouvelle fois à sa frontière maritime. Le Pacifique constitue pour cet Etat conquérant une aire où son influence doit se déployer. En effet, au-delà de la première chaîne d'îles, à l'intérieur de laquelle sa souveraineté est déjà revendiquée si ce n'est établie, la Chine souhaite contrôler la zone maritime incluse dans ce qu'il est commun d'appeler la deuxième chaîne d'îles. Se dotant d'une marine hauturière résolument

moderne et participant à des missions jusque dans l'océan Indien, la Chine retrouve l'importance du fait maritime pour asseoir sa puissance.

L'analyse de cette étude est bornée dans le temps et commence au moment des invasions occidentales et japonaises de la fin du XIX^{ème} siècle. Son aire géographique est limitée à l'océan Pacifique : seuls les accès à l'océan Indien et à l'océan Atlantique sont traités. Les routes maritimes seront abordées mais la relation Chine-Afrique est hors du périmètre de l'étude.

Au vu des événements du XX^{ème} siècle et des annonces du gouvernement actuel, la question suivante se pose : le Pacifique sera-t-il chinois ?

L'analyse proposée rappelle les faits historiques de la fin du XIX^{ème} siècle à nos jours rapportant la présence chinoise dans l'océan Pacifique. Ce tableau amène à considérer dans une seconde partie les flux maritimes qui constituent la pierre angulaire du système économique chinois. Enfin, l'océan Pacifique est incontestablement une zone d'enjeux stratégiques pour plusieurs pays riverains. Ainsi, seront présentés les acteurs étatiques dont les intérêts se portent au-delà de la mer de Chine méridionale : Japon, Russie, Etats-Unis, Australie, France.

1- La Chine : une puissance continentale qui retrouve la mer

a. Menaces maritimes du XIX^{ème} et du XX^{ème} siècles : Européens, Américains et Japonais.

Au début du XIX^{ème} siècle, l'empire du Milieu chinois est dirigé par l'empereur Jiaqing et les principaux échanges commerciaux se font avec l'Empire britannique des Indes. La marine chinoise est essentiellement une flotte de cabotage et les armées chinoises sont mobilisées pour la défense des frontières continentales et le maintien de l'ordre. Parmi les marchandises débarquées en Chine se trouve l'opium. La Cour impériale chinoise consomme de l'opium depuis plusieurs siècles mais le négoce britannique a rendu l'accès à cette substance plus facile. En effet, le pavot est cultivé dans l'Empire des Indes et la Chine représente un débouché commercial de proximité. Lorsque l'empereur de Chine découvre que sa garde et nombre de ses officiers se livrent à l'opiomanie, il en interdit la consommation et informe le roi George III d'Angleterre qu'il pourrait fermer l'accès du marché chinois aux Britanniques. La contrebande, pilotée par la Compagnie des Indes, s'installe alors à Canton, avec l'implantation de fabriques d'opium sous la coupe de la guilde des marchands Cohong, association de marchands chinois qui a le monopole de la distribution de l'opium dans les lieux de consommation. Ce trafic se révèle lucratif. En parallèle de cette expansion commerciale, l'Empire chinois connaît un affaiblissement intérieur dû à la corruption, à des révoltes paysannes imputables à la famine et aux inondations dont le Fils du Ciel est jugé responsable et à un déclin de l'armée.



Figure 1 : Les routes de l'opium entre la Chine et l'Inde contrôlées par les Britanniques.

Pour lutter contre cette consommation d'opium qui mine la cohésion de l'armée, principal soutien du régime, l'Empereur prend des mesures répressives. Celles-ci ont pour effet de multiplier la contrebande. Trois lignes s'affrontent au sein de l'Empire : de la légalisation totale à une répression très sévère en passant par un plan graduel de prohibition [35]. La ligne répressive est choisie et Lin Zexu est nommé haut-commissaire de Canton. La répression s'étend alors aux étrangers et les sujets de la Couronne ne sont plus protégés par l'extra-territorialité. L'escalade des tensions entre marchands britanniques et gouvernement chinois débute. En 1839, le haut-commissaire assiège le quartier des fabriques de Canton et force les marchands britanniques à livrer leur cargaison d'opium, ce qui entraîne le déplacement des infrastructures britanniques vers Macao. En Grande-Bretagne, le lobbying des marchands entraîne un soutien massif de la Chambre des Communes à une expédition militaire contre l'empire du Milieu. La guerre est décidée à l'automne 1839. En juin 1840, le littoral chinois est attaqué : la flotte chinoise ne peut défendre ses forts. Canton est prise puis les villes de ChenHai, Ningbo, Chapu, Shanghai, Chingkiang tombent. La chute de Nankin en 1842 conduit la dynastie mandchoue à signer un traité de paix qui autorise l'accès à cinq ports pour la flotte de la couronne britannique, dissout la guilde des marchands de Cohong et établit un accord de douane favorable aux Britanniques.

La Chine se retrouve ainsi avec un territoire amputé de ces enclaves désormais dominées par les Britanniques. C'est la première défaite sur son littoral et la prise de conscience de la nécessité de consolider les défenses côtières. L'Empire britannique peut imposer ses volontés par sa supériorité maritime dans le Pacifique.

En 1894, une deuxième guerre oppose la Chine au Japon et achève la perte de contrôle de la Chine sur son littoral et *a fortiori* sur le Pacifique [17]. La Corée est source de tensions entre le nouvel expansionnisme japonais et l'empire du Milieu dont le gouvernement coréen est vassal depuis 1870. La convention de Tien-Tsin, signée en 1885 et qui établit entre les deux parties un accord de non-ingérence en Corée, est rapidement caduque. Dès 1894, alors que le roi de Corée fait appel à la Chine pour mater la révolte paysanne qui menace son régime, le Japon envahit la péninsule et grâce à sa flotte modernisée inflige une défaite totale à la flotte chinoise dans le détroit de Yakou.



Figure 2 : Synoptique de la première guerre sino-japonaise.

Le traité de Shimonoseki en 1895 met fin au conflit et affirme la puissance japonaise dans la région.



Figure 3 : Caricature parue dans Le Petit Journal en 1898 : " En Chine : le gâteau des Rois et... des Empereurs "

En 1898, l'impératrice mandchoue Cixi prend le pouvoir par un coup d'Etat. Elle favorise les mouvements nationalistes antieuropéens dont le plus fameux est celui des Boxers, ainsi nommés par les Européens car ils pratiquent les arts martiaux. Elle les organise en milice.

A partir de 1900, ils s'en prennent aux Européens et aux Chrétiens chinois. C'est la guerre des Boxers (1900-1901). Une coalition de huit puissances étrangères (Japon, Royaume-Uni, Etats-Unis, France, Italie, Russie, Autriche-Hongrie) se forme et anéantit dans le sang cette révolte avec un corps expéditionnaire de 100 000 hommes débarqués progressivement par les flottes alliées dans les villes du littoral. Des canonnières sont utilisées sur les fleuves. L'impératrice est contrainte d'utiliser ses propres troupes aux côtés de cette coalition pour mater la rébellion, qu'elle avait initialement encouragée. Cette humiliation reste dans la mémoire collective chinoise.

A la suite de la guerre sino-japonaise et après des années d'occupation, la Corée devient un protectorat japonais en 1905, une colonie en 1910 et le demeure jusqu'à la reddition du Japon en 1945. La Chine perd encore de son influence dans la région.

La dernière guerre sino-japonaise débute en 1937. La partie orientale de la Chine est envahie par l'armée japonaise ce qui pousse à l'union entre les partisans du Guomindang et ceux du parti communiste chinois. Les opérations maritimes permettent le débarquement d'une armée nombreuse qui prend Pékin et Tianjin début août puis Shanghai en novembre 1937. Il faut attendre la reddition du Japon en 1945 pour assister à la réunification du pays.

Ces conflits du XIX^{ème} et XX^{ème} siècle vont profondément marquer la mémoire collective chinoise qui se construit autour d'un refus de l'Occident et de la nécessité de se venger contre ces injustices.

b. 1949 - 1978 : la République Populaire de Chine devient un acteur international.

En 1946, la guerre civile reprend en Chine. Les armées du Guomindang sont balayées en 1949 par une offensive générale de l'Armée rouge au nord du fleuve Yang Zi. Les nationalistes s'enfuient à Taïwan et, après l'échec de plusieurs manœuvres de débarquement, l'armée rouge laisse l'île aux nationalistes. La République Populaire de Chine (RPC) est fondée le 1^{er} octobre 1949 [14].

Pendant la guerre de Corée qui se déroule de 1950 à 1953, les opérations maritimes sont déterminantes. Balayés par les Coréens du Nord, les Sud-Coréens et les nations mandatées par l'ONU, dont la France, reprennent l'initiative grâce à une opération amphibie de grande envergure à Incheon. Ils atteignent la frontière chinoise, l'Armée rouge franchit alors le Yalu.

La contre-attaque chinoise est bloquée sur le 38^{ème} parallèle. Lors de ce conflit, malgré les pertes, la Chine apparaît en tant que nation souveraine, une puissance militaire contre laquelle les Américains envisagent un moment l'usage de la bombe atomique. L'armistice de Panmunjon est le premier traité signé par la Chine avec les Occidentaux qui ne soit pas un traité « inégal ».

Le premier plan quinquennal chinois est mis en place de 1953 à 1957. Axé sur l'industrie lourde, il permet la reconstruction des ports qui étaient sous concessions internationales avant la guerre. Les structures industrielles et agricoles sont nationalisées [17].

Les crises de Taïwan qui opposent dans le détroit de Formose nationalistes et Armée Populaire de Libération de 1954 à 1955 montrent une fois de plus aux Chinois la nécessité de disposer de moyens navals suffisants pour faire valoir leurs intérêts stratégiques. Mao est conforté dans la nécessité d'acquérir le feu nucléaire afin de pouvoir discuter d'égal à égal avec les Etats-Unis.

En 1958, les hostilités reprennent autour de Taïwan. Mao profite du contexte de crise au Moyen-Orient (intervention américaine au Liban) pour lancer une campagne de bombardements et planifier la prise de Taïwan. Le 23 août 1958 commencent les bombardements communistes sur une petite île de l'archipel Jiangmen, occupée par les nationalistes au sud de Taïwan. Cette manœuvre est perçue comme les préliminaires d'une manœuvre amphibie. Une partie de la 7^{ème} flotte américaine est détachée pour escorter des navires qui ravitaillent Taïwan. Le blocus mené par la RPC à l'encontre de Taïwan se prolongeant, le commandant américain du Pacifique informe qu'un assaut chinois sur les îles amènerait une riposte nucléaire. L'Armée Populaire de Libération se retire et ordonne l'interruption des bombardements. Les armements nucléaires présents à Taïwan seront retirés en 1974. Plusieurs accrochages ont encore lieu jusqu'à la normalisation des relations diplomatiques en 1979.

Mao entreprend les réformes du « Grand Bond en avant » en 1958 puis la Révolution culturelle en 1966. La République Populaire de Chine est entraînée dans un nouveau conflit frontalier avec l'URSS en 1969 qui se traduit par des tirs sporadiques sur la frontière longue de 4000 km. Ces incidents sino-soviétiques permettent la normalisation des relations entre la Chine et les États-Unis. En 1972, Mao et Nixon s'accordent sur les échanges stratégiques commerciaux utiles entre les deux pays afin de se prémunir de la menace militaire soviétique.

La fin de guerre du Vietnam, en 1973, ne permet pas à la Chine de garder la main sur son ancien allié et se conclut par le basculement du Vietnam dans l'orbite de l'URSS.

En 1978, l'ampleur de la catastrophe causée par les différents mouvements lancés par Mao est admise, et la tendance est inversée : l'économie est modernisée par l'arrêt de la collectivisation. Cette même année, lors du XI^{ème} congrès du Parti communiste, Deng Xiaoping peut lancer son pays dans l'économie socialiste de marché, compromis entre économie planifiée et économie libérale.

c. Développement de la puissance économique : importance de la voie maritime.

La Chine devient membre du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale en 1980 et développe ses échanges commerciaux avec les Etats-Unis. Son objectif est de conquérir les marchés extérieurs : des orientations technologiques et scientifiques, commerciales et financières sont données aux services de renseignements en complément de celles portant sur la sécurité. Les étudiants chinois émigrent et constituent un formidable réseau [20].

