

## **La peur du dragon. La modernisation navale chinoise menace-t-elle la sécurité en Asie orientale ?**

**Frédéric Lasserre**

Professeur adjoint, *Université Laval*

Chercheur régulier, *Institut québécois des hautes études internationales*

Chercheur associé,

Chaire Raoul Dandurand en Études stratégiques et diplomatiques, *Université du Québec à Montréal*

*L'Observatoire Européen de Géopolitique, Lyon.*

**Jérôme Le Roy**

Directeur Financier, *American School of Paris*

### **Introduction**

La décennie des années 1980 a vu l'économie chinoise connaître une expansion rapide, et l'armée chinoise voir ses effectifs réduire. D'aucuns voyaient là les résultats concrets de la fin de la guerre froide, et l'intégration d'une Chine pacifique au système économique mondial.

Si ce dernier prédicat est aujourd'hui vérifié - la Chine est un exportateur majeur - le début des années 1990 a vu la Chine renouer avec la croissance de ses budgets militaires, une croissance bien supérieure à l'inflation. De plus, les achats massifs que la Chine effectue depuis quelques années auprès de la Russie, soulignent une réorientation stratégique de la pensée militaire chinoise : d'une optique terrestre et continentale, l'accent est mis sur une marine forte, capable de mener des opérations de haute mer, et une aviation moins nombreuse mais plus moderne. Une analyse descriptive rigoureuse de l'évolution de l'arsenal, de ses équipements et des tonnages représentés, montre incontestablement une mutation dans la stratégie navale de la Chine vers 1985.

L'analyse de l'évolution de la marine de la République Populaire de Chine sur les trois dernières décennies montre un impressionnant accroissement tant quantitatif (tonnage de la flotte de haute mer multiplié par 4 depuis 1974) que qualitatif avec l'émergence de nouvelles classes de bâtiments de fabrication locale en parallèle avec des achats à l'étranger de matériel très moderne. Ce développement, centré sur une flotte de haute mer à terme dotée d'un porte-avions, s'appuie sur un effort financier considérable. Si la question de Taiwan reste toujours présente, l'objectif semble devenu l'affirmation de la puissance navale chinoise en mer de Chine méridionale, dans le cadre d'un changement radical de stratégie maritime avec passage d'une défense côtière à une défense sur une zone plus étendue. En dépit de nombreuses faiblesses opérationnelles, la flotte chinoise semble d'ores et déjà, sauf peut-être face à Taiwan, être dans un contexte de domination régionale.

Qui plus est, cette graduelle montée en puissance de la marine chinoise, tant dans l'absolu que relativement à l'armée de terre, s'est effectuée parallèlement à la diffusion de l'idée, parmi les dirigeants chinois, que le temps était venu de « récupérer » les territoires perdus de mer de Chine méridionale, et à la graduelle mise

en oeuvre d'une véritable démarche de reprise de contrôle de cet espace maritime, avec la conquête des Paracels (1974) puis l'entrée en force de la Chine dans les Spratleys (1988), et enfin avec la prise de positions non plus contre le seul Vietnam, mais aussi contre les Philippines (1995). En fait, l'expansion de la marine chinoise, de la flotte du Sud en particulier, semble s'inscrire parfaitement dans ce plan de reconquête qui scelle la communauté des intérêts entre militaires et gouvernement chinois.

On assiste assurément à une rapide modernisation des forces aéronavales de la Chine, et à une mutation de la pensée stratégique de l'état-major. Pour autant, peut-on en conclure d'emblée que cette expansion navale, pour être avérée, représente une menace sérieuse pour la région, les pays de l'ASEAN, Taiwan, voire le Japon ou les États-Unis ? Si certains milieux conservateurs américains abondent dans ce sens, une analyse rigoureuse du matériel, des structures de commandement et d'intégration de données, des doctrines d'emploi chinois démontrent que l'acquisition rapide de matériels plus sophistiqués ne se traduit pas mécaniquement par un bond qualitatif significatif par rapport aux autres flottes régionales : les cadres de la marine chinoise ont encore beaucoup à apprendre avant de pouvoir opérer, de façon crédible, un groupe de bataille centré sur le porte-avions que les amiraux appellent de leurs vœux.

#### **I) Une nette accélération du développement de la marine depuis 5 ans ...**

La croissance quantitative et qualitative de la flotte de la République Populaire de Chine (RPC), la Marine de l'Armée Populaire de Libération (MAPL), s'est brusquement accélérée depuis 5 ans environ. Cela se traduit quantitativement par une augmentation de 20% du nombre de navires de surface de haute mer en service (53 en 1997 contre 63 en 2002), d'une augmentation de 27% du tonnage de cette même flotte de surface de haute mer dont le tonnage moyen des bâtiments passe de 2 122 à 2 271 tonnes.

A cette récente accélération quantitative s'associe une impressionnante amélioration quantitative, avec un foisonnement de nouveaux programmes de tous types de bâtiments et de systèmes d'armes. Un tel rythme est exceptionnel et s'est rarement rencontré ailleurs dans le monde, même à la grande époque de la tentative de l'amiral soviétique Gorskov de créer une grande flotte de haute mer.

En ce qui concerne les sous-marins, deux nouvelles classes sont en cours de développement, le SNLE type 094 de 8 000 tonnes, équipé de 16 missiles stratégiques et qui pourrait être dérivé du *Delta I* soviétique ; et le SNA type 093, qui pourrait ressembler au *Victor III* russe<sup>1</sup>. Au moins trois 094, beaucoup moins bruyants que les 092 Han, ont récemment été lancés, et trois autres seraient en construction.<sup>2</sup> La mise en service de ces deux nouvelles classes pourrait faire franchir à la RPC un pas de géant dans le domaine de la dissuasion nucléaire, avec le possible maintien à la mer permanent d'au moins un SNLE<sup>3</sup> ; ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, et dans le domaine de l'interdiction d'un espace naval (*sea denial*) avec des SNA<sup>4</sup> performants. Notons enfin que la RPC souhaiterait acheter deux SNA de type *Akula* russe.

---

<sup>1</sup> B. Prézélin, *Flottes de Combat 2002*, Éditions Maritimes et d'Outre Mer, Paris, 2002.

<sup>2</sup> *Chinese Military Update*, Royal United Services Institute For Defence and Security Studies, vol. 1, n°1, 2003, p.6.

<sup>3</sup> Sous-marin nucléaire lanceur d'engins, ou SSBN en anglais.

<sup>4</sup> Sous-marin nucléaire d'attaque.

On ne compte pas moins de 7 nouvelles classes mises en service depuis 6 ans dans tous les domaines :

- 4 sous-marins classiques (SS) classe *Kilo* achetés en Russie depuis 1995. La MAPL en a acheté 8 autres en 2002 et semble vouloir en acquérir 8 autres.
- 3 SS classe *Song* en service depuis 1996.
- 2 destroyers lance-missiles (DDG) classe *Sovremenny* achetés à la Russie, en service en 1999-2000. Deux autres ont été récemment achetés par la Chine.
- 1 DDG classe *Luhai* de construction locale, en service depuis 1999, intégrant des systèmes d'armes occidentaux dont le missile anti-aérien *Crotale* français.
- 7 frégates lance-missiles (FFG) classe *Jiangwei II* en service depuis 1998, dont la construction se poursuit à un rythme accéléré, également équipées de *Crotale*.
- 1 porte-hélicoptères auxiliaire (PH) classe *Shichang*, pouvant armer deux hélicoptères lourds, qui devrait permettre à la MAPL d'acquérir une expérience précieuse de ce type de bâtiments, qui lui faisait défaut jusque là.
- 1 pétrolier ravitailleur d'escadre (AOR) classe *Kommandarm Fedko* acheté à la Russie, en service dans la MAPL en 1996. L'acquisition de ce bâtiment a doublé le tonnage de pétroliers ravitailleurs de haute mer de la MAPL.

Plusieurs nouveaux systèmes d'armes sont également apparus ou en cours de développement:

- Missile stratégique *Ju Lang 2* (CSS-N-4), peut-être doté de 3 têtes multiples MIRV (*Multiple Independent Reentry Vehicles*)
- Missile antinavire *Hai Ying 5* de 100 km de portée et 500 kg de charge militaire classique.
- Missile de croisière HN-2C en développement
- Missile surface-air LY-60, déjà exporté, de 13 km de portée.
- Missile surface-air FM-96 de 15 km de portée, dérivé du FM-80, lui même copie du *crotale* français.
- Missile/torpille ASM (anti sous-marin) *Ying Ji-1* embarqué sur sous-marin (comparable au *SUBROC* américain maintenant retiré du service).

## II) Un effort de longue haleine depuis le début des années 1970.

Cet impressionnant accroissement qualitatif et quantitatif prolonge et intensifie un effort de longue haleine entrepris depuis le tout début des années 1970 par la République populaire de Chine (RPC) pour faire de la MAPL une flotte de haute mer complète et forte de toutes ses composantes, y compris la dissuasion nucléaire.

A ce jour, même si cette marche forcée s'est effectuée avec un succès variable, force est de constater que toutes les composantes sont présentes à l'exception notable de la composante aéronavale embarquée centrée sur un porte-avions.

La MAPL s'est dotée d'un SNLE (classe *Xia*), de SNA (classe *Han*), de quantité de SS, de groupes de surface centrés autour des destroyers de la classe *Sovremenny* et de leur défense aérienne de zone (missiles SA-N-7 *Gadfly* de 25 km de portée) et de leur puissante capacité de frappe antisurface (8 missiles SS-N-22 *Sunburn* de 110 km de portée, volant à Mach 2,5 et à trajectoire finale rasante). Outre des destroyers lance-missiles de construction locale comme les récents *Luhai* et *Luhu*

et les plus anciens *Luda*, ce groupe de surface inclurait des frégates classe *Jiangwei* pour la lutte ASM offensive à la périphérie de la bulle de défense. Ces frégates ont une capacité d'autodéfense AA avec des missiles *Crotale*, et embarquent un hélicoptère *Haitun* (copie sous licence du *Dauphin* franco-allemand). En outre, le groupe aéronaval inclurait au moins un des trois grands pétroliers ravitailleurs océaniques de la MAPL.

Ce groupe de surface pourrait avoir pour mission la protection d'un groupe amphibie composé de bâtiments de débarquements (LST, LSM) relativement récents dont la Chine a entrepris la construction dans les années 1980 et 1990 pour remplacer des amphibies obsolètes dont certains dataient d'avant la révolution. Six nouveaux navires amphibies (LST) de la classe *Yutin*, ont été lancés pendant la période 1992-1995, et affectés à la flotte du Sud.

Alors que toutes les marines occidentales ont subi en 25 ans une drastique réduction en tonnage et en nombre d'unités, compensée soit par une modernisation soit par une réduction des missions envisageables, la MAPL a non seulement augmenté en volume mais s'est en même temps modernisée, au point de devenir, au moins sur le papier, la 4<sup>ème</sup> marine du monde en tonnage.

