BREVE MARINE N°287

LA STRATÉGIE CHINOISE FACE À L'ENCERCLEMENT OCCIDENTAL

Par tradition historique, la Chine est plutôt une nation « terrienne » tournée vers les espaces continentaux de l'Est et du Nord. Mais depuis quelques décennies, son dynamisme économique et ses ambitions politiques reposent pour une large part sur la mer, pour ses importations comme pour ses exportations, cœur de sa puissance économique. Pour affirmer ses ambitions politiques mondiales, elle développe parallèlement une marine militaire désormais numériquement la plus importante du monde.
Cette dépendance à la mer génère pour des raisons essentiellement géographiques un sentiment d'encerclement qui explique bien des aspects de sa politique.

Malgré sa masse continentale considérable, la Chine possède de nombreux atouts qui en font une grande nation maritime : 18 000 km de façade maritime, une zone économique exclusive de 2,3 millions de km² et près de 6500 îles. À cela s'ajoute une économie maritime parmi les plus dynamiques et puissantes du monde : construction navale civile et militaire, un secteur de la pêche industrielle très important, une marine militaire en plein développement, sans parler de ses garde-côtes et de ses milices maritimes, forces supplétives de sa marine militaire. Les échanges par voie maritime sont au cœur de son économie et en dépendent largement, mais cette dépendance génère un sentiment de fragilité et d'encerclement.

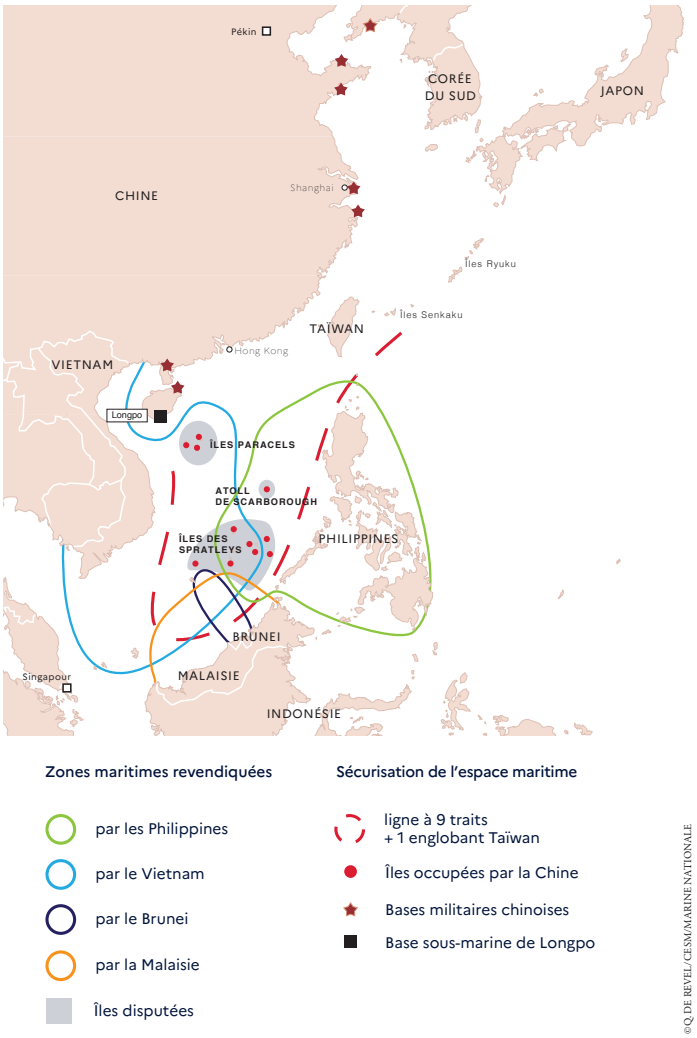
LA PERCEPTION D'UN ENCERCLEMENT MARITIME

La Chine a le sentiment d'être encerclé principalement à travers les chaînes d'îles qui bordent ses côtes et les eaux adjacentes. Cette perception est renforcée par la présence d'alliances et de bases militaires étrangères dans son environnement proche. Outre la Corée du Sud, ces chaînes d'îles incluent les îles japonaises de Kyushu, Okinawa, les îles Satsunan et Ryukyu, ainsi, bien sûr, que Taïwan, et les îles des archipels philippins et indonésiens. Au-delà, les îles japonaises d'Ogasawara, les îles Mariannes du Nord et Guam qui appartiennent aux États-Unis, les îles Yap à la Micronésie, et le Palaos forment une deuxième ligne de défense et de menace perçue comme un encerclement stratégique.

