

Au-delà des mers de Chine

La Chine deviendra-t-elle une « puissance maritime » mondiale ?

ALEXANDRE SHELDON-DUPLAIX

RÉSUMÉ : En mai 2015, le Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État publie un nouveau livre blanc sur la stratégie militaire chinoise affirmant que « les intérêts étrangers [sont devenus] une question pressante ». En conséquence, la Chine déploie ses efforts pour devenir une « puissance maritime », principalement dans la région indo-pacifique pour dissuader une intervention américaine à Taiwan et protéger ses activités commerciales dans l'océan Indien. La Chine acquiert un porte-avions de taille moyenne dix fois moins puissant que les super porte-avions américains et apprend son emploi aussi rapidement que la Russie, plus expérimentée et moins riche, durant les années 1990. Source de fierté pour ses citoyens, le programme de porte-avions chinois fait le jeu du Parti communiste en démontrant sa légitimité et sa réussite. Pour autant, la Chine ne cherche pas à remettre en cause la supériorité maritime des États-Unis au-delà de son espace immédiat. Affichant l'objectif de se doter à terme de quatre ou cinq porte-avions, la Chine restera une marine régionale à capacité d'action mondiale dépassant l'Inde, le Royaume-Uni et la France dans cette catégorie.

MOTS-CLÉS : Marine chinoise, puissance maritime, intérêts étrangers, base militaire à l'étranger, « route maritime de la soie du XXI^e siècle », stratégie du « collier de perles ».

En mai 2015, le Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État publie un nouveau Livre blanc sur la stratégie militaire chinoise affirmant que « les intérêts étrangers [deviennent] une question pressante. » Le Livre blanc souligne que :

Avec l'expansion des intérêts nationaux chinois (*Zhongguo de guojia liyi* 中国的国家利益), la sécurité nationale est devenue plus vulnérable aux troubles régionaux et internationaux, au terrorisme, à la piraterie, aux catastrophes naturelles et aux épidémies, et la sécurité des intérêts à l'étrangers liés à l'énergie et aux ressources, aux voies stratégiques de communication maritimes (SLOC pour « strategic sea lines of communication »), ainsi que les institutions, le personnel et les actifs outremer, sont devenus une préoccupation majeure⁽¹⁾.

Le document indique en outre qu'« en réponse aux nouveaux besoins résultant de l'expansion des intérêts stratégiques du pays, les forces armées participeront de manière active aux activités de coopération régionale et internationale en matière de sécurité et protégeront effectivement les intérêts chinois à l'étranger ». Par conséquent, et compte tenu d'une position idéologique lui imposant de ne pas avoir de base militaire à l'étranger, la Chine signe en décembre 2015 un accord global avec Djibouti pour la construction à Obock d'une base de soutien logistique pour son groupe d'intervention anti-piraterie⁽²⁾. En novembre, des journalistes chinois, cités par des médias d'Afrique du Sud, évoquent la construction d'une base en Namibie pour protéger les intérêts chinois sur la côte africaine occidentale⁽³⁾.

En 2013, la Chine lance le concept de « route maritime de la soie du XXI^e siècle » (*21 shiji haishang sichou zhilu* 21 世纪海上丝绸之路) afin d'encourager les investissements dans les infrastructures portuaires le long de sa route maritime vers l'Europe, suggérant la concrétisation d'une stratégie du « collier de perles » (*zhenzhu lian* 珍珠链) imaginée il y a dix ans par certains analystes américains, indiens et japonais et qui permettrait à la Chine de

construire un réseau d'installations navales autour de l'océan Indien sous couvert d'activités commerciales.

Peu de pays peuvent prétendre être des puissances maritimes mondiales dotées d'une marine capable de se déployer et d'agir sur toute la planète. On compte aujourd'hui les États-Unis, le Royaume-Uni, la Russie et la France dans cette catégorie. La Chine adopte-t-elle une stratégie de haute mer (*lanshui zhanlue* 蓝水战略) afin de devenir une puissance maritime mondiale ? Et si oui dans quel but ?

Précédents et déclarations contraignantes

Avec le déploiement permanent de trois navires chinois dans le golfe d'Aden depuis décembre 2008 parallèlement à une diplomatie navale hyperactive, la Marine de l'Armée populaire de libération (PLAN : *People's Liberation Army Navy*) atteint une moyenne annuelle de 2000 jours de mer. A première vue, la situation de la PLAN est similaire à celle de la marine soviétique en 1964, lorsque Moscou commence à déployer ses forces dans le monde entier après avoir mené une diplomatie navale active visant à réassurer l'Ouest au lendemain de la mort de Staline. Comme naguère l'URSS, la Chine s'engage d'abord à ne jamais installer de bases à l'étranger, ce qui serait contraire à leur idéologie anti-impérialiste. Les deux marines débutent comme des forces de défense côtière avant d'étendre progressivement leur zone d'opération grâce à de grands bâtiments auxiliaires pouvant compenser l'absence de base à l'étranger. Les opérations soviétiques hors zone s'élè-

1. Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État de la République populaire de Chine, « China's Military Strategy » (partie I), publié sur le site du *China Daily*, 26 mai 2015, www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm (consulté le 27 janvier 2016).
2. « Foreign Minister: China to Build Navy Base in Djibouti », *Agence France-Presse*, 4 décembre 2015.
3. « Chinese naval base for Walvis Bay », *South Africa Today News*, 22 novembre 2014, <http://southafricatoday.net/africa-news/southern-africa/namibia/chinese-naval-base-for-walvis-bay> (consulté le 27 août 2016).

vent à près de 4 000 jours de mer en 1964, après la démonstration d'impuissance navale lors de la crise des missiles de Cuba. Mais le manque de base à l'étranger impose à l'URSS un changement de politique. Le renoncement aux bases est abandonné lorsque la marine soviétique obtient l'accès de ports en Syrie, en Guinée, en Algérie, en Libye et plus tard au Vietnam. Mais comme l'explique dans son livre consacré à la stratégie navale l'ancien commandant en chef de la Flotte du Nord, l'amiral Ivan Kapitanets, la marine soviétique n'a jamais eu les ports dont elle avait besoin :

La tâche la plus difficile pour la marine soviétique a été de créer un système de bases. L'URSS n'avait pas de base à l'étranger. Les ateliers flottants et les navires auxiliaires ne pouvaient résoudre ce problème. Par voie diplomatique, l'URSS a obtenu la permission d'entrer dans des ports en Syrie et en Égypte (1967), en Algérie (1969 renouvelé en 1978) et à Cuba (1970). En 1971, à la demande du gouvernement de la Guinée, l'URSS s'est vu accorder l'accès au port de Conakry. En 1972, les navires soviétiques ont commencé à entrer dans les ports somaliens, et en 1977 dans ceux du Bénin. En 1978, ils ont eu accès aux ports de Sao Tomé-et-Principe. En 1979, le Vietnam a accordé l'autorisation d'utiliser la base navale de Cam Ranh [...] ⁽⁴⁾.

Quoique limitées, ces bases aident l'Union soviétique à étendre ses opérations à l'étranger. En 1976, les opérations soviétiques hors zone s'élevaient à 48 000 jours de mer. La Chine prendra-t-elle le même chemin ?

Dans son Livre blanc de 2013 intitulé « Emploi diversifié des forces armées chinoises », la Chine s'engage résolument à « ne jamais rechercher l'hégémonie » et à s'opposer à « toutes formes d'hégémonisme et de politique de puissance », ainsi qu'à « ne pas interférer avec les affaires intérieures d'autres pays » ⁽⁵⁾. En mai 2015, le Livre blanc réaffirme explicitement ces principes :

La Chine suivra invariablement le chemin d'un développement pacifique, mènera une politique étrangère indépendante en faveur de la paix et une politique de défense nationale défensive par nature, elle s'opposera à l'« hégémonisme » et à la politique de puissance sous toutes ses formes, et ne cherchera jamais l'hégémonie ou l'expansion. Les forces armées chinoises défendront ardemment la paix dans le monde ⁽⁶⁾.

En dénonçant sans les nommer les États-Unis, le Royaume-Uni et la France, le capitaine de vaisseau Zhang Junshe, du Centre de recherche sur la marine, un think tank qui travaille avec la marine chinoise, souligne que « la Chine n'a participé à aucune guerre ou conflit armé depuis le milieu des années 1980, contrairement à certains pays qui font la guerre partout dans le monde sous couvert d'action humanitaire et de protection de la démocratie » ⁽⁷⁾. En critiquant directement les guerres d'Irak menées par Washington et ses effets géopolitiques, Zhang dénonce « l'absence de fondement » de « la théorie de la menace chinoise », « car nous savons bien qui trouble l'ordre mondial et déstabilise certaines régions » ⁽⁸⁾.

Simultanément, la Chine admet un renforcement de ses moyens militaires. La stratégie militaire de mai 2015 précise :

La construction d'une défense nationale solide et de forces armées puissantes constitue un enjeu stratégique pour la modernisation de la Chine et une garantie de sécurité pour son développement paci-

fique. [...] C'est le rêve du grand renouveau de la nation chinoise. Ce rêve chinois est celui d'un pays fort. Les forces armées chinoises inscrivent leur projet de renforcer la puissance militaire dans ce rêve chinois. Sans une armée puissante, un pays ne peut être ni sûr, ni fort ⁽⁹⁾.

Dans le même document, la Chine admet également « chercher à devenir une puissance maritime » :

Les mers et les océans déterminent la paix, la stabilité et le développement durable de la Chine. La mentalité traditionnelle selon laquelle la terre l'emporte sur la mer doit être abandonnée, et une grande attention doit être accordée à la gestion des mers et des océans et à la protection des droits et des intérêts maritimes. La Chine doit développer une force navale moderne adaptée à ses intérêts en matière de sécurité nationale et de développement, protéger sa souveraineté nationale et ses droits et intérêts maritimes, garantir la sécurité des voies de communication maritimes (SLOC) et des intérêts à l'étranger, et participer à la coopération maritime internationale afin d'apporter un soutien stratégique à l'édification d'une puissance maritime ⁽¹⁰⁾.