En 1980, sont créées quatre zones économiques spéciales dans les provinces littorales du Guangdong et du Fujian dans le sud de la Chine, parmi elles Shenzhen. En 1984, quatorze villes côtières sont ajoutées à ce réseau et, en 1988, toutes les villes côtières sont déclarées ouvertes.

Jiang Zemin, qui succède à Deng Xiaoping après les événements de Tian an men, revitalise l'idée nationale, affaiblit le rôle politique de l'armée et son poids économique. Il décide d'engager l'économie chinoise dans la mondialisation. Au XIV^{ème} congrès du Parti Communiste Chinois (PCC) en 1992, il décide de continuer l'ouverture en imposant une économie socialiste de marché. Ainsi, en 1994 la RPC rejoint l'*Asian Regional Forum*. En 1997 commencent les démarches d'ouverture de l'économie nécessaires pour adhérer à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Elles aboutissent en 2001.

La mer étant le vecteur des exportations et importations de la Chine mais aussi une source de ressources essentielles (pêche, hydrocarbures,...), le Parti Communiste Chinois ratifie la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en 1996.

La zone littorale chinoise se développe fortement par opposition à l'intérieur du pays. La forte disparité régionale nécessite de maintenir une forte base endocrinée et disséminée pour assurer la cohésion du Parti. La décentralisation engagée en 1978 est arrêtée dès 1995 afin de rééquilibrer progressivement les différents territoires [14].

En effet, trois zones peuvent être distinguées en Chine : l'Ouest qui regroupe seulement 11% de la population, l'Intérieur et le Littoral, qui regroupe à lui seul 45% de la population sur 18% du territoire du Liaoning à Shanghai en passant par Pékin et Tianjin.

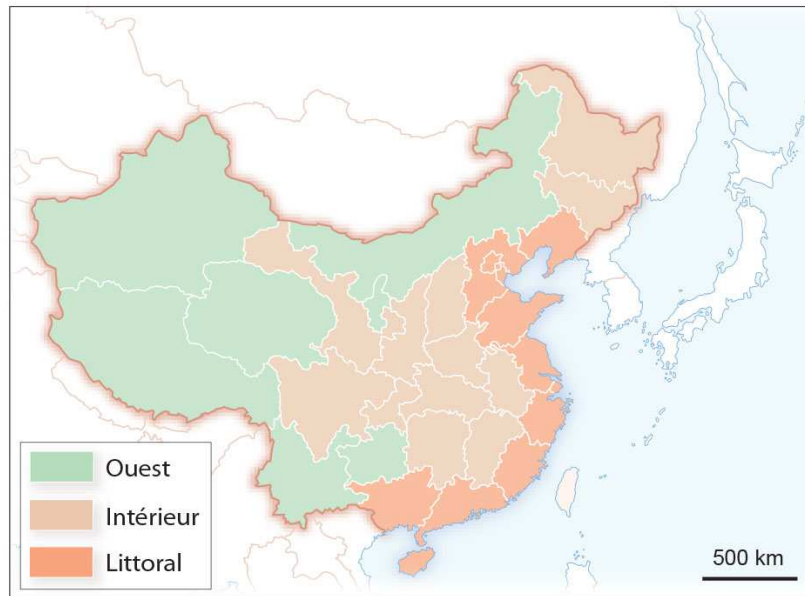


Figure 4 : Le découpage du territoire chinois littoral, Intérieur et Ouest. [23]

Cette disparité est la conséquence de la primauté des routes maritimes dans le développement de l'économie chinoise. L'urbanisation spectaculaire se traduit par la multiplication de villes sur les 18 000 kilomètres de littoral. La stratégie politique de développement économique privilégie en effet les provinces méridionales et les métropoles côtières connectées via les réseaux migratoires aux diasporas chinoises par-delà les océans [24].

Afin de contenir ces inégalités, des politiques de modernisations en amont des villes littorales commencent dès 1990 et s'accroissent au début des années 2000. L'émigration des zones rurales vers les zones urbaines accroît la qualité de vie des campagnes grâce aux transferts financiers des travailleurs urbains vers leurs villages d'origine [9]. C'est ce lien que le Parti cherche à maintenir. Le X^{ème} plan commence à corriger les inégalités territoriales : c'est le projet du Grand Ouest mais il se heurte à l'autonomie des régions.



Figure 5: Les politiques d'aménagement du territoire depuis les années 1990. [23]

Les investissements étatiques à partir du XII^{ème} plan privilégient alors le développement de voies de communication intérieures, en particulier ferroviaires et fluviales [15].

L'économie socialiste de marché ne touche que la sphère économique. Au niveau politique, on assiste à un filtrage des débats internes, à la surveillance de la presse pour préserver les intérêts du PCC.

La crise économique asiatique de 1997 montre la force du système chinois et assoie sa suprématie régionale. La République Populaire de Chine commence à réutiliser sa marine et affirme sa puissance en mer de Chine contre le Vietnam qui conteste sa présence sur les Paracels.

En 2003-2004, Hu Jintao parle de développement pacifique et met en place les réseaux des centres Confucius. La mise en place d'une ambition de suprématie mondiale et une politique nationaliste passe par la puissance économique. La Chine investit massivement à l'étranger tout en acceptant sur son sol des investissements étrangers soigneusement contrôlés.

Les deux cartes ci-après montrent l'accroissement des flux d'exportation et des investissements étrangers de 2005 à 2013 depuis les zones littorales.



Figure 6 : Les degrés d'intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2005. [22]



Figure 7 : Les degrés d'intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2013. [23]

Ces cartes soulignent qu'en 2013, les disparités régionales sont atténuées. Le PCC a renforcé sa politique d'aménagement du territoire, faisant remonter vers l'amont des grands fleuves les zones de production.

En raison de la crise économique en Europe et aux Etats-Unis, la Chine se tourne vers son marché intérieur mais le littoral reste ouvert vers l'extérieur autour de grandes métropoles comme Hong Kong et Shanghai car les flux vers le reste du monde demeurent primordiaux.

En 2015, selon le rapport des nations unies sur les investissements directs à l'étranger (IDE), Hong Kong et la Chine occupent respectivement les deuxièmes et troisièmes places des pays recevant des IDE avec dans l'ordre 175 et 136 milliards de dollars investis. En contrepartie, la Chine et Hong Kong se retrouvent en 3^{ème} et 9^{ème} place dans le classement des pays d'origine d'IDE avec 128 et 55 milliards de dollars respectivement.

A présent, la Chine doit sécuriser sa dépendance économique à ces flux par ses interventions maritimes extérieures.

2- Les flux maritimes : ressorts essentiels de la puissance chinoise

La Mer de Chine méridionale est une aire d'importance vitale pour la Chine puisqu'elle est le point d'entrée et de sortie d'une grande partie de ses flux commerciaux. L'objectif du gouvernement chinois est donc d'y affirmer sa souveraineté et, là comme en haute mer, de sécuriser les ressources qui s'y trouvent et les flux maritimes au départ ou à destination de Chine irriguant le Pacifique.

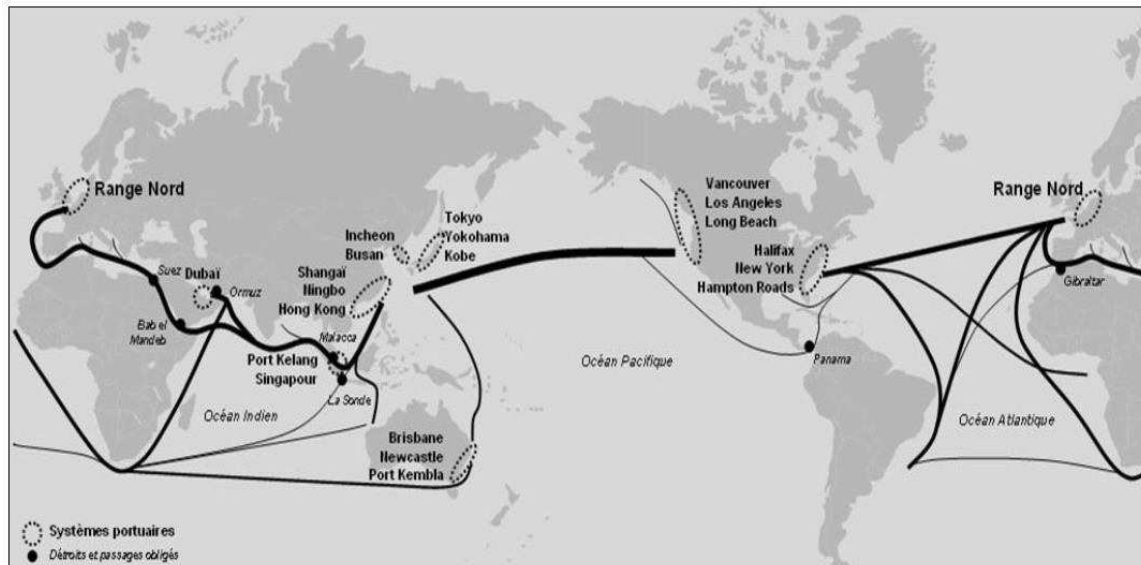


Figure 8 : L'aire Pacifique : une nouvelle intégration régionale, une recomposition géopolitique. Les principales routes commerciales figurent en noir et l'épaisseur est proportionnelle au flux.

Depuis 2008, la Chine développe l'idée de « l'océan harmonieux », une doctrine relevant du développement durable, combinaison d'indépendance énergétique, d'autosuffisance alimentaire et en ressources minérales, de sécurisation de l'espace maritime.

Cette doctrine est le support d'une véritable politique de puissance : l'harmonie de l'océan étant atteinte si les objectifs chinois le sont. L'annexe 3 présente les organisations régionales dont la Chine est membre. L'étude se portera sur les flux à destination et en provenance de la République Populaire de Chine. Enfin, le cas particuliers des détroits bordant le Pacifique est abordé.

a. Flux entrants.

En 2014, la Chine représente 22,3% des besoins en énergie primaire du monde. Pékin dépasse Washington en termes de consommation d'énergie, toutes sources confondues. En 2014, la

consommation journalière en barils de pétrole est pour la Chine de 8 mbj (millions de barils par jour). A titre de comparaison, elle est à cette même date de 18 mbj pour les Etats-Unis et de 1,6 mbj pour la France. Malgré ses ressources intérieures et le développement des productions nucléaires, hydroélectrique et thermique, la Chine est contrainte d'importer 4 mbj principalement du Moyen-Orient et de l'Afrique. L'Amérique Latine (Mexique) lui fournit également du pétrole : cela fait partie de la stratégie de diversification d'approvisionnement de la Chine pour éviter de dépendre des seules routes maritimes passant par l'Océan Indien [4]. En 2016, la Chine s'est constituée d'importants stocks stratégiques de pétrole en profitant des prix bas sur le marché [1].

La Chine conduit une politique identique concernant les matières premières. Le gouvernement chinois organise et centralise la production de ces matières premières et a mis en place une surveillance d'Etat, dès lors que ces matières entrent dans la fabrication de capacités de défense [1].

Pour les centrales thermiques et la fabrication de l'acier, la Chine utilise majoritairement les produits de ses mines mais également ceux de l'Australie dont elle est le premier client. Pour l'acier en particulier, la Chine importe le coke australien plus rentable et moins polluant que celui extrait de ses propres mines. En ce qui concerne l'uranium c'est également en Australie que se situe la principale source d'approvisionnement même si la Chine se tourne de plus en plus vers le continent africain. L'annexe I présente la dépendance énergétique de la Chine et sa politique volontariste pour sécuriser ses approvisionnements quelle que soit la situation politique sur la planète.

En ce qui concerne les ressources en métaux stratégiques, l'Australie est également le premier fournisseur de la Chine. Dans ce domaine aussi, les ressources naturelles de la Chine lui permettent de garantir une production minimale [1]. Elle constitue cependant des stocks de métaux stratégiques pour se prémunir de tout embargo. Cette solution est temporaire car elle très onéreuse et ne peut être un recours sur le long terme.

