

La Chine dans l'océan Indien

La Chine a récemment intensifié ses activités militaires dans la région de l'océan Indien en élargissant le champ d'action de sa marine vers l'ouest. En même temps, elle a investi dans des installations portuaires au Pakistan, au Sri Lanka, au Bangladesh et en Birmanie. En Occident, les initiatives économiques de Pékin ont suscité des inquiétudes quant à la stratégie géopolitique de la Chine à long terme.

Par Prem Mahadevan

Ces dix dernières années, les liens économiques de la Chine avec l'Afrique et la montée parallèle de son profil naval dans toute la région de l'océan Indien (ROI) ont été une source d'inquiétude croissante pour l'Occident. Bien que distincts, ces deux problèmes sont liés car on soupçonne que la Chine est en train de restructurer subtilement ses relations dans la ROI en vue d'obtenir des avantages à long terme sur l'Occident. Non contente de détourner la politique africaine des modèles de gouvernance démocratiques, Pékin semble aussi être sur le point d'exercer plus de poids militaire. On pense que la Marine de l'Armée populaire de libération (MAPL), dans son zèle à promouvoir des intérêts organisationnels étroits, alimente une forme virulente de «nationalisme naval». En effet, ceci pourrait potentiellement susciter des dilemmes de sécurité régionale. Alors que la Chine de plus en plus sûre d'elle entre dans de nouvelles zones maritimes pour protéger ses intérêts nationaux elle occulte par inadvertance ceux d'autres pays. L'Europe a raison d'être inquiète parce que tout scénario de conflit dans l'océan Indien compromettrait fortement le commerce mondial et affecterait gravement les économies européennes.

La question cruciale est de savoir si la Chine se prépare par la suite à établir des bases navales outre-mer. Officiellement, Pékin a rejeté cette option, affirmant que la montée de la Chine diffère de celle de l'Occident et n'exige pas d'être amortie par la

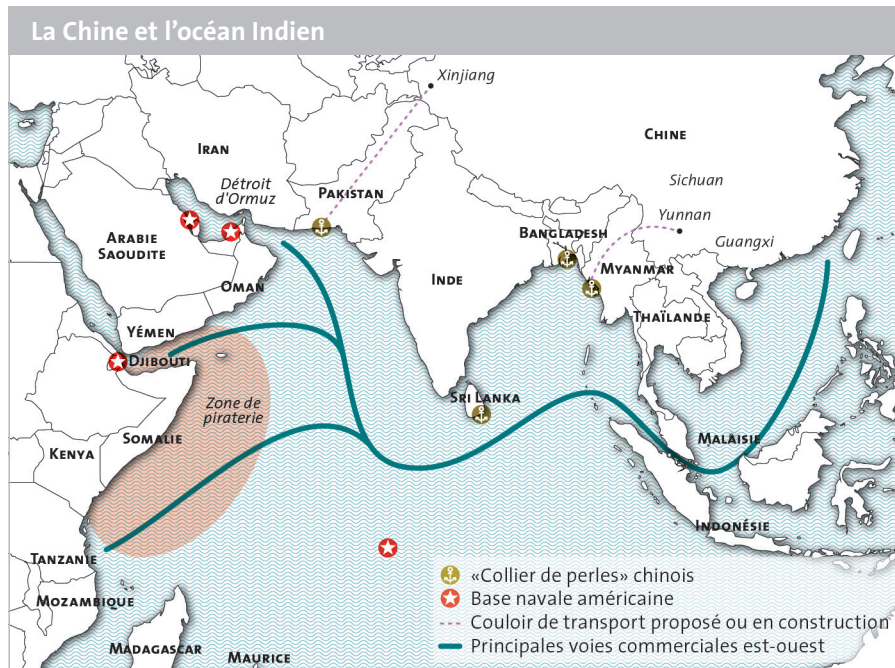


L'agrandissement du port de la capitale du Sri Lanka, Colombo, a été réalisé comme plusieurs autres grands projets de la région de l'océan Indien avec des moyens chinois. *Stringer/Reuters*

puissance militaire. Officieusement cependant, d'anciens officiels de la MAPL articulent un paradigme ancré dans la notion de parité géostratégique. Ils arguent que si les Etats-Unis peuvent maintenir des bases outre-mer, alors la Chine peut exercer le même droit. De plus, alors que la MAPL reste axée sur une guerre dans le Pacifique occidental – portant très probablement sur Taïwan ou des îles contestées dans les mers de Chine orientale et méridionale – ses missions d'entraînement à longue distance se déplacent de plus en plus vers l'ouest et la

ROI, ostensiblement sous prétexte de lutter contre la piraterie. Le déplacement se produit parallèlement à une croissance rapide de la présence commerciale chinoise en Afrique.

