

## 2

### Éditorial

Contre-amiral François de Lastic  
Commandant du Centre d'enseignement supérieur de la Marine

## **L'Asie : nouveau centre du monde ?**

### 7

Introduction : la nouvelle donne asiatique.  
*Capitaine de frégate (R) Pascal Chaigneau*

### 13

Les enjeux de la mer Caspienne et de ses "tubes".  
*Enseigne de vaisseau Thibault Richard*

### 21

Le Nord-Ouest de l'océan Indien, un enjeu stratégique majeur du monde d'aujourd'hui et de demain.  
*Enseigne de vaisseau Jessica Bodennes*

### 27

Le Mékong : corridor d'intégration régional du Laos.  
*Son Excellence Monsieur l'ambassadeur Khamliene Nouyvanisvong*

### 29

Les réactions des Etats est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre froide.  
*Monsieur Eric Frécon*

### 41

L'Asie : puissance émergente à la pointe de l'économie mondiale.  
*Monsieur Jacques Gravereau*

### 45

Heurts et malheurs de la démographie chinoise.  
*Monsieur Jacques Barrat*

### 49

Le contentieux maritime dans les relations sino-vietnamiennes.  
*Monsieur Hervé Couraye*

### 53

La Chine, puissance militaire et spatiale ?  
*Général d'armée (2S) Christian Quesnot*

### 57

La Chine et la mer.  
*Amiral (2S) Alain Oudot de Dainville*

### 61

Penser autrement la modernisation de la flotte de combat chinoise.  
*Monsieur Raphaël Guiot*

### 67

Les chantiers navals sud-coréens.  
*Capitaine de vaisseau (R) Laurent Letot*

### 73

Pacifique Sud : la France, puissance inattendue au XXIe siècle.  
*Mademoiselle Clémence Mallatrait*

### 77

La Quatrième République a-t-elle eu une ambition navale pour la France ?  
*Monsieur Philippe Strub*

### 87

La place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Etude du rôle stratégique d'une place forte maritime.  
*Capitaine de frégate Sébastien Chatelain*

### 93

La marine nationale, éthique et déontologie.  
*Amiral (2S) Pierre Lacoste*

### 97

Urgences en Méditerranée.  
*Vice-amiral d'escadre Jean Tandonnet*

*Fernand Braudel écrivait dans "La dynamique du capitalisme", que le cœur de l'économie du monde s'était successivement déplacé de Venise à Amsterdam, puis de Londres à New York. Aujourd'hui, il est légitime de se demander si cette migration ne connaît pas une nouvelle étape avec l'établissement de ce cœur économique mondial du côté de Shanghai. Pour nous marins, l'Asie est « l'usine à bateaux du monde » et l'une des zones où le trafic maritime est parmi les plus denses. Pourtant, nous n'avons qu'une image confuse et partielle des réalités de ce continent en mutation, même si nous pressentons que de nombreux défis géopolitiques de demain y seront localisés. C'est pourquoi nous avons choisi de poursuivre la saga continentale du bulletin d'études de la Marine en nous penchant sur l'Asie et en particulier sur le rôle central de la République Populaire de Chine.*

*Encore une fois, nous avons pu compter sur l'appui du capitaine de frégate de réserve Pascal Chaigneau. Dans sa contribution, il pose des questions essentielles sur cet espace, réservoir de population et de croissance : la Chine est-elle destinée à devenir une hyperpuissance ? Quelles sont les forces à l'œuvre en Asie, qui favorisent, ou au contraire, freinent son ascension ? Nous commencerons notre voyage asiatique par la présentation de quelques uns des enjeux stratégiques de la zone. L'enseigne de vaisseau Thibault Richard présente un panorama des tensions énergétiques qui prennent naissance dans la Caspienne et concernent à la fois l'Orient et l'Occident. Le nord-ouest de l'Océan Indien, parce que la majorité des hydrocarbures y transite, intéresse toutes les puissances, en particulier la Chine, comme le remarque l'enseigne de vaisseau Jessica Bodennes.*

*Son Excellence l'ambassadeur Khamliene Nouyvanisvong nous donne un aperçu du rôle du Mékong dans l'intégration régionale des pays de la péninsule indochinoise. Au sud-est du continent, Monsieur Eric Frécon décrit la lutte contre la piraterie maritime dans le détroit de Malacca.*

*Nous poursuivrons notre périple en nous penchant plus précisément sur le cas chinois.*