La Chine est également un gros consommateur de produits de la mer et se préoccupe des ressources halieutiques. En 2016, selon le rapport de la FAO, la Chine est restée le principal producteur et le premier exportateur de poissons et produits de la pêche. La pêche chinoise s'est industrialisée et ses flottes se déploient dans tout le Pacifique. Il est à noter qu'une partie de la production de la Chine tirée de sa zone de pêche est déclarée comme pêche en eaux lointaines et fait sensiblement augmenter le volume de prise de 1,35 à plus de 2 millions de

tonnes [38]. La figure ci-dessous représente les pistes AIS¹ de plusieurs navires industriels de pêche.

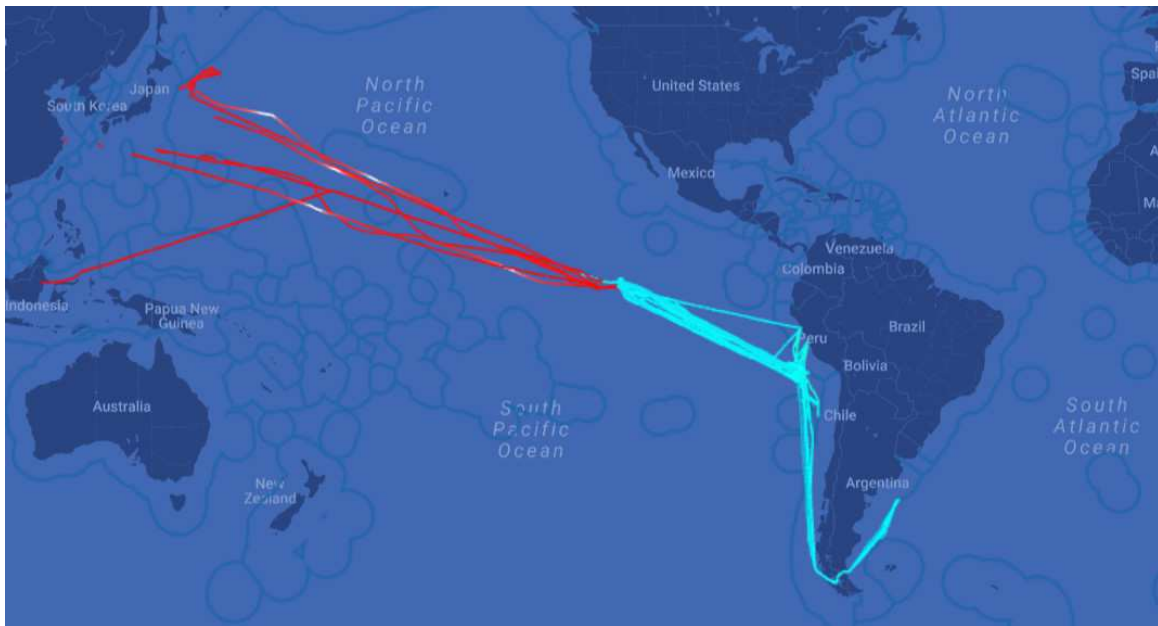


Figure 9 : transit des navires de pêches industriels chinois. [37]

Les traces montrent que ces navires vont jusqu'aux limites de la zone économique exclusive (ZEE) du Pérou. Ces navires rencontrent régulièrement leurs homologues au milieu du Pacifique en provenance des limites de ZEE japonaises ou indonésiennes. Maîtrisant totalement la géopolitique de la zone, ces pêcheurs jouent avec les limites des ZEE des pays riverains et surtout s'éloignent des zones d'habitats des espèces déclarées pêchées (calamars). Ces mouvements intriguent les scientifiques en charge de la surveillance des habitudes de pêche dans le Pacifique qui craignent une surpêche.

Les ressources agricoles sont également déficitaires en Chine. L'importation de denrées alimentaires est donc nécessaire dans une Chine urbanisée à hauteur de 60 à 70% en 2020. La principale importation est celle de soja en provenance d'Amérique latine (Brésil) afin de nourrir les élevages porcins. Les céréales maïs, blé et riz sont produites en Chine en quantité suffisantes. 40 % des flux de soja mondiaux vont vers la Chine qui augmente ainsi de près de 50 % la surface cultivée dont elle dispose en propre.

¹ AIS : Automatic Identification System : système d'échanges automatisés de messages émis par les navires qui permet aux centres de surveillance de trafic de connaître l'identité, la statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

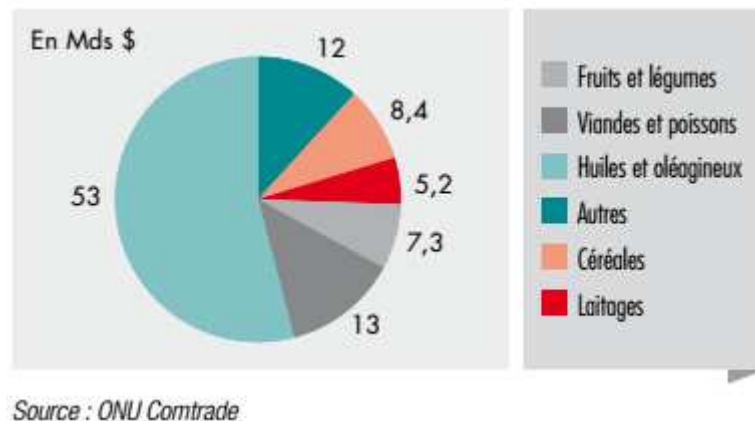


Figure 10 : Importations de produits agricoles en Chine.

Le gouvernement cherche à lutter contre cette dépendance. Des aides versées aux agriculteurs permettent de maintenir la production, des frais douaniers importants sur les importations et un fort contrôle des exportations renforcent le dispositif.

Enfin le dernier flux à considérer est l'accès à Internet. Les câbles qui traversent le Pacifique et qui sillonnent la mer de Chine méridionale assurent la connexion des grands ports de Chine et des places financières qui permettent les exportations et la croissance économique. Signe du réchauffement des relations entre Washington et Pékin, le premier projet de fibre optique sous-marine directe relié à l'initiative FLAG (Fiber-Optic Link Around the Globe) a permis en 1999 la connexion de la Californie avec Shanghai. L'ensemble de ces câbles par lesquels transitent toutes les informations nécessaires au fonctionnement des firmes chinoises constitue un enjeu vital pour la Chine comme pour les pays industrialisés auxquels ils la relient.

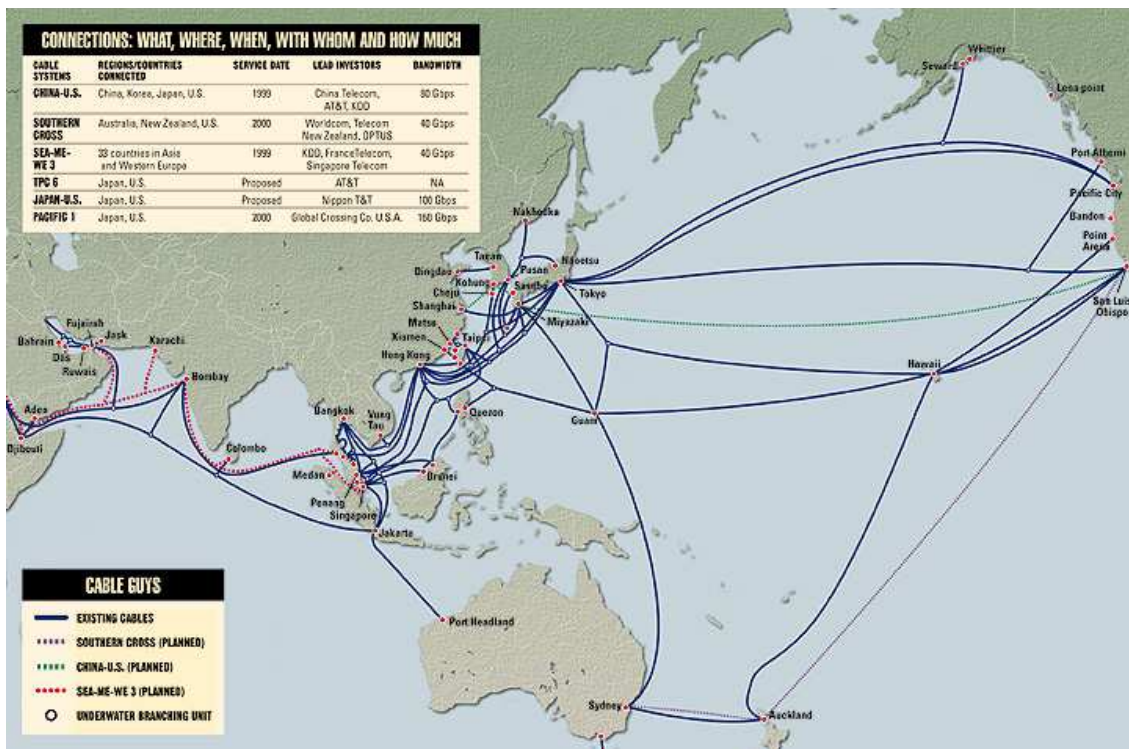


Figure 11 : Les câbles sous-marins à travers l’Océan Pacifique.

Ce recours à Internet et aux câbles sous-marins est d’autant plus stratégique qu’il permet à la Chine de développer une nouvelle capacité de production IT² pour répondre aux appels d’offres en *outsourcing* de grands groupes occidentaux.

La Chine est donc une puissance fortement dépendante de ses importations. Son besoin en énergie est grandissant afin de soutenir la croissance de son marché intérieur tout en maintenant ses exportations. L’autosuffisance alimentaire est contrôlée au plus haut niveau afin de maintenir la stabilité du régime. Pékin ne peut faire d’impasse sur la sécurité de ses lignes de communication maritimes.

b. Flux sortants : biens manufacturés, la Chine usine du monde.

Concernant les exportations, la Chine est considérée comme l’atelier du monde. 70% du commerce extérieur chinois se fait dans la sphère asiatique. 90% du commerce extérieur chinois passe par la mer. La République Populaire de Chine a donc développé d’immenses infrastructures portuaires afin d’exporter sa production.

² IT : Information technologies : domaine regroupant les technologies liées au numérique.

Elle est aussi le premier constructeur naval mondial avec les deux consortiums CSSC³ et CSIC⁴.

Les ports de haute mer chinois les plus importants sont Hong Kong, Shanghai et Dalian. La conteneurisation est à la base des échanges de produits manufacturés et permet à l'« atelier » d'exporter rapidement toutes sortes de marchandises vers les pays industrialisés en limitant les temps de chargement et de déchargement. La route du Pacifique Nord à destination de Los Angeles, Vancouver, Seattle et Tacoma est une véritable autoroute qu'emprunte 60% du trafic de conteneurs du Pacifique. La carte ci-après montre à quel point la Chine est devenue le pivot de l'activité économique en Asie et dans le monde. En particulier, elle récupère les marchandises des ateliers périphériques que sont le Cambodge, la Thaïlande, les assemble et les exporte vers des pays plus lointains : Europe et Amérique du Nord. Ce phénomène s'est accentué dès l'adhésion de la Chine à l'OMC. La mise en place de la sous-traitance au sein des pays de l'Asie du Sud-Est augmente ce rôle de plateforme d'expédition de l'Asie vers le reste du monde.