La nature amorphe du discours naval chinois annonce qu'un engagement relativement bénin dans la ROI aujourd'hui pourrait avoir une importance cachée qui ne deviendrait évidente que demain. Des analystes américains ont émis l'hypothèse que la Chine crée déjà un réseau de quasi-bases le long du côté nord de la ROI dans



le but de dominer les couloirs de navigation internationaux. Connue sous le nom de «collier de perles», ce réseau fournit à Pékin une plateforme de projection de puissance qu'elle ne possédait pas jusqu'à présent. Quand on le contextualise avec un programme naval chinois massif (à la fois naval et marchand) qui pourrait voir la taille de la MAPL dépasser celle de la marine américaine à la fin de la décennie, et la création possible d'une quatrième flotte exclusivement pour la ROI, le modèle semble indiquer que la Chine va en effet se risquer vers l'ouest avec sa marine.

Notons trois points essentiels de la présence chinoise dans l'océan Indien. Premièrement, contrairement à ce qui passe dans le Pacifique occidental où les développements les plus importants se produisent sur l'eau, dans la ROI, les plus grands changements se produisent sur terre alors que la Chine renforce ses liens maritimes avec des États littoraux. Deuxièmement, on ne connaît pas les intentions de Pékin à court et long terme, ce qui fait craindre aux experts militaires occidentaux que les activités chinoises dans la ROI ne laissent le pays bien placé en termes de logistique navale si de graves tensions devaient éclater. Troisièmement, la Chine elle-même utilise l'ambiguïté de ses intentions pour faire avancer un agenda relativement discret sous une logique économique, mais permet à sa puissance maritime (à la fois civile et militaire) de renforcer cet agenda.

Moyens économiques, fins militaires

L'hypothèse du «collier de perles» a été avancée par la société d'experts-conseils américaine Booz Allen Hamilton en 2005. Elle suppose que Pékin va fusionner sa force économique et militaire dans la ROI. Cette fusion pourrait étendre l'empreinte stratégique de la Chine au détriment d'autres grandes puissances. C'est dû au fait que la Chine est prête à conclure des accords avec des élites dirigeantes en s'appuyant sur le pragmatisme plutôt que le principe, un luxe que n'ont pas les États occidentaux. La théorie du «collier de perles» postule que, sous prétexte de bâtir une infrastructure maritime le long de la périphérie de la ROI, la Chine pourrait dégager des accords secrets avec des gouvernements locaux pour créer des installations à double usage qui fourniraient un cadre lui permettant d'établir des bases navales plus tard. Bien que la théorie repose sur le soupçon de motifs chinois pouvant ou non être justifiés, il y a cependant une raison objective de suivre la manière dont la Chine se sert de son poids économique pour redéfinir les normes de la politique internationale.

Par exemple, l'engagement chinois en Afrique est surtout de nature économique. Mais, depuis 1990, Pékin en a tiré parti pour faire rejeter des résolutions sur les droits de l'homme parrainées par les États-Unis à l'Assemblée générale des Nations-

Unies, en ralliant les gouvernements africains à sa propre position. De même, la Chine a offert des relations commerciales plus étendues pour inciter les États africains à rompre leurs relations diplomatiques avec Taïwan et à réaffirmer plutôt la «politique d'une seule Chine». Ce faisant, elle a créé un consensus international contre le soutien de l'indépendance taïwanaise.

Un processus parallèle pourrait être en cours dans la ROI septentrionale et centrale. La Chine a investi dans des installations portuaires au Pakistan, au Sri Lanka, au Bangladesh et en Birmanie tout en intensifiant ses relations maritimes avec les Maldives, les Seychelles et l'île Maurice. En elles-mêmes, ces initiatives pourraient être attribuées au seul profil économique croissant de la Chine. Mais la nature de l'investissement chinois au Pakistan, et plus spécifiquement dans le port de Gwadar, a suscité une vive inquiétude en Occident. Gwadar est situé près du détroit d'Ormuz, par lequel transite un tiers du trafic maritime pétrolier mondial. Le Pakistan a exprimé l'espoir de former une extrémité d'un couloir énergétique s'étirant jusqu'à la province chinoise de Xinjiang. Pékin reste officiellement ambivalente quant à cette possibilité qui augmenterait considérablement sa portée stratégique (en particulier si

La question est comment la Chine a vraiment l'intention de protéger ses importations de pétrole.

Gwadar devenait ultérieurement une base MAPL) mais amènerait aussi les navires chinois à proximité de la marine américaine dans des eaux situées loin de toute puissance aérienne basée à terre et de la couverture des missiles.