**Tableau 1 : Croissance quantitative de la MAPL  
par catégorie de bâtiment de combat**

	Tonnage, indice		Nb de bâtiments		Tonnage moyen par navire	
	1974	2002	1974	2002	1974	2002
Année	1974	2002	1974	2002	1974	2002
Surface, haute mer	100	406	19	63	1 853	2 271
Sous-marins	100	188	48	67	1 363	1 840
Guerre des mines	100	139	65	86	423	446
Amphibies	100	146	616	108	106	882
Patrouilleurs	100	115	715	341	102	245

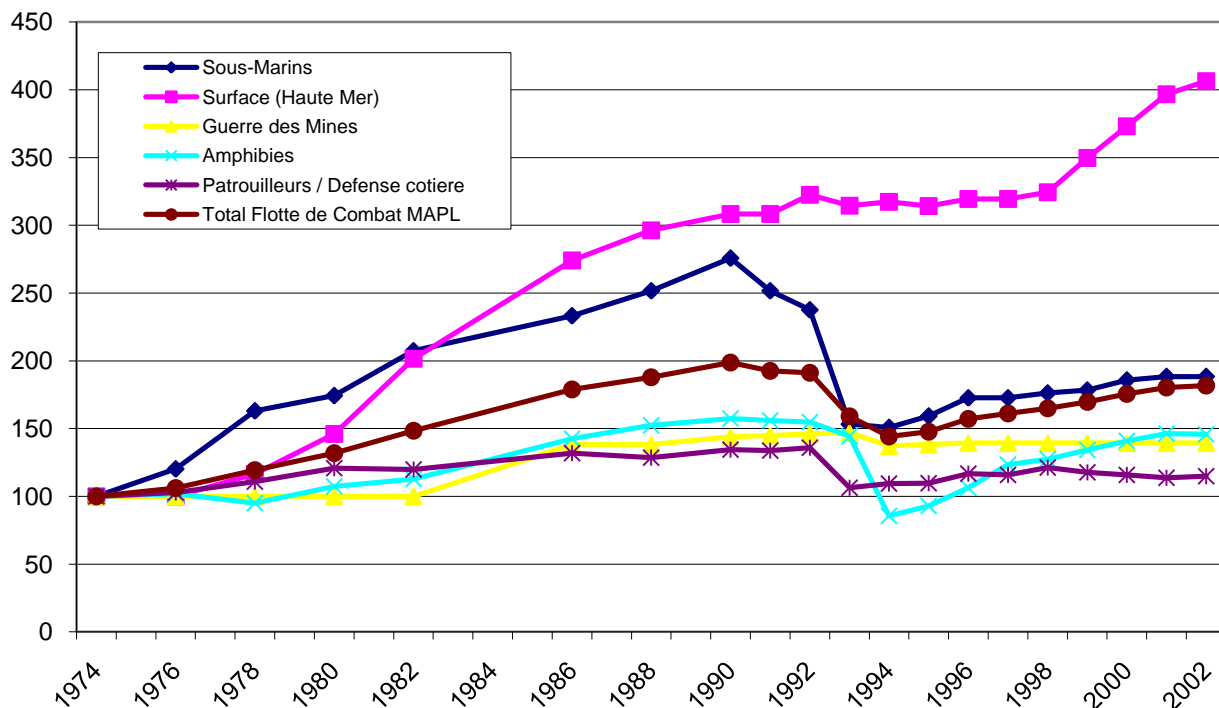
Sources : *Flottes de combat* 1974, 1976, 2002. Jean Labayle-Couhat puis B. Prézélin (depuis 1986), Éditions Maritimes et d'Outre Mer, Paris.

On le voit, les flottes qui constituaient l'essentiel de la MAPL dans les années 1960 et 1970, à savoir des centaines de patrouilleurs, notamment les classes *Shanghai* (325 unités) et *Huchuan* et de vedettes lance-torpilles (classes P4 et P6 soviétiques) ainsi que des centaines de petits chalands de débarquement copiés sur les Type 1 et 6 américains après la seconde guerre mondiale, ont connu leur apogée au milieu des années 1970 avant de décliner et d'être remplacées par de nouvelles séries de patrouilleurs lance-missiles plus gros (le tonnage moyen de ce type de bâtiments passant de 102 t à 245 t en 25 ans), plus marins (les 80 *Huangfen*, copie des *Osa I* soviétiques actuellement en cours de désarmement, étaient d'une instabilité proverbiale) et plus efficaces (torpilles remplacées par des missiles SS-N-2 *Styx* ou leur copie locale). Les nouvelles classes en cours de production (PM classes *Hujian* et *Huxin*) sont équipées de missiles C-801 (CSS-N-4 *Sardine* selon l'appellation OTAN) de conception locale (Mach 0,9 et 45 km de portée), très similaire au MM-38 français, le missile Exocet de première génération.

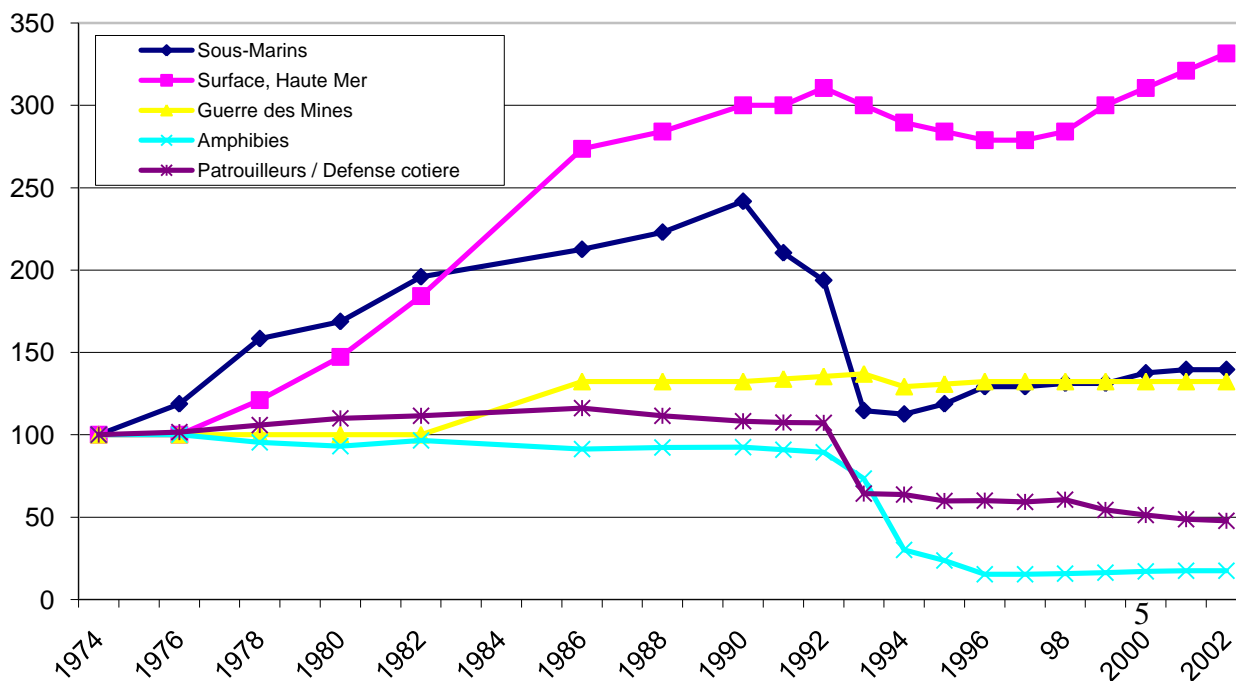
Cette « marine aux pieds-nus » composée de très nombreuses petites unités auxquelles s'ajoutait une flottille de 70 SS classe *Roméo* soviétique construite sous

licence en RPC, et dont la moitié est maintenant en réserve, était une force de sacrifice destinée à commencer sur les approches du littoral de la Chine continentale à infliger des pertes les plus importantes possibles à un envahisseur potentiel avant le début de la bataille décisive, qui, selon la stratégie maoïste traditionnelle, devait avoir lieu sur terre. Il s'agissait donc d'une mission essentiellement défensive attribuée à une puissance navale résolument côtière.

**Graphique 1.**  
**Evolution du tonnage de la flotte de combat de la MAPL (indice 100 en 1994)**



**Graphique 2.**  
**Flotte de Combat de la MAPL, évolution du nombre d'unités (indice 100 en 1974)**



Les composantes offensives de la MAPL, grandes unités de surface et sous-marins, ont en revanche connu une impressionnante croissance quantitative (tonnage de surface multiplié par 4, plus de 60 bâtiments en 2002 contre moins de 20 en 1974, tonnage de sous-marins multiplié par presque 2). Les accroissements de tonnage moyen des bâtiments, notamment en ce qui concerne les sous-marins, marquent le remplacement de petites unités côtières (*Romeo* et *Whiskey* soviétiques) par des unités à capacité océanique tels les classes *Han*, *Kilo* et *Song*.

Cette mutation s'est manifestée par une grande vague de mises en service à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Surtout, les années 1985-90 ont vu une phase de modernisation avec un ralentissement des mises en service et une relative stabilisation du tonnage, traduction d'une autonomisation de la pensée stratégique navale par rapport aux forces armées terrestres – on y reviendra. Ensuite, une grande réforme fut effectuée au début des années 1990 avec la radiation ou la mise en réserve d'un nombre considérable d'unités obsolètes (sous-marins classe *Whiskey*, *Romeo*, patrouilleurs *Swatow* et *Kronstadt*, vedettes lance-torpille P4 et P6 et même, pour la flotte de surface, DDG classe *Anshan* (en fait la classe *Gordyi* soviétique mise en service entre 1936 et 1941 et dotée de missiles *Styx* en 1974). La MAPL dut en parallèle mettre à l'étude plusieurs nouveaux programmes, puisque après quelques années de stagnation et l'inertie propre à la mise en œuvre de programmes navals, le tonnage se remit à augmenter et de nouvelles classes furent mises en service à partir de 1995.

Dans son ensemble, une telle flotte constitue une menace croissante et crédible pour l'ensemble des voisins de la RPC qui n'ont, pour la plupart, pas bénéficié d'un programme de construction navale d'une telle ampleur.

### III) Simultanéité des programmes locaux et des achats extérieurs.

Une constante de la MAPL est la simultanéité de programmes de constructions locales et d'achats à l'étranger de classes de bâtiments équivalents. On retrouve ce cas de figure pour, par exemple :

- Les SS *Romeo* livrés par l'URSS et la classe chinoise *Ming* développée à partir de quelques *Romeo* construits sous licence aux chantiers navals de Huludao.
- Les SS *Kilo* achetés à la Russie alors que la Chine développe depuis plusieurs années la classe *Song*, des sous-marins classiques océaniques très similaires dans leur doctrine d'emploi aux *Kilo* russes.
- L'achat des deux DDG *Sovremenny* a eu lieu alors que la Chine venait de mettre en service le DDG *Luhai*, un destroyer moderne de conception locale, à peine plus petit que les *Sovremenny* (5 500 t contre 6 500 t), aux superstructures inclinées à surface radar réduites, doté de 16 missiles antisurface C-802 (CSS-N-8 *Saccade*) de 120 km de portée à guidage mixte inertiel/radar, du missile *Crotale*, d'un hélicoptère *Dauphin* et du sonar français DUBV 23 de détection ASM. Mais les *Sovremenny*, équipés de défenses antiaériennes efficaces et des missiles antinavires *Sunburn*, constituent des éléments redoutables d'attaque et de dissuasion.
- Après avoir construit deux pétroliers ravitailleurs d'escadre de 15 000 tonnes (classe *Fuqing*), la MAPL acheta un AOR russe de 37 000 tonnes de la classe *Komandarm Fedko*.

- Dans le domaine de l'aéronavale, les achats de Sukhoi-27 russes sont simultanés avec le développement de séries locales comme le J-8, le FC-1 (développé en coopération avec le Pakistan) et le F-10, cette dernière série développée avec l'aide israélienne.

