

LA MER DE CHINE DU SUD : UNE GÉOGRAPHIE MARITIME À LA CONFLICTUALITÉ LATENTE

Marianne PÉRON-DOISE

Chercheur Asie du Nord, Stratégie et sécurité maritimes

RÉSUMÉ

Cette *Note de recherche* s'attache à identifier les objectifs stratégiques poursuivis par Pékin en mer de Chine du Sud. L'hypothèse explorée est que la mer de Chine du Sud constituerait un échelon stratégique destiné à s'intégrer dans un schéma de sécurisation globale. Outre la protection des « mers proches » et des bases navales de Hainan, il y a l'impératif de la protection des « mers lointaines », c'est-à-dire des voies de communication maritimes. Le contrôle de la mer de Chine du Sud serait ainsi l'une des étapes de la Chine de Xi Jinping, puissance marchande, pour la conquête de la puissance navale. Pour y parvenir, la Chine utilise un mode opératoire tenant de la « guerre hybride » : mise en avant d'un narratif historique et politique revisité, recours préférentiel à des acteurs paramilitaires comme les garde-côtes, les flottes de pêches et des milices maritimes. Face à cette affirmation, le différentiel stratégique et l'interdépendance économique grandissant entre Pékin et les États d'Asie du Sud-Est laissent peu de place à une solution équitablement négociée, débouchant sur des coopérations constructives.

SOMMAIRE

Introduction	2
La stratégie chinoise d'appropriation de la mer de Chine du Sud.....	2
<i>Le révisionnisme juridique</i>	2
<i>De la poldérisation massive à la militarisation</i>	3
Les enjeux du grignotage territorial chinois.....	3
<i>Une dynamique de sécurisation multiforme centrée sur Hainan</i>	3
<i>Points d'appui et relais d'une stratégie d'interdiction</i>	4
La Marine de l'Armée populaire de libération : laboratoire de la nouvelle identité chinoise	5
La promotion de la souveraineté maritime.....	5
<i>La montée en puissance d'une composante maritime civile</i>	6
L'Asie du Sud-Est, entre contestation et compromis	7
<i>L'ASEAN en quête d'une vision commune</i>	7
<i>Des postures individuelles fluctuantes</i>	8
Conclusion	9
Carte de la mer de Chine du Sud	10
Bibliographie	11

INTRODUCTION

La contestation des frontières maritimes en mer de Chine du Sud a longtemps été considérée comme une question de sécurité régionale regardant la Chine et ses voisins sud-est asiatiques. Il s'y est ajouté une dimension internationale dès lors que les États-Unis, le Japon, l'Australie et l'Inde se sont inquiétés d'un activisme chinois susceptible de restreindre la liberté de navigation et l'accès au détroit de Malacca. L'Europe elle-même a dû admettre qu'elle ne pourrait pas rester à l'écart de tensions, voire d'un conflit de haute ou basse intensité, qui impacteraient ses intérêts stratégiques, économiques et commerciaux.

Toutefois, ces acteurs apparaissent impuissants face à la politique du fait accompli chinois. La Cour permanente d'arbitrage de La Haye, saisie par les Philippines, a rendu le 12 juillet 2016 un verdict invalidant les revendications territoriales chinoises basées sur des droits « historiques ». Un an plus tard, la Chine s'en tient à son interprétation souverainiste du droit de la mer¹. Face à l'accroissement des tensions, les États d'Asie du Sud-Est restent mobilisés mais également très divisés² sur les réponses à apporter. Qui plus est, alors que les contours de la politique asiatique de la nouvelle administration américaine restent encore flous, ils apparaissent écartelés entre les deux grandes puissances tutélaires de la région.

LA STRATÉGIE CHINOISE D'APPROPRIATION DE LA MER DE CHINE DU SUD

Les autorités chinoises font preuve d'une grande détermination pour asseoir leurs revendications en mer de Chine du Sud. Sur le plan juridique, elles s'appuient sur une interprétation du droit de la mer visant à amener des restrictions à la navigation maritime et aérienne tant civile que militaire de la communauté internationale. Pour l'instant, les principales compagnies maritimes internationales n'ont rapporté aucun incident. Enfin, la Chine multiplie les patrouilles des unités de garde-côtes, instrumentalisant au besoin la flotte de pêche, et s'est activement engagée dans la construction d'îles artificielles.

Le révisionnisme juridique

La Chine revendique toutes les îles au large de ses côtes. Ceci vaut en premier lieu pour Taïwan, « l'île rebelle », mais aussi pour l'ensemble des îles environnantes : les Diaoyu-Senkaku administrées par le Japon, les Pescadores et les Pratas, appartenant à Taïwan, les Paracels (*Xisha* en chinois) contrôlées par Pékin, mais revendiquées par le Vietnam et Taïwan et enfin les Spratleys (*Nansha* en chinois), objets de conflits récurrents. À ce jour, sur ce vaste archipel de 410 000 km², la Chine occupe neuf îles. La Malaisie en occupe trois, les Philippines cinq, Brunei deux. Pour sa part, Taïwan occupe un îlot.

Plusieurs dates clés marquent la stratégie de grignotage territorial chinoise, entamée dans les années 1988 avec les îles Spratleys partiellement reprises aux Vietnamiens et l'occupation de six sites. En 1995, la Chine occupe le récif Mischief puis revendique Scarborough contre les Philippines pour prendre le contrôle du récif en 2012. Afin d'étendre son espace maritime, la Chine réclame la mise en œuvre du régime appliqué aux « États archipels ». Sa stratégie, invalidée par l'arbitrage de la Cour de la Haye le 12 juillet 2016, est d'englober les trois archipels revendiqués (Paracels, Spratleys et Zongsha) à l'intérieur d'un « tracé en neuf traits » obtenant *de facto* des eaux territoriales très étendues couvrant quasiment toute la mer de Chine du Sud. S'agissant de cet espace, la Chine le qualifie en outre de « mer historique³ » pour appuyer ses revendications. Elle a placé les trois archipels revendiqués dans une nouvelle entité administrative créée de toutes pièces, le district de Sansha, subdivision de la province de Hainan, grande île au sud de la Chine⁴. À ce titre, elle se réserve le droit d'inspecter, via sa police maritime, tout navire étranger pénétrant « illéga-

1. Autre conclusion significative du [rapport de la CPA](#) : tous les éléments découverts à marée haute dans les îles Spratleys sont des rochers et non des îles. Ils ne génèrent donc pas de Zone économique exclusive (ZEE). Voir Mathieu Duchâtel, « [Mer de Chine du Sud : le verdict de la Haye est le pire des scénarios pour Pékin](#) », *Asylist*, 15 juillet 2016 ; Sophie Boisseau du Rocher, « [Mer de Chine du Sud : la puissance chinoise n'a pas tous les droits](#) », *Asylist*, 25 juillet 2016.