Il est indubitable que la Chine est impatiente de développer à la fois Xinjiang et ses provinces adjacentes à la Birmanie – Yunnan, Sichuan et Guangxi – en construisant des pipelines depuis les ports les plus proches, soit Gwadar et Kyaukphyu en Birmanie. Tous deux éviteraient le détroit de Malacca, souvent reconnu comme goulet d'étranglement possible des importations de pétrole chinoises du Moyen-Orient et d'Afrique. Mais aucun ne remédierait à la vulnérabilité sous-jacente de Pékin à un embargo énergétique imposé depuis le détroit d'Ormuz, ce qui soulève la question de savoir comment la Chine a vraiment l'intention de protéger ses importations de pétrole de l'interdiction et si elle est en

train de préparer une plus grande poussée navale dans l'océan Indien. Dans ce scénario, l'argument chinois concernant la protection des approvisionnements en pétrole pourrait faire contrepoids à l'engagement souvent cité de Pékin en faveur d'une montée pacifique exempte de tout étalage de puissance militaire.

Le nationalisme naval comme moteur

Les trois flottes de la MAPL – la flotte du Nord, la flotte de l'Est et la flotte du Sud – s'occupent respectivement de protéger le centre politique et économique du pays, d'empêcher la sécession taïwanaise et de faire valoir les revendications chinoises sur des eaux contestées. À présent, on juge la marine capable de déployer seulement dix navires de guerre plus un sous-marin d'attaque et un navire de ravitaillement dans l'océan Indien de façon continue. Elle n'a pas la capacité de projeter une force supérieure au delà des mers proches de la Chine et semble aussi plus axée sur la préparation au conflit dans le Pacifique occidental.

Depuis 2008 au moins, la Chine élargit cependant sa flotte du Sud en lui allouant les derniers navires de combat et en déplaçant des sous-marins de sa flotte du Nord, ce qui serait logique étant donné que la désintégration de l'Union soviétique a beaucoup réduit les menaces auxquelles fait face la Chine depuis ses frontières septentrionales. La flotte de l'Est, entre les deux, serait trop vulnérable face à une attaque concentrée si elle était renforcée pour répondre à un imprévu concernant Taïwan. En se concentrant sur la flotte du Sud, la Chine garde toutes ses options ouvertes – en cas de guerre avec le Japon ou Taïwan (l'un et l'autre scénario inclurait probablement une intervention américaine), la MAPL pourrait se servir des flottes de l'Est et du Sud pour imposer un blocus économique au territoire visé tout en n'étant pas acculée dans un espace confiné par une marine américaine plus puissante. Si une telle guerre ne devait pas avoir lieu dans le Pacifique occidental, des navires de la flotte du Sud pourraient être envoyés plus loin dans la ROI où ils joueraient un rôle de projection de puissance. De l'avis général des experts à la fois chinois et américains, cela risque de se produire de toute façon une fois que Pékin aura réglé ses litiges maritimes immédiats.

On a signalé que la Chine était déjà en train de créer une quatrième flotte qui consisterait par la suite en deux groupes

aéronavals basés sur l'île de Hainan. Cette flotte pourrait être placée directement sous le contrôle de la Commission militaire centrale, le plus haut organe militaire décisionnel, ce qui en fait un puissant instrument de signalisation géopolitique. Les porte-avions qui formeraient le cœur de la flotte ne joueraient guère de rôle en cas de guerre dans le Pacifique occidental. Cela est dû au fait qu'ils seraient vulnérables aux attaques par des composants aériens et sous-marins des forces navales américaines et alliées. Au lieu de cela, il semble que la valeur première des porte-avions serait dans des eaux où le

Comme le Pacifique occidental est dominé par la marine américaine, la MAPL a trouvé un débouché dans la région de l'océan Indien.

combat ouvert est improbable et leur impact psychologique compense leur contribution militaire. La ROI est un théâtre logique pour leur déploiement.

La MAPL est depuis longtemps irritée par l'efficacité avec laquelle elle peut être contenue en Asie de l'Est, enfermée dans la «première chaîne d'îles» qui s'étire du Japon à la Malaisie en passant par Taïwan. Les points de sortie de cette chaîne sont contrôlés par des marines potentiellement hostiles, ce qui force la MAPL à concentrer ses opérations sur le contrôle des mers proches en temps de guerre. Comme le Pacifique occidental est dominé par la marine américaine, la MAPL a trouvé un débouché dans la ROI où elle a à la fois des raisons de se déployer à court terme (lutte contre la pira-

terie) et à long terme (protection des voies de communication maritimes).