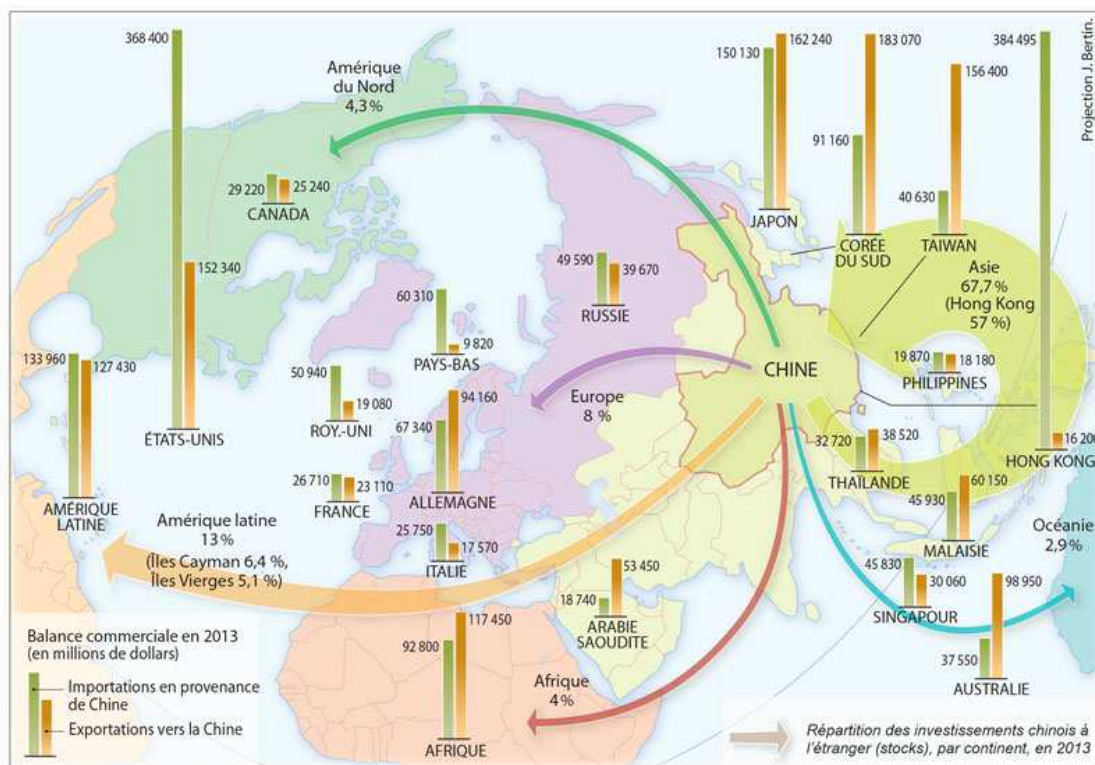


Figure 12 : La place de la Chine dans les flux économiques mondiaux en 2013

³ CSSC : China State Shipbuilding Corporation : conglomérat public chinois de construction navale fondé en 1979.

⁴ CSIC : China Shipbuilding industry Corporation : deuxième conglomérat public chinois fondé en 1999 dont le siège social est à Pékin.

En 2011, selon les statistiques officielles, 146 millions de conteneurs ou EVP⁵ ont quitté les ports côtiers chinois. Il faut en rajouter 24 millions si on considère également le port de la région spéciale de Hong Kong. Progressivement, la conteneurisation remonte vers l'amont des grands fleuves et de véritables terminaux fluviaux voient le jour, en particulier sur les rives du Yangzi Chiang dans la zone Liangjiang à 400 km en amont de l'embouchure. L'annexe 2 présente le classement de huit ports chinois dans les 15 premiers ports de trafic de conteneurs mondiaux.

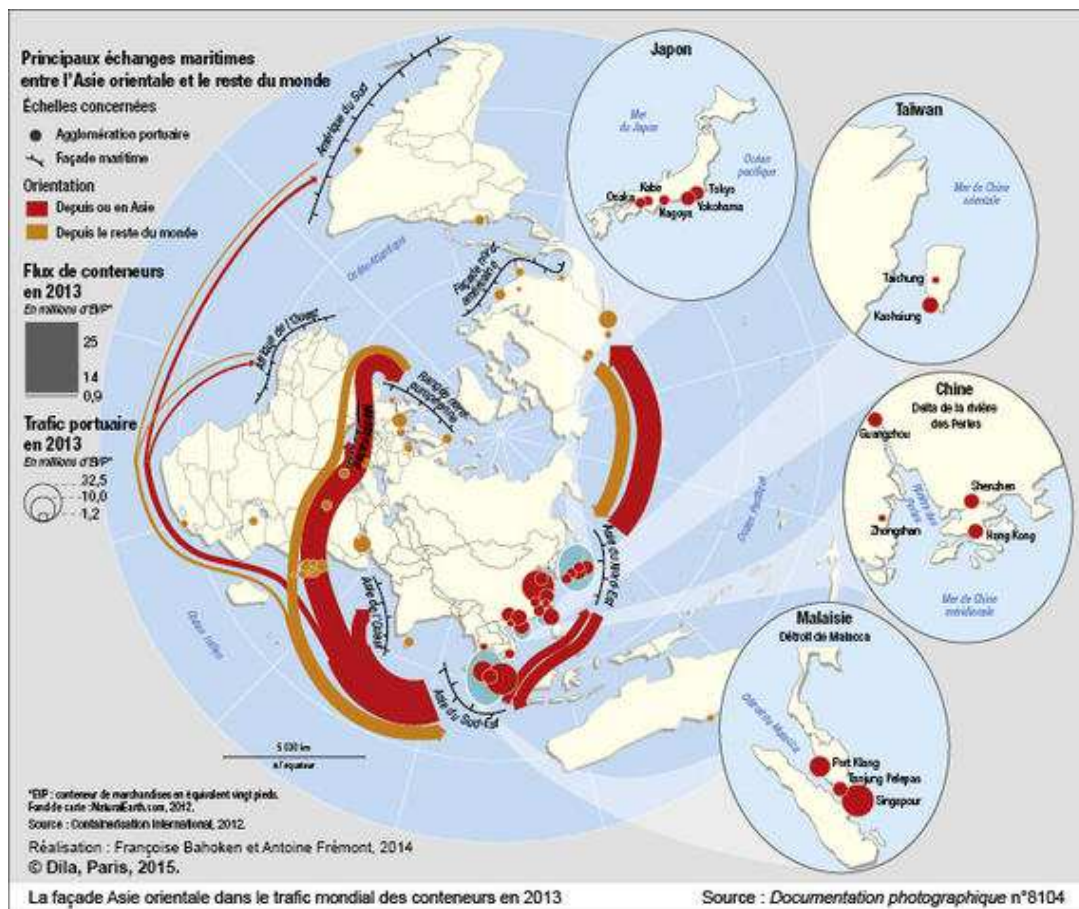


Figure 13 : La façade Asie orientale dans le trafic mondial des conteneurs en 2013. [18]

La Chine exporte aussi des matières premières transformées et des terres rares qui ont un rôle stratégique. Important du coke, la Chine transforme le minerai de fer et est le premier producteur mondial d'acier avec près de 700 millions de tonnes par an. Malgré l'importante demande intérieure, elle exporte sa production jusqu'en Europe. Le transport maritime de produits sidérurgiques et d'aluminium se développe depuis la Chine

⁵ EVP : equivalent vingt pieds

mais demeure dans des proportions relativement faibles comparées aux volumes des marchandises conteneurisées [1].

L'embargo mené sur les minerais à destination du Japon en 2011 [1] a démontré les capacités de la Chine à bloquer la production des industries concurrentes en leur refusant ses terres rares. Cette démonstration de force a valu à la Chine d'être condamnée par l'OMC en 2011 pour non-respect des règles d'export des matières premières, cependant le signal a été perçu par les Japonais. Le contrôle de l'exportation des terres rares est révélateur de la vision du monde du gouvernement chinois qui n'hésite pas à profiter de la faiblesse des approvisionnements stratégiques et militaires de ses partenaires commerciaux.

Ainsi les routes maritimes au départ de la Chine acheminent principalement des conteneurs de produits manufacturés en direction des pays les plus divers mais surtout vers les plus riches (Europe, Amérique). La possession sur son sol de terres rares permet à la Chine de limiter les productions stratégiques de ses partenaires.

c. Points d'appuis et passages obligés : contrôler les débouchés vers les océans Pacifique, Indien et Atlantique.

La Chine n'a pas d'accès direct au Pacifique et, pour ce qui est des routes vers l'Océan Indien, est contrainte par les détroits du Sud de la mer de Chine méridionale. Cela est décrit comme un enfermement au Sud par le détroit de Malacca, au Nord par les détroits de Tsushima et La Pérouse (Japon, Corée) et face à elle par le détroit de Formose (Taïwan). La carte suivante qui ne chiffre que le transit de pétrole brut montre les points de passage obligé dans le voisinage proche de la Chine.

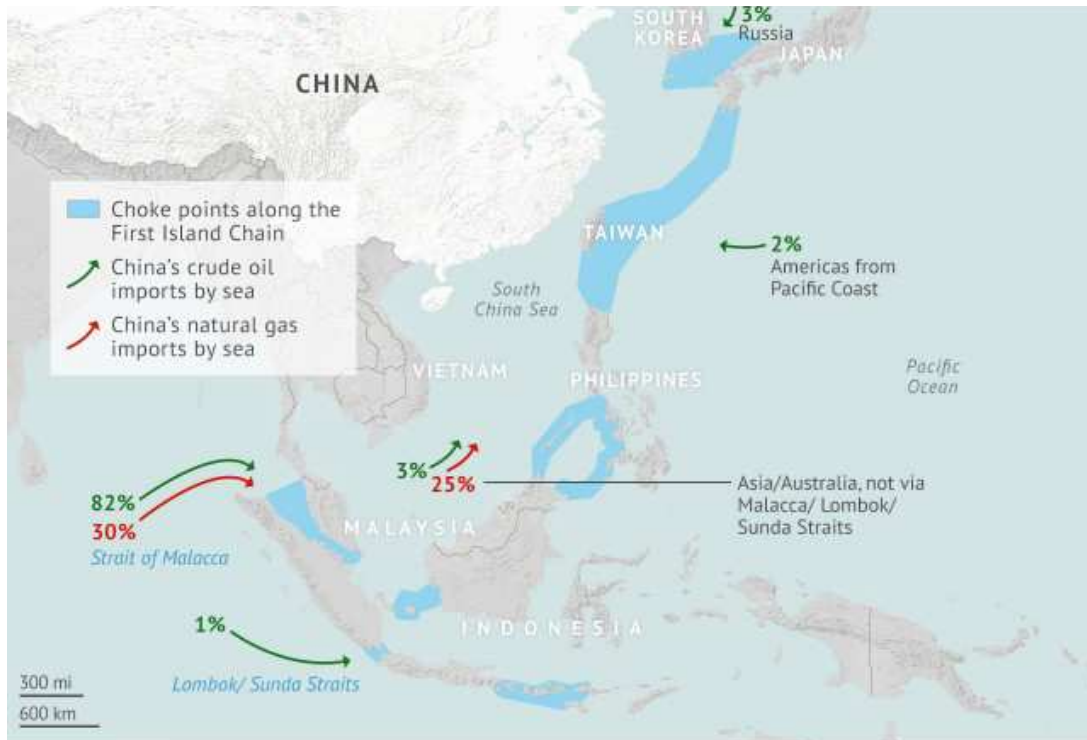


Figure 14 : Les routes d'importations chinoises et les « choke points ». [16]

Au-delà de ces points de passage pour accéder aux océans Pacifique et Indien, se trouvent au Nord le détroit de Béring vers l'Arctique et à l'Est, le canal de Panama vers l'Atlantique. La Chine cherche par des accords bilatéraux à renforcer son contrôle sur ces points d'entrée du Pacifique.

Le détroit de Malacca est la porte d'accès de l'Extrême Orient vers ses fournisseurs de pétrole, de gaz et vers ses clients de biens manufacturés. Ce détroit représente en 2016 90% des flux maritimes chinois en import et en export, et l'on estime qu'en 2025 il pourrait voir passer 122 000 navires par an. Il relie en effet la Chine à deux routes stratégiques : l'une venant de Suez et l'autre d'Ormuz [13].

Ce détroit est également emprunté par un fort trafic de passagers car il sépare la Malaisie et longe les côtes indonésiennes. Les incidents maritimes y sont nombreux (naufrages et piraterie). Une alternative à ce détroit est le transit par les détroits indonésiens de Lombok et de Maccasar. Il rallonge la route vers la Chine de 5 jours pour les pétroliers. Une autre solution est la création d'un hub pétrolier en Birmanie ou le percement d'un canal dans l'isthme de Kra. Ces projets ont été étudiés dans le cadre de la sécurisation par la Chine de ses voies d'approvisionnement mais leur coût les cantonne pour le moment à l'état de projet [27]. Le détroit de la Sonde (20 m de profondeur) n'est en revanche pas utilisé par les navires à fort tirant d'eau.