2. Voir : « [Expert / PCA's Ruling Helps Address East Sea Disputes in Long Run](#) », *Vietnam.net*, 19 juillet 2016 ; Victor R. Savage, « [Asean's South China Sea Conundrum](#) », *The Straits Times*, 25 octobre 2016.

3. Le président chinois Xi Jinping, rendant visite aux pêcheurs de la ville de Tanmen (Hainan) en avril 2013, parlera de « mer des ancêtres ».

4. Juliette Genevaz, [La réforme de l'APL, au cœur de la rénovation de l'État chinois](#), note de recherche IRSEM n° 29, 16 août 2016.

lement » dans les eaux territoriales. Selon sa vision, pour bénéficier du droit de passage inoffensif, tout navire, civil ou militaire, doit en demander l'autorisation⁵.

En février 2017, la Chine a annoncé la révision de sa loi sur la sécurité du trafic maritime⁶ datant de 1984. Les dispositions envisagées permettraient aux autorités maritimes chinoises d'empêcher des bâtiments étrangers d'entrer dans les « eaux territoriales » chinoises, au motif de trouble éventuel de la sécurité du trafic maritime. Par exemple, les sous-marins étrangers devront rester en surface et hisser leur pavillon dans les eaux territoriales chinoises. De manière plus générale, tous les bâtiments étrangers – militaires comme de commerce – devront solliciter une autorisation de passage auprès des autorités chinoises.

De la poldérisation massive à la militarisation

Depuis 2014, l'intensification de la construction d'îles artificielles sur les récifs coralliens de l'archipel des Spratleys a donné un nouvel élan à la stratégie d'appropriation chinoise. Pékin a conduit d'importantes opérations de remblaiement, transformant ces récifs en ports et infrastructures diverses. À cette date, la Chine a réalisé des travaux de remblaiement à grande échelle sur sept des îlots des Spratleys. Le récif de Fiery Cross dispose d'une piste de 3 000 mètres sur laquelle des avions civils ont procédé à des essais de posé début 2016. Des appareils militaires devraient suivre. Par ailleurs, la Chine a procédé à des travaux d'extension de la piste de l'île de Woody (*Yongxing* en chinois) dans les Paracels⁷. D'environ 2 300 m, celle-ci peut accueillir des avions de transport tels des Boeing 737. De nombreux vols civils à partir de Hainan ont pu y avoir lieu, y compris sur des récifs voisins⁸. De plus, l'île de Woody bénéficie d'un port artificiel pour des navires jaugeant jusqu'à 5 000 tonnes de déplacement. En 2016, la Chine a déployé des batteries de missiles sol-air sur l'île de Woody⁹ et a installé des radars dans au moins quatre îles des Spratleys (Cuarteron, Gaven, Hughes et Johnson du Sud). Elle travaille ainsi à renforcer ses capacités de surveillance du trafic aérien et maritime en mer de Chine du Sud, notamment celui en provenance du détroit de Malacca. Point de passage obligé pour la traversée maritime de l'Asie du Sud-Est, ce dernier cristallise l'attention régionale et internationale, notamment au regard d'un risque résiduel de piraterie.

LES ENJEUX DU GRIGNOTAGE TERRITORIAL CHINOIS

La question se pose de savoir si les bénéfices que la Chine entend retirer de l'usage de ces constructions peuvent contrebalancer la poursuite de la détérioration de ses relations avec ses partenaires de l'ASEAN, les États-Unis¹⁰, mais aussi le Japon avec lequel elle s'oppose de plus en plus violemment au sujet des îlots Diaoyu-Senkaku en mer de l'Est. Une analyse empirique permet d'identifier une multitude de gains potentiels répondant à des besoins de sécurité multiformes : sécurité alimentaire, sécurité énergétique, sécurité militaire.

Une dynamique de sécurisation multiforme centrée sur Hainan

Plusieurs motifs sous-tendent la stratégie coercitive adoptée par la Chine. Il y a l'impératif de sécurisation des approvisionnements et de la maîtrise des Sea Lines of Communication (SLOC) d'intérêt vital pour la Chine, puissance marchande, du fait de sa dépendance aux flux maritimes internationaux – 80 % de ces approvisionnements transitent par les détroits de la région. Les Paracels peuvent par exemple servir de bases de projection pour sécuriser l'artère maritime ouvrant la route de l'océan Indien. Le motif économique est décisif. La Chine, déjà forte d'une Zone économique exclusive (ZEE) de 880 000 km², convoite les 3,5 millions de km² de la mer de Chine du Sud. Cette mer recèle d'abon-

5. Voir la [Conférence de presse de Xu Hong](#) sur la position chinoise concernant l'arbitrage sur la mer de Chine demandé par les Philippines, site du ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine, 12 mai 2016.

6. Voir : « [Draft Maritime Law Revisions Say China May Bar Foreign Ships from Passing Through its Water](#) », *People's Daily on line*, 16 février 2017.

7. Carlyle A. Thayer, « [China's Air Strip on Woody Island](#) », *Thayer Consultancy*, 20 octobre 2014.

8. Voir : « [China Tests Two New Airfields in the South China Sea](#) », *Xinhuet*, 13 juillet 2016.

9. Lucas Tomlinson et Yonat Friling, « [China sends surface-to-surface-air missiles to contested islands in provocative move](#) », *Fox News*, 16 février 2016 ; Harold Thibault, « [Washington dénonce une « militarisation accrue » de la mer de Chine](#) », *Le Monde*, 18 février 2016.

10. Voir l'analyse chinoise avec [l'interview du professeur Xue Lie](#) de l'Académie chinoise des sciences sociales de Pékin, *The Diplomat*, 6 juillet 2016.

dantes ressources naturelles : pétrole, gaz, réserves de guano¹¹, nodules polymétalliques¹². Par ailleurs, elle représente 10 % de la pêche mondiale. S'agissant des réserves pétrolières, l'activisme des compagnies chinoises s'explique par des avancées technologiques qui leur permettent d'effectuer des forages en eaux profondes, par exemple au large du Vietnam. La mise en service de la plateforme Blue Whale 1 en 2017 devrait lui permettre d'opérer dans des fonds de 3 600 mètres et de forer à plus de 15 000 mètres.