Pourquoi une telle constance qui pourrait paraître au premier abord sub-optimale en terme de coûts ? L'investissement majeur que représentent les achats d'armes modernes à l'étranger ne peut que traduire une politique délibérée de la part d'un gouvernement dont la clé de voûte de la politique militaire consistait, justement, à ne compter que sur ses propres forces :

**Tableau 2. Achats récents d'armes étrangères par la marine et l'aviation chinoises**

Date du contrat	Pays fournisseur	Matériel	Quantité	Montant (millions US \$)
1990	Russie	Avions ravitailleurs Il-76	3	?
1990	Russie et/ou Israël	Technologie de ravitaillement en vol	-	?
1991	Russie	Chasseurs Su-27 SK	24	1 100
1992	Russie	Avions de transport Il-76	10	600
1993	Russie	SS <i>Kilo</i>	4	800
1993	Russie	Chasseurs Su-27 SK	26	?
1994	Israël	Avionique du chasseur F-10	-	?
1995	Ouzbékistan	Avions de transport Il-76	15	?
1996	Russie	Licence de fabrication de chasseurs Su-27SK	200	2 500
1996	Russie	Destroyer DDG <i>Sovremenny</i>	2	603
1999	Russie	Chasseurs Su-30 MKK	57	
2000	Russie	Chasseurs Su-27 UB	20	
2000	Russie	Avions radar A-50E	4	1 000
2001	Russie	Aide technique pour la réalisation des sous-marins de classe 094 (SNLE) et 093 (SNA)	-	?
2002	Russie	Destroyer DDG <i>Sovremenny</i>	2	1 400
2002	Russie	SS <i>Kilo</i>	8	1 600
2003	Russie	Chasseurs multirôles navalisés Su-30MKK	24	1 000



**Tableau 3. Achats en cours de négociations ou potentiels**

	Pays fournisseur	Matériel	Unités	Remarques
En cours de négociations	Russie	SS <i>Kilo</i>	8	
En cours de négociations	Russie	SSN <i>Akula</i>	?	
En cours de négociations	Russie	CG <i>Slava</i>	2	
Intérêt chinois	Russie	Intercepteurs MiG-31M	?	
Intérêt chinois	Russie	Bombardiers Tu-22 <i>Backfire</i>	?	Russie réticente
Intérêt chinois	Russie	Chasseurs multirôles Su-47	?	Russie réticente
Intérêt chinois	Russie	SS <i>Amur</i>	?	Contacts préliminaires

CG : croiseur lance-missiles.

Sources tableaux 2 et 3 : Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, thèse de doctorat de géographie, Université de Saint-Étienne, 1996, pp.154-155; *Aviation Week & Space Technology*, 4 décembre 2000; *Military Balance 2002*, IISS, Londres, 2002 ; *Far Eastern Economic Review*, 24 janvier 2002 et 15 août 2002; *CDI Russia Weekly #208*, 11 novembre 2002; *Asia Times*, 29 janvier 2003.

D'abord, les chantiers navals de la MAPL, à l'instar des bureaux d'études de l'aviation<sup>5</sup>, ont rencontré des problèmes considérables dans le développement de classes de bâtiments locaux. La liste est longue, et jette un doute sérieux sur les capacités opérationnelles de certains éléments de la MAPL. Près de 16 ans d'efforts ont été nécessaires (1958-1974) pour achever le premier SNA *Han* ; il a fallu plus de 10 ans pour développer le SNLE *Xia*, et il a été immobilisé pendant de longues années après sa mise en service. La vie opérationnelle des SNA de la classe *Han* a été affectée par des problèmes de radiations qui ont nécessité de longs ajustements ; les *Han* sont en outre réputés être très bruyants, peut-être comparables aux vieux *November* soviétiques maintenant désarmés. En 1997, un groupe aéronaval américain est réputé avoir détecté un *Han* à 180 km (peut-être beaucoup plus).<sup>6</sup> Pour en terminer avec les sous-marins, si la classe *Ming* était à la portée des ingénieurs chinois, étant une copie du très rustique *Romeo*, il semble que la classe *Song* connaisse d'énormes problèmes de développement, au point que le deuxième exemplaire, lancé 3 ans après le premier, semble être substantiellement différent. Quant aux deux frégates classe *Jiangdong*, dérivées lancés en 1972 des frégates *Jiangwei I* dédiées à la lutte

<sup>5</sup> Les seuls avions conçus et développés en Chine, le F-8 et le JH-7, ont pris près de 15 ans avant de devenir opérationnels, ce qui les rendait obsolètes dès leur sortie des ateliers d'assemblage. Le programme du chasseur F-10, qui bénéficie de l'aide israélienne (avionique du *Lavi*), est en développement depuis près de 20 ans. Frank Moore, *China's Military Capabilities*, Institute for Defense and Disarmament Studies, Cambridge (MA), 2000, p.4.

<sup>6</sup> Groupe aéronaval centré autour du porte-avions *Kitty Hawk*. La vigoureuse réaction verbale chinoise, suite à la détection du sous-marin (« nous ferons feu la prochaine fois »), laisse penser que les stratèges maritimes chinois étaient profondément irrités des contre-performances acoustiques du SSN *Han*. Source : Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, thèse de doctorat de géographie, Université de Saint-Étienne, 1996, p.29, p.197.

antiaérienne (AA) et désarmées en 1996, elles sont restées pendant près de 10 ans sans les missiles AA prévus, les techniciens chinois tentant sans succès de « navaliser » des missiles AA terrestres en les installant à l'arrière de la plate-forme.

Ensuite, l'achat de matériel étranger peut permettre à la RPC de moderniser rapidement sa flotte et de gagner une étape dans la course au rattrapage technologique qu'elle livre avec les pays occidentaux et ses voisins. Par exemple les SS *Romeo* ont été copiés (classe *Ming*) et ont servi au développement d'une classe plus avancée, les *Song*. Mais le relatif échec de la série a conduit à couper au plus court en achetant directement des *Kilo* à la Russie. Il n'est pas interdit de penser que les Chinois copieront les *Kilo*, comme ils ont copiés les *Romeo* et nombre d'autres armements achetés en Russie ou en Occident. La copie ou la construction sous licence semble en effet mieux réussir aux Chinois que le développement de nouvelles classes. C'est sans doute la raison pour laquelle les deux nouvelles classes de sous-marins sont développées avec l'aide russe.<sup>7</sup>

Enfin, on est frappé par une certaine réticence ou incapacité à innover dans les chantiers navals de RPC. Quand les ingénieurs chinois sont certains de tenir un élément de système d'arme efficace et bien conçu, ils le reproduisent et le réutilisent, parfois sur de très longues durées. Un exemple extrême est donné par les coques des frégates modernes *Jiangwei II*, dérivées des *Jiangwei I* elle-même dérivées des *Jianghu III* dont elles reprennent la coque. Mais les *Jianghu III* sont dérivées des *Jianghu I*, elles-même empruntant leur coque aux *Jiangnan* maintenant désarmées. Les *Jiangnan* étaient des copies des frégates soviétiques de la classe *Riga*, conçues dans les années 1930... Les destroyers soviétiques des classes *Gordyi* et *Kotlin* ont également fourni d'inépuisables sources d'inspiration que l'on retrouve jusqu'aux destroyers de la classe *Luda III*. On comprend que les constructeurs chinois souhaitent s'inspirer de matériels de conception plus récente en achetant sur catalogue à l'étranger, et en particulier à des arsenaux russes incapables de financer la construction de leurs propres navires.

#### **IV) Un effort financier substantiel**

Cet effort de modernisation de la flotte et de la force aérienne se traduit dans les budgets militaires, en nette augmentation depuis une dizaine d'années environ. Certes, la Chine a vu son budget militaire croître, à l'instar des autres pays d'Asie du Sud-Est et de l'Est, grâce à la forte croissance économique qu'elle a connue. On peut aussi, au crédit du gouvernement chinois, relever la forte inflation qu'a connue le pays durant les années 1988-1996.

Cependant, il importe de relever que le budget militaire de la Chine est notoirement sous-évalué, du fait de méthodes de calcul contestées notamment par l'International Institute of Strategic Studies (IISS) de Londres, et par le Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI).<sup>8</sup> Les Chinois omettent, notamment, d'inclure les dépenses d'équipement exceptionnelles, les soldes du personnel, les budgets de recherche militaire, les ventes d'arme à l'étranger, ainsi que les profits des entreprises appartenant à l'armée. Ces méthodes comptables expliquent notamment comment l'APL a pu financer les achats massifs d'armes auprès de la Russie depuis 1992, et devenir le premier importateur d'armes en 2000, avec des commandes d'une

<sup>7</sup> Bernard Cole, *The Great Wall at Sea. China's Navy Enters the 21<sup>st</sup> Century*, Naval Institute Press, Annapolis, 2001, p.143.

<sup>8</sup> Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, op. cit., 1996, p.158; Gérard Hervouet, *L'Asie menacée*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002, p.65.

valeur de 3 milliards \$ pour cette seule année.<sup>9</sup> Selon les évaluations occidentales et japonaises, les montants réels des budgets militaires chinois sont supérieurs de 15% à 250% aux chiffres officiels. Des estimations souvent recensées – sans que la fréquence soit un signe de crédibilité supérieur – font état d'un budget compris entre 40 et 65 milliards \$.<sup>10</sup>

Bien plus : en étudiant les valeurs d'augmentation des budgets officiels, on constate, en Asie du Sud-Est, une grande volatilité des budgets militaires, liée à de fortes inflations et, surtout, à l'impact de la crise asiatique de 1997, crise dont la Chine a été remarquablement épargnée. Quant au budget japonais, il stagnait depuis 1993, pour des raisons essentiellement budgétaires : la crise durable du système économique japonais empêche Tokyo d'investir des budgets supplémentaires dans de nouveaux équipements qu'appellent pourtant les nouvelles responsabilités militaires japonaises issues de l'accord de 1997 entre Washington et Tokyo. Au terme de ces accords, le Japon a étendu la zone d'intervention de sa marine (Forces d'Autodéfense) à 1 000 miles marins de ses côtes. C'est donc sans doute pour assumer, de façon crédible, le poids de cette responsabilité dans un double contexte d'affirmation de la politique japonaise et de remise en cause de l'équilibre régional par la Corée du Nord<sup>11</sup>, que le gouvernement japonais a annoncé discrètement, en décembre 2000, un plan quinquennal d'investissements majeurs, dont la poursuite des mises en service des puissants DDG *Kongo* dotés des capacités antiaériennes de zone et multicibles *Aegis*.<sup>12</sup>

**Tableau 4 - Accroissement en termes réels des budgets militaires de quelques pays, Asie de l'Est et du Sud-Est**

(En % d'une année sur l'autre, en devises locales)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Chine	-9,49	-9,86	-6,59	-33,05	-3,72	9,54	9,64	4,48
Taiwan	3,40	5,86	1,52	-2,28	0,29	5,76	9,03	1,09
Indonésie	-2,29	-14,97	-12,71	-7,11	-15,80	6,21	-10,52	5,12
Malaisie	-3,30	43,90	-35,09	6,44	6,58	6,79	3,09	12,12
Thaïlande	-4,94	-1,67	-3,43	-4,36	6,38	1,54	11,11	14,26
Philippines	-9,07	2,50	5,14	27,60	-13,68	24,17	-40,55	-12,17
Japon	4,94	6,00	5,10	4,40	3,65	3,09	2,61	1,73

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 <sup>13</sup>
Chine	3,40	16,10	10,54	5,34	9,98	13,61	16,52
Taiwan	1,68	-10,54	-19,07	22,52	-16,39	11,63	14,51

<sup>9</sup> *Far Eastern Economic Review (FEER)*, 24 janvier 2002.

<sup>10</sup> *Aviation week & Space Technology*, 6 novembre 2000; *Far Eastern Economic Review*, 24 janvier 2002; "Chine : Armée populaire de libération", *Le débat stratégique*, 68, 2003, p.5

On peut donner, par exemple, quelques estimations du budget militaire chinois de 1995 :

SIPRI : entre 10 et 27 milliards de dollars; CIA : \$17 milliards; IISS : \$22 milliards; Pentagone : \$38 milliards; Arms Control and Disarmament Agency : \$50 milliards; Rand Corporation : \$140 milliards (employant la méthode de parité de pouvoir d'achat).

Sources : *FEER*, "Fear of the Dragon", 13 avril 1995; *South China Morning Post*, 2 juin 1995.

<sup>11</sup> En décembre 2001, la marine japonaise a coulé un navire nord-coréen qui s'était infiltré dans les eaux territoriales du Japon. Voir Gérard Hervouet, *L'Asie menacée*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002, p.24

<sup>12</sup> *Far Eastern Economic Review*, 18 janvier 2001.

<sup>13</sup> Le budget militaire chinois net a augmenté de 14,2% en 2000 et de 15,8% en 2001.

