

Contours et enjeux de la montée en puissance de la Marine chinoise en Asie-Pacifique

Depuis une dizaine d'années, la politique étrangère de Pékin dans la zone Asie-Pacifique s'affiche sans ambiguïté. Vitale pour les intérêts économiques chinois, la région a connu dernièrement le plus fort accroissement des dépenses mondiales de défense et catalyse de nombreuses tensions, notamment en raison des ambitions géopolitiques chinoises.



© Shutterstock

Le premier porte-avions chinois Liaoning et son escorte. Assurer la sécurité des patrouilles de sous-marins stratégiques, assurer la « défense active » et répondre à la vulnérabilité des approvisionnement maritimes sont des priorités stratégiques pour la Chine.

La stratégie de la République populaire de Chine en Indopacifique s'articule autour de divers objectifs¹ subordonnés à une ambition initiale, devenir la première puissance mondiale en 2049 (centenaire de la République populaire de Chine – RPC). Pékin entend y affirmer sa capacité à assumer sa souveraineté nationale, préserver l'intégrité de son territoire et défendre ses intérêts essentiels. En inscrivant la nécessité de sécuriser son accès aux marchés extérieurs pour prospérer économiquement, la RPC démontre depuis plusieurs années son intérêt croissant pour le domaine maritime. En outre, la mer de Chine demeure le théâtre privilégié de l'affirmation de puissance de Pékin, qui entend imposer sa propre interprétation des normes internationales relatives au droit de la mer² et invoque ses

« droits historiques ». Poldérisation artificielle et militarisation d'îlots, stratégie de « présence active » et du fait accompli, revendication de zones économiques exclusives (ZEE), stratégie du « collier de perles », les manœuvres mises en place par la Chine pour garantir sa liberté de mouvement dans la zone sont multiples.

La Chine a construit l'équivalent en tonnage de la Marine française en 4 ans

Consciente de sa dépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger, de la vulnérabilité de ses routes commerciales et des répercussions qu'auraient un blocus de celles-ci ou le déploiement d'une coalition d'ampleur dans la région, la RPC a initié un vaste programme visant à répondre à ces contraintes. La maîtrise de l'espace maritime qui s'étend de ses côtes jusqu'à la 2^e chaîne d'îles (du sud de l'archipel japonais aux îles Bonin et Marshall) se couple à une production en forte croissance en termes d'armements. La progression des dépenses militaires de la Chine³ s'est traduite en particulier par une montée en puissance de sa marine de guerre (capacités aéronavale et sous-marine, missiles antiaériens de longue portée, développement de missiles balistiques...) et de ses forces paramilitaires (gardes-côtes et « milices de pêcheurs »). En 2015, 55 % du budget chinois de la défense était accordé à la Marine contre 18 % en 1985. Développant à marche forcée sa flotte de combat, en 4 ans, Pékin a construit l'équivalent en tonnage de la Marine nationale, pour afficher désormais 1,6 million t et consacre parallèlement d'importants efforts pour déployer des unités militaires, y compris vers des zones de crise.

1 : Recherche de prestige, affirmation de puissance régionale, captation de ressource, acquisition d'une profondeur stratégique, contrôle du transit maritime de la mer de Chine au détroit de Malacca, etc.

2 : Convention de Montego Bay, 1982.

3 : Multipliées par 4 entre 2000 et 2015.

Pour l'heure, Pékin n'est pas en mesure de répondre à un conflit ouvert impliquant les États-Unis et ses alliés et préfère avoir recours à des moyens de pression non militaires (flottes de pêche, garde-côtes) lui permettant d'avancer, pas à pas, vers ses objectifs de long terme. Ces développements confortent le retour d'une course à l'armement naval entre les puissances locales et mondiales ; celle-ci contribue largement à la sanctuarisation progressive de la zone maritime du sud-est asiatique zone Asie-Pacifique, qui pourrait entraîner une dégradation de la sécurité dont les conséquences s'avèreraient importantes pour la France, en raison de ses intérêts propres (territoires d'outre-mer, ressortissants, intérêts économiques, etc.) et de ses partenariats régionaux (Australie, Inde, Japon, Singapour, Malaisie, Indonésie, Vietnam).

Avec près d'1,6 million de ses citoyens et 80 % de sa ZEE se trouvant dans la zone indopacifique, la France a revendiqué à plusieurs reprises son attachement à un accès libre et ouvert des lignes de communication maritimes. La ministre des Armées, Florence Parly, l'a évoqué à l'occasion du *Shangri-La Dialogue* de juin 2019, rappelant même que la liberté de navigation est un enjeu qui « dépasse la prospérité de l'Europe et la préservation des voies commerciales vitales pour le monde. C'est une question de principe ». Par ailleurs, de par son double rôle de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies et de dépositaire de la 2^{ème} zone économique exclusive mondiale, Paris apporte son expérience et son savoir-faire opérationnel, notamment en matière de sécurité maritime, afin de promouvoir la constitution d'un espace de paix et de sécurité fondé sur le respect du droit international dans la région.

Un partenariat naval qui se cherche

Les marines française et chinoise entretiennent des relations pacifiées comme peuvent en témoigner les escales de navires chinois dans les ports français et réciproquement, ainsi que les différentes rencontres entre les chefs d'état-major des deux pays⁴. Une inhabituelle montée de tensions a pu être observée au printemps dernier à la suite du passage de la frégate *Vendémiaire* dans le détroit de Taïwan, accusée par les autorités



Le passage de bâtiments français dans le détroit de Taïwan, jusque là habituel, occasionna au printemps dernier lors du transit de la frégate *Vendémiaire*, des tensions avec les autorités chinoises. La France a de gros intérêts dans la zone indopacifique.

chinoises d'avoir navigué « *illégalement* » dans ce qu'elles revendiquent être leurs eaux territoriales – la Marine nationale transite en moyenne une fois par an dans le détroit, sans incident ni réaction.

Depuis, les relations militaires avec Pékin retrouvent progressivement un équilibre, même si les bâtiments français continuent, bien évidemment, de naviguer régulièrement entre les îlots disputés de mer de Chine méridionale, au nom de la liberté de navigation en haute mer. Enfin, des partenariats dans différents domaines, comme la sécurité environnementale – qui fait l'objet d'un accord-cadre entre l'IFREMER et le *State Ocean Administration chinois* – ou la protection de l'environnement – présidence chinoise de la COP15 Biodiversité – montrent la capacité qu'ont Pékin et Paris à travailler de concert sur des sujets consensuels.

Lisa Wingerter
Bureau Stratégie et Politique
Cabinet du chef d'état major
de la marine française

4 : Visite officielle en 2015, rencontre bilatérale en 2018 à Newport lors de la 23^e édition de l'International Seapower Symposium, par ex.