Reste l'indéniable motif politico-militaire. La maîtrise de l'espace maritime et aérien de la mer de Chine du Sud conférerait à la Chine une profondeur stratégique intéressante. Cette mer possède des fonds en eaux profondes et permet un accès aisé au Pacifique. À travers la revendication des archipels, la Chine compte accroître son espace et permettre à ses unités navales de rejoindre la haute mer et d'accéder aux grands fonds océaniques du Pacifique sans devoir passer par les zones maritimes des voisins. Le détroit de Lombok est à cet égard le seul à permettre le passage d'unités sous-marines. Or, en dehors de la base navale de Sanya, l'île de Hainan abrite la base sous-marine de Longpo qui accueille les quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de classe Jin (SNLE type 094), chargés d'assurer la capacité de « seconde frappe » de la Chine en matière nucléaire¹³. On comprend que la Chine se donne les moyens de protéger sa dissuasion, d'autant qu'elle estime que la mise en place du système américain de défense antimissile THAAD¹⁴ en Corée du Sud début 2017 amoindrit ses capacités en la matière.

Points d'appui et relais d'une stratégie d'interdiction

La Chine pourrait utiliser ces îlots artificiels aménagés dans un but de soutien logistique. Elle aurait ainsi la possibilité de ravitailler en carburant ses bâtiments de combat ou ses avions de chasse en cas de conflit avec ses voisins. Ces constructions peuvent aussi faciliter le travail des flottes de pêches et des garde-côtes chinois patrouillant dans la mer de Chine du Sud en leur permettant de se reposer et de se ravitailler. Toutefois, si au-delà des pistes d'atterrissage, hangars et autres infrastructures, il se confirme que la Chine déploie en nombre des missiles et des radars de surveillance sur les constructions gagnées sur la mer, on peut y voir les prémices d'une stratégie d'interdiction d'accès (*Anti Access/Area Denial*). La Chine aurait alors les moyens d'effectuer un contrôle plus effectif des espaces maritimes et aériens de l'ensemble de la mer de Chine du Sud¹⁵.

Les îles nouvellement créées auraient un rôle de déni d'accès des côtes chinoises car il n'est pas exclu que la Chine installe des missiles antinavires de longue portée (ASBM) sur certains postes avancés, créant ainsi des zones d'interdiction. Le plus plausible serait le déploiement de ce type d'armement sur l'île de Hainan. En effet, un tel dispositif permettrait de couvrir et restreindre, voire même d'interdire, l'accès à l'ensemble de la mer de Chine du Sud, donnant ainsi toute possibilité à la Chine de protéger le transit de ses unités sous-marines stratégiques.

Le Livre blanc sur la stratégie militaire chinoise rendu public le 26 mai 2015¹⁶ fournit des clefs sur les objectifs chinois en mer de Chine du Sud en mettant en avant le concept de « défense active¹⁷ ». Il établit que la Chine doit devenir une grande puissance navale et évoque également la question d'un renforcement des moyens logistiques chinois. L'expérience du déploiement de la Marine chinoise en océan Indien et sa participation à la lutte contre la piraterie depuis 2008 a incité le commandement chinois à réfléchir aux contraintes spécifiques qu'impliquent de longs déploiements loin des ports-bases. Le lancement de l'initiative « One Belt, One Road¹⁸ » en septembre 2013, supposant la recherche du contrôle des grandes voies de communication commerciales, a également incité la Chine à définir un modèle logistique adapté à ces nouvelles ambitions. L'un de ces objectifs est d'échapper à la prééminence de la Marine américaine, pour l'instant seule garante de la liberté de navigation sur les principaux axes et détroits stratégiques mondiaux, notamment la route d'approvisionnement du pétrole et du gaz dont l'économie chinoise dépend étroitement.

11. Substance fertilisante dont la concentration en azote en fait une importante ressource énergétique.

12. Gros galets situés entre 4 000 et 5 000 mètres de profondeur qui agrègent les minéraux (manganèse, fer, cobalt, silicium et aluminium).

13. Hans M. Kristensen et R. S. Norris, « Chinese nuclear forces », in « [Status of World Nuclear Forces](#) », *Federation of American Scientists*, 2017.

14. Terminal High Altitude Area Defense.

15. Ashley Townshend, « [The Strategic Significance of China's Woody Island Power Play](#) », *Lowy Institute*, 6 mars 2016.

16. State Council Information Office of the People's Republic of China, [China's Military Strategy](#), site du ministère de la Défense de la République populaire de Chine, 26 mai 2015.

17. Juliette Genevaz, [Les enjeux de la stratégie chinoise de « défense active »](#), note de recherche de l'IRSEM n° 31, 17 octobre 2016.

18. Devenu « Belt and Road Initiative (BRI) », ce vaste programme d'infrastructures mis en œuvre par la Chine en Europe, en Asie centrale et en Afrique devrait lui permettre de sécuriser ses échanges et de contrôler l'ensemble des mers. Il implique dix-huit provinces chinoises parmi les moins développées et une soixantaine de pays étrangers. Pour la partie maritime du programme 21st Century Maritime Silk Road, le tracé part des grands ports chinois vers la Thaïlande, le Vietnam, la Malaisie et Singapour avant de rejoindre l'océan Indien (Sri Lanka), la mer Rouge, le golfe d'Aden, le canal de Suez puis la mer Méditerranée.

L'accent mis sur les programmes de modernisation de la Marine de guerre rend compte des nouvelles priorités chinoises et de la hiérarchie des objectifs stratégiques poursuivis : le contrôle effectif sur les ZEE des mers de Chine du Sud et de l'Est, c'est-à-dire les mers proches, mais aussi ses ambitions de puissance maritime globale, intimement imbriquées dans ses intérêts commerciaux qui lui imposent de se projeter en haute mer.

LA MARINE DE L'ARMÉE POPULAIRE DE LIBÉRATION : LABORATOIRE DE LA NOUVELLE IDENTITÉ CHINOISE

Cette vision stratégique renouvelée a mis la modernisation de la Marine de l'Armée populaire de libération (APL) au premier rang des préoccupations des dirigeants chinois. Perçue comme un marqueur de puissance, la Marine a trouvé toute sa place dans le « rêve chinois de Renaissance de la nation chinoise¹⁹ », théorisé par Xi Jinping.