Les dangers principaux de ces passages resserrés sont les collisions, la piraterie et le blocus ou le déni d'accès par une force navale. La piraterie est relativement contenue aujourd'hui avec seulement une dizaine de faits par an (statistiques de l'Organisation Maritime Internationale). Concernant les enjeux stratégiques, la stratégie maritime a toujours justifié de garder les détroits ouverts pour préserver la mobilité des forces navales qui est un de leurs atouts majeurs. Le droit de la mer qualifie certains détroits comme des détroits internationaux. Les États riverains ne peuvent aménager et gérer ces espaces ni y affirmer unilatéralement leur souveraineté par un péage ou une entrave à la circulation. Ainsi, avant la ratification de la CNUDM en 1982, le gouvernement chinois souhaitait avec la Malaisie et l'Indonésie interdire la traversée du détroit de Malacca aux bâtiments de guerre. Afin de s'assurer le passage dans ce dernier, la Chine y renforce sa présence en installant dans les pays partenaires des bases navales comme elle l'a fait en 1992 sur les îles de Hainggyi et dans l'archipel des Cocos. Rangoon de son côté accorde à la Chine une concession à proximité de l'entrée nord. La Chine dispose ainsi d'une présence militaire des deux côtés du détroit : elle en défend l'accès mais serait également en mesure de le bloquer. Hu Jintao a ainsi résolu ce qui est appelé le dilemme du détroit de Malacca [32]. En réponse, les marines nationales américaines et indiennes ont intensifié leurs patrouilles dans le détroit de Malacca : plus de 200 en 2002 contre seulement 25 en 1998 (les chiffres de 2016 ne sont pas encore publiés). Pour assurer la sécurité de la navigation, un système d'autoroute électronique maritime (MEH) a vu le jour à l'initiative l'OMI dans les détroits de Malacca et de Singapour financé par le FMI et la Banque mondiale et mis en service en 2012. Il permet aux navigateurs enregistrés d'accéder aux données temps réel dans le détroit de Malacca aussi bien pour l'environnement que pour le trafic.

A l'Est, le canal de Panama est un passage essentiel à l'économie des Etats-Unis, pour assurer les exportations de pondéreux et les importations de biens de consommation (conteneurs) entre ses côtes Pacifique et Atlantique. Il permet également de desservir les pays riverains de la mer des Caraïbes et au-delà le Brésil. L'agrandissement du canal a rétabli une route alternative à celle passant par Malacca et Suez pour les échanges entre l'Europe et l'Extrême-Orient mais le temps de transit est significativement rallongé. Pour s'assurer de la libre circulation des marchandises vers l'Atlantique, le canal de Panama restant sous contrôle des Etats-Unis même si sa souveraineté a été rendue au Panama, la Chine a recherché des accords avec le Nicaragua pour le percement d'un canal concurrent avec une capacité supérieure. Pour l'instant, les travaux n'ont pas commencé bien qu'une concession de 50 ans ait été accordée

par Managua au consortium chinois HKND en 2014. Ce consortium tirerait tous les dividendes de cette opération, raison pour laquelle le projet rencontre une forte opposition de la part des Nicaraguayens. La réalité de l'environnement physique (relief, végétation) et les conditions climatiques sur le lac nicaraguayen qui serait entre les deux tronçons de ce canal ont été des raisons supplémentaires pour différer les projets de construction.

Cette étude des routes économiques pratiquées et entretenues par la Chine montre sa volonté d'être une puissance maritime reconnue et respectée dans tout le Pacifique car ses intérêts y sont multiples. Cette stratégie d'influence sert une ambition maritime retrouvée et fait souvent référence à la grande flotte de Zeng He.

3- Ambitions maritimes chinoises : le Pacifique une zone d'influence à conquérir.

Pékin revendique l'existence d'une zone d'influence « exclusive » jusqu'à ce qu'il est coutume d'appeler la première chaîne d'îles : cette ligne imaginaire rejoint, du Nord au Sud, les îles Aléoutiennes, les Kouriles, l'archipel du Japon, les îles Ryoku, Taïwan, l'archipel des Philippines et les îles de la Sonde. Cette zone d'influence de la Chine n'est, pour son gouvernement, pas négociable.

La Chine considère aussi une seconde chaîne d'îles constituée du Nord au Sud par l'archipel des Bonin, les Mariannes, l'île de Guam (qui est un territoire américain) et l'archipel des Palaos.

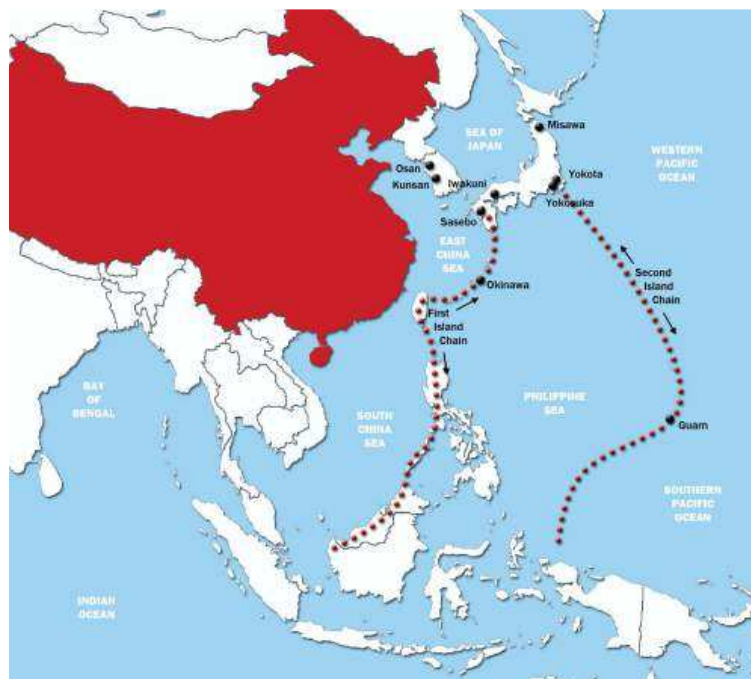


Figure 15 : Première et deuxième chaînes d'îles vus de la Chine. [8]

Ainsi, la politique maritime de la Chine bascule d'un cadre de défense littoral à celui d'une défense au large. Ce second rideau est considéré comme une position de veille. Le gouvernement chinois justifie cette deuxième ligne par l'allongement de la portée des armes et des senseurs : le préavis pour se défendre oblige à éloigner le plus possible du littoral la probable ligne de front.

Ces ambitions justifient le programme aéronaval chinois et l'acquisition ou la construction de porte-avions. La Chine souhaite tenir son rang de grande puissance et se souvient que sans la

maîtrise de l'espace maritime elle ne peut avoir de prétentions internationales. Ce discours est symbolique et présente le porte-avions comme une arme de statut.

La volonté de sanctuariser ses approches est la conséquence d'un accès à la haute mer problématique pour les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) chinois, seul un accès par Taïwan et les Paracells au sud leur permettant de gagner les eaux profondes, ce qui les rend vulnérables. Ainsi le renouvellement et le remplacement de la flotte de surface est en cours. La seconde artillerie chinoise, projet de construction de système d'armes nucléaires de nouvelle génération, représente des millions de yuans consacrés à la recherche et au développement sur des projets très ambitieux. Ces technologies permettent par leurs retombées d'améliorer les armes conventionnelles. Les capacités amphibies chinoises se développent également. Les entraînements se font sous couvert d'exercices dont les scénarios décrivent des opérations humanitaires menées près des côtes de l'Amérique latine. Les bâtiments de projection et de commandement ainsi que les transports de chalands de débarquement sont perçus comme des navires de haute valeur qui procureraient le rang de grande marine à celle de l'Armée Populaire de Libération.

En 2016, la Chine a pris part à l'exercice RIMPAC : Rim of the Pacific. Cet exercice, qui a lieu tous les deux ans, rassemble l'ensemble des marines des Etats du Pacifique dans tous les domaines de lutte navals : anti sous-marine, anti-aérienne,...C'est le premier exercice naval au monde par l'ampleur des moyens engagés.

L'intention du gouvernement chinois est bien de se doter d'une ceinture d'îles et d'une nouvelle route maritime. A travers le développement de différentes coopérations sur le tracé de cette route, la Chine défend ses intérêts tant sur le plan économique que sur le plan militaire en renforçant la composante navale de l'APL.

Les différentes zones du Pacifique et leurs acteurs vont être à présent étudiés du point de vue des intérêts chinois. Les principales difficultés se rencontrent avec la Corée du Sud, le Japon et Taïwan, qui bénéficient tous les trois d'accords bilatéraux de défense avec les Etats-Unis et les voisins difficiles à maîtriser tels que la Corée du Nord et le Vietnam.

a. La région Pacifique nord de l'Arctique à l'ASEAN.

L'Arctique.

Tout comme le Japon et la République de Corée du Sud, la Chine s'intéresse à l'Arctique pour développer un transit maritime mais également en raison des ressources naturelles. Le

changement climatique qui provoque de nombreuses catastrophes naturelles de grande ampleur sur son territoire est également un prétexte pour mener des expéditions scientifiques sur les pôles [3]. La Chine a en effet regroupé les deux régions polaires dans un même domaine de recherche dit de « recherche polaire ». L'action du gouvernement central est coordonnée par un comité *ad hoc* le *Chinese Advisory Committee for Polar Research*. Soutenant la thèse d'un héritage mondial dans les deux zones, la Chine conserve une position neutre dans les conflits territoriaux en Arctique. De nombreux organismes de recherche chinois, universitaires ou non, s'engagent donc à côté des Etats riverains de l'Arctique, tels que l'Islande, dans des projets de recherche. La Chine est devenue observateur au Conseil de l'Arctique en 2013 et développe sa flotte brise-glace. Elle a acquis auprès de l'Ukraine un brise-glace non nucléaire dès 1994 et a conduit plusieurs expéditions scientifiques dans les régions polaires. Elle renouvelle sa flotte en construisant un brise-glace en 2017. Chaque année, les scientifiques chinois conduisent ainsi une mission de reconnaissance vers l'Océan Arctique afin de signifier leur liberté de navigation dans la Pacifique Nord jusqu'au détroit de Béring. Cette mission couvre des domaines d'étude variés (sciences sociales (gouvernance de l'Arctique), sciences biologiques et physiques, ...) et permet de justifier les investissements budgétaires importants sur des capacités stratégiques telle que la plongée humaine en milieu hostile, ou les drones pour travaux en grande profondeur. En janvier 2016, le programme de recherche fondamental 973 et de recherche en haute technologie 863 du 12^{ème} plan quinquennal intègre 41 projets sur les activités en mer profonde ou en environnement polaire pour 165 millions d'euros. Ces projets doivent aboutir avant 2020, fin du plan quinquennal.

Au niveau économique, la Chine a noué un partenariat avec la Russie en 2013 dans le but de partager le coût et les risques technologiques de l'exploitation pétrolière dans ces contrées. La Russie voit dans la Chine un partenaire économique pour le développement de la Route Maritime du Nord (RMN) qui permet de relier les bassins miniers de la région de Mourmansk à Shangäi en 27 jours. Cependant, après une enquête auprès d'armateurs chinois, il semble que cette route ne soit pas envisagée pour des trafics de porte-conteneurs mais davantage pour l'exportation de ressources naturelles minières ou pétrolières vers les ports chinois.

L'océan Arctique à la limite nord du Pacifique est donc un enjeu pour la Chine qui doit s'assurer de la liberté de navigation dans le détroit de Béring et au-delà même si elle cherche à nouer des partenariats commerciaux avec la Russie et certains petits pays membres du Conseil de l'Arctique comme l'Islande [19].

Le Japon.

La Chine est vue par le Japon comme très active dans son voisinage. Le Japon note que les activités militaires chinoises ont souvent lieu dans ses eaux contigües et impliquent des navires de plus en plus grands et fortement armés. Ainsi, dans leur livre blanc [26], les Japonais soulignent la nécessité de rester attentifs aux intrusions chinoises et à la projection de forces navales dans les zones distantes qui accèdent au Pacifique en franchissant les détroits japonais.