Indonésie	9,46	8,17	2,21	6,29	3,12	-29,49	-35,71
Malaisie	-1,17	9,13	10,27	-0,07	1,87	30,77	-9,72
Thaïlande	3,52	7,98	5,11	3,43	-9,90	-24,79	13,80
Philippines	9,04	-30,92	50,11	3,65	-2,16	36,36	-4,68
Japon	1,01	-0,10	1,00	1,50	0,43	-0,70	0,30

Sources : *Military Balance 2001*, IISS, Londres; *Asia Yearbook*, Hongkong; CIA World Factbook.

**Tableau 5 - Poids de quelques budgets militaires officiels dans le PIB  
Asie de l'Est et du Sud-Est**  
(En %; budgets libellés en dollars américains)

	1985	1990	1998	1999
Chine	7,9	1,9	5,3	5,4
Indonésie	2,8	1,5	0,8	1,1
Japon	1	0,96	1	0,9
Malaisie	5,6	4,1	2,6	4
Philippines	1,4	2,2	2,3	2,1
Singapour	6,7	5,1	5,6	5,6
Taiwan	7	5,3	4,8	5,2
Thaïlande	5	3	1,7	1,9
Vietnam	19,4	15	3,5	3,1

Note : des variations importantes avec les tendances esquissées au tableau 4 peuvent intervenir du fait des décalages d'années fiscales, des variations des taux de change et des récessions en Asie du Sud-Est.

Source : Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, L'Harmattan, coll. Études stratégiques/Raoul Dandurand, Montréal et Paris, 1996, pp.156-157; *Military Balance 2001*, IISS, Londres.

Ainsi, alors que les budgets des autres États identifiés connaissent de profondes variations, du fait surtout de contraintes économiques, qui conduisent parfois à l'annulation de projets d'acquisition (les 12 chasseurs multirôles Su-30 commandés en 1997 par l'Indonésie, et les 8 chasseurs-bombardiers F/A-18 commandés par Bangkok en 1996), en revanche, depuis 1990, la Chine enregistre une croissance rapide de son budget militaire officiel en termes réels (c'est-à-dire hors inflation). Des puissances régionales qui avaient affronté la Chine dans le passé (Vietnam en 1979 et en 1988) ou qui craignaient un poids trop important de la Chine dans la région (Indonésie notamment) ne sont plus en mesure, financièrement, de suivre le rythme de la modernisation de la marine et de l'aviation chinoise qu'impliquent les achats massifs d'armes russes. Ainsi, le Vietnam, acculé à une course aux armements sans espoir, n'a-t-il pu s'offrir, en 1995, que 6 chasseurs russes Su-27, et quatre corvettes russes *Tarantul II* pour entamer un programme de rééquipement de son armée très largement obsolète; de même, les Philippines n'ont-elles pu acquérir que 24 chasseurs F-5E d'occasion, des avions des années 1960, auprès de Taiwan.

En effet, les acquisitions récentes de l'Armée Populaire de Libération chinoise représentent réellement des sauts qualitatifs comme quantitatifs majeurs : plus de

300 chasseurs lourds de type Su-27 ou Su-30, 12 SS *Kilo*, 4 DDG *Sovremenny*, qui s'ajoutent aux productions locales, apportent à la marine chinoise un outil aérien et une capacité opératoire qui en fait un adversaire redoutable pour la plupart des marines régionales d'Asie du Sud-Est, sauf à opérer loin de ses bases.

## **V) Le développement d'une puissance de haute mer**

### ***V.1. Vers l'acquisition d'un porte-avions ?***

Le plan de modernisation de la flotte jusqu'en 2020, publié le 31 mars 1998, prévoit la construction ou l'acquisition de plusieurs porte-avions.<sup>14</sup>

En 1985, le gouvernement chinois a racheté le porte-avions australien *Melbourne*, officiellement pour la ferraille, mais peu d'observateurs considéraient qu'il s'agissait là du véritable motif; au lieu d'être rapidement démantelé, le navire fut lentement démonté par des ingénieurs navals.<sup>15</sup> En 1987, l'Aviation chinoise a reconfiguré un aérodrome au nord de Beijing pour qu'il ressemble au pont du *Melbourne*.<sup>16</sup>

En 1990-92, les Chinois ont démontré un grand intérêt pour les porte-aéronefs de l'ex-URSS. Les ingénieurs chinois ont d'abord acheté deux porte-avions russes du type *Kiev* (les bâtiments *Kiev* et *Minsk*) de 38 000 tonnes, embarquant des appareils à décollage vertical. Beijing s'est ensuite tourné vers le *Varyag*, un bâtiment de 67 500 tonnes, le second de la classe *Amiral Kouznetsov*, équipé d'une rampe de décollage similaire à celle des *Invincible* britanniques, resté inachevé dans les chantiers navals ukrainiens. Le gouvernement chinois a officiellement refusé d'acquérir le navire. L'argument financier (le *Varyag* aurait été trop cher, à 2,4 milliards \$) semble peu crédible: trouver les fonds pour l'acquisition de Su-27 et de Su-30, acquérir concurremment des sous-marins *Kilo*, des destroyers et de la technologie de ravitaillement en vol n'a guère semblé poser de problème aux militaires chinois: de 1990 à 2003, ce sont plus de 16,6 milliards de dollars (10,9 milliards pour la période 1992-1999) qui ont ainsi été investis dans des achats d'armes russes ou israéliennes.<sup>17</sup> En mars 1998, une obscure compagnie de tourisme de Macao a fait l'acquisition du *Varyag*, terminé à 70 %, au prix de la ferraille, soit 20 millions \$, officiellement pour le transformer en casino flottant. Parvenu dans les eaux chinoises, le porte-avions a vu sa destination finale modifiée, et a été remorqué vers le port militaire de Dalian, où les ingénieurs de la marine chinoise pourront sans aucun doute en étudier les structures.<sup>18</sup>

En 1993, la marine chinoise est entrée en pourparlers avec les autorités britanniques à propos de la taille des installations portuaires dont la construction était prévue sur l'île Stonecutter de Hongkong. Il semble que la MAPL souhaitait au moins un quai capable d'accueillir un bâtiment de 68 000 tonnes. Hongkong, par ailleurs, est le seul grand port en eaux profondes sur la côte sud de la Chine... Enfin, en juillet

---

<sup>14</sup> *South China Morning Post*, 1<sup>er</sup> avril 1998.

<sup>15</sup> John Downing, « China's maritime strategy. Part 2 : the future », *Jane's Intelligence Review*, avril 1996, p.190; Frank Moore, *China's Military Capabilities*, Institute for Defense and Disarmament Studies, Cambridge (MA), 2000, p.7.

<sup>16</sup> Jane's Sentinel, *South China Sea Newsletter*, I, 8, 1994; *South China Morning Post*, 19 mars 1998.

<sup>17</sup> Shirley A. Kan, Christopher Bolcom et Ronald O'Rourke, *China's Foreign Conventional Arms Acquisitions: Background and Analysis*, CRS Report for Congress, Washington, 2000, p.7, et tableaux 2 et 3.

<sup>18</sup> *South China Morning Post*, 19 mars 1998; *Seattle Times*, 26 mars 1998; *Far Eastern Economic Review*, 11 mars 1999; *Japan Times*, 28 avril 2002.

1994, le journal chinois *Shidian*, proche du gouvernement, rapporta que de nombreux officiers de l'aéronavale étaient entraînés à Guangzhou aux techniques de commandement de porte-avions. Le journal confirma également les entraînements d'atterrissages sur des pontons courts avec câble d'arrêt rapide, comme sur les porte-avions. En octobre, le même *Shidian* estimait que « sans un groupe de bataille centré sur un porte-avions, il n'est pas possible pour la marine chinoise de protéger efficacement le territoire maritime national des Spratleys »<sup>19</sup>, confirmant en cela l'objectif des amiraux d'acquérir un porte-aéronefs à déployer en mer de Chine du Sud: le Président Yang Shangkun, en septembre 1992, avait déjà affirmé la nécessité d'un tel bâtiment pour la protection des îles Spratleys.<sup>20</sup>

En 1996, des contacts avaient été établis entre gouvernements français et chinois pour la cession du porte-avions *Clémenceau* de 32 700 tonnes, doté de la technologie de la catapulte. Par ailleurs, le Bureau d'information naval (*Office of Naval Intelligence*) du gouvernement américain affirmait en 1996 qu'un rapport communiqué au Congrès National du Peuple chinois faisait état de la construction de deux bâtiments de 48 000 tonnes et de 40 avions pour l'horizon de 2005.<sup>21</sup> Pour être désormais dépassé, cet échéancier montre bien que la question du développement de groupes aéronavals centrés sur des porte-avions est une préoccupation stratégique majeure de la marine chinoise.<sup>22</sup> La question du groupe aérien qui équiperait ces porte-avions reste ouverte. Les dérivés navalisés du Su-27, comme les Su-33 Flanker D embarqués sur le *Kouznetsov* russe, restent l'option la plus probable pour la protection aérienne, mais ce sont des appareils lourds (33 t maximum au décollage) et ils ne sont pas aptes à opérer de manière efficace (emport d'une quantité de carburant et d'une charge utile suffisante) sur n'importe quelle plate-forme : ils impliquent la mise en service de grands bâtiments à tremplin (le *Kouznetsov* a une piste d'envol de 195 m suivie d'un tremplin incliné à 12°) ou de porte-avions à catapultes à vapeur du type de ceux en service aux États-Unis ou en France. L'option de navires embarquant des avions à décollage court pose la question du choix de l'aéronef, pour l'instant totalement absent de l'arsenal chinois. Le Yak-141 russe pourrait constituer un tel appareil, mais sa production a été suspendue. Le bombardier FB-7 chinois, bientôt employé par l'aéronavale où il remplacera les H-6D, pourrait aussi, lorsque son développement sera terminé, être converti en appareil embarqué moyennant les ajustements nécessaires à sa cellule.<sup>23</sup> Enfin, le manque d'avions de veille aérienne avancée risque également de se faire sentir.

## V.2. *Accroissement des moyens logistiques et amphibies*

Les moyens amphibies de la marine chinoise étaient quasi-inexistants jusqu'à la fin des années 1970; la marine s'est alors lancée dans un programme - toujours en cours - de développement de plusieurs bâtiments d'assaut, dont la plupart sont

---

<sup>19</sup> Jane's Sentinel, *South China Sea Newsletter*, I, 8, 1994; *Far Eastern Economic Review*, 20 octobre 1994.

<sup>20</sup> *Washington Times*, 30 novembre 1992.

<sup>21</sup> *Far Eastern Economic Review*, 10 octobre 1996.

<sup>22</sup> Captain E.D. Smith, « The Dragon Goes to Sea », *Naval War College Review*, Summer 1991, p.39; Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : Stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du sud*, op.cit., 1996, pp.150-155; *Kuang Chiao Ching* (Hongkong), 16 mai 1997; Bernard Cole, *The Great Wall at Sea*, 2001, p.109.

<sup>23</sup> Capitaine Brad Kaplan, « China's Navy Today. Storm clouds on the horizon... or paper tiger ? », *Navy League of the United States*, non daté, probablement 2002, [www.navyleague.org/seapower/chinas\\_navy\\_today.htm](http://www.navyleague.org/seapower/chinas_navy_today.htm)

rattachés à la flotte du Sud, et non à la flotte de l'Est qui fait face à Taiwan.<sup>24</sup> Le tonnage de la flottille d'assaut de la MAPL a ainsi spectaculairement augmenté ces dernières années :

Un observateur américain a estimé que :

« Le développement de la force de la marine lors de la dernière décennie laisse entendre le projet de conduire des opérations d'assaut amphibies... la taille de la flotte amphibie de la marine et le moment de sa construction suggèrent fortement que sa principale mission, à terme, est la prise des îles Spratleys. »<sup>25</sup>

Les Chinois disposent d'une brigade (5000 hommes) d'infanterie de marine, rattachée à la flotte du Sud. L'état-major de la marine dispose également de 8 divisions de réserve; l'Armée de terre compte 3 divisions dotées de capacités amphibies. Au total, l'infanterie amphibie constitue aujourd'hui une force de 56 000 hommes, mobilisable notamment contre Taiwan, mais aussi en mer de Chine du Sud.<sup>26</sup> Ainsi, la marine s'est dotée d'un outil de projection de puissance, dont au moins une brigade rapidement mobilisable, capable de se saisir de territoires ennemis et de les tenir. Elle entend intégrer cet outil dans ses doctrines d'emploi : en 1984, la marine chinoise a monté pour la première fois une vaste opération en mer de Chine du Sud, impliquant de nombreux bâtiments amphibies et de soutien logistique. D'autres exercices de ce type ont, par la suite, été menés. L'intégration d'un porte-hélicoptères (PH) à la marine témoigne de ce souci de développer les capacités aéronavales et amphibies.<sup>27</sup> Il est probable qu'en commençant avec un PH léger, l'état-major chinois a voulu évaluer le concept opérationnel avant de construire ou acheter un PH lourd, sur le modèle du PH thaïlandais par exemple.