Évaluation de la montée en puissance

Les experts occidentaux et taïwanais ont eu tendance à sous-estimer le développement de l'armée et de la marine chinoises. Aux États-Unis, les observateurs et think tanks les plus éminents refusent inexplicablement et obstinément d'admettre contre toute évidence que le chantier naval de Dalian réhabilitait l'ancien porte-avions soviétique *Varyag* ⁽¹¹⁾, mis en service par la PLAN en septembre 2012. Cela ne correspondait pas à l'idée selon laquelle la Chine favorisait les forces sous-marines. Peu de personnes voient les progrès quantitatifs et qualitatifs des bâtiments et systèmes d'armes chinois au cours de la dernière décennie ⁽¹²⁾, notamment la réalisation d'un avion de chasse furtif (J-20) – niée encore par certains le jour même de son vol inaugural ⁽¹³⁾. Cependant, grâce à l'étude minutieuse des sources ouvertes chinoises, des experts américains révèlent le déploiement opérationnel d'une arme révolutionnaire, le missile balistique antinavire

- Ivan M. Kapitanets, *Flot, V Voinas tchetchoho pokolenia* (La marine dans les guerres de la sixième génération), Moscou, Betche, 2006, p. 160-161.
- Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État, « The Diversified Employment of China's Armed Forces », République populaire de Chine, Pékin, avril 2013.
- Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État de la République populaire de Chine, « China's Military Strategy », art. cit. (préface).
- Wang Xiaoxuan, « Strong Navy Protects Interests », *China Daily*, 9 janvier 2012, www.chinadaily.com.cn/cndy/2012-01/09/content_14402732.htm (consulté le 27 janvier 2016).
- Ibid.*
- Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État de la République populaire de Chine, « China's Military Strategy », art. cit. (préface et partie II).
- Ibid.* (partie IV).
- Après avoir ignoré le *Varyag* au cours de ses précédentes éditions, le rapport du département de la Défense des États-Unis de 2006 affirme qu'« étant donné la difficulté et les dépenses liées à la transformation de l'ex-Varyag, il est possible, mais douteux que cette entreprise aboutisse... » voir Bureau du secrétaire de la Défense (États-Unis), département de la Défense, « Annual Report to Congress, Military and Security Developments Involving the People's Republic of China », 2006.
- Le rapport annuel du département de la Défense de 2001 n'anticipait pas de nouveau destroyer avant 2010 ; les sous-marins de type 039B (classe Yuan) et de type 032 (classe Qing) ont apparemment été une surprise.
- L'avion de cinquième génération n'est pas mentionné dans le rapport du département de la Défense de 2009.

DF-21D⁽¹⁴⁾. Le navire d'observation spatiale Yuanwang-4 attire l'attention de cybercitoyens chinois pour son implication supposée dans un test de missile balistique antinavire en 2011. Suite à une collision et à un incendie, le navire est déplacé dans le chantier naval de Chenxi au début de l'année 2010. Photographié à Lushun en 2011 avec des déflecteurs dirigés vers le ciel, le bâtiment aurait été touché durant la même année par un DF-21D avant d'être vendu à la ferraille⁽¹⁵⁾.

Ces événements se déroulent sous le regard attentif des cybercitoyens chinois et sont publiés sur internet avant les annonces officielles, ce qui n'a pas manqué de nourrir les accusations de manque de transparence de la part du Japon et des États-Unis. Cette critique reste valable en ce qui concerne l'achat du *Varyag* et pour d'autres programmes cachés obéissant à une culture traditionnelle du secret, mais elle est contredite par la disponibilité des sources chinoises sur Internet qui ont révélé la transformation du *Varyag*, et par l'existence d'une cinquantaine de revues militaires chinoises, dont dix consacrées aux affaires et aux technologies navales. La Chine publie une revue pour les attachés militaires étrangers – *China Armed Forces* – dont le contenu correspond à celui de ses équivalents occidentaux, et elle actualise ses sites internet militaires officiels tout en améliorant ses livres blancs bisannuels sur la défense. En utilisant des sources chinoises ouvertes, l'Institut international de recherche sur la paix de Stockholm (SIPRI) produit sa propre estimation révisée du budget militaire de la Chine. En outre, il est difficile de critiquer l'opacité chinoise alors que dans le même temps, les États-Unis cachent le développement d'armes secrètes derrière des « budgets noirs ». Plus récemment, la Chine a mis un frein à la divulgation d'informations sur internet et restreint la quantité d'informations militaires disponibles. Idéalement, la Chine devrait prendre modèle sur le *Rapport annuel de la défense japonaise* qui fournit des informations détaillées sur les futurs programmes des Forces japonaises d'autodéfense⁽¹⁶⁾.

De fait, la Chine engage un effort de construction navale sans précédent depuis les premières classes de destroyers, frégates et sous-marins apparues pendant les années 1960-70. En 2002, le département de la Défense des États-Unis écrit :

Si la Chine venait à passer à une stratégie plus large de « contrôle des mers », les premiers indicateurs incluraient : le développement d'un porte-avions et de moyens de lutte anti-sous-marine et anti-aérienne, l'acquisition d'un grand nombre de sous-marins nucléaires d'attaque, la mise au point d'un système de commandement et de contrôle (C4ISR) et le renforcement de l'entraînement en haute mer [...]⁽¹⁷⁾.

Quatorze ans plus tard, la Chine semble suivre le chemin décrit par le département américain de la Défense comme étant l'indicateur d'un passage vers « une stratégie plus large de contrôle des mers ». Les commentateurs chinois admettent aujourd'hui que les porte-avions et les sous-marins nucléaires sont les deux piliers de la marine « comme les deux roues d'un véhicule ou les deux ailes d'un oiseau » (*che zhi shuang lun, niao zhi shuangyi* 车之双轮, 鸟之双翼)⁽¹⁸⁾.

Au cours de ces quatorze années, la Chine a terminé son premier porte-avions, mis en service en septembre 2012, et construit sa seconde génération de sous-marins nucléaires, bien que les contraintes économiques et techniques aient limité la production à une unité tous les deux ans. Depuis 2002, la PLAN n'a construit que quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SSBN) de type 09-IV (classe Jin)⁽¹⁹⁾, deux sous-marins nucléaires

d'attaque (SSN) de type 09-III (classe Shang)⁽²⁰⁾, auxquels il faut ajouter quatre sous-marins nucléaires lanceurs de missiles de croisière (SSGN) de type 09-IIIG en achèvement pour remplacer le type 09-I (classe Han) (SSN) et l'unique type 09-II (classe Xia) (SSBN) encore en service⁽²¹⁾. La première patrouille stratégique doit encore être annoncée, et le faible nombre de sous-marins d'attaque ne permet pas de mener des opérations à longue distance contre les voies maritimes de communication des États-Unis. Avec près de 70 sous-marins conventionnels, notamment 14 sous-marins anaérobies de type 039A⁽²²⁾, les sous-marins nucléaires chinois pourraient retarder des groupes aéronavals voguant au secours de Taïwan. De plus, la Chine a achevé 45 bâtiments de combat de surface : 22 destroyers – dont 20 équipés de missiles de défense antiaérienne à longue portée et 18 type 052C/D dotés de deux variantes d'un radar chinois à antenne réseau à commande de phase « Sea Star » ainsi que de missiles antiaérien HQ-9 et 23 frégates de type 054/054A, dont 21 équipées de missiles de défense antiaérienne à moyenne portée HQ-16. La plupart de ces bâtiments sont apparemment équipés de flûtes sonars qui leur confèrent une capacité de lutte anti-sous-marine sans précédent pour la Chine. Quatre bâtiments d'essai chinois jouent un rôle significatif pour le développement d'armes embarquées. Deux bâtiments d'essai de 6 000 tonnes de classe Dahua, le 891 *Bi Sheng* (1997) et le 892 *Hua Luogeng* (2008), servent à mettre au point les senseurs et les armes de demain. Le 891 a testé les deux versions du radar à antenne réseau à commande de phase « Sea Star » pour les destroyers 052C/D ainsi que les missiles antiaériens HQ-9/HQ-16 et les missiles antinavires YJ-62 et YJ-18. Le 892 teste actuellement deux nouveaux radars, deux répliques du système de défense antiaérienne avec missiles RAM utilisé par la marine américaine et allemande et le missile de croisière CJ-10, ce qui laisse entrevoir une meilleure capacité d'attaque terrestre de la PLAN. Confirmant son ambition de pouvoir opérer en haute mer, la PLAN a également acquis huit navires ravitailleurs de 20 000 tonnes de type 903 et elle construit un navire de soutien au combat de 45 000 tonnes de type 901 (le premier de sa classe), multipliant ainsi par plus de quatre ses capacités de ravitaillement en haute mer⁽²³⁾.