La promotion de la souveraineté maritime

En l'espace de deux ans, la Marine de l'APL a connu des avancées technologiques et doctrinales notables. En 2015, la Chine a annoncé qu'elle avait commencé la construction de son deuxième porte-avions²⁰ et qu'elle avait conduit sa première patrouille sous-marine de dissuasion nucléaire opérationnelle. Deux ans plus tard, un troisième porte-avions serait en construction²¹. Rompant avec sa posture de non-interférence qui lui interdisait l'établissement de bases d'appui militaires à l'étranger, la Chine a signé avec la République de Djibouti un accord lui octroyant, entre autres, des facilités de stationnement maritime²². La Marine chinoise s'efforce ainsi de réduire ses vulnérabilités dans ses eaux proches en étendant le spectre de ses opérations²³. Elle cherche également à soutenir ses ambitions de puissance maritime afin de rivaliser avec des marines potentiellement concurrentes dont, en premier lieu, la Marine américaine²⁴. Le nombre de plus en plus élevé de citoyens chinois en Afrique, Amérique Latine ou Proche-Orient – on cite le chiffre de 5,5 millions –, d'infrastructures et d'investissements sont autant de facteurs qui ont conduit les dirigeants du pays à reconsidérer le rôle de leur Marine de guerre. Pour autant, la défense de la souveraineté maritime chinoise dans ses approches et l'ambition d'un plus grand contrôle de ses frontières maritimes en mer de Chine du Sud mais également de l'Est face au Japon restent des déterminants prioritaires de l'action de Pékin. Enfin, la question de Taïwan et le scénario d'un embargo maritime constituent également des facteurs non négligeables dans le développement accéléré des capacités de la Marine de l'APL.

Le Livre blanc sur la stratégie militaire explique notamment que la Marine chinoise déplacera son centre d'intérêt de la défense des mers proches à une stratégie combinée de défense des mers proches et de protection en haute mer. Il y est souligné que les militaires devront construire une structure « de force militaire maritime moderne ».

Le document insiste également sur la nécessité d'un changement de mentalité jusqu'ici trop tournée vers la terre pour prendre davantage en compte la gestion des océans et des mers et la protection des droits et intérêts maritimes chinois. Sans équivoque, il amorce un net virage vers la conception d'une Chine véritable « puissance navale²⁵ ».

« *It is necessary for China to develop a modern maritime military force structure commensurate with its national security and development interest, safeguard its national sovereignty and maritime rights and interest, protect the security of strategic SLOCs and overseas interest, and participate in international maritime cooperation, so as to provide strategic support for building itself into a maritime power²⁶* ».

19. L'expression est reprise plusieurs fois dans le *Livre blanc sur la stratégie militaire chinoise*.

20. Voir « [China Building Second Aircraft Carrier](#) », *Xinhua*, 31 décembre 2015.

21. Gabriel Dominguez, « [China Building Third Aircraft Carrier Says Report](#) », *HIS Jane's*, 24 février 2017.

22. Sonia Le Gouriellec, « [Djibouti, un amour de Chine](#) », *The Conversation*, 23 décembre 2015 ; « [China sets up a military base in Djibouti](#) », *Xinhua*, 11 juillet 2017. La France, les États-Unis et le Japon disposent déjà de bases militaires à Djibouti. Les États-Unis et le Japon payent un loyer annuel estimé à 30 millions de dollars. La Chine ne paierait rien mais finance et construit un réseau de ports, routes, chemins de fer et aéroports reliant le pays au reste de l'Afrique.

23. En sus des facilités offertes par Djibouti et sur ce modèle, il est vraisemblable que le commandement naval chinois, qui ne dispose pas d'une composante logistique importante, négocie des facilités similaires avec les pays d'Afrique de l'Est, du Golfe et jusqu'au Proche et Moyen-Orient, la Méditerranée devenant également une zone de déploiement de la Marine chinoise.

24. David Shambaugh, *China Goes Global : the Partial Order*, Oxford University Press, 2013.

25. Andrew Erickson, « [China Moves out : Stepping Stones Toward a New Maritime Strategy](#) », 6 avril 2015 ; Dennis J. Blasko, « The 2015 Chinese Defense Paper on Strategy in Perspective : Maritime Mission Require a Change in the PLA Mindset », *China Brief*, 15, 29 mai 2015.

26. *Livre blanc sur la stratégie militaire chinoise*.

Un récent article rédigé par trois officiers de Marine chinois sur la situation en mer de Chine du Sud²⁷ illustre le rôle désormais primordial de la Marine dans la défense des intérêts de souveraineté chinois tout en révélant l'état d'esprit régnant au sein des forces navales chinoises. Les trois officiers dénoncent « l'intrusion » américaine en mer de Chine du Sud et son accentuation à partir de 2015. S'ils prédisent des échanges tendus entre la Chine et les forces armées des États-Unis, du Japon et des États du sud-est asiatique, ils écartent toute perspective de conflit majeur. Pour eux « l'initiative stratégique » est du côté chinois tandis que la posture pro-active de Pékin a produit des effets dissuasifs sur les États de l'ASEAN parties au litige. Le concept « d'équilibre dynamique » se dégage de l'analyse des officiers chinois qui estiment qu'*in fine* la balance du pouvoir va pencher en faveur de la Chine. Selon eux, la rapide expansion de Pékin dans les Spratleys lui donne un avantage stratégique qui doit être exploité en s'appuyant sur l'ensemble de ses forces dédiées au renforcement de l'action de l'État en mer, tant civiles que militaires.

La montée en puissance d'une composante maritime civile

Globalement, la Marine chinoise a l'intention d'améliorer les capacités défensives de ses approches, tout en protégeant ses intérêts dans les « mers lointaines ». Elle devra également améliorer la coordination avec le corps des garde-côtes chinois²⁸. Si le développement de la Marine se déroule selon le schéma escompté, il faut s'attendre à voir la Chine constituer une force de haute mer tout en disposant dans ses approches d'une composante maritime professionnelle et suffisamment nombreuse pour être déployée et présente sur l'ensemble des espaces maritimes revendiqués.

Ceux-ci comprennent, non seulement la mer de Chine du Sud mais aussi la mer de l'Est avec des îlots disputés au Japon, ce qui explique le regroupement récent de l'ensemble des unités de l'administration maritime, les fameux cinq « dragons » en un unique corps de garde-côtes²⁹. Ce regroupement de la force maritime civile chinoise en une seule entité, sous une même autorité, la Commission océanique d'État, devrait en faire, à terme, l'une des flottes de renforcement de l'action de l'État en mer la plus importante d'Asie avec sa rivale japonaise³⁰. Au demeurant, la montée en puissance de la composante garde-côtes constitue un phénomène régional patent faisant de cette dernière l'outil privilégié de gestion des revendications maritimes. Ce phénomène, en brouillant la frontière entre mission de renforcement de l'action de l'État en mer et mission de défense de souveraineté, tend à « militariser » la fonction de garde-côte, rendant les interactions maritimes des principaux acteurs étatiques en litige plus complexes.