La frénésie de développement aérien et naval des 15 dernières années ne peut traduire un simple opportunisme économique, le désir de développer un outil militaire que la croissance rendrait à la portée du budget chinois. Bien au contraire, il reflète une stratégie délibérée, qui s'inscrit selon deux axes : la question de Taiwan face à l'affirmation américaine de conserver l'option d'une intervention pour défendre la Chine nationaliste contre une intervention militaire de la Chine populaire; et la question de la souveraineté sur la mer de Chine du Sud.

## **VI) Quels objectifs à l'expansion navale chinoise ?**

### ***VI.1. La question de Taiwan comme axe de développement stratégique ?***

---

<sup>24</sup> Bernard Cole, *The Great Wall at Sea*, op. cit., 2001, p.84.

<sup>25</sup> David Muller, *China as a maritime power*, Westview Press, Boulder, 1983, p.144.

<sup>26</sup> Ngok Lee, « Chinese maritime power : towards modernisation », in *The Naval Balance 1990*, p.91; *The Military Balance*, IISS, Londres

<sup>27</sup> Yihong Zhang, « China heads towards blue waters », *International Defense Review*, novembre 1993, p.880.

Si le gouvernement chinois a souligné en 1996, peu avant la rétrocession de Hongkong à la RPC, une volonté officielle de faire preuve de flexibilité à l'endroit de Taiwan, il n'a pas hésité à se lancer dans une démonstration de force lors du scrutin présidentiel taiwanais de 1996 qui, comble de déception pour Beijing, a conduit au pouvoir le candidat pro-indépendance. La réaction américaine à ces exercices militaires chinois – l'envoi de deux porte-avions dans le détroit de Taiwan – a semblé surprendre les autorités chinoises, de par l'ampleur du déploiement, le plus important dans la région depuis la guerre du Vietnam.

La réaction américaine s'inscrivait dans le progressif réinvestissement stratégique américain en Asie orientale, dont les nouveaux accords militaires de 1997 avec le Japon en sont une illustration majeure. Washington avait peut-être aussi en tête les rapports du Pentagone, mais aussi de cabinets d'étude privés et les estimations du gouvernement taiwanais, qui soulignent qu'au rythme actuel de modernisation, l'infériorité militaire chinoise sur les forces taiwanaises ne durera encore que de 5 à 10 ans.<sup>28</sup> La décision de l'administration républicaine du président George Bush, en 2002, de vendre quatre destroyers et huit sous-marins conventionnels à Taiwan, malgré les véhémentes protestations de Beijing, constitue aussi un indicateur de ce souci américain de contrer une nette montée en puissance des capacités aéronavales chinoises. Comme l'a exprimé en juin 2000, dans un discours fortement politique, le commandant des forces américaines dans le Pacifique, l'amiral Blair, les États-Unis « n'ont plus de traité de défense avec Taiwan. Mais [ils] ont comme politique que l'avenir de Taiwan sera déterminé pacifiquement. Ceci signifie qu'[ils] ne toléreront pas que Taiwan soit intimidé ou envahi ».<sup>29</sup> Le président Bush a confirmé cette position en affirmant que les États-Unis « prendraient les mesures qui s'imposent » pour aider Taiwan en cas de menace.<sup>30</sup>

Il convient de souligner que la politique chinoise à l'endroit de Taiwan, « un pays, deux systèmes », a été élaborée dans la foulée des négociations avec les Britanniques sur la rétrocession de Hongkong, négociations qui aboutirent en 1984 grâce à la déclaration commune sino-britannique. L'élément clé de cette stratégie réside beaucoup plus dans l'effort de séduction d'une intégration que l'on présente comme réussie, que dans la tentative d'intimider le gouvernement taiwanais par la montée en puissance de moyens militaires dans un rapport de force. Un responsable chinois déclarait récemment : « l'économie est notre meilleure arme. Nous n'allons pas les attaquer mais plutôt les acheter. Cette façon de faire est très chinoise. »<sup>31</sup> Par ailleurs, une certaine rhétorique plus véhémente de la part de la Chine s'est dessinée depuis 1996, précisément à cause de l'élection, à Taiwan, du candidat du Parti Progressiste Démocrate, pro-indépendance. Mais en aucune façon ne peut-on lier le programme de modernisation naval à ce changement de ton : compte tenu des inerties bureaucratiques, les décisions politiques qui ont conduit à la réflexion sur l'intégration d'un porte-avions dans la flotte chinoise, au début des achats d'armes russes et au lancement des nouvelles classes de bâtiments, *Song* et *Jiangwei III*, sont bien antérieures à ces rebondissements de la question taiwanaise. Cependant, il est possible que les dirigeants chinois, qui plus est sous la pression d'un état-major chinois volontiers plus interventionniste dans ce dossier, puissent utiliser la puissance militaire comme argument, à moyen ou long terme, dans un rapport de force destiné à

<sup>28</sup> *Asia Yearbook 2000*, Hongkong, 2000, p. 24.

<sup>29</sup> *Asia Yearbook 2001*, Hongkong, 2001, p.20.

<sup>30</sup> Cité par Gérard Hervouet, *L'Asie menacée*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002, p.75.

<sup>31</sup> Cité par Gérard Hervouet, op. cit., 2002, p.76.



faire ployer les dirigeants taiwanais : c'est que l'on néglige souvent, dans les chancelleries occidentales, la durée dans laquelle s'inscrit volontiers la politique chinoise.

### ***VI.2. La maritimisation de l'économie chinoise***

A partir de 1978, le programme d'ouverture économique décidé par Deng Xiaoping a impliqué l'insertion croissante de l'économie chinoise dans le commerce international, essentiellement par la voie maritime, tant pour l'importation des entrants nécessaires à la production de ses biens manufacturés, qu'à leur exportation vers les marchés de consommation, Europe, Amérique du Nord, Japon. En 2000, plus de 50% de l'économie chinoise dépendait du commerce extérieur, lequel est assuré à 92% par la voie maritime. Parallèlement à la forte croissance induite par les investissements étrangers et, de façon croissante, par la dynamique propre de l'économie des provinces côtières, la consommation de pétrole a crû rapidement. Alors que les exportations de pétrole constituaient une source régulière de devises, à partir de 1994, la Chine est devenue importatrice nette et a vu ses importations croître régulièrement. Au rythme de croissance actuel, et sans découverte majeure de gisements d'hydrocarbures, de nombreux experts s'accordent pour évaluer à environ 50% le taux de dépendance pétrolière de la Chine en 2010.

Cette dépendance explique la politique chinoise de recherche de nouvelles sources d'approvisionnement, en Asie centrale, au Moyen-Orient, en Afrique, mais elle permet aussi de mieux cerner un possible emploi de l'outil naval : protéger les routes maritimes chinoises, tant pour l'importation du pétrole que pour l'exportation des produits manufacturés chinois, dont dépend la prospérité actuelle des régions côtières. Cette explication au développement actuel du programme naval est possible; elle est soutenue par un analyste comme André Vigarié, pour qui la maritimisation non seulement de l'économie de la Chine, mais aussi des autres pays en Asie du Sud-Est et en Asie de l'Est, contribue fortement à expliquer les politiques navales qu'on y observe.<sup>32</sup> Mais, cependant, ni la doctrine d'emploi de la marine chinoise, ni les réflexions des stratèges chinois, ni même les exercices effectués par la marine chinoise, ne viennent corroborer cette hypothèse.

### ***VI.3. Un programme naval lié à une affirmation chinoise en mer de Chine méridionale.***

On observe, à partir de 1985, le lancement des nouveaux programmes de développement de la marine, puis des achats massifs d'armes auprès de la Russie principalement, à partir de 1992, date de la promulgation de la *Loi sur les eaux territoriales*, mais qui coïncide aussi, probablement, avec le constat d'échec relatif des programmes de développement des armes locales, chasseur J-8, sous-marins *Song*, ou de la difficulté d'innover, comme en témoignent les dessins des frégates *Jiangwei II*. La chronologie de ces événements milite en faveur d'une stratégie planifiée de modernisation de l'outil naval, stratégie qui ne s'inscrit pas seulement dans la question taiwanaise. Celle-ci dépend largement de la position américaine, et, on l'a vu, la position chinoise favorisait plus l'option politique que militaire pour faire progresser ses vues. En revanche, la création d'un outil naval capable d'appuyer les

---

<sup>32</sup> André Vigarié, *Géostratégie des océans*, Paradigme, Caen, 1995, pp.304-312; entrevue avec l'auteur, Nantes, 28 juin 1995.

revendications maritimes chinoises avait l'avantage de potentiellement contribuer à la sécurité économique de la Chine – surtout si les gisements de pétrole que les Chinois attribuent au sous-sol de la mer de Chine méridionale venaient à se confirmer.

### VI.3.1) La descente vers le sud de la marine chinoise

Le gouvernement de la Chine populaire a, dès 1949, réaffirmé la revendication chinoise sur les archipels des Paracels et des Spratleys, mais il n'occupait que la partie orientale des Paracels (groupe Amphitrite) jusqu'en 1974 : la Chine était absente des Spratleys, le Vietnam du Sud occupait l'ouest des Paracels, et Taiwan maintenait une garnison sur le petit archipel des Pratas.

L'affirmation de la présence chinoise en mer de Chine du Sud ne commença qu'en 1971, lorsque débutèrent les travaux de construction d'une base dans le groupe Amphitrite des Paracels. Les 19 et 20 janvier 1974, une bataille navale opposa plusieurs bâtiments de la marine chinoise, soutenus par l'aviation opérant depuis Hainan, à la marine sud-vietnamienne; la défaite vietnamienne permit à Beijing d'expulser la garnison sud-vietnamienne et de se retrouver seul maître des Paracels. Cette opération avait reçu l'aval de la Commission Militaire Centrale (CMC), et avait été organisée par Ye Jianying, ministre de la Défense, et Deng Xiaoping.