Si l'on fait abstraction des destroyers lance-missiles et des frégates obsolettes encore en service⁽²⁴⁾, les 45 navires de combat construits par la PLAN depuis 2002 peuvent faire face à la flotte de croiseurs et de destroyers amé-

14. Andrew S. Erikson, David D. Yang, « On the Verge of a Game-Changer », *United States Naval Institute Proceedings*, septembre 2009, p. 135.
15. Discussion sur le forum de *China Defense.com*, www.china-defense.com (consulté le 20 janvier 2016).
16. Ministère de la Défense du Japon, « Defense of Japan 2015 », www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/2015.html (consulté le 20 janvier 2016).
17. Bureau du secrétaire de la Défense (États-Unis), département de la Défense, « Annual Report to Congress, Military and Security Developments Involving the People's Republic of China », 2002.
18. « Cao Weidong : Zhongguo haijun zhanlüe bianhua ; cong huangshui zou xiang lantian » (Cao Weidong : La stratégie navale chinoise : de la marine fluviale à la marine de haute-mer), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.feiyangwang.com/1250000/1249269.shtml> (consulté le 30 janvier 2016).
19. Le cœur de la dissuasion nucléaire, le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SSBN) est armé de missiles balistiques intercontinentaux équipés d'ogives nucléaires.
20. Les sous-marins nucléaires d'attaque (SSN, SSGN) sont des unités rapides qui peuvent rester submergées très longtemps et attaquer les forces navales ou les infrastructures ennemies à de très longues distances avec des torpilles ou des missiles conventionnels.
21. Stephen Saunders, *Jane's Fighting Ships 2015-16*, Coulsdon, IHS, 2015, p. 128-134.
22. Un sous-marin classique, de type diesel-électrique, est bien plus lent qu'un sous-marin nucléaire et doit retourner à la surface pour recharger ses batteries ; sa variante anaérobie peut rester submergée une à deux semaines à faible vitesse.
23. Stephen Saunders, *Jane's Fighting Ships 2015-16*, op. cit., p. 127-170.
24. 2 type 052 Luhu, 4 destroyers de type 051 Luda, 12 type 053 Jiangwei, 17 frégates de type 053 Jianghu ; *ibid.*, p. 136-145.

ricains dans le Pacifique ou à la flotte de surface japonaise, mais non aux deux combinées. Elle dépasse également la flotte russe dans le Pacifique (sept grands navires de combat) ainsi que l'ensemble de la flotte de surface russe (29 grands navires de combat). La marine russe conserve cependant sa supériorité, en dépit d'une flotte fortement amoindrie, sur les sous-marins nucléaires (13 SSBN, 8 SSGN, 19 SSN)⁽²⁵⁾. En dépit de cette croissance fulgurante, la marine chinoise ne peut être comparée à la marine soviétique de 1990 avec ses quatre porte-avions, deux porte-hélicoptères, 115 croiseurs, destroyers et frégates lance-missiles complétés par 175 croiseurs, destroyers et frégates équipés de canons, 63 sous-marins nucléaires stratégiques, 52 sous-marins lanceurs de missiles de croisière et 85 sous-marins nucléaires d'attaque⁽²⁶⁾. Il n'en reste pas moins que les experts occidentaux, japonais et indiens sont aujourd'hui très soucieux du renforcement de la marine chinoise⁽²⁷⁾. Malgré une modernisation impressionnante, la PLAN reste significativement plus faible que la réunion de la flotte américaine du Pacifique et des flottes taïwanaise, japonaise et australienne qui seraient impliquées dans un scénario de crise à Taiwan. La PLAN va donc probablement poursuivre son expansion, en particulier avec de nouvelles classes de sous-marins nucléaires lanceurs de missiles de croisière de type 093G et 095 et les futurs croiseurs de type 055 pour escorter ses futurs groupes aéronavals. Ces évolutions vont à leur tour renforcer la perception d'une montée en puissance de la Chine et stimuler la course régionale à l'armement.

Explication de la montée en puissance

Le développement actuel de la marine chinoise trouve son origine en 1985, dans la vision stratégique du général/amiral Liu Huaqing d'une « défense offshore » jusqu'à la « première chaîne d'îles » (*yidaolian yinei* 一岛链以内) puis jusqu'à la seconde. Reliant les îles Kouriles, l'archipel japonais, les îles Ryuku, Taiwan, le nord des Philippines et Bornéo, la première chaîne d'îles abrite des bases américaines qui restreignent l'accès de la Chine au Pacifique. Dans ses mémoires, Liu Huaqing écrit : « le président Deng nous a rappelé que la marine n'avait pas de vision de son rôle et que nous devons lui donner une orientation stratégique [...]. La zone opérationnelle de la marine devrait s'étendre à la première chaîne d'îles. Avec la montée en puissance de nos forces navales, nous pourrions traverser le Pacifique nord pour avancer vers la seconde chaîne d'îles » formées par les Mariannes contrôlées par les États-Unis⁽²⁸⁾. Cao Weidong, chercheur à l'Institut de recherche chinois sur la marine explique comment le changement de stratégie de 1985 d'une « défense côtière » (*jin'an fangyu* 近岸防御) vers une « défense offshore » (*jinhai fangyu* 近海防御) coïncide avec la Convention des Nations unies sur le droit de la mer et la guerre des Malouines. Cette dernière montre qu'une stratégie de défense côtière ne pouvait vaincre une marine de projection :

Les Argentins ont perdu les Malouines à leur porte tandis que les Britanniques ont pu les reprendre à des milliers de nautiques de chez eux. L'État [chinois] en a déduit que la défense côtière ne pouvait permettre un contrôle des mers ; il faut se battre pour la suprématie aérienne ; il faut être capable de se battre loin de chez soi ; il faut pouvoir lancer des opérations offshore. La marine chinoise a pris en compte ces leçons et abandonné son ancienne stratégie de défense côtière [...]⁽²⁹⁾.

Jusqu'à la mise en service des premiers destroyers de défense antiaérienne armés de missiles longue portée au cours de la dernière décennie, les navires

chinois ne pouvaient pas se défendre au-delà des 200 milles marins couverts par l'aviation navale basée sur le continent. Depuis, les nouveaux bâtiments chinois ont donné à la PLAN la capacité d'opérer dans un rayon de 500 à 1 000 milles marins au-delà de la première chaîne d'îles. En suivant les pas de Liu Huaqing, une majorité de commentateurs chinois se sont concentrés sur le Pacifique occidental et sur la stratégie de déni d'accès (baptisé A2/AD pour « anti-access, area denial » dans la terminologie américaine) visant à contrer une éventuelle intervention des États-Unis en soutien à Taiwan ou au Japon. Les tentatives de se doter d'une puissance aérienne navale sur porte-avions remontent à 1946, lorsque la Chine de Chiang Kai-shek a tenté sans succès d'acquérir un porte-avions d'escorte américain pour accompagner les navires confisqués aux Japonais et ses anciens croiseurs britanniques. Trois décennies plus tard, des discussions avec le Royaume-Uni concernant l'achat d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux pouvant être utilisés sur des petits porte-avions sont menées dans le cadre du partenariat stratégique de Pékin avec l'Occident. La transaction n'aboutit pas. Le développement des porte-avions actuels semble avoir pour origine la visite de Liu Huaqing à bord du porte-avions américain USS *Kitty Hawk* en mai 1980 : Liu est « profondément impressionné par sa grandeur et la modernité de ses capacités de combat » et il encourage immédiatement le développement de porte-avions auprès de l'état-major de l'APL. Selon Liu, le problème de Taiwan le justifie. L'intention initiale de Liu Huaqing est d'employer un porte-avions contre Taiwan et de protéger les bâtiments de la flotte en dehors du rayon d'action de l'aéronavale basée à terre :

[...] alors que nous nous penchions sur le problème du détroit de Taiwan [1994] nous avons réalisé que l'utilisation d'une aviation basée à terre impliquait des dépenses inutiles car nous aurions eu besoin d'un nombre croissant d'avions et de bases aériennes. Avec un porte-avions, nous n'avions plus besoin d'augmenter le nombre total d'avions. Nous avions juste besoin de les modifier [...]. Le porte-avions serait un multiplicateur de force permettant d'augmenter la puissance de feu de toute l'armée⁽³⁰⁾.

Les analystes occidentaux ont eu tendance à contester cette vision au motif qu'un porte-avions constituerait une cible trop importante. En expliquant que la première justification du porte-avions est la défense aérienne dans le détroit de Taiwan ou dans la mer de Chine du Sud jusqu'à la première chaîne d'île, Phoenix TV – une chaîne grand public proche du pouvoir – retrace les mesures importantes prises par Liu Huaqing lorsqu'il était à la tête de la marine (1982-87) puis de la Commission militaire centrale (1987-98). En 1987, la marine sélectionne plusieurs jeunes pilotes prometteurs et les forme pour devenir commandants de bâtiments de surface. Aujourd'hui, 70 % de ces pilotes ont servi en tant que commandants de frégates lance-missiles et les autres en tant que second. Le projet de porte-avions débute sous Liu Huaqing durant les années 1980 avec l'achat du *Melbourne*, un ancien porte-avions australien, et la réalisation d'une étude

25. *Ibid.*, p. 127.

26. Richard Sharpe, *Jane's Fighting Ships, 1989-90*, Coulsdon, HIS, 1989, p. 556.

27. Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, CRS Report, 23 novembre 2015.

28. Liu Huaqing, *Liu Huaqing huiyi lu* (Mémoires de Liu Huaqing), Pékin, Zhongguo renmin jiefangjun chubanshe, 2004.

29. « Cao Weidong : Zhongguo haijun zhanlue bianhua ; cong huangshui zou xiang lanshui » (Cao Weidong : La stratégie navale chinoise : de la marine fluviale à la marine de haute-mer), *art. cit.*

30. Liu Huaqing, *Liu Huaqing huiyi lu* (Mémoires de Liu Huaqing), *op. cit.*

préliminaire⁽³¹⁾. Le 14 mars 1993, le commissaire politique de la flotte de la mer du Nord, Zhang Haiyun, révèle pour la première fois lors d'une réunion de la Conférence consultative politique du peuple chinois (CCPPC) que la marine travaille à la conception d'un porte-avions⁽³²⁾. Pendant longtemps, les analystes occidentaux ont pensé que le programme de porte-avions avait été retardé ou annulé en faveur d'un programme de sous-marins. Si l'on prétend alors que Jiang Zemin est opposé au porte-avions, on comprend aujourd'hui que le porte-avions doit assurer la défense aérienne des forces navales déployées le long de la première chaîne d'îles au-delà du périmètre protégé par l'aviation basée à terre. Selon Phoenix TV, la crise du détroit de Taiwan de 1995-96 précipite la décision du Comité central d'accélérer le programme de porte-avions sous le nom de code « Neuf Cinq » (*jiu wu 九五*)⁽³³⁾.