Tableau d'augmentation des tonnages des principales forces de garde-côtes en Asie orientale (2010-2016)³¹

Pays	Tonnage total (2010)	Progression des constructions en tonnage (2010-2016)	Tonnage total (2016)	Pourcentage d'augmentation des tonnages
Chine	110.000	80.000	190.000	73%
Japon	70.500	35.000	105.500	50%
Vietnam	20.500	15.000	35.500	73%
Philippines	10.000	10.000	20.000	100%

Pour la Chine, disposer d'une force de garde-côtes unifiée devrait lui permettre de renforcer ses capacités opérationnelles et son rayon d'action à la mer. Elle devrait également doter la Chine d'une composante de gestion des crises à la mer qui puisse être précisément graduée. En première ligne en mer de Chine du Sud et suivant le message à envoyer, les garde-côtes chinois devraient être à même d'empêcher une escalade « militaire ». Leurs missions de présence et de surveillance se trouvent opportunément décuplées par une action coordonnée avec une flottille de bâtiments de pêche agissant comme une force d'appoint. On trouve à leurs bords des milices recrutées et payées par le gouvernement. Cette organisation n'est pas sans rappeler l'usage d'éléments cagoulés et revêtus de treillis sans insignes dans

27. Ryan Martinson et Katsuya Yamamoto, « [Three PLA Officers Just Revealed What China Wants in the South China Sea](#) », *The National Interest*, 9 juillet 2017.

28. Andrew Erickson et Gabe Collins, « [New Fleet on the Block : China's Coast Guard Comes Together](#) », *Wall Street Journal*, 11 mars 2013 ; Ryan Martinson « [Here Comes China's Great White Fleet](#) », *The National Interest*, octobre 2014.

29. Avant cette restructuration, la Chine comptait cinq organes d'administration et de surveillance des espaces maritimes dépendant de cinq ministères : la garde-côtière du ministère de la Sécurité publique, l'administration de la sécurité maritime du ministère des Transports, la surveillance maritime de l'Administration océanique d'État, le commandement d'application des lois de la pêche du ministère de l'Agriculture, les forces maritimes de l'Administration générale des douanes.

30. Shinji Yamaguchi, « [Les stratégies des acteurs maritimes chinois en mer de Chine du Sud](#) », *Perspectives chinoises*, 3, 2016.

31. Lyle J. Morris, « [Blunt Defenders of Sovereignty : the Rise of Coast Guards in East and Southeast Asia](#) », *Naval War College Review*, printemps 2017.

l'Est de l'Ukraine. La littérature occidentale consacrée au phénomène évoque ainsi des « petits hommes bleus³² » en écho aux « petits hommes verts », pointés du doigt par les responsables militaires de l'OTAN en Crimée et dans le Donbass. Côté chinois, un article remarqué du *China Daily* fait état de la montée en puissance des milices maritimes depuis les années 1970 tout en soulignant le souci des autorités de développer leur rôle aux côtés de la Marine³³.

Tout en résumant les priorités stratégiques des dirigeants chinois, le Livre blanc sur la stratégie militaire donne des indications sur les orientations possibles de la programmation navale chinoise. Il faudra en effet pour Pékin orienter la construction de nouvelles plateformes et de capacités en appui aux principales préoccupations exprimées dans le document : la défense des approches, la protection des mers lointaines et la collaboration avec le corps des garde-côtes.

L'ASIE DU SUD-EST, ENTRE CONTESTATION ET COMPROMIS

Depuis le verdict de la Cour d'arbitrage de La Haye de juillet 2016, l'Asie du Sud-Est apparaît plus que jamais écartelée entre la Chine, les États-Unis et des puissances alternatives susceptibles de fournir des contrepoids³³. Si depuis longtemps, l'ASEAN a appris à composer entre Washington et Pékin, la nouvelle intransigeance chinoise tout comme le flou perdurant autour de la politique sud-est asiatique de l'administration Trump rendent l'exercice plus délicat³⁴.

L'ASEAN en quête d'une vision commune

La montée en puissance économique et militaire chinoise constitue une donnée inéluctable pour la région. Elle oblige celle-ci à considérer sa relation avec la Chine dans une perspective globale et de long terme, au-delà des enjeux stratégiques liés à la mer de Chine du Sud³⁵. Le retrait sans appel du traité transpacifique (TTP) par le président Trump a laissé le champ libre à la proposition chinoise de création d'une zone de libre-échange ciblant notamment les dix États membres de l'ASEAN³⁶ avec le partenariat économique régional global³⁷. Mal perçue, la décision américaine a accrédité l'idée que les États-Unis – en dépit de leur forte empreinte militaire – ne souhaitaient plus être la seule grande puissance pourvoyeuse de sécurité et de stabilité politico-économique pour l'ensemble de la zone Asie-Pacifique. Le départ des États-Unis du TTP en a largement amoindri la portée stratégique en dépit des efforts du Japon et de l'Australie pour le promouvoir. Avec ses onze membres restants, ce groupement ne représente plus que 13 % du PIB mondial contre 38 % avec les États-Unis. Le projet de Pékin construit autour du partenariat économique régional global et rassemblant, au-delà de l'ASEAN, le Japon, la Corée du Sud, l'Inde, l'Australie et la Nouvelle-Zélande tend, pour sa part, à réorganiser la régionalisation commerciale asiatique autour de la Chine³⁸. En outre, le développement du projet de la nouvelle Route de la soie lui donne un prolongement potentiel inédit qui renforce la prééminence de l'influence chinoise. Si la qualité de la relation entre Washington et Pékin reste importante pour le maintien des équilibres régionaux, l'ASEAN s'efforce de ne pas être réduite au rôle de variable d'ajustement dans le cadre d'une compétition entre ses deux grands partenaires. Aussi l'organisation regarde-t-elle en direction d'autres puissances riveraines, comme le Japon, l'Inde ou l'Australie, les invitant à jouer un rôle politico-militaire plus grand.

L'Union européenne elle-même est régulièrement sollicitée pour se prononcer sur sa vision de la sécurité maritime en Asie du Sud-Est³⁹. Ainsi le rappel de l'attachement français à un ordre maritime asiatique fondé sur le droit de la mer et le règlement pacifique des conflits, fait par le ministre de la Défense lors du Dialogue Shangri-La 2016⁴⁰ et réitéré en 2017, a été accueilli avec intérêt.

32. Franz-Stefan Gady, « [Little Blue Men: Doing China's Dirty Work in the South China Sea](#) », *The Diplomat*, 5 novembre 2015 ; Andrew S. Erickson et Conor M. Kennedy, « [China's Maritime Militia : What it is and How to Deal with it](#) », *Foreign Affairs*, 23 juin 2016.