Pour la Chine, cet encerclement représente une menace directe à ses intérêts. En termes de défense, Pékin a besoin de profondeur stratégique pour protéger son territoire et maintenir sa liberté de manœuvre en mer en cas de conflit. La pression sur Taïwan est en grande partie due à sa volonté de contrôler le détroit éponyme que ses sous-marins nucléaires doivent nécessairement emprunter en quittant leurs bases pour rejoindre le Pacifique.

Ce sentiment d'encerclement est également perçu comme une menace pour la sécurité et la liberté du trafic maritime puisqu'environ 90% du commerce chinois passe par la mer (la Chine est le premier exportateur mondial de conteneurs). De même, le pays dépend des importations par voie maritime pour ses besoins énergétiques, notamment 80% de son pétrole importé transite par la mer. Ainsi, tout blocage ou menace dans ces chaînes d'îles plus ou moins proches est susceptible de paralyser l'économie chinoise et sa capacité de défense.

Zones maritimes et îles disputées en mer de Chine méridionale



©Q. DE REVEL/ CESM/MARINE NATIONALE

L'ÉCONOMIE CHINOISE SOUS LA PRESSION DES DÉTROITS

La vulnérabilité de la Chine, et particulièrement son économie, est exacerbée par sa dépendance vis-à-vis de plusieurs détroits stratégiques pour son approvisionnement énergétique et ses exportations.

D'abord le détroit d'Ormuz avec 50% du pétrole chinois qui transite par cette voie. Les alternatives maritimes sont limitées et soumises à des aléas politique et militaires nombreux.

Le détroit de Bab el-Mandeb aussi, par où passent 60% des exportations chinoises vers l'Europe, est également une zone à risques, avec des menaces de piraterie ou en lien avec les conflits régionaux (rebelles Houthis, conflit en Somalie...). La Chine a d'ailleurs construit sa première base militaire à l'étranger à Djibouti à la pointe de la corne de l'Afrique, point central entre la mer Rouge et l'océan Indien. C'est aussi une façon d'être à proximité des forces occidentales présentes dans la zone (bases américaines, missions maritimes diverses). Le canal de Suez est un autre point de passage vital pour les exportations chinoises vers l'Europe. Un incident, même mineur pourrait bloquer ce canal, et porter directement préjudice à un commerce maritime.

Le détroit de Makassar dans l'archipel indonésien présente aussi une importance pour le commerce extérieur chinois, mais également pour le transit des sous-marins, d'autant que l'Indonésie renforce son contrôle sur ce détroit. Enfin, bien sûr le détroit de Taïwan pour des raison militaires déjà citées et dont la sécurisation apparaît essentielle.

DES EFFORTS POUR SÉCURISER L'ACCÈS AUX ESPACES STRATÉGIQUES

Les prétentions territoriales de la Chine sur les îles Spratleys, les Paracels et le récif de Scarborough en mer de Chine méridionale, illustrées par la fameuse «ligne des 9 traits», représentent un axe majeur de la politique étrangère chinoise. Ces revendications territoriales, contestées par plusieurs pays de la région et contraires au droit international de la mer, sont soutenues par une présence militaire accrue et une politique de fortification et de militarisation des îles concernées.