La Chine a pu tenir son programme secret pour ne pas paniquer ses voisins en attendant que le Japon et la Corée du Sud mettent en service leurs grands porte-hélicoptères⁽³⁴⁾. En janvier 2012, le *China Daily* qualifie les trois essais du *Varyag*, le premier porte-avions chinois, d'« étape essentielle du développement de la marine chinoise ». Simultanément, l'article dénonce les « vives réactions de certains pays » et leur « volonté d'alarmer inutilement ». En mettant l'accent sur la défense nationale et les conflits de souveraineté, l'article évoque « 18 000 kilomètres de côtes, plus de 6 500 îles et près de 3 millions de kilomètres carrés d'espace maritime » comme première justification du développement par la Chine « d'une marine forte et moderne pour prévenir toute violation de son territoire, de sa souveraineté sur ses îles et de ses intérêts maritimes dans ses eaux territoriales »⁽³⁵⁾.

Dépourvu de catapulte tout comme son sister-ship, l'*Amiral Kuznetsov*, le premier porte-avions chinois n'est pas comparable à ses homologues américains, ou même français, car ses avions partent d'un tremplin et consomment plus de carburant pour décoller. Par conséquent, ils ne peuvent pas porter une lourde charge de bombes pour les missions d'assaut, mais sont assez puissants pour monter un missile antinavire. En tant que bâtiment de défense antiaérienne, un porte-avions dans la mer de Chine du Sud neutraliserait les revendications territoriales des petits voisins de la Chine sur les îles Spratleys et répondrait à l'appel du président Hu Jintao en novembre 2003 pour renforcer le système de défense des droits et des intérêts maritimes du pays⁽³⁶⁾. Le président Hu Jintao et le Premier ministre Wen Jiabao participent tous deux à la cérémonie de mise en service du *Liaoning* en septembre 2012, suivie deux mois plus tard par le premier appontage réussi d'un J-15 Black Shark, une variante non autorisée de l'avion de chasse soviétique embarqué Su-33 Flanker. En janvier 2016, la marine chinoise semble faire aussi bien que la Russie du début des années 1990. À cette date, dix chasseurs bombardiers J-15 sont officiellement en service sur le *Liaoning*, soit un tiers du groupe qu'il peut mettre en œuvre. Contrairement à la Russie du début des années 1990, les pilotes chinois sont déjà capables d'effectuer des appontages de nuit. La Chine devrait être en mesure de déployer le *Liaoning* d'ici un à deux ans, comme la Russie l'avait fait en Méditerranée dès 1996⁽³⁷⁾.

Avec les nouveaux sous-marins stratégiques chinois basés à Hainan, la protection des zones de patrouille des SSBN correspond peut-être à une « stratégie du bastion naval » (*haijun lengbao zhanlue* 海军堡垒战略) inspirée des Soviétiques où le porte-avions nettoie une zone et crée les conditions permettant une seconde frappe en éloignant les sous-marins, navires et aéronefs étrangers⁽³⁸⁾. Les dernières estimations sur les nouveaux missiles stratégiques chinois JL-2 annoncent une portée de 7 500 kilomètres suffisante pour atteindre l'Alaska et Hawaï depuis des sanctuaires dans le golfe

de Bohai. Il est cependant peu probable que les SSBN chinois puissent se rendre sans être détectés près des îles Kouriles d'où ils pourraient frapper la plus grande partie des États-Unis⁽³⁹⁾.

Combien de porte-avions ?

Le 31 décembre 2015, le ministre chinois de la Défense confirme la construction du premier porte-avions de conception chinoise, type 001A. Le capitaine Zhang Junshe explique que la Chine construit son second porte-avions « entièrement par elle-même » au chantier naval de Dalian, dans la province du Liaoning, au nord-est de la Chine. Cette annonce intervient plus d'un an après que le gouverneur de la province, ancien dirigeant de la construction navale, ait prononcé un discours devant les employés du chantier sur la nouvelle mission qui se présentait à eux. Zhang se félicite de l'expérience acquise durant les essais en mer du *Liaoning* pour aider les concepteurs dans leur travail, confirmant ainsi implicitement que le type 001A serait une réplique⁽⁴⁰⁾. Lorsqu'on lui demande de combien de porte-avions la Chine aura besoin, Zhang Junshe évoque les trois unités de l'Inde et répond qu'« un pays comme la Chine doit en théorie disposer d'au moins trois porte-avions pour être sûr d'en avoir toujours au moins un opérationnel »⁽⁴¹⁾. Il appelle « les tenants d'une Chine menaçante » à prendre en compte sa population, sa superficie, ses côtes et son territoire maritime⁽⁴²⁾. Interrogé sur les prérequis pour construire un porte-avions, Zhang Junshe explique que cela exige des industries navales, aéronautiques, électroniques, des télécommunications et de logistique bien établies. Concernant le temps nécessaire, il cite les trois années nécessaires aux Américains pour construire le bâtiment, deux années supplémentaires pour installer les armes et les équipements, et une année pour familiariser le personnel militaire, en ajoutant qu'il n'y avait pas de calendrier pour la Chine, dans la mesure où elle ne disposait pas de l'expérience américaine⁽⁴³⁾. Concernant le rôle du futur

31. Alexandre Sheldon-Duplaix, « Chinese Aircraft Carriers: They're Already on the Way », *China Analysis*, n° 3, janvier-février 2006.
32. « Junqing guan cha: haiquan zhanlue cuisheng Zhongguo hangkong mujian (zutu) » (Observation militaire : naissance de la stratégie de puissance maritime de la Chine axée autour du porte-avions [Photos]), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.fei123.com/1250000/1249244.shtml> (consulté le 15 janvier 2016).
33. *bid.*
34. « Zhongguo weihe gaodiao puguang "Waliangge" hangmu jiqi xianguan gongcheng » (Pourquoi un tel manque de discrétion autour de la remise à neuf du porte-avions *Varyag* ?), *Milchina.com*, 26 mai 2010, www.milchina.com/2010/0526/2133.htm (consulté le 15 janvier 2016) ; Alexandre Sheldon-Duplaix, « Chinese Aircraft Carriers: They're Already on the Way », *art. cit.*
35. Wang Xiaoxuan, « Strong Navy Protects Interests », *art. cit.*
36. Mathieu Duchâtel, François Godement, Alexandre Sheldon-Duplaix, « China's Sea Power, Reaching Out to the Blue Waters », *China Analysis*, Conseil européen des relations internationales, mars 2011.
37. Alexandre Sheldon-Duplaix, « Chinese Aircraft Carriers: They're Already on the Way », *art. cit.*
38. « Zhongguo waliang gehao zhandou hangmu yao jiangem Nanhai jiandui da xiaochou » (Le porte-avions chinois de classe *Kuznetsov* devrait renforcer la flotte de la mer du Sud pour combattre les clowns), *Yadong Junshiwang*, 18 mai 2010, www.warchina.com/news/ent/2010-05-18/121550.html (consulté le 20 janvier 2016) ; « Beihai jiandui yi hangmu peizhi zhenshe Yuenan qijian jiangnei dingwei Waliangge » (Le porte-avion *Varyag* va devenir le vaisseau amiral de la flotte de la mer du Nord pour dissuader le Vietnam), *MilChina*, 25 April 2010, www.milchina.com/2010/0425/430.htm (consulté le 20 janvier 2016).
39. Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, *op. cit.*, p. 18.
40. « Need for Second Aircraft Carrier is Real », *China Daily Europe*, 8 janvier 2016.
41. L'Inde n'a que deux porte-avions actuellement en service mais elle espère en acquérir deux autres pour en avoir au moins trois, l'une des deux unités devant servir de remplacement ; Stephen Saunders, *Jane's Fighting Ships 2015-16*, *op. cit.*, p. 333-336.
42. « Need for Second Aircraft Carrier is Real », *art. cit.*
43. *Ibid.*

porte-avions, il précise que le *Liaoning* servirait de bâtiment d'instruction tandis que le nouveau porte-avions serait une unité de combat⁽⁴⁴⁾. Lorsqu'on lui demande enfin la place de la Chine par rapport aux autres marines dans le monde, Zhang Junshe répond qu'il est encore trop tôt pour dire « quand la Chine deviendra une puissance maritime mondiale »⁽⁴⁵⁾.

Les commentateurs chinois évoquent également le troisième porte-avions (type 002). Zhang Junshe explique que la Chine n'est pas encore prête pour un bâtiment à propulsion nucléaire étant donné les problèmes de sécurité liés au rechargement du réacteur après 15 ans⁽⁴⁶⁾. D'autres commentateurs font valoir que le programme de porte-avions avance progressivement et que la Chine n'a pas l'ambition de dupliquer un porte-avions américain classe Ford, et ce nonobstant plusieurs vues d'artiste représentant un porte-avions de 100 000 tonnes d'inspiration américaine, s'éloignant complètement de l'héritage soviétique du *Liaoning* et du type 001A⁽⁴⁷⁾. Par ailleurs, la Chine pourrait construire un type 002 analogue au 001A, mais avec une catapulte à la place du tremplin. Avec trois porte-avions d'ici 2030, sans compter le *Liaoning*, la Chine serait en mesure de soumettre Taiwan par la force en dissuadant ou en retardant la flotte américaine du Pacifique.

Commentant la rumeur d'un « transport d'assaut amphibie porte-hélicoptères » de type 081 (LHD), l'auteur Shi Bin reconnaît les avantages d'un bâtiment d'assaut amphibie et s'interroge sur la possibilité de transformer un transport de chalands de débarquement type 071 (LPD) : « un bâtiment amphibie doté de capacités de combat hauturières, apporterait une plus-value, en particulier grâce à des installations aéronautiques spacieuses [pour effectuer des missions] multiples, anti-sous-marines et de guerre des mines ». Shi Bin comprend les avantages des hélicoptères pour l'APL mais note que le principal obstacle serait l'incapacité de l'industrie aéronautique à fournir des hélicoptères d'une taille appropriée. Shi Bin souligne que « le développement des bâtiments amphibies de la marine chinoise doit refléter la perspective idéologique d'une défense stratégique globale, très différente de celle des États-Unis ». Par ailleurs, il s'inquiète de leur coût : « Les bâtiments d'assaut amphibies génèrent des coûts d'acquisition et de possession élevés [...] alors que les conditions économiques de la Chine ne permettent ni l'achat d'équipement à grande échelle ni de mener une stratégie militaire axée sur ce type d'unité ». Cependant, à terme, Shi Bin considère l'acquisition de transports d'assaut comme « inévitable » (*shi biran de* 是必然的) pour résoudre le problème taïwanais et comme « outil nécessaire » pour projeter la puissance nationale et renforcer l'influence internationale de la Chine à un coût moindre que celui du déploiement d'un porte-avions⁽⁴⁸⁾.