33. Voir « [Assessing the South China Sea Ruling](#) », dossier de l'Australian Strategic Policy Institute, août 2016 ; Heng Sarit « [ASEAN : Between China and America](#) », *East Asia Forum*, 12 juillet 2013 ; Sourabh Gupta, « [ASEAN and China at a Crossroads after the South China Sea Ruling](#) », *East Asia Forum*, 31 juillet 2016.

34. Entretiens à Singapour en décembre 2016 et juin 2017.

35. Benoît de Tréglodé, « [L'Asie du Sud-Est et la Chine de Xi Jinping : le grand accommodement](#) », *Mondes émergents*, 2014.

36. Le TTP n'inclut pour l'heure que quatre États de l'ASEAN : Singapour, Brunei, la Malaisie et le Vietnam.

37. En anglais : Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).

38. Shintaro Hamanaka, « [Trans Pacifique Partnership versus Regional Comprehensive Partnership : Control of Membership and Agenda Setting](#) », *Asian Development bank paper*, décembre 2014.

39. Valérie Niquet, « [Sécurité maritime en Asie : l'impossible indifférence de l'Europe](#) », note de la Fondation pour la recherche stratégique, 1, 2017.

40. Jean-Yves Le Drian, dans le discours prononcé lors du dialogue Shangri-La 2016, avait évoqué la mise en place de patrouilles de marines de l'UE en mer de Chine du Sud (voir Jean-Yves Le Drian, « [Discours prononcé lors du Dialogue Shangri-La](#) », 5 juin 2016). Sylvie Goulard, alors ministre française des Armées et présente au Shangri-La 2017, a rappelé la concrétisation de cette initiative avec la mission dans la zone du bâtiment de projection et de commandement BPC Mistral, ayant à bord une unité de Royal Marines britanniques au printemps 2017.

Faute de consensus interne et en raison des pressions chinoises, l'ASEAN a échoué par deux fois, en 2012 et 2016, à émettre un communiqué faisant référence à la situation en mer de Chine du Sud. On le sait, une posture intransigeante n'est pas la meilleure option face à la Chine, d'autant plus qu'un dialogue sino-aséanien a pu reprendre autour du projet de directives préliminaires visant à mettre en œuvre la Déclaration sur le Code de conduite adoptée en 2002⁴¹. L'approbation en mai 2017, lors du sommet ASEAN-Chine de Manille, d'un cadre pour un Code de conduite revisité est une incontestable victoire de Pékin qui peut, à bon compte, jouer la carte du multilatéralisme sur un texte au contenu encore flou.

Des postures individuelles fluctuantes

Par ailleurs, au-delà d'une vision commune difficile à élaborer, les pays de l'ASEAN parties au litige – les Philippines, le Vietnam, la Malaisie – ont des positionnements spécifiques dont certains ont varié au fil du temps.

L'évolution la plus spectaculaire reste à ce jour celle des Philippines. Avec le Vietnam, cette dernière avait une posture très affirmée qui a abouti à la saisine de la Cour d'arbitrage en 2013. À peine l'arbitrage rendu, Rodrigo Duterte, le nouveau président élu de la République philippine, a entamé un rapprochement remarqué avec la Chine tout en dénonçant l'alliance de sécurité avec les États-Unis datant de 1951⁴². L'on comprend que le président Duterte, dont le pays se préparait à assurer la présidence de l'ASEAN pour 2017, ait souhaité projeter une stature d'interlocuteur indépendant tout en mettant son pays à l'abri d'éventuelles mesures de rétorsions économiques chinoises. La Malaisie, discrète il est vrai dans ses revendications, a signé en novembre 2016 un contrat d'armement avec Pékin comprenant l'achat de quatre patrouilleurs. Ce rapprochement militaire inédit, faisant suite à un rapprochement économique et des contrats d'investissement chinois d'ampleur⁴³, s'est confirmé depuis avec l'escorte, en janvier 2017, de deux unités navales chinoises dont un sous-marin dans le port de Kota Kinabalu, surplombant les eaux contestées de la mer de Chine du Sud.

À ce stade, le Vietnam reste l'acteur le plus résolu, mais aussi le plus isolé pour faire valoir ses revendications face à Pékin⁴⁴. Toutefois, le pragmatisme domine au sein de la relation sino-vietnamienne⁴⁵. L'attitude à adopter vis-à-vis de la Chine est tout autant tributaire des débats idéologiques au sein du Parti communiste vietnamien que du besoin en investissements étrangers pour soutenir la croissance économique du pays. L'alternance entre cycle de tensions⁴⁶, négociations et avancées diplomatiques caractérise l'histoire des deux pays, y compris dans le domaine maritime. Si on peut citer l'Accord sur le golfe du Tonkin signé en 2000⁴⁷, on notera également la multiplication d'incidents violents à la mer depuis 2012 au détriment des pêcheurs vietnamiens⁴⁸.

Fait notable, depuis 2016, la Chine n'a pas craint de s'aliéner l'Indonésie à la suite d'un incident de pêche qui a vu l'arraisonnement d'un chalutier chinois en train d'opérer dans la ZEE indonésienne par un navire du département des pêcheries indonésiennes. Le nouveau président de la République indonésienne, Joko Widodo, a fait de la lutte contre la pêche illégale une de ses priorités et vient à cette fin de réaffirmer la souveraineté de Jakarta sur les îles Natuna en renommant les eaux situées au nord-est de ces îles – qui jouxtent la ZEE chinoise – « mer septentrionale de Natuna ⁴⁹ ». Bien que peu concernée par le différend sur la mer de Chine du Sud, l'Indonésie entend voir reconnu son rôle de puissance navale régionale, en accord avec l'ambitieuse stratégie maritime développée par son président.

41. Elina Noor, « [ASEAN not so divided](#) », *ISIS Malaysia*, 2016.

42. François-Xavier Bonnet, « [Quand Manille manoeuvre](#) », *Le Monde diplomatique*, mai 2017. Le pragmatisme philippin n'est pas uniquement dû à des motifs économiques mais participe également de l'attraction régionale pour le modèle politico-économique du leadership chinois certes autoritaire mais stable, à rebours d'un modèle démocratique occidental marqué par la montée des populismes européens, le Brexit et l'élection de Donald Trump. Voir Sophie Boisseau du Rocher et Emmanuel Dubois de Prisque, « [L'Asie du Sud-Est et la tentation autoritaire. L'impact du modèle chinois](#) », note de l'Institut Thomas More, 24, juin 2017.