*Si la Chine est d'ores et déjà une indéniable puissance économique, ce que souligne Monsieur Jacques Gravereau, ses performances en la matière ne sont pas atteintes sans heurts. De même, le professeur Jacques Barrat démontre à quel point la démographie chinoise, souvent considérée comme un atout, est également un défi auquel la République populaire de Chine. Monsieur Hervé Couraye se penche, quant à lui, sur les relations sino-japonaises et sur leur lien avec les questions énergétiques. L'Empire du Milieu aspire, certes, au rang d'acteur militaire et spatial de premier ordre, ainsi que l'explique le général Christian Quesnot, mais il s'intéresse aussi de près aux espaces océaniques. La vision maritime occupe en effet une place essentielle dans ses orientations stratégiques, souligne l'amiral Alain Oudot de Dainville. La modernisation de la flotte de combat chinoise, présentée par Monsieur Raphaël Guiot, ne peut d'ailleurs se comprendre qu'en fonction de ces orientations. Nous clôturerons ce dossier consacré à l'Asie par une plongée dans l'univers des chantiers navals sud-coréens, effectuée en compagnie de Monsieur Laurent Letot.*

*Ce numéro est aussi l'occasion de vous présenter une synthèse des travaux du prix de stratégie maritime Amiral Daveluy. Il s'agit de la thèse de Monsieur Philippe Strub sur la politique navale de la France sous la IVème République, du mémoire du capitaine de frégate Sébastien Chatelain sur le rôle de Cherbourg durant la guerre de 1870 et du mémoire de mademoiselle Clémence Mallatrait sur l'importance stratégique de l'influence française dans le Pacifique Sud.*

*Nous achèverons ce numéro en revenant sur les thèmes traités dans le bulletin précédent, consacré à l'éthique du marin militaire. L'amiral Pierre Lacoste distingue l'éthique individuelle de la déontologie collective et étudie en particulier la déontologie de la marine nationale. Le vice-amiral d'escadre Jean Tandonnet nous présente, quant à lui, sa vision de la gestion de l'urgence en Méditerranée.*

*Nous tenons enfin à remercier tout particulièrement Monsieur Michel King, peintre officiel de la Marine, qui a permis l'illustration de ce bulletin : vous pourrez admirer ses tableaux en couverture ainsi que dans les articles de Messieurs Barrat et Gravereau.*

*Nous vous souhaitons une bonne lecture, et vous donnons rendez-vous pour le prochain numéro, Bon vent et bonne mer.*

*Contre-amiral François de Lastic*

# Bulletin d'études de la Marine

**Pour être ajouté(e) à notre liste de relais privilégiés et recevoir régulièrement de l'information sur la Marine, ainsi que des invitations pour des conférences, le Centre d'enseignement supérieur de la Marine vous remercie de bien vouloir renseigner la fiche d'inscription suivante :**

Nom\* : ..... Prénom\* : .....

Grade\* : .....

Fonction\* : ..... Organisme\* : .....

Domaine d'activité\* : .....

Adresse où vous souhaitez recevoir le Bulletin d'Études de la Marine :

.....  
.....  
.....

Code postal : ..... Ville : .....

Remarques éventuelles :

.....  
.....  
.....