Le porte-avions est-il l'arme ultime ? Un article publié dans *Guofang cankao* (*Revue nationale de défense*) et sur le site internet Zhongguo junwang⁽⁴⁹⁾ souligne les incertitudes sur l'avenir du porte-avions et demande pendant combien de temps ce géant des mers sera en mesure de « dominer » les océans ? Quand les autres pays seront-ils en mesure de « changer de paradigme » en « développant d'autres bâtiments de guerre avancés ou de nouveaux concepts d'arme » ? Aujourd'hui, la marine américaine développe des « nouveaux concepts » d'armes telles qu'un canon électromagnétique d'une portée de 300 kilomètres et des lasers tactiques. Cependant, les auteurs remarquent que la marine américaine compte encore sur les porte-avions pour assurer sa « suprématie maritime » (*haishang bazhu* 海上霸主) jusqu'à la fin du siècle. La future classe Ford devrait être plus puissante que le Nimitz : le nombre de sorties quotidiennes devrait passer de 140-160 à 180-220. Le porte-avions se caractérise également par son rôle international, que ce soit pour des démonstrations de force durant les crises ou pour du *soft power*, comme les États-Unis ont pu en faire la preuve du-

rant le tsunami de 2004 dans l'océan Indien ou le séisme de 2010 en Haïti⁽⁵⁰⁾.

Nouvelles missions

Depuis plus d'une décennie, les experts chinois écrivent beaucoup sur la question de la « puissance maritime ». Ils ont tendance à s'accorder sur le fait que la protection des intérêts mondiaux croissants de la Chine nécessite à la fois une modernisation navale et un développement économique, et que le pays doit se doter d'une flotte de haute mer (*lan shui* 藍水). Jusqu'à 2008 environ, ils ne considéraient pas la protection des voies de communication maritimes (SLOC) comme la priorité de la stratégie maritime chinoise⁽⁵¹⁾. Chen estime que la protection des SLOC n'a pas d'influence significative sur la stratégie de sécurité nationale de la Chine (*zhipeixing zuoyong* 支配性作用). Chen et d'autres experts chinois expliquent que « la protection des intérêts maritimes » (*baohu haiyang quanyi* 保护海洋权益) devient de plus en plus importante tandis que la défense de la souveraineté chinoise dans les mers de Chine demeure la mission principale de la PLAN⁽⁵²⁾.

Nombreux sont ceux qui considèrent les 21 patrouilles antipiraterie menées dans le golfe d'Aden depuis 2008 comme un tournant majeur, marquant le début d'une présence navale permanente de la Chine dans l'océan Indien conformément au principe mahanien de protection des SLOC⁽⁵³⁾. Les analystes chinois confirment ce point de vue. Pour Cao Weidong, la stratégie navale chinoise est passée des eaux brunes (littorales) aux eaux bleues (hauturières), suivant les exemples occidentaux du Royaume-Uni et des États-Unis. Comme l'observe Cao Weidong, la Chine adopte les théories de Mahan et Corbett préconisant une maximisation des intérêts d'un pays par la mer. La « route maritime de la soie du XXI^e siècle » est une initiative dévoilée par le président chinois Xi Jinping en octobre 2013 pour relier la Chine à l'Asie, l'Afrique et l'Europe. Elle vise à promouvoir la coopération et les échanges culturels entre les peuples, et à offrir une voie parallèle à la route de la soie terrestre eurasiatique. Pour Cao Weidong, les 21 patrouilles d'escorte déployées dans le golfe d'Aden depuis décembre 2008 constituent une étape décisive vers l'affirmation du nouveau rôle de protection de la route maritime de la soie par la marine chinoise, soulignant en outre l'importance de la coopération avec d'autres marines pour remplir cette mission⁽⁵⁴⁾. La route

44. *Ibid.*

45. *Ibid.*

46. *Ibid.*

47. « Junmei pu Zhongguo haijun liang da ding liang zhu hangmu zhi shi qi yi » (L'exposition du porte-avions chinois par les médias militaires est juste l'un des deux piliers), *Menglianwang* (fovp.com news), 20 janvier 2016, www.fovp.com/news/2016/01/20/942.html (consulté le 25 janvier 2016).

48. Shi Bin, « Qianxi woguo liang qi jian ting weilai de fazhan » (Travailler sur le futur développement de navires amphibies), *Sohu shequ*, 1er septembre 2015, <http://club.mil.news.sohu.com/shilin/thread/3gcbbt28vdu> (consulté le 30 janvier 2016).

49. Li Jie, « Cong Meiguo hangmu fazhan kan Zhongguo hangmu weilai zouxiang » (Observer l'avenir des porte-avions chinois à partir du développement des porte-avions américains), *Guofang cankao*, 18 janvier 2016, www.81.cn/jskj/2016-01/18/content_6861559.htm (consulté le 30 janvier 2016).

50. *Ibid.*

51. Mathieu Duchâtel, François Godement, Alexandre Sheldon-Duplaix, « China's Sea Power, Reaching Out to the Blue Waters », *op. cit.*

52. *Ibid.*

53. James Holmes, Toshi Yoshihara, *China's Naval Strategy in the 21st Century: The Turn to Mahan*, Londres, Routledge, 2009 ; voir aussi James Holmes, Toshi Yoshihara, « A Chinese Turn to Mahan? », *China Brief*, vol. 9, n° 13, 24 juin 2009.

54. « Cao Weidong : Zhongguo haijun zhanlue bianhua ; cong huangshui zou xiang lanshui » (Cao Weidong : La stratégie navale chinoise : de la marine fluviale à la marine de haute-mer), *art. cit.*

maritime de la soie s'est vue attribuer un budget de près de 50 milliards de dollars pour des projets « gagnant-gagnant » avec des pays voisins. Selon Cao Weidong, « la stratégie de haute mer est impérative » et elle impose à la Chine de dépasser son inertie continentale et le confinement imposé par les États-Unis et le Japon ⁽⁵⁵⁾.

Le Livre blanc de la défense chinoise de 2010 souligne à la fois le rôle défensif et dissuasif d'une « stratégie de défense offshore » au-delà de la première chaîne d'îles et fait référence en ces termes aux opérations dans les eaux lointaines : « Conformément aux exigences d'une stratégie de défense offshore, la marine de l'APL (PLAN) s'efforce d'accélérer la modernisation de ses forces de combat intégrées, d'améliorer ses capacités de dissuasion et de contre-attaque stratégique, et de développer ses capacités à mener des opérations dans des eaux distantes et à répondre à des menaces non conventionnelles sur sa sécurité. » Le document fait référence à « de nouvelles méthodes de soutien logistique en appui aux missions maritimes de longue durée » et à « des exercices en eaux lointaines » pour « des missions autres que la guerre » ⁽⁵⁶⁾. Le Livre blanc de 2015 modifie légèrement la formulation pour incorporer « la protection en haute mer » :

Conformément aux exigences stratégiques d'une défense maritime offshore et de la protection en haute mer, la marine de l'APL (PLAN) va progressivement modifier son attention de « la défense des eaux offshore » à l'association de « la défense des eaux offshore » avec « la protection en haute mer » et édifier une structure de combat maritime combinée, multifonctionnelle et efficace. La PLAN va renforcer ses capacités de dissuasion stratégique et de contre-attaque, ses manœuvres maritimes, ses opérations conjointes au large et ses capacités globales de défense et de soutien ⁽⁵⁷⁾.

Bien loin de la justification de départ de défense aérienne au-delà de la première chaîne d'îles et dans la mer de Chine du Sud, les auteurs font désormais le lien entre le porte-avions et le « commerce international chinois » : « L'économie chinoise est de plus en plus dépendante des « routes maritimes vitales ». Pour les routes de la China Ocean Shipping Company (COSCO) et « la protection de la route maritime de la soie du XXI^e siècle », les commentateurs préconisent une « puissante force de combat » (*zhan li qiangda* 战力强大) dotée de « forces navales à la fois offensives et défensives » (*gongfang jian ju di haishang lilian* 攻防兼具的海上力量). Par conséquent, « la stratégie de défense nationale de la Chine doit protéger les intérêts nationaux dans toutes les zones et régions selon une perspective défensive ». Le développement d'une marine de haute mer (*lan shui*) est présenté comme la première étape de la stratégie de puissance maritime de la Chine pour répondre au problème de la sécurité énergétique et réduire sa vulnérabilité ⁽⁵⁸⁾. Lors de son reportage sur la mise en service du *Liaoning* en septembre 2012, le *China Daily* fait référence aux intérêts hauturiers de la Chine en tant que « plus grand exportateur mondial en 2009 », avec « 63 % de son minerai de fer et 55 % de son pétrole brut importés par la mer en 2010 » et lie son porte-avions à ces enjeux économiques en en faisant le garant de « la sécurité des personnels, des actifs et des voies maritimes de la Chine » ⁽⁵⁹⁾. L'article établit également un lien entre la réhabilitation du *Varyag* d'une part et la dimension internationale de la Chine et ses responsabilités au sein des Nations unies d'autre part, en évoquant les missions de maintien de la paix, les patrouilles antipiraterie et l'aide humanitaire. Pour les médias grand public faisant circuler les vues officielles ou semi-officielles, comme le *China Daily* ou *Feiyangwang*, la créa-

tion d'un groupe aéronaval est devenue prioritaire pour protéger les lignes économiques vitales de la mer de Chine du Sud jusqu'au détroit de Malacca et à l'océan Indien.