De 1974 à 1977, les Chinois intensifièrent l'exploration de la mer de Chine méridionale et poursuivirent leur programme de fortification des Paracels : une base aérienne fut édifiée en 1978 sur l'île Woody, augmentant considérablement le rayon d'action de l'aviation chinoise en mer de Chine du Sud, le port y fut agrandi, tandis qu'un deuxième port était aménagé sur l'île Triton.<sup>33</sup>

La poussée chinoise vers les Spratleys, que certains analystes considéraient comme impossible, compte tenu des capacités aéronavales et logistiques de la Chine,<sup>34</sup> commença en novembre 1980, lorsque deux bombardiers Hong-6 (version chinoise du Tu-16 *Badger* soviétique) survolèrent l'archipel. À partir de 1983, ces patrouilles devinrent routine. En 1983 également, les Chinois intensifièrent leurs efforts d'exploration océanographique du sud de la mer. En 1984, une flottille scientifique chinoise fit le tour de la mer, en passant par le récif James, à quelques miles nautiques de la côte du Sarawak (Malaisie). En 1987, la marine chinoise entreprit sa première patrouille de longue durée de l'archipel des Spratleys. C'est au cours de cette patrouille que le récif Fiery Cross fut choisi comme site de la première base chinoise. La marine vietnamienne tenta à plusieurs reprises de s'interposer; la tension croissante aboutit à la bataille du 14 mars 1988, au cours duquel le Vietnam perdit 3 navires. Dans la foulée de sa victoire navale, la Chine, fin mai 1988, occupait 8 récifs des Spratleys, puis réussit à dissuader le Vietnam de lancer sa contre-offensive, prévue pour août, en renforçant rapidement ses garnisons et en multipliant ses patrouilles, ce faisant démontrant qu'elle avait la capacité logistique de tenir de nombreuses positions loin de ses bases, même contre un adversaire plus près des siennes. En 1992, Beijing occupa un îlot supplémentaire, décréta sa *Loi sur les eaux territoriales* dans laquelle il est précisé que les archipels de mer de Chine du Sud

---

<sup>33</sup> John Garver, « China's push through the South China Sea : the interaction of bureaucratic and national interest », *The China Quarterly*, 132, 1992, p.1007; John Downing, « China's maritime strategy. Part 2 : the future », *Jane's Intelligence Review*, avril 1996, p.190; Geoffrey Till, « China, its navy and the South China Sea », *Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies*, avril 1996, p.50.

<sup>34</sup> Chi-kin Lo, *China's Policy towards territorial disputes : the case of the South China Sea islands*. Routledge, Londres, 1989.

relevaient de sa seule souveraineté, et accorda une concession pétrolière au cœur du système de blocs pétroliers vietnamiens. En 1995, en occupant le récif Mischief, en plein dispositif philippin, à l'est de l'archipel, la Chine démontra son intention d'accroître son emprise sur les Spratleys, malgré la tenue de négociations annuelles organisées par l'ASEAN sur la question. En s'en prenant aux Philippines, et non plus au seul Vietnam, la Chine donnait corps aux craintes croissantes des pays de la région quant à ses intentions à terme dans l'archipel.<sup>35</sup>

La signature récente d'un « code de conduite » entre membres de l'ASEAN et la Chine, qui établit des conventions de bon voisinage entre les États qui revendiquent tout ou partie de l'archipel des Spratleys et de l'espace maritime de la mer de Chine du Sud, ne doit faire illusion dans la mesure où la Chine a réitéré sa revendication de souveraineté totale sur l'espace disputé. Avec l'irruption d'une nouvelle garnison chinoise en plein cœur du dispositif naval philippin dans les Spratleys; avec les efforts de la marine chinoise pour installer des bornes de souveraineté sur un grand nombre de récifs de côté philippin de l'archipel contesté, non loin des côtes de Palawan; puis, en 1996, lors de la guerre des nerfs entre la marine philippine et des flottilles de « chalutiers » chinois, appuyés par des bâtiments militaires chinois, près du récif Scarborough, épisode au cours duquel la flotte philippine a coulé un chalutier chinois « par erreur », « la Chine a clairement indiqué une détermination à employer son outil militaire contre un État de l'ASEAN »<sup>36</sup>.

### VI.3.2°) Un changement radical de stratégie maritime.

Cette série de gestes, qui semble plaider en faveur d'une stratégie délibérée de prise de contrôle de la mer de Chine du Sud, s'inscrit dans le cadre d'une réévaluation de la stratégie maritime de la Chine. Jusqu'au début des années 1980, la flotte chinoise, en application du principe chinois de *houfazhiren*, « frapper après être frappé », était essentiellement constituée de très nombreux petits bâtiments, garde-côtes, vedettes rapides et dragueurs de mines, sous-marins diesels. Cet état correspondait, de plus, avec la doctrine militaire chinoise qui prévalait depuis le début du XVe siècle, à savoir privilégier la force terrestre sur la force maritime, ainsi qu'à la représentation chinoise du pouvoir, dans laquelle la mer n'était pas un espace appropriable, un espace de souveraineté, et n'avait donc que peu de valeur stratégique.<sup>37</sup> De fait, la mission de la marine de la République populaire était de « défendre la côte et les rivières ». Si le premier destroyer de type *Luda* fut lancé en 1971, ce programme de construction rencontrait une vive opposition au sein du Politburo : Zhang Chunqiao, un proche allié de Mao, y déclarait en 1975 que la Chine était « continentale, et n'avait pas besoin de construire une grande flotte ».<sup>38</sup> Le conflit avec l'Union Soviétique, qui culmina avec les batailles rangées de 1969 sur l'Oussouri, ne pouvait que confirmer cette perception de la présence de la stratégie continentale de l'armée chinoise au sein des dirigeants.

---

<sup>35</sup> Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer : Stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du sud*, op.cit., 1996.

<sup>36</sup> Comme l'a exprimé un chercheur indonésien, Rizal Sukma, du Jakarta Center for Strategic and International Studies. Cité dans *Asia Yearbook 1997*, Far Eastern Economic Review, Hongkong, 1997, p.25.

<sup>37</sup> Dian Murray, *Conflict and Coexistence: the Sino-Vietnamese maritime boundaries in historical perspective*. Wisconsin Papers on Southeast Asia, Occasional Paper n°13, University of Wisconsin, 1988; Frédéric Lasserre, *Le Dragon et la mer*, op. cit.

<sup>38</sup> Jun Zhan, « China goes to the blue waters : the Navy, Seapower mentality, and the South China Sea »; *The Journal of Strategic Studies*, XVII, 3, 1994:188.

Pourtant, c'est une des conséquences de la rivalité sino-soviétique en Asie qui ébranla les certitudes de Beijing. Au début des années 1970, des tensions apparurent entre la Chine et le gouvernement nord-vietnamien. La stratégie militaire de Hanoi et le peu d'empressement de Beijing à donner les moyens au Nord d'une victoire militaire rapide sur le Sud, après le retrait américain de 1972, avivèrent des tensions et des craintes toujours présentes dans les relations sino-vietnamiennes. Beijing craignait par-dessus tout un rapprochement rapide entre Hanoi et Moscou, qui permettrait éventuellement à l'URSS d'installer des bases en mer de Chine du Sud et ouvrirait ainsi un deuxième front, cette fois-ci au sud de la Chine, par la route même qu'avaient empruntée les Occidentaux au XIXe siècle lorsqu'ils avaient humilié la Chine au cours du fameux « siècle de honte » (*bainian de ciru*). La force de cette représentation historique et de la crainte de l'encerclement poussèrent ainsi la Chine à monter l'opération des Paracels afin de s'emparer de la totalité de l'archipel aux dépens d'un régime sud-vietnamien aux abois, et ce au risque d'accélérer le différend avec le Nord : il s'agissait de prévenir toute possibilité d'implantation d'une base navale soviétique dans les Paracels. Ce faisant, l'idée d'une flotte capable de soutenir des engagements limités avec des bâtiments soviétiques fit son chemin chez les dirigeants chinois, puisque se profilait à l'horizon la possibilité d'une alliance entre Vietnam et URSS. Les événements confirmèrent leurs craintes, puisque les Soviétiques installèrent une base à Cam Ranh en 1979.

La bataille même de janvier 1974 contribua à faire réfléchir les dirigeants chinois : face à la frégate et aux trois destroyers sud-vietnamiens, la flottille chinoise ne comptait que quatre vedettes rapides et deux dragueurs de mines. L'engagement faillit mal tourner pour les Chinois, qui essuyèrent de lourds dommages; son déroulement constitua une importante leçon sur les inconvénients d'une flotte nombreuse mais composée de bâtiments faibles et obsolètes.

À partir de 1978, la marine définit une nouvelle doctrine destinée à contrer la menace soviétique, dans laquelle un accent était mis sur la nécessité de se doter de bâtiments de haute mer.<sup>39</sup> Cette réorientation stratégique devait beaucoup à l'amiral Liu Huaqing, qui devint commandant en chef de la Marine en 1982, avant de devenir, en 1989, vice-président de la Commission Militaire Centrale (CMC), où il appuya vigoureusement l'idée de développement de la marine. L'amiral définit la notion de « défense avancée » en 1982 comme mission de la marine; mais cette notion ne se limitait pas à la seule protection de la Chine contre une possible invasion soviétique : Liu estimait qu'à l'avenir se multiplieraient les querelles de partage des ressources maritimes, lesquelles nécessitaient une marine crédible afin d'appuyer les revendications de Beijing. Liu définit la zone d'exercice de la « défense avancée » comme s'étendant de la côte chinoise à la « première chaîne d'îles », constituée des Kouriles, du Japon, des îles Ryukyu, de Taiwan, des Philippines, de Bornéo et de Natuna : il insista pour que la marine s'efforce de « contrôler les eaux en deçà de la première chaîne d'îles ».<sup>40</sup> De fait, tout en réduisant les dépenses globales au milieu des années 1980 grâce à la démobilisation de près d'un million d'hommes, l'armée chinoise a orienté son effort vers une modernisation et un accroissement de ses

---

<sup>39</sup> John Garver, « China's push through the South China Sea... », op. cit., p.1021.

<sup>40</sup> Jun Zhan, « China goes to the blue waters... », op. cit., p.190.

capacités navales et aériennes.<sup>41</sup> De fait, le tonnage de la flotte de haute mer chinoise est passé de 41 000 t en 1978 à 104 000 t en 1988.

La menace soviétique, à son maximum perçu en 1979 lors de la guerre sino-vietnamienne et de l'installation des Soviétiques à Cam Ranh, commença rapidement à perdre son importance dans le raisonnement stratégique chinois. En 1984, l'état-major avait planifié un grand exercice simulant un débarquement soviétique dans les péninsules de Liaodong et de Shandong, mais la CMC l'annula, estimant que « l'hypothèse d'un débarquement soviétique sur ces deux péninsules ne faisait aucun sens. »<sup>42</sup> Après la visite de Mikhaïl Gorbatchev en Chine en 1985, Deng Xiaoping put déclarer que le gouvernement chinois ne prévoyait pas de conflit majeur avant 10 ou 20 ans, une claire indication que Beijing avait réévalué à la baisse la possibilité d'une attaque soviétique.<sup>43</sup> Le rapprochement sino-soviétique, qui se confirma au cours des années suivantes, libéra l'Armée Populaire de sa doctrine de défense contre une attaque soviétique imminente, lui donnant du temps pour mener à bien la modernisation voulue par Deng Xiaoping au titre des Quatre Modernisations fondamentales. De plus, la marine, comme l'ensemble de l'armée, bénéficia du grand déficit de légitimité du PCC après la répression de Tiananmen, lequel amena le gouvernement à accéder aux demandes de modernisation accrue des militaires.

### **VI.3.3°) La marine, outil d'affirmation national en mer de Chine méridionale.**

Des raisons particulières, cependant, contribuèrent à l'expansion marquée de la flotte du Sud. L'objectif de constituer une marine capable d'entreprendre des missions de haute mer ne disparut pas avec la menace soviétique; afin de continuer à justifier les allocations budgétaires dont elle avait besoin, l'état-major de la marine ajouta la « récupération » des « territoires perdus » de mer de Chine du Sud parmi ses missions dès la fin des années 1970<sup>44</sup>. C'est que les intérêts de la marine coïncidaient de plus en plus avec les représentations de certains dirigeants chinois selon lesquelles, la possibilité d'un conflit majeur s'écartant et la puissance chinoise croissant avec le succès des réformes économiques, il était désormais possible pour la Chine de laver l'affront subi au XIXe siècle. Indépendamment de ce calcul historique, il est certain que le gouvernement, par opportunisme politique ou par conviction nationaliste, s'est montré de plus en plus ferme dans une revendication des archipels et des eaux de la mer de Chine du Sud<sup>45</sup> qu'il affirmait avoir toujours défendue, et dont les aboutissements récents sont la *Loi sur les eaux territoriales* du 26 février 1992, affirmant la souveraineté chinoise sur les archipels en litige et la légitimité du recours à la force par Beijing pour les « défendre », et la promulgation du statut archipelagique des Paracels du 14 mai 1996.