*(Les champs marqués d'une \* devront être obligatoirement renseignés)*

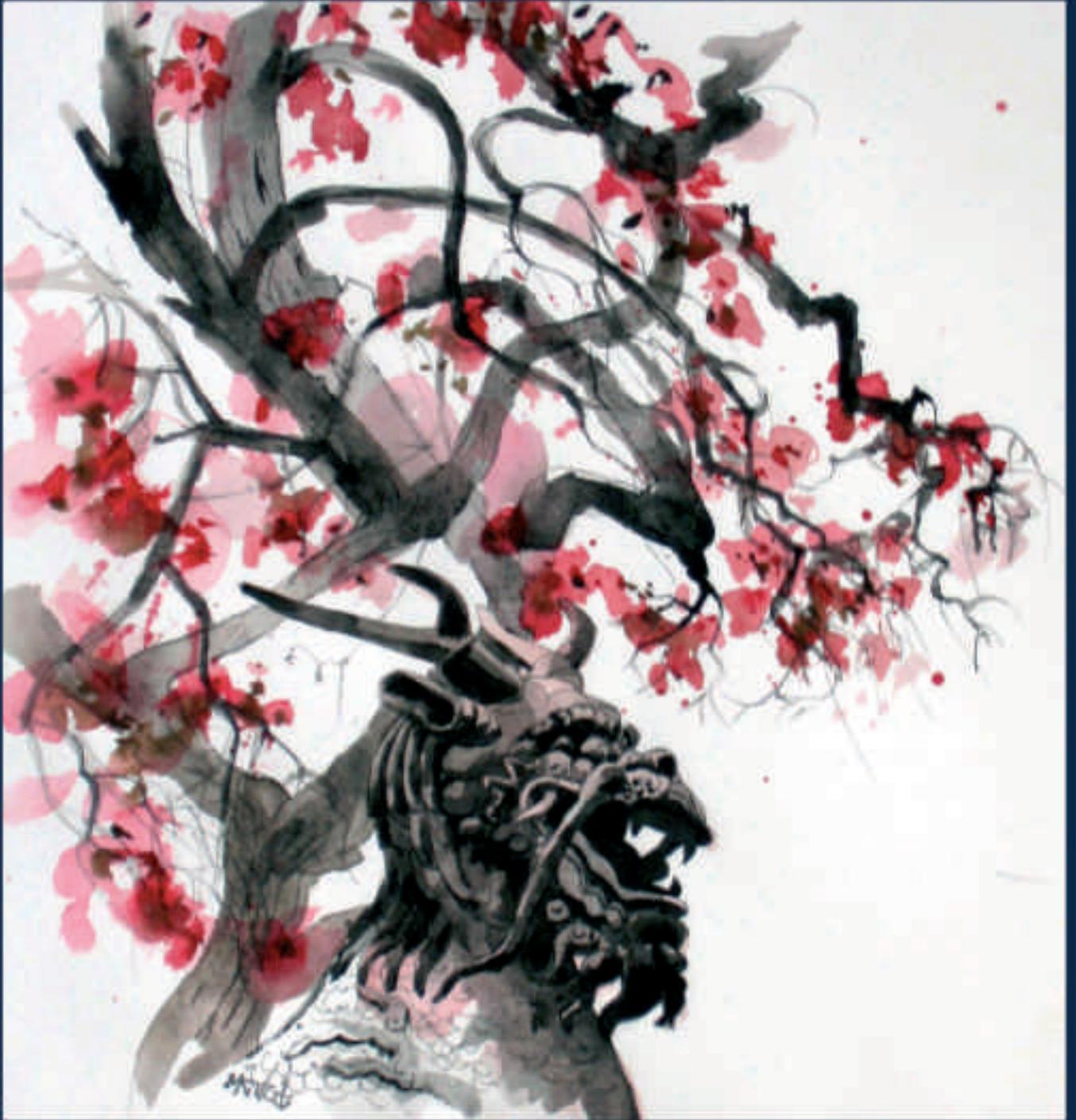
*Merci de nous retourner cette fiche dûment complétée à l'adresse suivante :*

CENTRE D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR DE LA MARINE – 21, place Joffre – BP 8 – 00300 ARMÉES

*ou par courriel à l'adresse suivante : [cesm.rayonnement@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.rayonnement@marine.defense.gouv.fr)*

En vertu de la loi modifiée "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur les données collectées vous concernant. Toute demande de modification, de rectification et d'opposition devra être adressée au CESM.

# L'Asie, nouveau centre du monde ?



# cent poèmes de la mer

*Quels sont ces bruits sourds ?*

*Écoutez vers l'onde*

*Cette voix profonde*

*Qui pleure toujours*

*Et qui toujours gronde...*

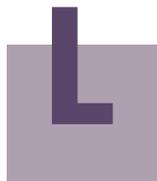


Cent poèmes pour une ode à la mer, où sont magnifiés par les mots des plus grands poètes l'eau, le vent, l'infini du ciel, les tempêtes, les bateaux, les marins, les quais, les poissons, les oiseaux, les ports. On ne peut résister aux embarquements, au passage d'une voile, à la brise du printemps, à la douceur d'un temps calme, on se laisse emporter comme les oiseaux mallarméens, ivres « d'être parmi l'écume inconnue et les cieux ». Que l'on ait vocation hauturière ou que l'on reste assis au café du port, la mer demeure comme un rêve, à la fois mirage et miroir de nos passions multiples. Sublime et obsédante, elle envoûte et séduit l'homme qui, marin ou passant, ne cesse de se mesurer à elle depuis l'aube des temps, parce qu'il l'adule et la craint, la prie et la défie.