La Chine pourrait-elle déployer ses porte-avions pour peser sur des événements à terre ? En octobre 2015, alors que le *Liaoning* est encore en phase d'essai avec à peine dix chasseurs à son bord, les journaux libanais et israéliens spéculent sur une intervention du porte-avions en Syrie pour participer aux frappes aériennes aux côtés des Russes. Lors d'un entretien avec le journal chinois *Huanqiu shibao* (*Global Times*) le capitaine Zhang Junshe dément les « fausses rumeurs » affirmant que le *Liaoning* ferait route vers la Méditerranée. Sans rejeter l'idée que la Chine pourrait déployer un porte-avions durant une crise internationale, Zhang a réaffirmé la position de non-intervention dans les affaires intérieures d'un autre pays tenue de longue date par Pékin : « La Chine respecte la volonté du peuple syrien et ne souhaite ni intervenir militairement ni imposer un changement de pouvoir par la force, c'est pourquoi l'envoi d'un porte-avions en Syrie pour interférer dans les affaires intérieures du pays n'est pas envisageable » ⁽⁶⁰⁾.

L'autre méthode pour peser sur les événements à terre consiste à porter secours aux pays en développement. Les chercheurs du département de sciences politiques de l'Académie navale de Dalian ⁽⁶¹⁾ apportent ainsi une nouvelle justification au navire-hôpital *An Wei*, mis en service en 2006 pour soutenir une opération militaire contre Taiwan. Liu Hui et Liu Jiefeng de l'Université navale d'ingénierie de Wuhan soulignent le besoin de développer un *soft power* militaire dans les « opérations autres que la guerre » pour renforcer l'influence de la Chine et son image auprès de l'opinion publique mondiale. L'*An Wei* a inauguré ce nouveau genre de diplomatie navale sous le concept d'« océan harmonieux ». Sous le nom de code « Mission-harmonie », les cinq déploiements du navire-hôpital dans l'océan Indien, aux Philippines et en Amérique latine sont décrits comme « une arme idéologique visant à façonner un environnement favorable à la PLAN » ⁽⁶²⁾.

La « route maritime de la soie du XXI^e siècle » forme-t-elle un « collier de perles » ?

Dès 2005, des chercheurs américains, japonais et indiens anticipent l'édification d'un réseau de bases navales qui permettrait à la Chine d'encercler l'Inde et de projeter ses forces navales dans l'océan Indien. Ces analystes prétendent depuis longtemps que la Chine cherche à constituer « un collier de perles » en investissant dans des installations portuaires au Pakistan, au

55. *Ibid.*

56. « Full Text: China's National Defense in 2010 », *Xinhuanet*, 31 mars 2011, http://news.xinhuanet.com/english2010/china/2011-03/31/c_13806851.htm (consulté le 30 janvier 2016).

57. Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État de la République populaire de Chine, « China's Military Strategy », *art. cit.* (partie IV).

58. « Junqing guancha: haiquan zhanlue cuisheng Zhongguo hangkong mujian (zutu) » (Observation militaire : naissance de la stratégie de puissance maritime de la Chine axée autour du porte-avions [Photos]), *art. cit.*

59. « Navy Sails into New Era », *China Daily*, 26 septembre 2012, www.chinadaily.com.cn/china/2012-09/26/content_15782885.htm (consulté le 30 janvier 2016).

60. Cité par *Sputnik*, « Expert Shatters Rumors About Chinese Aircraft Carrier in Syria », 28 septembre 2015, <http://sputniknews.com/world/20150928/1027641739/china-syria-aircraft-carrier-rumors.html> (consulté le 30 janvier 2016).

61. Chi Zhiyan, Shao Ren et Shi Jiazhu.

62. Liu Hui, Liu Jiefeng, « Tigao guoji yulun yingxiang li tuijin wojun "ruanshili" jianshe » (Améliorer l'image auprès de l'opinion publique mondiale pour développer un *soft power* militaire), *Haijun gongcheng daxue xuebao* (zonghe ban) (*Journal d'ingénierie navale* [Édition complète]), n° 4, 2011, p. 13-16.

Bangladesh, au Sri Lanka et en Birmanie⁽⁶³⁾. Hideaki Kaneda, un amiral japonais à la retraite, observe que les Chinois établissent des relations stratégiques et des ports maritimes le long des voies maritimes allant de la mer de Chine méridionale au golfe Persique (Gwadar au Pakistan, Sittwe, Kyaukpu en Birmanie, Hambantota au Sri Lanka). Dans la logique mahannienne, le « collier de perles » permettrait des déploiements militaires à plus grande échelle pour protéger le commerce chinois : « Toute l'Asie doit se préparer à l'arrivée d'une « puissance maritime » chinoise agressive. Le Japon, en particulier, doit reformuler sa stratégie maritime nationale avec ces données en tête »⁽⁶⁴⁾. Dans cette optique, depuis 2006, le Livre blanc de la défense du Japon identifie une quatrième mission des forces navales chinoises : « défendre les voies maritimes chinoises, probablement au-delà de ses eaux territoriales »⁽⁶⁵⁾.

Pendant longtemps, la Chine a refusé d'envisager l'installation de bases navales à l'étranger, excluant la possibilité de faire de Gwadar une base navale malgré les demandes répétées du Pakistan. La Chine a implacablement rejeté cette interprétation, expliquant que ses investissements dans les ports étrangers étaient strictement commerciaux. En septembre 2012, le capitaine Zhang Junshe rejette explicitement la théorie « du collier de perles » en dénonçant les chercheurs occidentaux « qui voient le développement des porte-avions et des missiles chinois comme une menace pour les autres pays » et « qui prétendent que la Chine établit un ensemble de bases militaires, un prétendu "collier de perles" dans l'océan Indien sous le prétexte d'aider d'autres pays à construire des installations portuaires commerciales »⁽⁶⁶⁾. Zhou Bo, de l'Académie chinoise des sciences militaires, réfute clairement le concept de « collier de perles » et nie toute intention chinoise de construire des bases militaires dans l'océan Indien. Il écrit : « La Chine n'a que deux objectifs dans l'océan Indien : le bénéfice économique et la sécurité des voies maritimes »⁽⁶⁷⁾.

Avec l'idée dorénavant bien établie que la marine de haute mer chinoise et ses porte-avions protégeront la nouvelle initiative d'une route maritime de la soie du XXI^e siècle, Phoenix TV publie une analyse intéressante du soutien mutuel des routes maritime et terrestre de la soie face à la résurgence des talibans en Afghanistan, à leur menace contre le gouvernement pakistanais et par conséquent contre Gwadar en tant que futur port principal de la Chine occidentale. Gao Bai, directeur du Centre d'études stratégiques des réseaux ferrés chinois à grande vitesse de l'Université Jiaotong du Sud-Ouest, et professeur à l'Université Duke, reconnaît l'importance stratégique du Pakistan pour la puissance maritime chinoise et pour sa voie ferrée de Gwadar (sur l'océan Indien) à Kachgar⁽⁶⁸⁾. Avec un gouvernement qui perd le contrôle sur les groupes musulmans qui combattaient l'Inde au Cachemire, et avec un déficit énergétique qui fait fuir les investissements hors du pays, le Pakistan est hautement vulnérable, ce qui représente une menace pour la sécurité de la Chine à ses frontières et dans la province du Xinjiang. En outre, l'Afghanistan pourrait bien retomber aux mains des talibans. Pour retourner cette situation, les chercheurs pensent que la Chine doit investir lourdement au Pakistan et plus particulièrement dans la construction du port pakistanais de Gwadar et de la voie ferrée depuis Kachgar. Ainsi, « si les économies chinoise et pakistanaise venaient à être fortement intégrées, le port de Gwadar pourrait devenir le port occidental de la Chine, comparable à celui de Shanghai ou Ningbo ». Gao Bai explique aussi qu'« avec une puissante base navale à Gwadar, la Chine pourrait apporter une réponse efficace et rapide à n'importe quelle menace sur ses intérêts au Moyen-Orient ». Pour Gao Bai, une base militaire à Gwadar renforcerait grandement la confiance et la coopération avec les partenaires économiques de la Chine

dans la région – le Sri Lanka, le Bangladesh et la Birmanie – et elle faciliterait l'émergence d'un « collier de perles », le concept même que les chercheurs américains, japonais et indiens anticipaient avec crainte il y a deux décennies. Il souligne qu'un tel mouvement stratégique faciliterait la lutte contre les séparatistes du Xinjiang et sécuriserait les frontières occidentales tout en faisant de la Chine un véritable pays riverains de l'océan Indien, assurant ainsi sa puissance maritime. En soutenant les intérêts sécuritaires du Pakistan, la Chine mettrait un frein au terrorisme non seulement au Pakistan, mais aussi en Afghanistan. Quant à l'opposition indienne aux entreprises navales chinoises dans la région, les auteurs estiment que la Chine doit d'abord « établir sa présence dans l'océan Indien avant de rechercher une coopération basée sur une coexistence pacifique avec l'Inde ». La Chine jouant ce rôle de stabilisateur, Gao Bai voit un intérêt stratégique pour l'Inde à rechercher de meilleures relations avec le Pakistan, pour pouvoir utiliser le réseau ferré pakistanais et exporter ses biens en Iran, en Turquie, en Europe et en Asie Centrale. Plutôt que de contrarier l'Inde, les auteurs pensent que « cette stratégie pourrait radicalement changer la relation soupçonneuse entre la Chine et l'Inde pour faire émerger des intérêts sino-indiens ». À terme, les auteurs envisagent une extension de cette route terrestre et ferroviaire à la péninsule arabique et au continent africain⁽⁶⁹⁾.

Comment composer avec les États-Unis ?