Tokyo limite sa zone de patrouille, hors des convois logistique, à une distance de 1000 Nq de ses côtes. Les objectifs du ministère de la défense japonais sont de promouvoir le lien OTAN-Japon pour la paix et la prospérité, et d'étendre ses activités dans l'espace et dans le cyberspace.⁶ Le Japon souhaite également que la Chine dévoile plus ses objectifs et la soupçonne d'être mesure de conduire des actions de déni d'accès près des détroits du Pacifiques ou des missions de protection le long de ses lignes de communications. Le Japon souligne que la Chine souhaite que les pays d'Asie assurent eux-mêmes la paix dans la région d'Asie du Sud-Est, demande effectuée par Xi Jin en 2014 lors de la conférence pour l'interaction et les mesures de confiance en Asie.

Les relations sino-japonaises ont également permis la rencontre en novembre 2015 de leurs ministres de la défense, ce qui a été compris comme une recherche d'apaisement dans la zone Asie-Pacifique.

L'ASEAN : *Association of South East Asian Nations*.

La Chine est un partenaire de l'ASEAN, organisation constituée de l'Indonésie, de la Malaisie, des Philippines, de Singapour, de la Thaïlande, du Brunei, de la République socialiste du Vietnam, du Laos, de la Birmanie, du Cambodge. Depuis 2015, elle repose sur trois piliers qui sont :

- *ASEAN Political-Security Community* ;
- *ASEAN Economic Community* ;
- *ASEAN Socio-Cultural Community*.

L'organisation a également mis en place un accord de coopération humanitaire et organise des exercices autour d'opérations de secours consécutives de catastrophes naturelles. L'organisation de coopération de Shangäi lie l'ASEAN à la Chine, au Japon et à la Corée du Sud depuis 2001. Cet accord permet à Pékin de recréer un lien avec les Chinois d'outre-mer

⁶ Discours de Mme. INADA le 6 janvier 2017 à l'IRSEM

(30 millions d'expatriés dans cette zone) et concerne une zone qui représente près de 70% du commerce extérieur chinois.

En 2002, la Chine signe avec l'ASEAN un accord *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* afin de consolider une vision partagée et pacifique de l'occupation de cette mer [9]. Des discussions sont en cours pour la rédaction d'un document complémentaire qui serait légalement contraignant : *The Code of the Conduct of the Parties*. La Chine a fait part à l'ASEAN de sa volonté de créer une Route de la Soie maritime qui renforcerait la connectivité entre les acteurs de la région dans le cadre d'une communauté de destins.

Cependant, les relations bilatérales sont difficiles avec les différents membres de l'ASEAN car ces derniers sont perçus comme trop proches de la politique américaine en Extrême-Orient. Cette vision est confortée par les arrêts rendus par le tribunal arbitral de La Haye en faveur des Philippines et la démarche entamée auprès de la même cour par le Vietnam.

Un schéma directeur pour un engagement des différentes parties de l'ASEAN à construire une atmosphère de sécurité et de stabilité a été approuvé lors du 27^{ème} sommet en novembre 2015 [33]. Il plaide pour que les membres de l'ASEAN s'engagent à utiliser les institutions de cette organisation pour résoudre leurs différends, pour stabiliser la région et renforcer le dialogue entre les différents ministres.

b. Position des Etats-Unis : bascule de l'US Navy vers le Pacifique, surveillance et protection des lignes de communication à travers le Pacifique, liberté des mers

Aujourd'hui les Etats-Unis sont la seule puissance maritime capable de bloquer les voies maritimes d'approvisionnement de la Chine dans l'océan Pacifique.

Au fur et à mesure que la Chine cuirasse ses approches maritimes, les Etats-Unis se replient sur des bases plus éloignées. Le Pentagone considère qu'il existe trois lignes de défense entre la Chine et les Etats-Unis (voir figure 16).

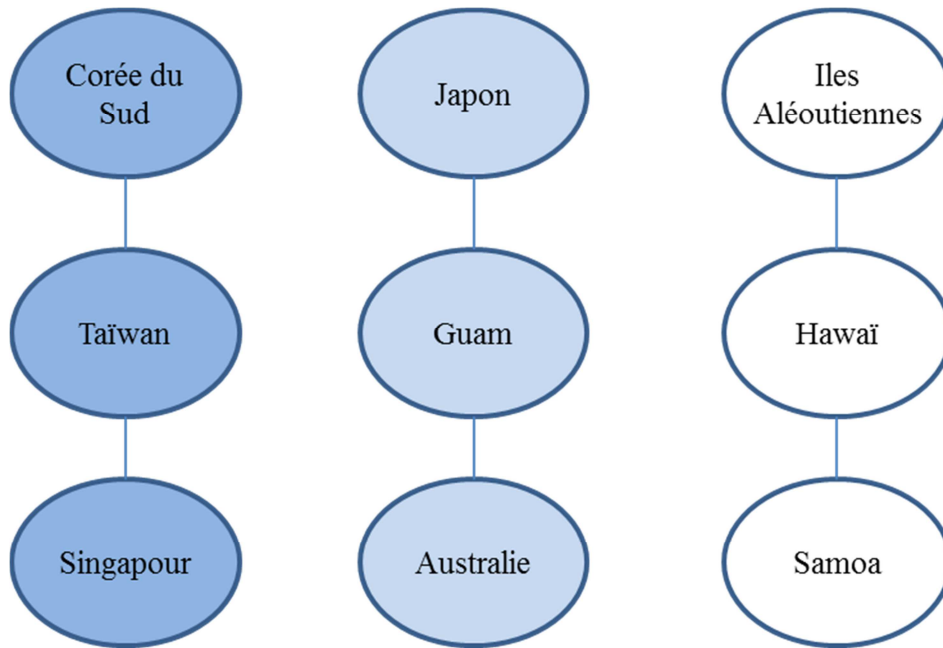


Figure 16 : Les trois lignes de défense du Pacifique entre la Chine et les Etats-Unis.

L'enjeu stratégique pour la Chine vis-à-vis de cette politique de défense américaine est de garder à distance l'US Navy et d'assurer elle-même la sécurité le long de ses lignes de communication. Pékin souhaite donc se doter de capacités de projection de force pour intervenir dans le Pacifique.

La technologie acquise par les américains permet d'amoindrir les difficultés de la permanence à la mer : c'est donc la stratégie de l'occupation de la mer par les armes et par l'autonomie des vaisseaux qui est aujourd'hui appliquée. La carte ci-dessous (fig. 17) montre les différentes emprises des puissances occidentales dans le Pacifique. La stratégie de *sea-basing* américaine lui permet de se relier sur des points d'appuis qui sont de véritables sanctuaires à proximité immédiate des routes maritimes.

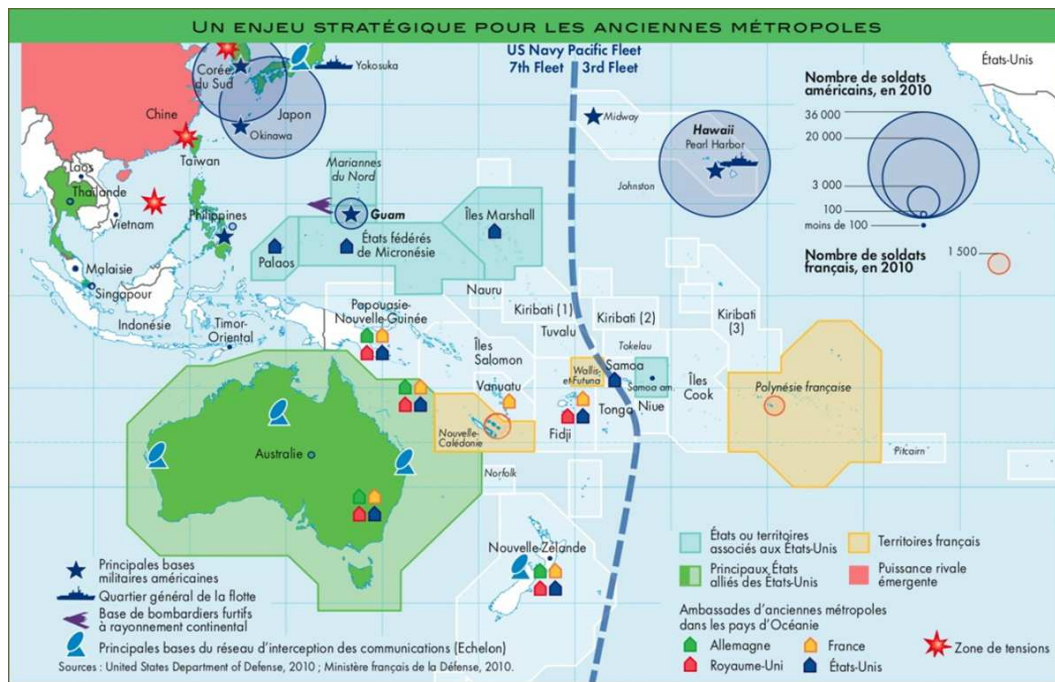


Figure 17 : Distribution des puissances occidentales en Pacifique.

La carte suivante (fig. 18) montre le déploiement des forces américaines suite aux accords bilatéraux passés entre les Etats hôtes et les Etats-Unis.



Figure 18 : Présence américaine au large de la Chine en 2014.

Hillary Clinton dans sa déclaration de politique étrangère *America's Pacific Century* en 2011 fixait quatre objectifs :

- approfondir les relations sino-américaines ;
- étendre les liens commerciaux et les investissements en Chine ;
- assurer une présence militaire au large de la Chine par le déploiement de troupes dans les pays alliés ;
- réaffirmer la protection des *Global commons* au sens de la CNUDM.

Les Etats-Unis redéployent ainsi leurs troupes sur Darwin en Australie et augmentent le détachement sur l'île de Guam qui accueille désormais soldats, sous-marins nucléaires d'attaque et bombardiers [36]. Notons qu'à Darwin, des frictions ont lieu avec la municipalité qui vient d'accorder une concession de 90 ans à une entreprise de gestion portuaire chinoise pour ses infrastructures (Langbridge) [32].

Les Etats-Unis modifient leur politique étrangère également afin de se garantir l'appui de différents pays de la zone : levée de l'embargo sur les armes sur Jakarta en 2006, rapprochement avec la Malaisie, Brunei, le Vietnam – qui leur accorde l'accès à un de ses ports –, la Birmanie.

Très influencés par la doctrine de Mahan, les Etats-Unis souhaitent assurer leur maîtrise de l'espace maritime dans le Pacifique en établissant un maillage triangulaire à l'aide des bases montrées sur la figure. Leur objectif est bien de contrôler les flux commerciaux et militaires maritimes et de se mettre à l'abri de toute tentative de déni d'accès chinois.

c. Ambition d'occuper le Pacifique sud : la France avec Polynésie française et Nouvelle-Calédonie, seule puissance européenne dans le Pacifique.

La France est la seule puissance européenne présente dans le Pacifique grâce à ses territoires d'outre-mer (qui lui ouvrent l'accès à 7 millions de km² de ZEE).

En juin 2012, le secrétaire général de l'Union Européenne définit les lignes politiques des relations extérieures de l'Europe avec la Chine :

- encourager les différentes parties prenantes à résoudre les conflits territoriaux par le respect de la convention de Montego Bay et à clarifier les fondements de leurs réclamations, *clear strategic interest in keeping regional maritime conflicts in Pacific under control* ;
- développer et renforcer les partenariats en Asie avec la Chine mais également avec l'Australie et la Russie [6].

L'Union européenne souhaite rester neutre dans les arbitrages territoriaux et promeut à long terme la construction d'une Communauté du Pacifique. L'Union Européenne souhaite s'imposer comme interlocuteur de la Chine et la France comme puissance régionale doit prendre sa part dans cette stratégie.

Le Front de libération nationale Kanak et socialiste (FLNKS) présent en Nouvelle-Calédonie est associé dans l'instance internationale « Fer de Lance » aux Etats Mélanésiens mais également à la Chine qui y a un statut d'observateur. Ce groupe mélanésien est à l'origine une association politique proche du mouvement des non-alignés qui est devenue un partenariat économique regroupant les îles Salomon, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le Vanuatu, Fidji, l'Indonésie (membre associé) et le Front de libération nationale kanak et socialiste (FLNKS). Il a été officiellement créé en mars 1988 à Port-Vila. La Chine souhaite par sa participation à cette instance étendre son influence au-delà de la seule mer de Chine méridionale et entrer dans le Pacifique Sud alors que la Russie annonce intensifier sa coopération avec les Fidji au travers d'un programme d'équipement militaire.