A.N.

*Textes réunis par Albine Novarina  
Photographies de Michel Maïofiss*

**omnibus**



ASIE APPARAÎT AUJOURD'HUI COMME LE DERNIER REMPART DE LA CROISSANCE mondiale.

Troisième puissance économique mondiale par le produit intérieur brut, la Chine a dépassé l'Allemagne en 2007 après avoir doublé la France en 2005. Solidement calée sur une croissance à deux chiffres, elle devance largement l'Inde qui ne représente encore qu'un tiers de son PIB... mais s'est calée sur une croissance de 9%.

Dans le même temps, les onze États de l'Association des nations du sud-est asiatique (ASEAN) totalisent désormais un PNB équivalent à celui de l'Inde et ont renoué avec un taux de croissance moyen de six pour cent.

Quant à la République de Corée, en Asie du Nord-Est, elle a su devenir la onzième puissance industrielle du monde.

L'Asie émergente tire l'économie internationale et la Chine contribuant à elle seule à près de 18% de la croissance mondiale, il n'est pas inutile de s'interroger sur la complexité de sa réussite.

### [ La dynamique du monde chinois. ]

Le 8 août 2008 à huit heures, a été donné le coup d'envoi des jeux Olympiques de Pékin. Shanghai se prépare à l'exposition universelle de 2010.

La Chine consomme un tiers du ciment produit dans le monde, elle importe 35% des matières premières minérales. Elle est devenue, devant le Japon et derrière les États-Unis, le deuxième importateur mondial de pétrole. Elle est désormais le *leader* mondial de l'électronique et des téléviseurs et entend bien se positionner sur le marché automobile, notamment avec le groupe Dong Feng.

Avec 80 milliards de dollars de flux d'investissements, la Chine talonne les États-Unis comme récipiendaire d'investissements directs étrangers.

En 2007, l'excédent commercial chinois dépassait 250 milliards d'euros. La Chine possède, à elle seule, quatre fois les réserves de change des pays de l'Union européenne. *Leader* absolu, elle dépasse, en la matière, le Japon et Taïwan qui confirment, sur ce terrain, la suprématie asiatique.

Massivement incitées à investir à l'étranger, les entreprises chinoises ne sont pas en reste pour conforter la stratégie d'intégration de la République populaire de Chine (RPC) dans l'économie mondiale.

Faut-il pour autant oublier les difficultés et les contradictions auxquelles sont confrontées les autorités de Pékin?

La Chine, géo-économiquement, reste très désarticulée. La Chine méridionale tire la croissance. La Chine de l'intérieur compte un paysan pour deux actifs et quelque 200 millions de populations migrantes. La Chine des marches, pudiquement appelée le "Grand Ouest", sous-peuplée et sous-développée est le lieu des irrédentismes.

Le "vampire du milieu" est devenu le premier émetteur de gaz à effets de serre de la planète et le deuxième pollueur du monde. Les crises écologiques s'y multiplient. En mai 2007, la destruction de l'écosystème du lac Taihu a privé deux millions de personnes d'eau courante; exemple parmi tant d'autres que la Chine sature autant écologiquement qu'économiquement.

Une société à trois vitesses, un retour de l'inflation, une explosion des prix des denrées alimentaires, une surchauffe économique, une crise de surliquidité des banques, des difficultés liées à la hausse des prix du pétrole, telles sont les principaux problèmes d'une RPC qui contribue grandement à la dérégulation des prix mondiaux des

# La nouvelle donne asiatique

## Capitaine de frégate (R) Pascal CHAIGNEAU

Professeur à l'Université Paris Descartes,  
Directeur scientifique à HEC,  
Directeur du Centre d'études diplomatiques  
et stratégiques.





L'“usine du monde” est à la croisée des chemins. Le modèle du “tout-industriel” n'a qu'un temps.

Parallèlement, la question tibétaine a sérieusement brouillé l'image de la Chine alors que l'Empire du milieu n'avait ménagé aucun effort de “soft power” pour offrir au monde le visage d'un géant débonnaire et pacifique.

Enfin et surtout, le 21 octobre 2007, le XVII<sup>e</sup> congrès du parti communiste chinois s'est achevé sur le thème de l'“harmonie sociale” alors que la corruption gangrène les instances de direction et que, tôt ou tard, la contradiction parti communiste/développement capitaliste ne pourra être occultée.