Si l'on met de côté les remarques rassurantes du capitaine de vaisseau Zhang Junshe, il y a tout de même matière à s'inquiéter. Il est possible que le développement de la marine chinoise ait pour but de modifier l'équilibre militaire et de rendre possible l'utilisation de la force dans les conflits de souveraineté. En déclarant que « le moment d'utiliser la force, de reprendre les territoires occupés et de sauvegarder les droits et les intérêts maritimes approche », la même source suggère que « la Chine ne peut pas geler les conflits relatifs à son principe de développement conjoint sans faire d'énormes concessions »⁽⁷⁰⁾. Le Japon et son allié américain sont également perçus comme les plus grands obstacles interférant avec les problèmes de souveraineté de la Chine sur Taiwan et dans la mer de Chine méridionale⁽⁷¹⁾. Le Premier ministre Shinzo Abe aurait intérêt à maintenir une relation tendue avec la Chine pour promouvoir sa campagne de « réforme constitutionnelle », et les visites de ce dernier au sanctuaire Yasukuni, depuis décembre 2013, sans égard pour les sentiments chinois et coréens, exacerbe

63. Christopher J. Pherson, « String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral », *Strategic Studies Institute*, juin 2006.

64. Hideaki Kaneda, « The Rise of Chinese "Sea Power" », *Project Syndicate*, 8 septembre 2005, www.project-syndicate.org/commentary/kaneda7/English (consulté le 30 septembre 2010).

65. Ministère japonais de la Défense, *Defense of Japan 2006* (Livre blanc annuel), p. 49.

66. Wang Xiaoxuan, « Strong Navy Protects Interests », *art. cit.*

67. « Rimeï "haishang sichou zhi lu" shi Zhongguo zhengming zhi ju » (Selon les médias japonais « la route maritime de la soie » aurait des motifs cachés), *ChinaNews*, 14 février 2014, www.china-news.com/gj/2014/02-14/5839943.shtml (consulté le 25 août 2016).

68. Gao Bai, « Zhong Ba tielu you he zhongda zhanlüe yiyi : zhu Zhongguo diandi lu quan zhan lüe », (Quelle importance stratégique du réseau ferré pakistanais pour aider la Chine à établir une stratégie terrestre ?), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.feiyangwang.com/1250000/1249170.shtml> (consulté le 30 janvier 2016).

69. *Ibid.*

70. « Zhongguo haiquan zhanlüe da zhuanbian zouxiang shiji » (Stratégie de puissance maritime chinoise, les grands changements deviennent réalité), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.feiyangwang.com/1250000/1249139.shtml> (consulté le 30 janvier 2016).

71. « Meiri dengzhen dui Zhongguo de haiyang zhanlüe rijian qingxi! » (Il ne fait plus de doute que les États-Unis et le Japon s'opposent à la stratégie maritime chinoise !), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.feiyangwang.com/1250000/1249181.html> (consulté le 30 janvier 2016).

certainement les tensions. Dans cette optique, les États-Unis et le Japon tirent aussi parti de la crise : « [Leurs] efforts pour contrer la nouvelle stratégie maritime de la Chine sont évidents », et les revendications territoriales chinoises en mer de Chine du Sud permettent aux États-Unis de justifier leur présence navale dans la région tandis que la nouvelle stratégie de marine de haute mer est utilisée par le Cabinet de Shinzo Abe pour « normaliser » l'armée au Japon⁽⁷²⁾. En résumé, la nouvelle version des « lignes directrices de coopération de défense entre le Japon et les États-Unis » assurent des relations plus étroites entre les deux alliés pour contenir les développements maritimes chinois à « l'interaction des trois mers » (*sanhai liandong* 三海联动) qui unifierait commodément les conflits en mer de Chine orientale et méridionale avec le problème taïwanais. Cependant, une note rassurante concède que toutes les parties prenantes ont manifesté un intérêt pour l'établissement de mécanismes de gestion de crise pour prévenir le déclenchement accidentel d'une guerre et que les États-Unis, le Japon et les Philippines cherchent la confrontation, mais pas la guerre. Cette politique est résumée par le principe « se battre, mais éviter la guerre » (*yao douzheng dan ye yao bi zhan* 要斗争但也要避战)⁽⁷³⁾.

Le *Global Times* et Zhou Xiaoping, éditorialiste à Xinhua, prétendent que la marine américaine est dix fois plus puissante que son plus proche concurrent, Washington contrôlant 80 % du commerce mondial à travers plus de 200 bases militaires. Zhou explique que les États-Unis – en suivant l'exemple britannique – mènent le monde, non pas pour « améliorer le système », mais parce que la puissance maritime offre le contrôle des routes et des marchés mondiaux. Zhou Xiaoping compare les États-Unis à l'Empire ottoman : deux « mauvais systèmes dotés d'une forte puissance militaire pour dominer les routes commerciales ». Il explique que la domination de la marine américaine exerce une pression sur les routes maritimes chinoises, tout comme l'empire ottoman exerçait une pression sur la Chine pour la domination de la route de la soie. L'auteur estime que les trains rapides et « propres » de la Chine apporteront des changements géopolitiques et géoéconomiques considérables en Eurasie et dans le monde, mettant ainsi fin à la domination anglo-saxonne. Il qualifie la stratégie de voies ferrées rapides de la Chine de « défi mortel pour les puissances maritimes dirigées par l'OTAN ». Avec le nouveau réseau ferré à grande vitesse, cet avocat du chemin de fer chinois espère pouvoir connecter Chengdu à Istanbul et Hambourg en à peine 16 et 18 heures. En poussant l'argument jusqu'au bout, certains lobbyistes du rail prétendent que le transport intercontinental terrestre remplacera le transport maritime en apportant richesse et stabilité politique en Eurasie⁽⁷⁴⁾. Ils envisagent ainsi que les problèmes de droit de la terre supplanteront à l'avenir les problèmes de droit de la mer⁽⁷⁵⁾.

Un auteur anonyme de la partie militaire du site Sina, que l'on peut considérer comme proche de la ligne officielle, note qu'« avec le retour des États-Unis à une stratégie Asie-Pacifique », la marine chinoise fait face à « la perspective urgente et bien réelle d'une guerre anti-sous-marine ». Il remarque que « les sous-marins classe Virginia récemment mis en service sont plus silencieux et mieux armés avec des missiles de croisière Tomahawk d'une portée de 1 600 à 2 500 kilomètres [qui constituent une menace majeure] pour le cœur économique, militaire et industriel des zones urbaines côtières (dont Pékin) ». Le journaliste explique que la Chine a fait de grands progrès « sur la voie du développement de sous-marins conventionnels pour les opérations offshore » avec les types O39A et O39B classe Yuan à propulsion anaérobie. L'auteur cite quatre technologies clés pour améliorer les sous-marins conventionnels chinois : la propulsion anaérobie, les antennes

remorquées, les barres de gouvernail en X et les « technologies d'amortissement des vibrations »⁽⁷⁶⁾.

En juillet 2014, *Navires modernes* (*xiandai jian chuan* 现代舰船), une revue assez populaire, traduit un article de Walter McDougal sur « La grande stratégie américaine : histoire et situation actuelle ». Le journaliste explore les scénarios de « partage du pouvoir » entre les États-Unis et la Chine à travers divers mécanismes tels que l'« équilibre coopératif » (*hezuo xing pingheng* 合作性平衡), le « grand marchandage » (*da maoyi* 大贸易), ou le « grand compromis » (*da tuoxie* 大妥协). Washington devrait céder sa position de leader en échange de la coopération chinoise. Le journaliste de la revue voit quant à lui dans la confrontation entre les États-Unis et la Chine une manifestation du choc des civilisations d'Huntington et une conséquence de la confiance en eux-mêmes des États-Unis (*Meiguo shi zixin* 美国式自信) malgré une économie en déclin. Le commentateur voit les États-Unis comme un « leader arrogant » qui « n'envisage pas un instant de partager le pouvoir »⁽⁷⁷⁾.

La PLAN est plus ouverte dans ses relations avec les États-Unis. En novembre 2012, le secrétaire de la Marine des États-Unis Ray Mabus peut visiter un sous-marin anaérobie flambant neuf de classe Yuan tandis qu'une délégation de 29 capitaines de vaisseau de la marine américaine visitent le *Liaoning* en octobre 2015. Comme le note le *Global Times*, 2015 est la première année où les deux pays échangent des délégations à si haut niveau pour discuter des opérations, des communications et du code des rencontres imprévues en mer (CUES : Code for Unplanned Encounters at Sea), un accord signé lors du symposium naval du Pacifique Ouest de 2014 pour réduire les risques d'incidents entre les grandes marines régionales et les États-Unis. Même le belliciste *Global Times* approuve en écrivant que « la Chine et les États-Unis doivent établir des échanges réguliers sur les équipements, les technologies et les stratégies militaires pour avoir une image complète et multidimensionnelle l'un de l'autre »⁽⁷⁸⁾. Officiellement, la marine chinoise voit les « opérations pour la liberté de navigation » (« freedom of navigation operations », FONOPS) de la marine américaine près des îlots et récifs dont la souveraineté est contestée comme « la dernière tentative de Washington pour raviver les tensions en mer de Chine du Sud et d'encourager les autres acteurs régionaux à défier la Chine ». Le porte-parole du ministère des Affaires étrangères, Hua Chunying, déclare qu'en vertu de la loi sur la mer territoriale adoptée en février 1992, les navires de guerre étrangers entrant dans les eaux territoriales chinoises doivent obtenir l'autorisation du gou-

72. *Ibid.*

73. *Ibid.*

74. « Zhongguo gaotie zhanlue jiang dui Beiyue wei shou de haiquan guojia xingcheng zhiming tiaozhan » (La stratégie de voies ferrées rapides de la Chine posera un défi mortel aux puissances maritimes dirigées par l'OTAN), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.fei123.com/1250000/1249143.shtml> (consulté le 30 janvier 2016). Il est important de noter ici que certains observateurs contestent cette opinion, en particulier pour les importations énergétiques et de marchandises en vrac de la Chine. Étant donné la localisation géographique des pays exportateurs de matières premières et le coût très faible du transport maritime, ils considèrent ce scénario comme très peu probable.