43. David Delfolie, Nathalie Fau *et al.*, « Malaisie-Chine : une précieuse relation », *Irasec*, décembre 2002.

44. Entretiens à Paris en décembre 2016.

45. Benoît de Tréglodé, « [La mer de Chine du Sud, le Vietnam et la Chine](#) », note de l'Observatoire de l'Asie du Sud-Est, septembre 2011.

46. Murray Hiebert et Gregory Poling, « [Tensions Bubble to the Surface in China-Vietnam Spat](#) », *Asia Maritime Transparency Initiative*, 28 juin 2017.

47. Selon les termes de Sébastien Colin, cet accord sino-vietnamien délimitant le golfe du Tonkin et établissant des coopérations dans le domaine des pêches, des hydrocarbures ou de la sécurité maritime peut « faire illusion » quant à une potentielle posture coopérative de la Chine. Voir Sébastien Colin, « [Politique chinoise dans les mers de Chine](#) », *Perspectives chinoises*, 3, 2016, p. 5-11.

48. En mai 2014, l'installation de la plateforme de forage de la China National Petroleum Corporation (CNPC), dans la ZEE du Vietnam à 130 miles marins des côtes vietnamiennes et 180 miles marins des côtes de l'île de Hainan ont engendré de fortes tensions entre navires des marines vietnamiennes et chinoises avec notamment l'abordage d'unités vietnamiennes. Depuis, des marins vietnamiens accusés de pêche illégale dans les « eaux territoriales » chinoises sont régulièrement agressés et arrêtés. Voir Arnaud Vaulerin, « [Bataille navale en mer de Chine méridionale](#) », *Libération*, 2 janvier 2017. Toutefois après 3 ans « d'inactivités », le Vietnam aurait repris des travaux de prospection pétrolière sur le bloc 136-03 dans une zone disputée avec la Chine. Voir Bill Hayton, « [Vietnam Drills for Oil in South China Sea](#) », *BBC News*, 5 juillet 2017.

49. Aaron L. Connelly, « [Indonesia's New North Natuna Sea : What's in a Name ?](#) », *Lowy Institute*, 19 juillet 2017.

CONCLUSION

La montée en puissance de la Marine chinoise ne manquera pas de poser de sérieuses difficultés aux marines étrangères, non seulement la Marine américaine mais aussi les marines de l'ASEAN riveraines de la mer de Chine du Sud. Dans les Spratleys, la création d'îles et d'enclaves artificielles offre à la Marine, tout comme aux garde-côtes chinois, la possibilité d'y stationner davantage d'unités, y compris aériennes, et d'intensifier leurs patrouilles si l'on tient compte du développement des bases navales de Sanya et Longpo sur l'île de Hainan. Les patrouilles d'unités sous-marines devraient devenir un standard pour les opérations chinoises en mer de Chine du Sud et compliquer singulièrement les déploiements d'autres flottes sous-marines⁵⁰. Au vu de la dynamique d'acquisition de sous-marins en Asie du Sud-Est, le risque d'incident naval se révèle aussi grand en profondeur qu'en surface. En effet, en janvier 2017, le Vietnam a reçu le sixième et dernier sous-marin de type Kilo construit en Russie, dans le cadre d'un contrat de 2 milliards de dollars signé en 2009. L'Indonésie envisage de moderniser sa flotte sous-marine vieillissante, tandis que la Thaïlande est en discussion concernant l'achat de trois unités chinoises de type Yuan. L'Australie est engagée dans un ambitieux programme de construction de douze unités de type Barracuda. Pour sa part, la Malaisie dispose de deux unités récentes de type Scorpène. Le sous-marin, discret et endurant, est particulièrement adapté à la défense des routes maritimes et des côtes et s'inscrit clairement dans le cadre de stratégies « anti-accès » visant à gêner, voire à empêcher l'accès de forces adverses à un théâtre d'opérations.

Par ailleurs, la collaboration entre la Marine de guerre et les garde-côtes chinois continuera de brouiller les lignes entre opérations militaires et non militaires. En effet, les unités garde-côtes deviennent de plus en plus robustes et lourdement armées, à l'image de leurs concurrentes américaines ou japonaises⁵¹. La coordination la plus évidente entre ces deux composantes reste le domaine de la protection des revendications maritimes, en mer de Chine méridionale et en mer de l'Est. Joignant les capacités des deux forces, auxquelles s'agrège désormais une flotte de pêche aux allures paramilitaires, la Chine devrait intensifier ses opérations de harcèlement envers les nations riveraines cherchant à défendre leurs droits sur les territoires contestés⁵².

Ces espaces maritimes contestés n'en deviendront que plus crisogènes et sujets à des face-à-face tendus, notamment si la nouvelle administration américaine poursuit, comme elle le fait depuis début 2017, les missions de déploiement d'unités de l'US Navy en soutien de la liberté de navigation (Freedom of Navigation Operations, FONOPS). Cette perspective et par conséquent l'éventualité du déclenchement d'une crise grave sont d'autant plus préoccupantes que la Marine chinoise ne possède pas de réelle culture en matière de mesures de confiance, en dépit de sa participation à différents fora⁵³. Pour l'heure, la mise en place de mesures de confiance ou de dispositions spécifiques (accord de type INCSEA⁵⁴) pour éviter les incidents en mer reste aléatoire.

50. Rapport du Center for Strategic and International Studies, [Asia Pacific Rebalance 2025 : Capabilities, Presence and Partnership](#), 20 janvier 2016.

51. En 2017, la Chine a mis en service deux bâtiments garde-côtes et porte-hélicoptères lourdement armés, les CGC 2901 et 3901, d'un déplacement supérieur à 12 000 tonnes, ce qui en fait les unités les plus importantes parmi celles de la région.