A cela s'ajoute l'engagement nationaliste des blogueurs, qui exhortent à une position plus ferme de la Chine en politique étrangère et qui donnent au service une raison de se lancer dans des opérations dans les mers lointaines, aussi limitée que puisse être leur contribution à la préparation à la guerre dans le Pacifique occidental. On observe un soutien généralisé en faveur d'un profil naval chinois plus étendu dans la plupart des couches sociales éduquées, certains citoyens étant convaincus au point d'offrir leurs propres économies pour contribuer au financement d'un porte-avion.

Garantie de la montée pacifique

La ROI joue un rôle crucial dans le scénario d'une «montée pacifique» de la Chine. En effet, l'intérêt de Pékin pour la ROI a surgi parallèlement à l'apparition du scénario au début des années 2000. Cela peut être dû à la reconnaissance par la Chine du besoin de gagner des alliés contre le confinement stratégique par les États-Unis en courtisant des États du Moyen-Orient et des États arabes. Pékin pourrait avoir utilisé l'argument au sujet de la protection de ses voies navigables pour les matières premières pour déguiser son entrée dans la ROI en impératif économique, contournant ainsi la passivité militaire qui était cruciale à son engagement en faveur d'une «montée pacifique». La crise du détroit de Taïwan de 1995–96 a démontré que les États-Unis s'en tiendraient à leurs garanties de sécurité en Asie de l'Est – une posture qui a bloqué la vision de la MAPL qui espérait avoir la suprématie maritime dans le voisinage immédiat de la Chine.

La MAPL et l'agenda du parti communiste

Le parti communiste chinois dirigeant se préoccupe du maintien de la stabilité intérieure. En ce sens, il vise à assurer le progrès économique en garantissant un approvisionnement constant en matières premières et en combustible pour l'industrie. La MAPL a, en guise de stratégie de promotion personnelle, **décrit sa propre expansion budgétaire comme étant vitale** pour assurer un flux continu de ces fournitures puisque la plupart arrivent par la mer. Ce faisant, elle aspire à acquérir une compétence dans les opérations longue distance. Depuis la fin de 2008, elle envoie des navires dans le golfe d'Aden pour des missions de lutte contre la piraterie. On évalue qu'elle a ce faisant formé plus de 10 000 officiers et marins aux subtilités du déploiement dans les mers lointaines et à la gestion des effets psychologiques liés aux opérations prolongées.

Ce que **la MAPL** ne fait pas est tout aussi éloquent: elle **n'investit pas dans des navires de ravitaillement** à grande échelle. Comme cette démarche aurait été essentielle au développement d'une véritable capacité océanique, il faut se demander si les objectifs premiers de la MAPL sont en mer ou sur les rives des pays entourant l'océan Indien. La logistique navale peut être de nature côtière ou extracôtière, et la Chine semble être plus encline à la première, puisque cela lui permet de trouver des partenaires consentants pour sa poussée dans la ROI. **La diplomatie maritime** motivée par des agendas à la fois économique et militaire **semble être au cœur de l'engagement chinois** dans la région.

Tout indique actuellement que la MAPL vise à acquérir une compétence avancée dans les missions avec des porte-avions après 2020, sa taille définitive comprenant jusqu'à quatre groupes aéronavals. Sa grande flotte de sous-marins – l'arme de frappe de sa doctrine de déni d'accès/d'interdiction de zone (avec des missiles balistiques antinavire) – est appelée à devenir encore plus sophistiquée, ce qui a fait craindre que la

La MAPL est en train de mettre en œuvre un impressionnant programme d'expansion susceptible de la rendre plus grande que la marine américaine d'ici 2020.

Chine puisse déplacer certains de ses actifs sous-marins à la ROI où elle serait en mesure de menacer la marine marchande d'autres pays en cas de guerre. Bien qu'elle ait articulé un besoin de protéger ses propres voies commerciales maritimes, il se peut que la Chine obtienne un avantage offensif dans les eaux relativement inconnues de l'océan Indien où l'avantage géographique et logistique de la marine américaine est moins grand que dans le Pacifique occidental.

D'un intérêt particulier cependant est que la MAPL est en train de mettre en œuvre un impressionnant programme d'expansion susceptible de la rendre un tiers plus grande que la marine américaine d'ici 2020. A la fin de cette décennie donc, on s'attend à ce que le service ait beaucoup de navires en plus pour des opérations autres que la guerre. Ces opérations pourraient comprendre la lutte contre la piraterie et le secours en cas de catastrophe de même que la collecte de renseignements près des eaux territoriales d'autres pays et l'exploitation commerciale de leurs zones économiques exclusives.