Au-delà de ces enjeux de relations avec la Chine, la France est également vue par le Japon comme un partenaire important et légitime. Le Japon souhaite une plus grande présence française dans le Pacifique et appelle à des patrouilles de bâtiments européens et français plus régulières et à un engagement accru dans cette zone afin d'équilibrer la présence américaine. Il a noué avec la France un partenariat stratégique en 1995 qui est porté au niveau des ministres en 2012.

Comme les Etats-Unis, la France coopère avec les Etats du Rimland Pacifique. Ainsi elle a établi un partenariat avec la Malaisie pour la construction de sous-marins et la constitution d'une force sous-marine en détachant deux officiers à Kuala-Lampur. Une centaine de stagiaires des pays d'Asie sont accueillis dans les écoles militaires françaises chaque année et des missions d'expertises au profit des forces armées sont conduites en Malaisie, au Japon, en Indonésie, à Singapour.

La France pourrait prendre une place plus grande dans la région Pacifique en détachant un ambassadeur permanent auprès de l'ASEAN, la Chine ayant renforcé sa présence en y détachant 40 diplomates en 2010. Elle peut également, au-delà de sa seule présence militaire, faire entendre sa voix en faisant la promotion de son savoir-faire maritime et industriel. Le Cluster maritime Français a ouvert une antenne régionale à Singapour en juin 2014.

La France conserve vis-à-vis des différends territoriaux une attitude neutre mais continue d'assurer la liberté de navigation en mer de Chine et dans le Pacifique. Elle veille également à

la préservation de ses intérêts par des patrouilles régulières dans sa ZEE afin de prévenir des actes illégaux de pêche et de trafic illicites.

Conclusion

Les dirigeants chinois ont rappelé l'existence dans leur stratégie maritime des deux chaînes d'îles qui délimitent leur aire d'influence. Dès 1988, l'amiral Liu Huaqing, commandant de la marine chinoise puis vice-président de la commission militaire centrale propose d'établir une présence permanente en deçà de la première chaîne d'îles, une présence croissante dans l'entre-deux (des Aléoutiennes à la côte est de la Papouasie) jusqu'en 2025. L'objectif de la Chine est d'atteindre en 2050 la « troisième chaîne d'îles » reliant les îles Aléoutiennes jusqu'à l'Antarctique en incluant les eaux de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

La stratégie chinoise revendique la nécessité de protéger les lignes de communications maritimes et justifie ainsi la présence permanente de la marine de l'APL dans ces espaces. Cet objectif dissimule néanmoins une autre réalité : contenir la puissance maritime de l'Inde, qui conduit une politique de modernisation de sa flotte et qui est un voisin influent, et se rapprocher de la réintégration de Taïwan. La transition des mers littorales vers la haute mer justifie la construction de moyens maritimes plus modernes et plus importants. Cette stratégie expansionniste inquiète les voisins de la Chine qui y voient une volonté de maîtrise des mers inspirée par Mahan et qui conduirait Pékin à une stratégie plus offensive. La crédibilité de la stratégie de la Chine en haute mer est liée à sa capacité à construire une flotte adaptée à ses ambitions au juste niveau, à protéger le droit international de liberté de navigation et à assurer la sécurité des routes maritimes dans le cadre de coopérations internationales.

Cependant la Chine rencontre d'importants défis pour maintenir sa stabilité intérieure : les mouvements séparatistes au Tibet et de la population Ouïgour, diminution de la croissance et déséquilibres régionaux importants. Ainsi la volonté chinoise de se projeter loin en 2050 doit être contrebalancée par la nécessité de maintenir une croissance durable à l'intérieur de ses frontières et de mener une politique de développement qui trouve de nouveaux relais de croissance. C'est ce qu'elle a commencé à faire en favorisant la montée en puissance de son secteur tertiaire.

Les grandes puissances contemporaines regardent avec appréhension ou circonspection le développement de la politique maritime chinoise. Le Japon se dote de moyens et réaffirme son alliance avec les Etats-Unis, les pays de l'ASEAN acceptent d'accorder à la Chine un statut d'observateur afin de faciliter les négociations, la Russie lui ouvre les portes de la zone Arctique, la France maintient une position neutre dans la zone tout en réaffirmant la liberté de navigation de ses moyens.

La zone Asie-Pacifique peut donc être considérée comme une zone de rivalités sinon d'affrontements des deux puissances économiques mondiales (Etats-Unis et Chine), avec deux facteurs d'instabilité : Inde et Russie. L'Europe, autre puissance économique mondiale ne peut s'en désintéresser or la France est le seul Etat européen présent dans le Pacifique. Cette dernière devrait y jouer un rôle prépondérant si elle se donne les moyens d'être représentée de manière permanente dans les forums internationaux d'Asie.

Sources et bibliographie.

- [1] B. Alex et S. Matelly, *Matières premières et relations internationales : dossier*. Paris : IRIS : Armand Colin, 2011.
- [2] A. Androuais et Asie 21 (Organization), *La Chine à l'horizon 2020*. Paris, France : L'Harmattan, 2006.
- [3] J. Babin, *Arctique : le grand jeu des puissances asiatiques*. Paris : Éd. Du Cygne, 2015.
- [4] S. Belguidoum et O. Pliez, *Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine., Diaspora*. 2012.
- [5] J.-M. Bouissou, F. Godement, et C. Jaffrelot, *Les géants d'Asie en 2025 : Chine, Japon, Inde*. Arles : P. Picquier, 2013.
- [6] N. Casarini et A. Berkofsky, Éd., *Brussels – Beijing: changing the game?* Paris : Inst. For Security Studies, 2013.
- [7] J.-L. Chambon, France, et Cercle Turgot, *La Chinamérique : un couple contre nature ?* Paris : Ed. d'Organisation, 2010.
- [8] M. H. Chang, *Return of the dragon: China's wounded nationalism*. Boulder, Colo: Westview Press, 2001.
- [9] S. Colin, *La Chine et ses frontières*. Paris : Colin, 2011.
- [10] C. P. Coutansais, L. Finaz, et A. Nicolas, *La Terre est bleue*, Éditions des arènes, Paris, 2015.
- [11] C. P. Coutansais, *Atlas des empires maritimes*, CNRS éditions, Paris, 2013.
- [12] P. Delalande, *La Chine depuis le congrès de 2012 : ambitions et résistances*. Paris : L'Harmattan, 2016.
- [13] É. Dénécé, *Géostratégie de la mer de Chine méridionale et des bassins maritimes adjacents*. Paris : L'Harmattan, 1999.
- [14] J.-L. Domenach, *Où va la Chine*. Paris : Fayard, 2002.
- [15] C. Guerassimoff-Pina, C. Tellenne, et J.-F. Ségard, *L'Asie : histoire et défis : 50 cartes et fiches*. Paris : Ellipses, 2013.

- [16] R. Henry et Rand Corporation, Éd., *Sea-Lanes to Asia*. Santa Monica, Calif., 2012.
- [17] D. Lambert, *Géopolitique de la Chine : du bronze antique au plutonium*. Paris : Ellipses, 2009.
- [18] A. Fremont et A. Frémont-Vanacore, *Géographie des espaces maritimes*. 2015.
- [19] É. Mottet, Éd., *La Chine et le monde : quelles nouvelles relations, quels nouveaux paradigmes ?* Québec : Presses de l'Université du Québec, 2015.
- [20] W. H. Overholt, *Asia, America and the transformation of geopolitics*. Cambridge: Univ. Press, 2008.
- [21] T. Sanjuan, *Chine, nouveaux enjeux géopolitiques*. Paris : La Découverte, 2007.
- [22] T. Sanjuan et M. Benoit-Guyod, *Atlas de la Chine : les mutations accélérées*. Paris : Autrement, 2009.
- [23] T. Sanjuan, *Atlas de la Chine : un monde sous tension*. Autrement, 2013.
- [24] T. Sanjuan, *Dictionnaire de la Chine contemporaine*, A. Colin. Paris, 2007.
- [25] H. Tertrais, Éd., *La Chine et la mer : sécurité et coopération régionale en Asie orientale et du Sud-Est*. Paris : L'Harmattan, 2012.
- [26] Japan Ministry of Defense, *Defense of Japan*, Tokyo, 2016.
- [27] L. Amelot, « Le dilemme de Malacca », *Outre-Terre*, vol. 25-26, n° 2, p. 249, 2010.
- [28] C. Comtois et J. Wang, « Géopolitique et transport : Nouvelles perspectives stratégiques dans le détroit de Taïwan », *Études internationales*, vol. 34, n° 2, p. 213, 2003.
- [29] H. Eudeline, « La nouvelle puissance maritime de la Chine et ses conséquences », *Stratégique*, n° 109, p. 169-196, sept. 2015.
- [30] R. Finlay, « The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery », *Terrae incognitae*, vol. 23, n° 1, p. 1-12, 1991.
- [31] J. Genevaz, « La réforme de l'Armée populaire de libération, au cœur de la rénovation de l'État chinois », *Note de recherche stratégique IRSEM*, n° 29, août 2016.

- [32] E. Jackson, « Darwin Port lease to Chinese-owned company “embarrassing” for Govt: Stephen Conroy », *AM*, 19-nov-2015.
- [33] C. Jost, « Jeux et enjeux géopolitiques dans le Pacifique nord-oriental. », *Diplomatie*, n° Hors-Série 13, p. 51-55, 2010.
- [34] La documentation française, « Les grands ports mondiaux », *Questions internationales*, n° 70, p. 128, déc. 2014.
- [35] « Les guerres de l’opium dans la Chine du XIXe siècle – guerres_opium.pdf ».
[En ligne] : http://www.sinoptic.ch/textes/articles/1991/guerres_opium.pdf.
[Consulté le : 07-févr-2017].
- [36] « Histoire & Culture d’Océanie : L’ Australie, “gendarme” du Pacifique par Alexandre Juster – Created by J.-T [En ligne]. Disponible sur : <http://outremers360.com/politique/histoire-culture-doceanie-l-australie-gendarme-du-pacifique-par-alexandre-juster/>. [Consulté le : 27-févr-2017].
- [37] « Mystery Moves: What is the Chinese Squid Fleet Doing in the Pacific? – SkyTruth ». [En ligne]. Disponible sur : <https://skytruth.org/2017/02/mystery-moves-what-is-the-chinese-squid-fleet-doing-in-the-pacific/>. [Consulté le : 27-févr-2017].

Tables des illustrations.

Figure 1 : Les routes de l’opium entre la Chine et l’Inde contrôlées par les Britanniques.	6
Figure 2 : Synoptique de la première guerre sino-japonaise.	8
Figure 3 : Caricature parue dans Le Petit Journal en 1898 : ” En Chine : le gâteau des Rois et... des Empereurs “.....	8
Figure 4 : Le découpage du territoire chinois littoral, Intérieur et Ouest. [23]	12
Figure 5: Les politiques d’aménagement du territoire depuis les années 1990. [23].....	13
Figure 6 : Les degrés d’intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2005. [22].	14
Figure 7 : Les degrés d’intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2013. [23].	14
Figure 8 : L’aire Pacifique : une nouvelle intégration régionale, une recomposition géopolitique. Les principales routes commerciales figurent en noir et l’épaisseur est proportionnelle au flux.	16
Figure 9 : transit des navires de pêches industriels chinois. [37].....	18
Figure 10 : Importations de produits agricoles en Chine.	19
Figure 11 : Les câbles sous-marins à travers l’Océan Pacifique.....	20
Figure 12 : La place de la Chine dans les flux économiques mondiaux en 2013	21
Figure 13 : La façade Asie orientale dans le trafic mondial des conteneurs en 2013. [18]	22
Figure 14 : Les routes d’importations chinoises et les « choke points ». [16].....	24
Figure 15 : Première et deuxième chaînes d’îles vus de la Chine. [8]	27
Figure 16 : Les trois lignes de défense du Pacifique entre la Chine et les Etats-Unis.	32
Figure 17 : Distribution des puissances occidentales en Pacifique.....	33
Figure 18 : Présence américaine au large de la Chine en 2014.....	33
Figure 19 : Carte des approvisionnements en énergies de la Chine.....	43
Figure 20 : Les 100 premiers ports de marchandises dans le monde en 2013. [34]	44
Figure 21 : Cartographie des organisations de l’aire Asie-Pacifique.....	45

Annexe 1 : L'énergie dans la politique chinoise.