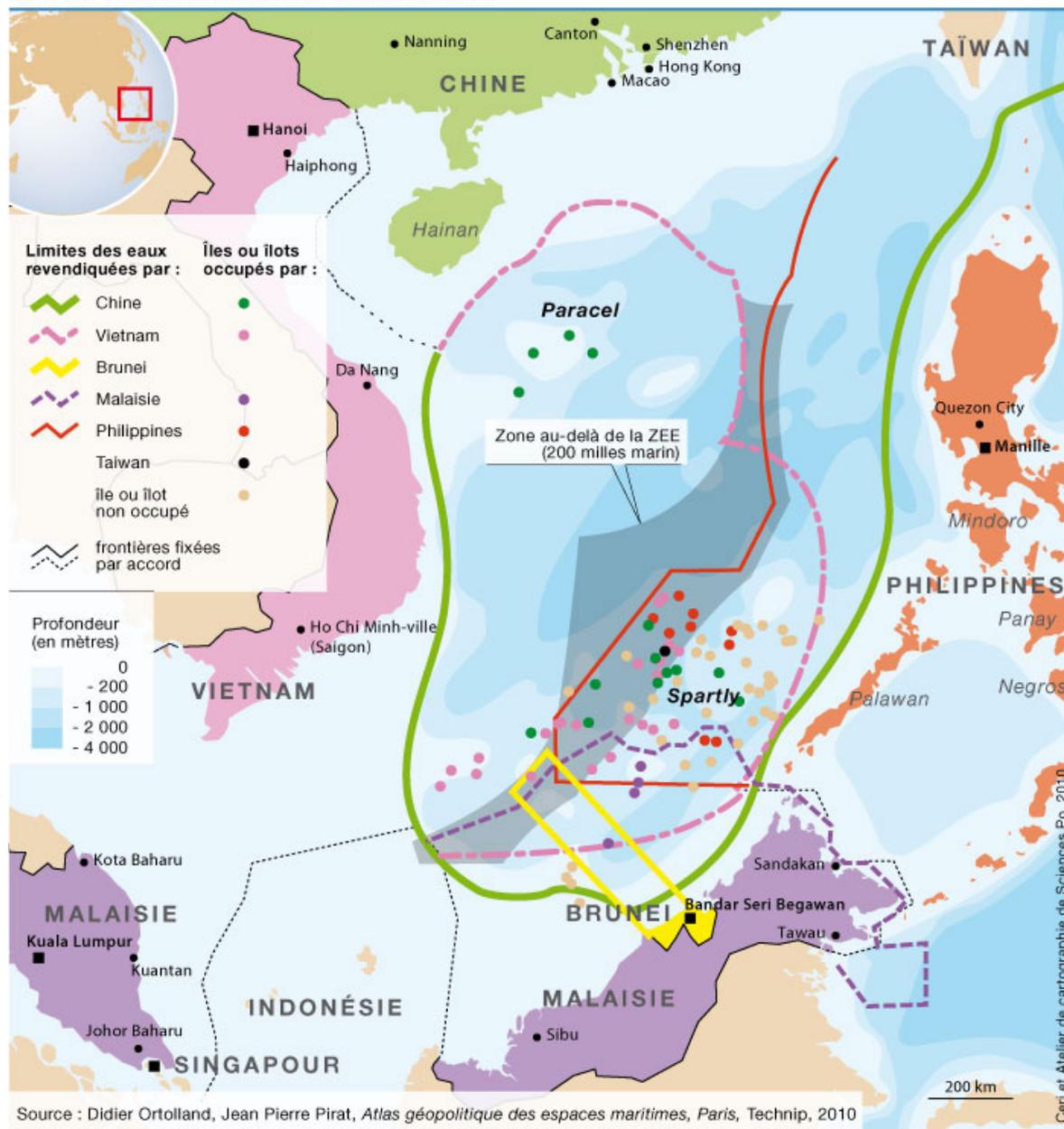
52. Des coopérations sectorielles touchant le domaine des pêches ou de nature scientifique (protection d'aires marines spécifiques comme la protection des coraux autour des îles Pratas par exemple) peuvent se mettre en place. Toutefois, elles peinent à s'institutionnaliser en raison des différends maritimes existants. Voir Margaret Sembiring, « [Rising Tensions and Temperature in the South China Sea](#) », [East Asia Forum](#), 30 juin 2017.

53. On peut ainsi citer le Western Pacific Naval Symposium axé sur la coopération, les échanges de personnels, la tenue d'exercices de sauvetage ou de type HADR (Humanitarian Assistance/Disaster Relief).

54. INCSEA : Agreement on Prevention of Incident at Sea. Accord signé en 1972, entre les marines américaines et soviétiques, destiné à prévenir les incidents en mer. En matière de mesures de confiance maritime, on peut néanmoins citer une initiative du WPNS qui a abouti, en avril 2014, à la signature du Code for Unalerted Encounters at Sea (CUES), par l'ensemble des marines membres dont la Chine.

CARTE DE LA MER DE CHINE DU SUD

Revendications en Mer de Chine du Sud



BIBLIOGRAPHIE

Boisseau du Rocher Sophie, « Scientific Cooperation in the South China Sea : a New Vector for China's Security Diplomacy in Southeast Asia ? », *Asie Vision*, Institut français des relations internationales, 82, 2016.

Burgess Stephen, « Rising Bipolarity in the South China Sea : the American Rebalance to Asia and China's Expansion », *Contemporary Security Policy*, 17, 2016, p. 111-143.

Colin Sébastien *et al.*, *La Chine, puissance maritime*, Decitre, 2016.

Kaplan Robert, *Asia's Cauldron : the South China Sea and the End of a Stable Pacific*, Random House, 2014.

Lord Carnes et Erickson Andrew, *Rebalancing U.S. Forces : Basing and Forward Presence in the Asia-Pacific*, Naval Institute Press, 2014.

McReynolds Joe (dir.), *China's Evolving Military Strategy*, Jamestown Foundation, juin 2016.

Office of Naval Intelligence, *The PLA Navy, New Capabilities and Missions for the 21st Century*, 2015.

Péron-Doise Marianne, « Des mers proches au mers lointaines, de la mer Jaune au golfe d'Aden, la Chine en route vers la puissance maritime » in Pierre Journoud (dir.), *L'énigme chinoise*, L'Harmattan, mars 2017, p. 285-296.

Raine Sarah et Le Mière Christian, « Regional Disorder : the South China Sea Dispute », *International Institute for Strategic Studies*, 2013.

Till Geoffrey, *Asia's Naval Expansion, an Arms Race in the Making*, Routledge, 2012.

Marianne PÉRON-DOISE est chercheur Asie du Nord (Japon-Corée), stratégie et sécurité maritimes à l'IRSEM. Ancien officier de marine, elle est diplômée de l'Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence et également titulaire d'un diplôme d'études approfondies d'histoire. Ses axes de recherches portent sur les thématiques de régionalisation et de multilatéralisme maritimes sur les principaux théâtres océaniques (Asie orientale, Pacifique, océan Indien, Corne de l'Afrique), les dynamiques stratégiques de la péninsule coréenne et la politique étrangère et de sécurité japonaise. Elle a occupé différents postes de responsabilité en relation avec les problèmes de sécurité en Asie-Pacifique au sein du ministère de la Défense, dont celui de chef du bureau « Asie Pacifique » à la délégation aux affaires stratégiques de 2007 à 2011. Elle était conseiller politique au sein du commandement maritime de l'OTAN à Northwood, Royaume-Uni, avant de rejoindre l'IRSEM.

Contact : marianne.peron-doise@defense.gouv.fr