Pour la marine, mettre l'accent sur la « défense du territoire chinois » contre les « incursions étrangères » trouvait facilement des échos parmi les dirigeants du

---

<sup>41</sup> James Hsiung, « China in the Post-nuclear World », dans *Asia Pacific in the New World Politics*, sous la dir. de James Hsiung, Rienner, Londres, 1993, p.83.

<sup>42</sup> Jun Zhan, « China goes to the blue waters... », op. cit.:191.

<sup>43</sup> J. N. Mak, « The Chinese Navy and the South China Sea : a Malaysian assesment », *The Pacific Review*, IV, 2, 1991:152.

<sup>44</sup> John Garver, « China's push through the South China Sea... », op. cit.:1023.

<sup>45</sup> Chen Jie, « Major concerns in China's ASEAN policy », dans *China, India, Japan and the Security of Southeast Asia*, sous la dir. de Chandra Jeshurun, ISEAS, Singapour, 1993, p.155.

Parti communiste chinois. Les publications de la marine dans *Jiefangjun Bao*, le journal de l'armée, soulignaient régulièrement l'intérêt des ressources minérales et halieutiques de la mer de Chine du Sud. Peu avant la bataille des Spratleys de mars 1988, le journal expliquait que « protéger et défendre les droits et intérêts sur les récifs et les îles dans les eaux chinoises, est une mission sacrée pour l'armée chinoise et la nation chinoise tout entière. »<sup>46</sup> « Si nous perdons les îles Nansha (Spratleys), nous perdrons des centaines de miles nautiques de défense en profondeur, ce qui signifierait que nos activités économiques et militaires seraient limitées par d'autres », renchérisait un autre article.<sup>47</sup> Après être devenu commandant en chef de la flotte en 1982, Liu Huaqing devint un fervent avocat de la « reconquête » des Spratleys. Devenant vice-président de la Commission militaire centrale (CMC) en 1989, il put jouer de tout son poids politique pour faire avancer la cause de la modernisation de la marine : pour faire prévaloir la position chinoise, il avait besoin d'une flotte du Sud moderne, capable de projeter sa puissance loin de ses bases et de faire pièce aux puissances régionale, ASEAN et Vietnam. Dès 1992, Liu pouvait réaffirmer la légitimité des « frontières maritimes traditionnelles » de la Chine,<sup>48</sup> et donc souligner la protection des intérêts maritimes chinois comme faisant partie des missions de la flotte, et ce sans plus soulever d'opposition. Or, Beijing n'a de litiges maritimes qu'avec le Japon, en mer de Chine de l'Est, à propos de la souveraineté sur les îles Senkaku/Diaoyutai<sup>49</sup>, et sur l'ensemble de la mer de Chine du Sud. Jiang Zemin, ancien président de la CMC et donc supérieur direct de Liu Huaqing, déclarait, peu après son accession à la présidence de la République en 1993, que Beijing devait accroître ses dépenses militaires (essentiellement dans les domaines aéronavals) afin de « se doter d'une armée à même d'assurer à la Chine son statut international ».<sup>50</sup>

## **VII) Les espaces maritimes chinois**

De fait, la stratégie de développement naval de la Chine prend son essor dans le cadre plus régional des enjeux de souveraineté en mer de Chine du Sud : à aucun moment, les stratèges chinois n'ont souligné la nécessité d'être en mesure de pouvoir affronter *durablement* la marine américaine afin de s'assurer de pouvoir reprendre Taiwan par une invasion – mais il pourrait être intéressant de discuter de l'impact sur l'opinion américaine qu'aurait, par exemple, une action brutale qui aboutirait à la destruction d'un ou deux bâtiments majeurs américains, ce dont la marine chinoise à la capacité. Mais le développement de la nouvelle pensée stratégique navale chinoise a conduit l'amirauté à définir des espaces maritimes qui dépassent les revendications de Beijing en mer de Chine méridionale.

1985 correspond au rapide effacement de la menace soviétique perçue; c'est aussi à cette époque que, sous la direction de l'amiral Liu Huaqing, la marine commence à concevoir un rôle de « défense en mer » (*offshore defense*), et non plus de premier coup sacrifice porté à l'adversaire avant de livrer bataille sur terre. La limite de cette zone de défense, selon l'amiral Liu, était la « première chaîne

---

<sup>46</sup> *Jiefangjun Bao*, 11 mars 1988; cité par JPRS n°CAR-88-018, 12 avril 1988.

<sup>47</sup> Shen Changjing et Xiao Jun, « Que nous disent les Nansha? » *Jianchuang Zhishi* (Connaissance des Navires de Guerre), février 1988; cité par Jun Zhan, op. cit., 1994, p.196.

<sup>48</sup> *Jane's Sentinel, South China Sea Newsletter*, I, 8, 1994.

<sup>49</sup> Litige toujours actif, en témoigne le refus chinois de reconnaître, encore récemment, la zone économique exclusive revendiquée par le Japon. *East Asian Strategic Review*, National Institute for Defense Studies, Tokyo, 2002, p.214.

<sup>50</sup> *Japan Times*, 24 mars 1993.

insulaire », correspondait à la ligne Kouriles-Japon-Ryukyu-Taiwan-Philippines-Bornéo-Natuna, soit un espace maritime considérable, qui tranchait nettement avec les ambitions résolument côtières de la marine antérieure (Fig. 1).



Fig. 1 : Les différents espaces maritimes dans la doctrine navale chinoise

Liu a également défini une « seconde chaîne insulaire », englobant un espace maritime appelé à être contrôlé par la marine chinoise, non pas à l'exclusion de toute autre flotte, mais de façon à répondre aux impératifs de sécurité de la RPC. Cet arc insulaire part du sud du Japon pour suivre les îles Ogasawara, puis les Mariannes, Palau et les îles Halmahera en Indonésie – la base américaine de Guam s'y trouve. L'objectif du contrôle de ces espaces maritimes doit être atteint, selon le plan de modernisation initié par Liu en 1982, en 2020. En 2050 enfin, dans une troisième phase, la marine chinoise doit être devenue une force globale avec des unités à travers l'ensemble du Pacifique et des océans Indien et Antarctique.<sup>51</sup>

### VIII) Forces et faiblesses techniques et opérationnelles

La difficulté des pilotes, des équipages et des équipes d'entretien chinois à maîtriser l'emploi des systèmes sophistiqués des SS *Kilo* ou des chasseurs Su-27 a déjà été relevée : elle a conduit à de nombreux bris et à une utilisation sub-optimale

<sup>51</sup> Bernard Cole, *The Great Wall at Sea*, op. cit., 2001, pp.165-168.

des potentiels de ces armes.<sup>52</sup> Avec le temps, ces problèmes trouveront sans doute des solutions. On note surtout, parmi les faiblesses techniques structurelles identifiées de la MAPL, les points suivants :

**Intégration de systèmes.** Dans plusieurs cas, notamment les navires de surface, les armements de sources très diverses (locales, occidentales et russes sur le même bâtiment) ne sont pas intégrés en une plate-forme unique mais fonctionnent indépendamment les uns des autres. Les bâtiments chinois ne disposent pas, ainsi, d'un système de gestion des cibles « au-delà de l'horizon ». L'intégration de l'ensemble des systèmes d'armes, de communication et de détection de la flotte chinoise reste à faire.<sup>53</sup> A ce jour, les Chinois ne disposent pas d'un système analogue au *Fleetsatcom* américain ou au *Syracuse* français, permettant une visualisation en temps réel par le commandement de l'ensemble des données tactiques.

**Direction de tir et optronique.** Bien que la MAPL se dote de matériels occidentaux, elle dépend encore très souvent de copies de matériels russes (radars, missiles) dont le caractère obsolète est très nuisible à la précision des tirs et à la résistance aux leurres.

**Bruit.** La discrétion, élément clé de la guerre sous-marine, laisse terriblement à désirer sur les sous-marins chinois. Les variations successives dans les dessins des bâtiments de la classe *Song* témoignent de l'échec patent de la conception de ces navires, dont la fiabilité face à un adversaire bien équipée peut être mise en doute. Si les appareils propulsifs des redoutables *Kilo* sont copiés efficacement, les Chinois peuvent faire d'énormes progrès.

**Défense anti-sous marine.** Les capacités d'écoute des destroyers chinois demeurent encore relativement faibles : on ne recense pas de sonars remorqués de très basse fréquence (TBF) sur les bâtiments de surface, et la technologie des balises d'écoute est vieille de 20 ans. La configuration des fonds marins de certaines zones d'opérations de la marine chinoise, comme par exemple la mer de Chine méridionale, où des sous-marins peuvent s'infiltrer discrètement grâce aux faibles profondeurs des archipels des Spratleys ou les Paracels, ou encore des détroits philippins, demande la maîtrise d'une technologie de sonars passifs et actifs crédibles. L'introduction d'hélicoptères embarqués Ka-28 sur les destroyers DDG *Sovremenny* contribue à pallier ce problème, mais les systèmes ASM embarqués sur des hélicoptères ne compensent que partiellement les faiblesses des systèmes d'écoute des navires. Là encore, le sonar TBF remorqué *Mouse roar* des *Kilo* représente un saut technologique important et sera sans doute copié.

**Logistique.** Grâce aux développements d'amphibies et de ravitailleurs récents, les Chinois ont la capacité logistique théorique de mettre à la mer un groupe naval pendant de longues périodes, et à une grande distance de ses bases. Les Chinois ont montré qu'ils disposaient d'une logistique suffisante pour entretenir une flottille de frégates pendant une croisière de longue durée, en incluant les techniques de ravitaillement en haute mer. Il n'en est pas de même pour la logistique complexe que suppose l'emploi d'une grande escadre (carburant d'aviation, munitions variées, etc).

**Doctrines d'emploi.** La logistique est certes un facteur majeur, mais il n'est pas le seul. On a toujours peu d'informations sur les exercices pratiqués par la MAPL

---

<sup>52</sup> Ming-yen Tsai, Division of Strategic and International Studies, Taiwan Research Institute, Mainland China's Arms Purchases and the Security of Taiwan, <http://www.dsis.org.tw/peaceforum/symposium/2001-04/CSR0104002e.htm>; *Asia Times*, 9 juillet 2002.

<sup>53</sup> Bernard Cole, *The Great Wall at Sea*, op. cit., 2001, p.111.



pour intégrer un ensemble hétérogène dans une doctrine d'emploi cohérente. La doctrine d'emploi d'un groupe aéronaval est autrement plus complexe à définir et à mettre en oeuvre que celle d'une flottille de frégates. Elle nécessite de longues années d'entraînement et de manoeuvres, qui pèsent lourdement sur les budgets. L'exemple de la Russie, qui a largement renoncé aux rêves océaniques de l'URSS, est à cet égard révélateur. En l'absence d'une telle mise au point, un groupe aéronaval n'est efficace que sur le papier (les exemples des marines argentine et brésilienne dans les années 80, toutes deux dotées de porte-avions, d'escorteurs modernes et d'un petit groupe aérien embarqué, viennent immédiatement à l'esprit).

**Défense antiaérienne de zone.** En dépit de l'introduction des missiles Gadfly SA-N-7 des *Sovremenny* et de leur capacité théorique de défense de zone – par opposition à un système de défense ponctuel, qui défend le navire sur lequel il est embarqué - la MAPL reste très démunie face à un adversaire doté de missiles air-surface à vol rasant à moyenne portée, de type Exocet ou Harpoon. Les *Sovremenny*, sauf à les concentrer sur un seul groupe de bataille, sont encore trop peu nombreux et leurs systèmes de gestion de zone trop sommaires pour constituer un système antiaérien efficace contre des attaques aériennes coordonnées. De plus, il manque à la « bulle » de défense aérienne multicouche un élément antiaérien de zone à longue portée, et une défense rapprochée antimissile de type *Phalanx* ou *Sadral*.