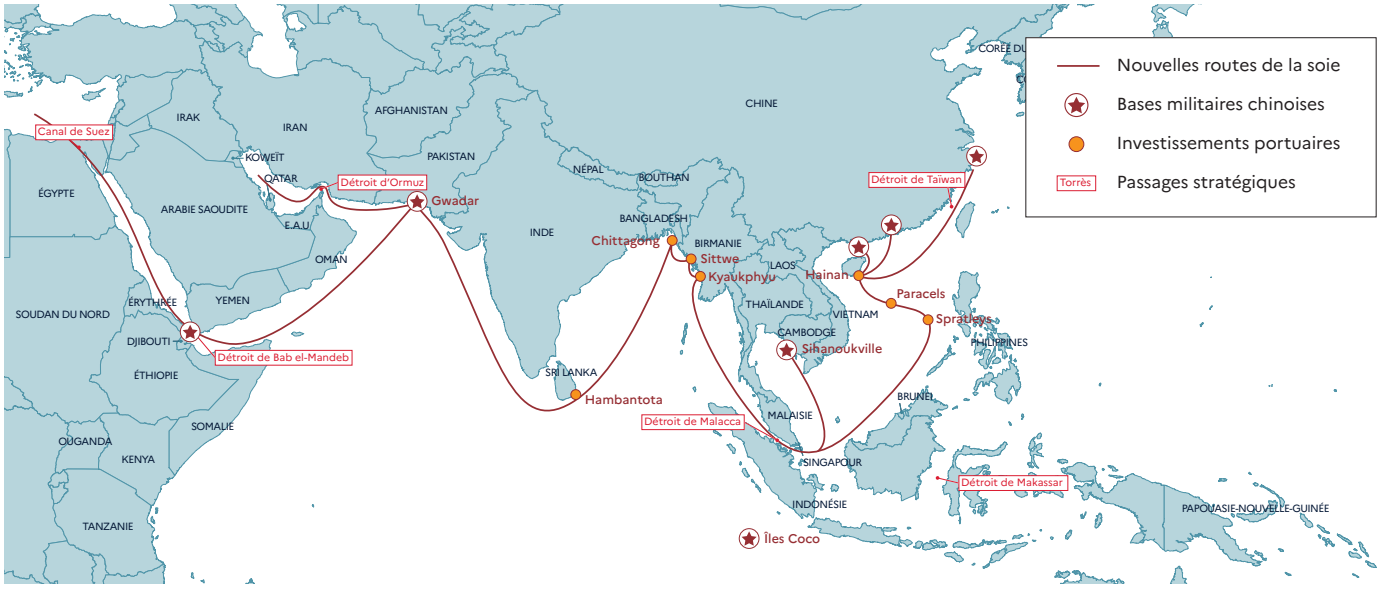
Pour renforcer ses positions et assurer la sécurité de ses revendications, la Chine a développé une capacité de surveillance avancée et mis en œuvre une stratégie de déni d'accès et de zone interdite (A2AD) en mer de Chine méridionale. Cette stratégie est renforcée par une flotte militaire puissante et en constante expansion. Le nouveau porte-avions *Fujian* est un symbole de cette puissance maritime, et le rythme de construction navale en Chine dépasse désormais largement celui des États-Unis, ce qui lui permet de maintenir une présence navale significative dans tous les océans du globe.

La *Belt and Road Initiative* en constitue un autre pilier de l'expansion chinoise, créant un réseau étendu de routes commerciales terrestres et maritimes pour diversifier et sécuriser les voies d'approvisionnement. Ce réseau vise à réduire la dépendance de la Chine à des routes spécifiques et à renforcer son influence économique mondiale. Ce projet et les investissements considérables qu'il implique ne se comprend que par la volonté de contrer cet encerclement (perçu ou réel).

En parallèle, la Chine développe des infrastructures militaires et civiles stratégiques à travers le monde. Des bases militaires ont été établies en des points clés tels que Djibouti, le Pakistan, les îles Coco, et le Cambodge. Ces installations lui permettent de projeter sa puissance militaire bien au-delà de ses frontières. De plus, des investissements portuaires significatifs ont été réalisés à Kyaukphyu en Birmanie, à Chittagong au Bangladesh, et à Hambantota au Sri Lanka, facilitant non seulement le commerce, mais aussi le soutien logistique de ses forces navales. Des projets sont en cours de développement en Afrique et en Amérique du Sud.

Enfin, la Chine a intensifié ses efforts diplomatiques pour renforcer ses relations avec les Maldives, le Sri Lanka, et plusieurs pays insulaires du Pacifique. Ces rapprochements diplomatiques visent à consolider les alliances, à sécuriser les routes maritimes vitales pour son commerce international, et à étendre son influence géopolitique dans des régions stratégiques. Cette combinaison d'initiatives militaires, économiques et diplomatiques illustre la stratégie globale de la Chine d'être présente partout dans le monde pour assurer la sécurité de ses routes maritimes (et dans une moindre mesure terrestre) nécessaires à son économie et à sa puissance politique et militaire.

La *Belt and Road Initiative*



©Q. DE REVEL/CESM/MARINE NATIONALE