75. *Ibid.*

76. Xinlang junshi bianzhe (journaliste militaire pour Sina), « Shendu: qianxi Zhongguo weilai changgui qianting fazhan de si da guanjian jishu » (Les profonds : quatre technologies clés pour le développement des futurs sous-marins conventionnels chinois), *Sina*, 27 mars 2014, <http://mil.news.sina.com.cn/2014-03-27/1601771012.html> (consulté le 30 janvier 2016).

77. « Meiguo da zhanlue yu haiquan: zui da wangpai shi zhanlue zongshen he shengchanli » (Stratégie et puissance maritime des États-Unis : ses deux atouts sont la profondeur et la productivité stratégiques), *Xiandai jianchuan* (Navires modernes), disponible sur *Fenghuang zixun*, 23 juillet 2014, http://inews.ifeng.com/yidian/41276381/news.shtml?ch=ref_zbs_ydzx_news (consulté le 30 janvier 2016).

78. Li Ruohan, « A US Navy Delegation of 27 Naval Captains Boarded the Aircraft Carrier Liaoning on Monday », *Global Times*, 21 octobre 2015.

vernement chinois. Le capitaine de vaisseau Zhang Junshe, l'expert naval mentionné plus haut, explique que l'un des objectifs des États-Unis est de « raviver les tensions dans la région ». « À long terme, Washington voit encore les conflits en mer de Chine du Sud comme un outil pour contenir la Chine », ajoute-t-il ⁽⁷⁹⁾.

Toutefois, un éminent chercheur chinois note que les États-Unis attendent le mois de novembre pour mener leur première patrouille FONOPS tandis qu'au même moment, les marines américaine et chinoise effectuent des exercices conjoints dans l'Atlantique et que l'amiral Wu Shengli communique par vidéo-conférence avec des responsables américains. Il ajoute que le principal résultat de la visite du président Xi aux États-Unis est le renoncement des deux pays à une nouvelle guerre froide ⁽⁸⁰⁾. Un autre chercheur, moins optimiste, mentionne le risque d'incidents et l'impact de ces manœuvres sur l'opinion publique chinoise qui n'apprécie pas que son gouvernement réagisse trop timidement à la présence navale américaine dans ses eaux territoriales ⁽⁸¹⁾.

Che Yue, membre de l'Association pour la recherche sur l'histoire navale, suggère d'agir avec prudence pour ne pas provoquer les États-Unis : « Si nous continuons à étendre nos intérêts outremer, notamment en Afrique, et si nous continuons à renforcer la coopération commerciale avec l'Europe, tout en suivant la bonne stratégie, alors la Chine deviendra une puissance maritime. Mais cette stratégie nécessite une préparation minutieuse. La montée de la Chine va inévitablement compliquer les relations avec les États-Unis, l'autre grand pays du Pacifique. » Pour prévenir les conflits, Che Yue suggère que « le développement de la puissance maritime chinoise suive le modèle américain pendant [la Grande] Guerre » et non celui de l'Allemagne. Avant la Première Guerre mondiale, Berlin défie le Royaume-Uni en mer du Nord tandis que les États-Unis s'abstiennent de le provoquer. Après la Première Guerre mondiale, la marine américaine obtient la parité avec la *Royal Navy* au traité de Washington de 1922 après avoir promu les concepts d'« égalité et de coopération ». Néanmoins, Che Yue note que les États-Unis auraient pu affronter le Royaume-Uni suivant le « plan de guerre rouge » si Londres avait menacé leur sphère d'influence dans les Caraïbes ⁽⁸²⁾.

L'émergence d'une puissance maritime chinoise réunit dans une alliance tacite l'Inde, le Vietnam, le Japon et l'Australie, les deux derniers pays étant déjà les alliés les plus proches des Américains dans la région.

Conclusion

La Chine développe sa marine pour devenir une « puissance maritime », principalement dans la région indo-pacifique, pour dissuader une intervention américaine à Taiwan et protéger ses activités commerciales en océan Indien. Pour ce faire, elle acquiert un porte-avions de taille moyenne dix fois moins puissant que les super porte-avions américains et apprend son emploi aussi rapidement que la Russie des années 1990, plus expérimentée et moins riche. Source de fierté pour ses citoyens, le programme de porte-avions fait le jeu du Parti communiste en démontrant sa légitimité et sa réussite. D'ici deux à trois ans, la Chine sera en mesure de déployer son premier porte-avions avec une douzaine de chasseurs ou plus, comme la Russie l'avait fait en 1996. Comme l'ex-Union soviétique, la Chine construit un second porte-avion et prévoit la construction d'un troisième et d'un quatrième, le dernier étant probablement plus grand et à propulsion nucléaire. Les deux porte-avions moyens chinois sont pourtant nettement moins puissants que les dix super porte-avions et dix navires d'assaut amphibies dotés d'aéronefs à décollage et atterrissage courts ou verticaux des États-Unis.

Avec quatre ou cinq porte-avions, la Chine restera une marine régionale à capacité de projection mondiale dépassant l'Inde, le Royaume-Uni et la France dans cette catégorie.

La Chine est en passe de disposer de sa première base militaire à l'étranger. Aujourd'hui, la puissance maritime chinoise n'est pas comparable à la présence militaire de l'Occident et des États-Unis dans le monde et les commentateurs chinois peuvent à juste titre s'indigner du tollé qu'elle suscite. La création d'une base navale au Pakistan changerait véritablement la donne. Jusqu'à présent, la Chine semble plus intéressée par les effets géo-économiques du corridor Gwadar-Kachgar sur ses provinces occidentales et elle essaye d'obtenir le soutien de l'Inde sur ce projet en ouvrant des marchés à son éternel adversaire. Dans ce contexte, il est peu probable, comme l'ont suggéré de nombreux observateurs, que la Chine cherche la confrontation avec la marine indienne dans l'océan Indien, bien qu'elle devrait renforcer sa surveillance des sous-marins stratégiques indiens dans le golfe du Bengale en déployant d'avantage de sous-marins dans cette région, plus probablement depuis Hainan que depuis Gwadar.

Au cours des quinze dernières années, la PLAN a développé des capacités de défenses antiaérienne et anti-sous-marine crédibles sur ses grandes unités de combat pour des opérations dans le Pacifique occidental au-delà de la première chaîne d'îles. Si elle manque très certainement de l'expérience anti-sous-marine des marines occidentales – en partie perdue au lendemain de la guerre froide – la PLAN n'est plus débutante dans ce domaine. Simultanément, la Chine ne dispose pas « d'un grand nombre de sous-marins nucléaires d'attaque » lui permettant de contrôler des mers lointaines et de représenter le défi posé par l'Union soviétique aux groupes aéronavals américains. Étant donné ses contraintes économiques, techniques et industrielles, la Chine ne mettra pas en service plus de 12 nouveaux sous-marins nucléaires d'attaque d'ici à 2025. En attendant, ses capacités de combat resteront au moins dix fois plus faibles que celles de la marine soviétique à son plus haut niveau. En particulier, la Chine ne dispose pas de bombardiers supersoniques ou d'aéronefs anti-sous-marins à longue portée pour mener des opérations maritimes offensives à très longue distance. Est-ce que ses missiles balistiques antinavires pourraient jouer ce rôle ? Est-ce qu'ils pourraient réellement changer la donne comme le prétendent certains analystes occidentaux ? Pour le moment, la question paraît seulement concerner un conflit à Taiwan. Ces missiles pourraient empêcher les porte-avions américains de traverser la première chaîne d'îles vers la Chine, réduisant ainsi la portée et l'efficacité de leurs frappes. Ces missiles ont en effet une meilleure probabilité d'atteindre un porte-avions naviguant dans un goulot d'étranglement où les cibles peuvent être plus facilement détectées et où les missiles peuvent être programmés avec des paramètres fixes. Cela affectera-t-il l'engagement implicite des États-Unis à défendre la liberté de Taiwan ? La question reste en suspens.

À travers sa modernisation militaire, la Chine a déjà atteint l'objectif politique de rendre impossible une indépendance de droit à Taiwan. S'il existe une « menace chinoise », elle est principalement dirigée vers la « province » de Taiwan, la nouvelle marine chinoise ayant été formée pour dissuader ou

79. Dong Zhaohui, « US Warship's Incursion Aims to Renew Tension », *China Daily*, 2 janvier 2016.
80. Entretien avec un chercheur, Pékin, 8 décembre 2015.
81. Entretien avec un chercheur, Pékin, 5 décembre 2015.
82. « Chen Yue tan haiquan: Zhongguo fazhan haiquan : kecan zhaoyi zhanshi Meiguo moshi » (Chen Yue sur la puissance maritime : le développement de la puissance maritime chinoise peut suivre le modèle américain en temps de guerre), *Feiyangwang*, 26 janvier 2016, <http://m.feiyang123.com/1250000/1249268.shtml> (consulté le 30 janvier 2016).

tenir à distance une intervention américaine tout en contribuant à sécuriser une victoire rapide sur l'île. Tant que la Chine prétend respecter la Déclaration de 2002 sur le code de conduite des parties en mer de Chine du Sud, la modernisation de la PLAN ne sera un facteur d'intimidation que pour les plus petits pays tels le Vietnam et dans une moindre mesure la Malaisie, qui ont tous des conflits de souveraineté avec la Chine, tandis que les Philippines, impuissantes militairement, mais appuyées par les États-Unis et le Japon, paraissent immunisées contre cette intimidation. Dans la mer de Chine orientale, la Chine réactive un conflit maritime longtemps mis de côté avec son ancien partenaire contre l'Union soviétique pour protester contre la célébration par le Japon de ses héros de guerre à l'occasion de visites of-

ficielles répétées au sanctuaire de Yasukuni. Dans ce contexte, le code des rencontres imprévues en mer (CUES) adopté par les grandes marines en 2014 réduit le risque d'affrontements involontaires.

■ Traduit par Camille Richou.

■ Alexandre Sheldon-Duplaix est chercheur et professeur au Service historique de la Défense.

Service historique de la Défense, Château de Vincennes, Avenue de Paris, F – 94306 Vincennes Cedex (asheldonduplaix@hotmail.com).

Article reçu le 7 avril 2016. Accepté le 21 juillet 2016.