**Couverture aérienne.** Enfin, et c'est sans doute l'élément clé, l'absence d'aviation embarquée sur porte-avions ne permet pas à la MAPL de doter ses escadres d'une couverture aérienne adéquate. Mais c'est là un cercle vicieux : la marine chinoise ne risquera pas un groupe aéronaval loin de ses bases sans une protection antiaérienne crédible et efficace pour protéger son porte-avions. C'est sans doute aussi pour compenser cette situation que la Chine a systématiquement opté pour les appareils de type Su-27 ou Su-30, au rayon d'action de 2.700 km, qui permettent une couverture étendue de l'espace maritime chinois de la première ceinture, par opposition à des appareils plus polyvalents comme les MiG-29, mais au rayon d'action beaucoup plus court. De plus, la très faible couverture radar embarqués sur des appareils de surveillance aérienne (*early warning*) ne permet à la flotte ni de s'aventurer très loin de ses bases, ni d'intégrer facilement attaque comme défense face à des unités adverses nombreuses et dispersées.

## Conclusion

Quelles sont les perspectives à moyen terme pour la MAPL ? Tout d'abord, la poursuite du développement de l'arme sous-marine vers une dissuasion nucléaire permanente et crédible, pour la première fois dans l'histoire du pays ; en parallèle, les nouveaux SNA auront une autonomie leur permettant de patrouiller dans tout le Pacifique et d'y faire face à l'US Navy, afin d'étendre l'espace que la MAPL considère comme sa zone de sécurité. Quant aux sous-marins classiques, l'objectif est de porter la capacité de « *sea denial* » en zone littorale à un degré tel que l'intervention d'une flotte de surface, même moderne, y sera très risquée.

La flotte de surface continuera à se développer autour des DDG *Sovremenny* et *Luhai*, et des frégates *Jiangwei II*, accroissant les capacités anti-surface et ASM.

Enfin, l'acquisition d'un ou de plusieurs porte-avions est une question de calendrier. Les Chinois affichent désormais leur volonté (le projet 9985 prévoit la construction de deux porte-avions de 48 000 tonnes pour 2015 avec chacun 28 avions J-8 ou Su-27, dotés soit de catapultes à vapeur (une technologie jusqu'ici exclusivement américaine) ou de type STOBAR (Short Take Off But Arrested

Landing) comme le *Kuznetsov* russe. Au delà du matériel lui-même, la pratique des opérations aériennes sur un porte-avions est si complexe qu'il faudra du temps à la MAPL pour la maîtriser correctement.

Le développement des capacités offensives et de haute mer de la marine chinoise est rapide depuis 1995. De là à conclure que la MAPL constitue une menace pour les États-Unis, il n'y a qu'un pas que des milieux conservateurs américains ont franchi, en témoignent des ouvrages et de nombreuses études qui soulignent les nouvelles capacités de projection de la puissance militaire chinoise<sup>54</sup>, comme *The Coming Conflict with China*<sup>55</sup>, des études plus nuancées comme *China's Foreign Conventional Arms Acquisitions: Background and Analysis*<sup>56</sup>, ou encore des rapports officiels<sup>57</sup>, alors que l'ensemble du dispositif stratégique américain se reconfigure autour d'une nette priorité accordée au théâtre asiatique, et ce dès avant les attentats du 11 septembre 2001.<sup>58</sup>

Il est intéressant de relever que l'évaluation du potentiel militaire naval et aéronaval chinois est rapidement passé, au cours de la décennie 1990, d'une condescendance frisant l'arrogance – le caractère obsolète des équipements chinois constituant un sujet de plaisanterie récurrent au sein de certains milieux d'analystes<sup>59</sup> – à une dramatisation de l'accélération de la modernisation du potentiel militaire chinois qui n'est pas sans rappeler les excès, dans les publications du Pentagone notamment, des évaluations de la menace militaire soviétique du temps de la guerre froide.<sup>60</sup> Le caractère instrumental des évaluations des capacités chinoises, tant pour des fins politiques (justifier une politique de *néo-containment* à l'endroit de la Chine) que budgétaires (il est nécessaire de débloquer des crédits militaires pour contrer cette menace chinoise, et notamment financer les nouveaux programmes de sous-marins *Virginia*<sup>61</sup>), transparait clairement.

Le passage visiblement souhaité par les dirigeants chinois, essentiellement pour des raisons politiques à la fois régionales (mer de Chine du sud) et mondiales (nécessité bien comprise, à l'instar des Soviétiques, d'une grande flotte comme élément du jeu diplomatique), d'une stratégie d'interdiction (*sea denial*) avec

---

<sup>54</sup> Gérard Hervouet, *L'Asie menacée*, Presses de Sciences-Po, Paris, 2002, p.58.

<sup>55</sup> Richard Bernstein et Ross Munro, *The Coming Conflict with China*, Alfred Knopf, New York, 1997.

<sup>56</sup> Shirley A. Kan, Christopher Bolkcom et Ronald O'Rourke, *China's Foreign Conventional Arms Acquisitions: Background and Analysis*, CRS Report for Congress, Washington, 2000, pp.1-3.

<sup>57</sup> *Annual Report on the Military Power of the People's Republic of China*, Report to Congress pursuant to the FY 2000 National Defense Authorization Act, Washington, 2000, dans lequel est expressément souligné l'accroissement du tonnage de la force sous-marine chinoise, sans qu'une discussion ne vienne relativiser ce constat en des termes qualitatifs, p.35. A long terme (2010-2020), "l'avantage de la Chine sur Taiwan pourrait continuer à s'accroître", p.39.

<sup>58</sup> Gérard Hervouet, op. cit., p.43. Voir notamment le *Plan Quadriennal du Pentagone, Quadriennial Defense Review*.

<sup>59</sup> Comme le rapporte Loïc Tassé, chercheur régulier à la Chaire Raoul-Dandurand en Études stratégiques et diplomatiques, UQAM, Montréal, août 1997. Cela fut notamment le cas lors de l'incident de la détection du SS *Han* par le groupe *Kitty Hawk* la même année.

<sup>60</sup> On y lisait notamment que le bombardier Tu-22 *Backfire*, pour problématique qu'il puisse être en effet pour les flottes militaires du monde entier, constituait une menace stratégique majeure, en particulier à cause de sa capacité nucléaire stratégique supposée. On sait aujourd'hui que son avionique est assez sommaire et que les Soviétiques le considéraient essentiellement comme un bombardier naval. Source : *Soviet Military Power*, Department of Defense, 1984.

<sup>61</sup> L'état-major américain ne met plus l'accent sur de gros sous-marins nucléaires (type *Los Angeles*) destinés à donner la chasse aux SNLE russes, mais bien à des SNA plus petits, destinés à des opérations côtières (shallow water operations). Source : Naval Technology, NSSN Virginia, [www.naval-technology.com](http://www.naval-technology.com).

patrouilleurs et petits sous-marins, à une stratégie de contrôle d'un espace maritime (*sea control*) avec grandes unités de surface et une capacité offensive, est à tout le moins laborieux. La marine chinoise n'est pas, même à moyen terme, à même de menacer la puissance américaine dans un combat destiné à *contrôler* un espace maritime – il ne s'agit pas ici de sa capacité d'infliger de graves pertes, capacité aujourd'hui réelles. Mais la MAPL a, depuis quelques années et pour la première fois, la capacité de maintenir un groupe naval sur zone pendant une longue durée grâce à ses ravitailleurs et ses navires de transports. Les problèmes liées à l'absence de doctrine d'emploi, à des équipements encore un peu obsolètes et très multiples (indigènes et importés), à des lacunes d'intégration de systèmes et de coordination, pour être réelles, n'en sont pas moins, avec le temps, à la portée des ingénieurs et des stratèges chinois. La volonté politique de modernisation de la flotte est manifeste, ainsi que laisse apparaître les tendances tant dans l'évolution du tonnage, des types de navires, que dans la pensée stratégique maritime chinoise.

Face à des adversaires régionaux, la RPC est d'ores et déjà dans une situation de domination de l'espace aéronaval, sauf sans doute face à Taiwan – mais pour combien de temps ?<sup>62</sup>

## Bibliographie

- Bernstein, Richard et Munro, Ross. *The Coming Conflict with China*, Alfred Knopf, New York, 1997.
- Cole, Bernard. *The Great Wall at Sea. China's Navy Enters the 21<sup>st</sup> Century*, Naval Institute Press, Annapolis, 2001.
- Downing, John. « China's maritime strategy. Part 2 : the future », *Jane's Intelligence Review*, avril 1996.
- Garver, John. « China's push through the South China Sea : the interaction of bureaucratic and national interest », *The China Quarterly*, 132, 1992.
- Hervouet, Gérard. *L'Asie menacée*, Presses de Sciences Po, Paris, 2002.
- Hsiung, James. « China in the Post-nuclear World », dans *Asia Pacific in the New World Politics*, sous la dir. de James Hsiung, Rienner, Londres, 1993.
- Jie, Chen. « Major concerns in China's ASEAN policy », dans *China, India, Japan and the Security of Southeast Asia*, sous la dir. de Chandra Jeshurun, ISEAS, Singapour, 1993.
- Kan, Shirley A.; Bolckom, Christopher et O'Rourke, Ronald. *China's Foreign Conventional Arms Acquisitions: Background and Analysis*, CRS Report for Congress, Washington, 2000.
- Kaplan, Brad. « China's Navy Today. Storm clouds on the horizon... or paper tiger ? », *Navy League of the United States*, non daté, probablement 2002, [www.navyleague.org/seapower/chinas\\_navy\\_today.htm](http://www.navyleague.org/seapower/chinas_navy_today.htm)
- Lasserre, Frédéric. *Le Dragon et la mer : stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*, thèse de doctorat de géographie, Université de Saint-Étienne, 1996.
- Lo, Chi-kin. *China's Policy towards territorial disputes : the case of the South China Sea islands*. Routledge, Londres, 1989.

---

<sup>62</sup> On peut notamment s'interroger sur la capacité des États-Unis de livrer les huit SS promis dans un délai rapproché, dans la mesure où les chantiers navals américains n'ont plus produit ce type de bâtiment (pour se consacrer exclusivement au SNA et aux SNLE) depuis de très nombreuses années.

- Mak, J. N. « The Chinese Navy and the South China Sea : a Malaysian assesment », *The Pacific Review*, IV, 2, 1991.
- Moore, Frank. *China's Military Capabilities*, Institute for Defense and Disarmament Studies, Cambridge (MA), 2000.
- Muller, David. *China as a maritime power*, Westview Press, Boulder, 1983.
- Murray, Dian. *Conflict and Coexistence: the Sino-Vietnamese maritime boundaries in historical perspective*. Wisconsin Papers on Southeast Asia, Occasional Paper n°13, University of Wisconsin, 1988;
- Ngok Lee, « Chinese maritime power : towards modernisation », in *The Naval Balance 1990*, IISS, Londres.
- Prézélin, B. *Flottes de Combat 2002*, Éditions Maritimes et d'Outre Mer, Paris, 2002.
- Royal United Services Institute For Defence and Security Studies, *Chinese Military Update*, vol. 1, n°1, 2003.
- Shen Changjing et Xiao Jun, « Que nous disent les Nansha? » *Jianchuang Zhishi* (Connaissance des Navires de Guerre), février 1988.
- Smith, E.D. « The Dragon Goes to Sea », *Naval War College Review*, été 1991.
- Till, Geoffrey. « China, its navy and the South China Sea », *Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies*, avril 1996.
- Tsai, Ming-yen. Division of Strategic and International Studies, Taiwan Research Institute, Mainland China's Arms Purchases and the Security of Taiwan, <http://www.dsis.org.tw/peaceforum/symposium/2001-04/CSR0104002e.htm>.
- Vigarié, André. *Géostratégie des océans*, Paradigme, Caen, 1995.
- Yihong Zhang, « China heads towards bleu waters », *International Defense Review*, novembre 1993.
- Zhan, Jun. « China goes to the blue waters : the Navy, Seapower mentality, and the South China Sea », *The Journal of Strategic Studies*, XVII, 3, 1994.