Les tensions récentes entre la Chine et le Vietnam, bien que se passant en mer de

Chine méridionale, en sont un bon exemple et revêtent aussi une importance potentielle pour la ROI. Elles démontrent que des points de friction maritime se multiplient alors qu'une Chine affamée de ressources et de plus en plus nationaliste se heurte à des puissances plus petites dans des eaux plus proches de leur patrie que la sienne. L'expansion navale de la Chine a beau être impressionnante, elle est égale

par l'expansion de sa flotte commerciale. En termes de nombres de navires, la Chine a déjà la plus grande flotte au monde, ce qui démontre l'étendue de ses ambitions maritimes. La «China Overseas Shipping Company» appartenant au gouvernement a été décrite par certains experts comme étant purement un bras civil de la MAPL. Son portefeuille d'investissements croissant à travers le monde a suscité des craintes que la marine chinoise se dote d'un accès dans des ports occidentaux sous le prétexte de développer le commerce et l'infrastructure.

Un avenir incertain

En investissant dans sa force navale, la Chine a trouvé un moyen durable de combiner sa puissance économique et militaire pour redéfinir le système international. Le fait que l'océan Indien est un couloir de transit vital pour le pays lui fournit d'excellentes raisons d'y établir une présence permanente. Beaucoup d'Etats de la ROI voient l'investissement chinois dans l'infrastructure comme une question de fierté, mettant à l'avant-plan de brillantes perspectives économiques sur le plan national. Ils le voient aussi comme une occasion de souligner à l'Occident qu'il ne faut pas monter en épingle les lacunes de gouvernance au point qu'elles deviennent un obstacle aux affaires, ce qui affaiblit la possibilité d'un consensus international contre Pékin, si et quand une exigence d'utiliser la force militaire se présente. Pour esquiver les craintes occidentales au sujet d'un «collier

de perles» menaçant les voies de transport, la Chine a récemment lancé l'idée d'une «route de la soie maritime» reliant le Pacifique occidental et l'océan Indien. Les analystes américains perçoivent cela comme un pur exercice de relooking – en préservant efficacement l'ambiguïté stratégique de l'ancienne approche de la ROI par la Chine mais en la formulant dans des termes plus commerciaux.

A moyen terme, il est improbable que beaucoup d'Etats de la ROI se résignent à une militarisation rampante de leurs eaux territoriales en permettant une présence navale chinoise permanente. C'est parce qu'ils préféreraient jouer la Chine contre l'Occident plutôt que de se pencher vers Pékin et de risquer de perdre l'intérêt occidental, pour devenir dès lors entièrement dépendants de la bonne volonté chinoise. L'exception la plus manifeste ici est le Pakistan, qui a très envie d'aller bien au delà de l'engagement économique et d'impliquer la Chine militairement dans ses tensions avec l'Inde en incitant la MAPL à construire une base à Gwadar. Bien que ce soit une figure d'exception, cela pourrait, sur le long terme, n'être qu'une exagération de la position privilégiée dont la Chine pourrait jouir dans la ROI. Les gouvernements hôtes liés à Pékin par des accords commerciaux auraient du mal à résister à ses demandes d'accès naval accru à leurs ports, en particulier si l'Occident et l'Inde restent en dehors de leur développement économique. Les décennies après 2020 pourraient donc voir un changement radical du rapport de force en Asie-Pacifique, et ce en faveur de la Chine.

Dr Prem Mahadevan est Senior Researcher dans l'équipe du think tank «Sécurité Globale» au Centre d'études de sécurité (CSS) à l'ETH Zurich. Il est l'auteur de *Maritime Insecurity in East Asia* (2013)

Les analyses de politique de sécurité du CSS sont publiées par le Center for Security Studies (CSS) de l'ETH Zurich. Deux analyses paraissent chaque mois en allemand, français et anglais. Le CSS est un centre de compétences en matière de politique de sécurité suisse et internationale.

Editeurs: Christian Nünlist et Matthias Bieri
Traduction: Consultra; Relecture: Livio Pigoni
Layout et graphiques: Miriam Dahinden
ISSN: 2296-0228

Feedback et commentaires: analysen@sipo.gess.ethz.ch
Téléchargement et abonnement: www.css.ethz.ch/cssanalysen

Parus précédemment:

La renaissance militaire du Japon No 155
La Bundeswehr 2014 – entre Kaboul et la Crimée No 154
L'Arabie saoudite à l'épreuve No 153
La réforme militaire russe: progrès et difficultés No 152
Double usage: la question de l'enrichissement de l'uranium No 151
Le Kosovo entre stagnation et mutation No 150