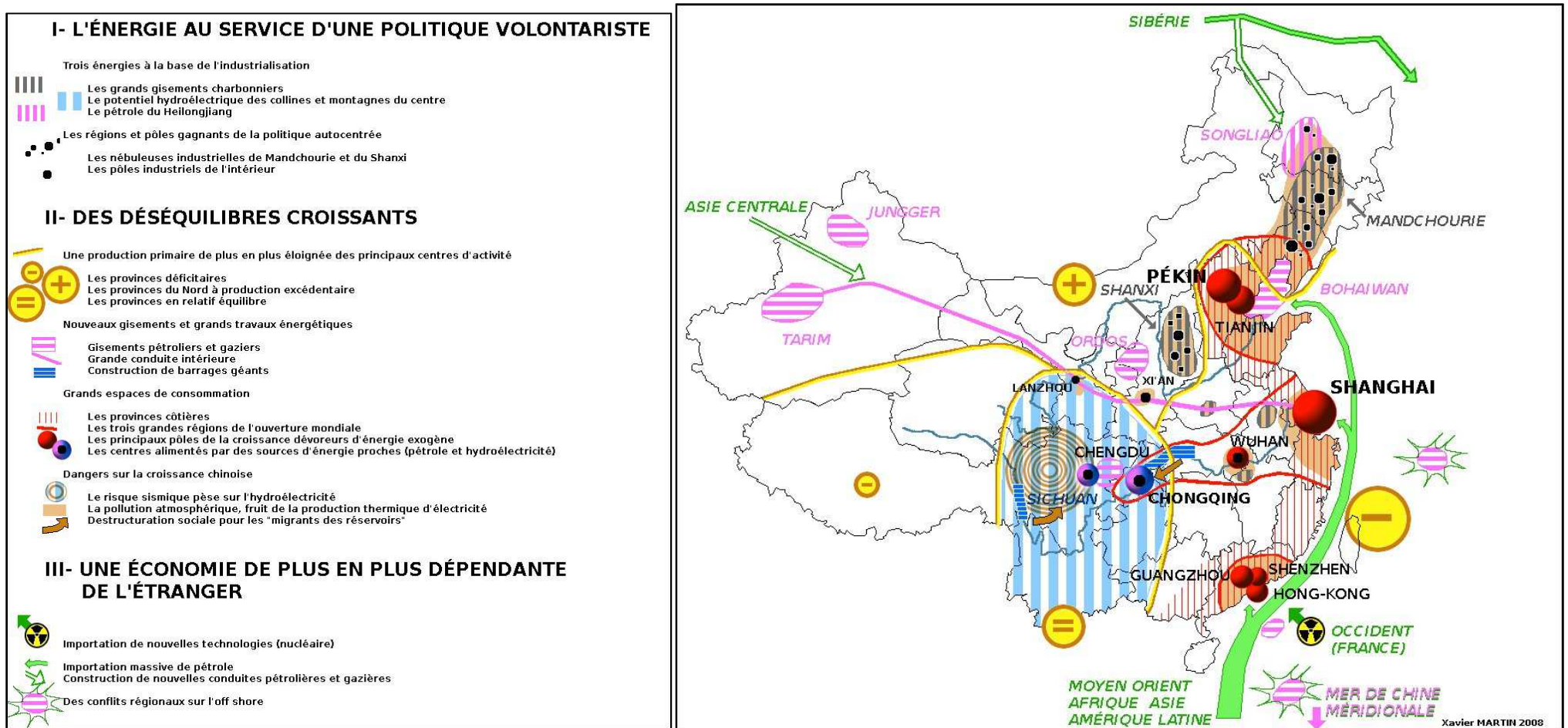


Figure 19 : Carte des approvisionnements en énergies de la Chine.

Annexe 2 : 8 ports chinois dans les 15 premiers mondiaux pour le trafic de conteneurs.

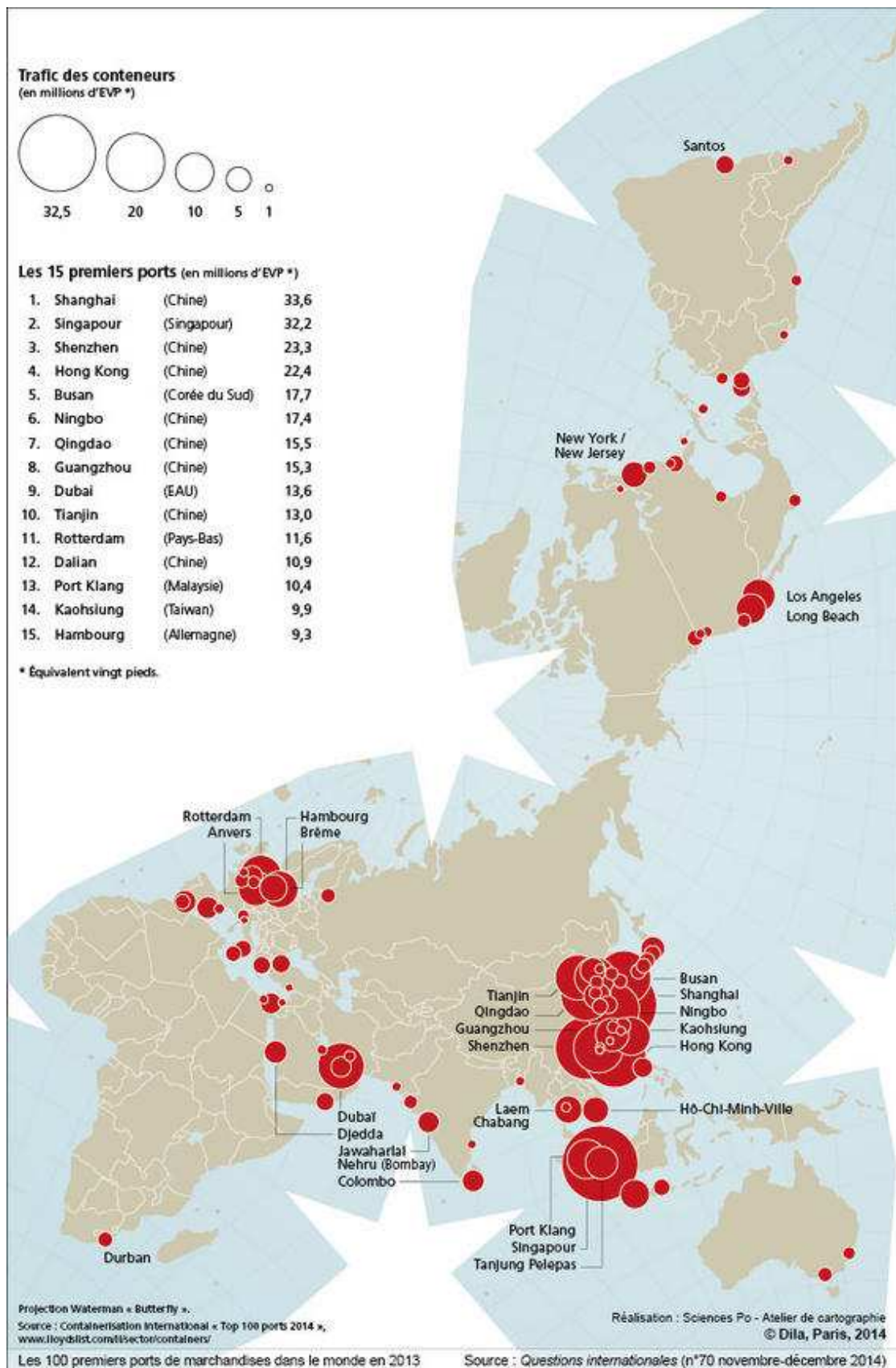


Figure 20 : Les 100 premiers ports de marchandises dans le monde en 2013. [34]

Annexe 3 : Cadres de la coopération régionale.

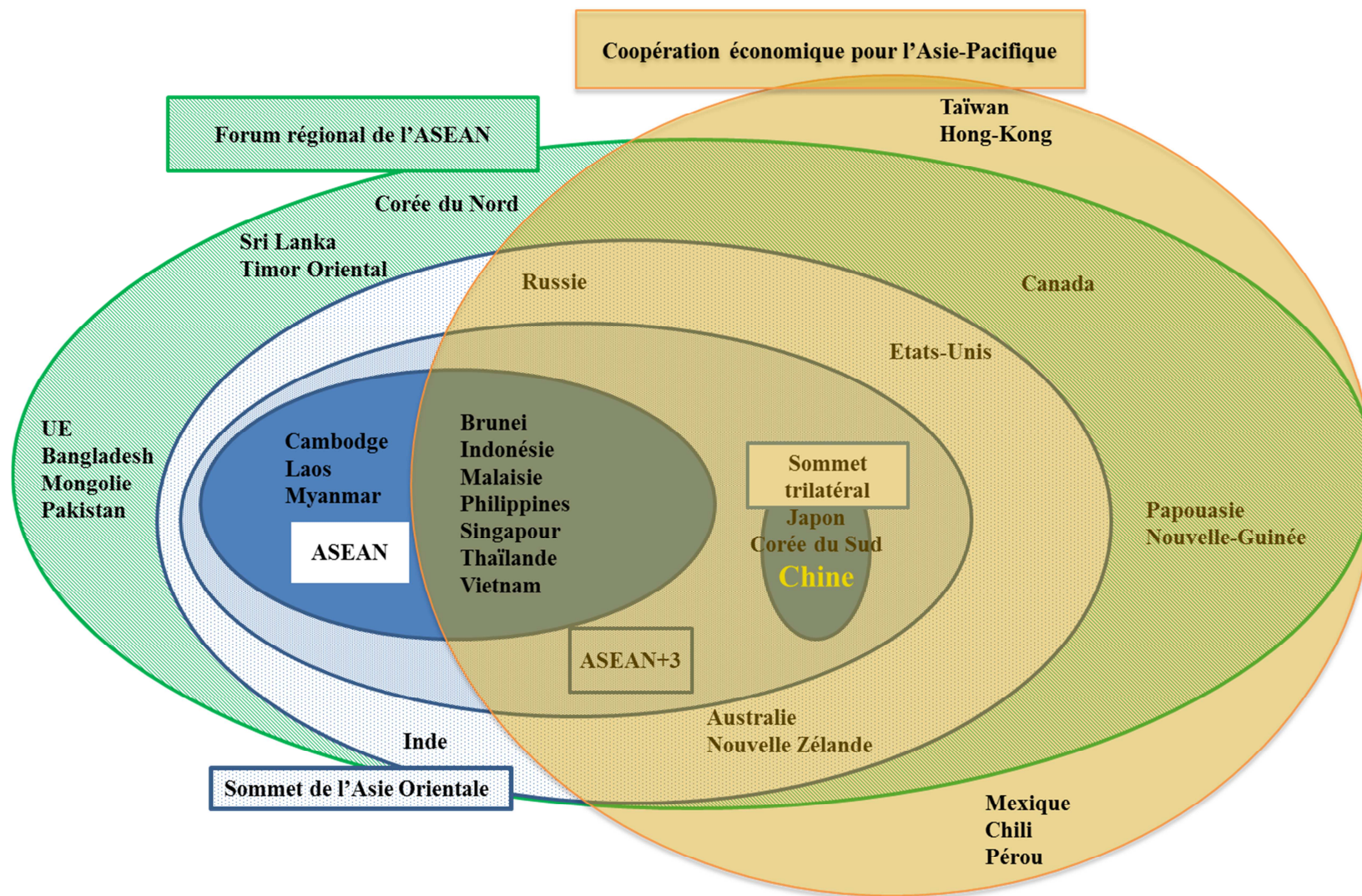


Figure 21 : Cartographie des organisations de l'aire Asie-Pacifique.