Pour l'instant le dogme de l'“État fort” prévaut dans la Chine de Hu Jintao.

Quoi qu'il en soit, au-delà de la seule Chine continentale, les Chine et la diaspora contraignent l'observateur à constater que la dynamique asiatique est d'abord une dynamique chinoise.

Avec moins de 25 millions d'habitants, la République de Chine à Taïwan, génère un PNB équivalant à celui de l'Afrique subsaharienne (600 milliards de dollars). Singapour, ville-État chinoise de quatre millions d'habitants a le même PNB (125 milliards de dollars) que la Birmanie de 50 millions d'habitants. La ville de Hong Kong (sept millions de personnes) génère le PIB du Viêt-Nam de 90 millions d'habitants. De leur côté, les minorités chinoises d'Indonésie, des Philippines, de Thaïlande, de Malaisie et même du sud du Viêt-Nam, constituent les matrices économiques de l'Asie du Sud-Est.

Quant à la *realpolitik* chinoise en matière diplomatique, elle a trouvé, en Afrique, un champ d'application où Pékin joue de son double statut de pays émergent et de grande puissance. Diplomatie énergétique, investissement dans les mines, l'exploitation forestière et l'agriculture, etc. Ce sont 800 entreprises chinoises (dont 700 entreprises d'État) qui ont investi, en 2007, douze millions de dollars en Afrique.

De surcroît, du Soudan (premier partenaire africain de Pékin) au Zimbabwe, le fait démocratique ne constitue nullement un critère pour le fonds de développement sino-africain créé en juin 2007 afin d'accompagner la politique chinoise au sud du Sahara.

Dans l'Asie contemporaine, ouverture démocratique et décollage économique ne

se combinent d'ailleurs pas toujours harmonieusement.

### [ La nouvelle physionomie des régimes politiques. ]

Après la crise asiatique de 1997-1999, nombre d'observateurs pronostiquaient une démocratisation rapide et durable de l'Asie orientale. Dix ans plus tard, force est de constater que la région se caractérise, au contraire, par un durcissement des régimes politiques.

Si l'on fait exception de l'atypisme cubain où Raoul Castro ne cesse de vanter le “modèle chinois” (parti communiste ET ouverture économique), tous les marxismes résiduels sont asiatiques.

La RPC continue d'ériger le parti-État en paradigme du maintien de l'unité nationale et de la gestion des crises régionales. La thèse est claire : vous disposez d'un espace de liberté économique, enrichissez-vous ! Mais le parti doit rester le gestionnaire centralisé. Ce que veulent les investisseurs, c'est de la stabilité, non de la démocratie.

Au Viêt-Nam, le parti communiste, sous l'égide de Nguyen Minh Triet, applique toujours les règles classiques d'un monopartisme omnipotent. Les privatisations, la protection des investissements étrangers et la transparence des marchés publics sont désormais les grands chantiers sur lesquels sera jugée l'ouverture du pays.

Quant au parti communiste lao, il constitue une caste de gouvernants dans un pays où 80 % de la population vivent encore de l'agriculture et à la limite du seuil de subsistance.

Ces derniers mois, le “front de la démocratie” a connu un recul régional qui ne saurait être passé sous silence.

En Indonésie, l'arrivée (par la voie des urnes) du général Yudhoyono Susilo Bambang a constitué le retour au pouvoir du *lobby* des généraux javanais.

La Thaïlande n'a pas connu la sortie de crise institutionnelle qu'elle espérait avec les élections législatives de décembre 2007. Le coup d'État du 19 septembre 2006, la prise du pouvoir par l'armée et la destitution de Taksin Shinawatra ont vu le pays renouer avec la tradition des *putschs*

militaires. Les événements de septembre 2008 et la proclamation de l'état d'urgence ont, à cet égard, confirmé les difficultés du régime.

Aux Philippines, la présidente Gloria Macapagal Arroyo a amplifié l'importance de la révolte d'officiers de novembre 2007 pour durcir le régime et renforcer son contrôle.

Au Timor oriental, les troubles politiques ont continué d'entraver une croissance qui reste négative.

Dans le même temps, les démocraties pluralistes de la zone ont opéré un net virage à droite.

Au Japon, Yasuo Fukuda a représenté, jusqu'à sa démission du 1<sup>er</sup> septembre 2008, l'aile droite du parti libéral démocrate.

En Corée du Sud, la défaite du parti Uri et l'élection du président Lee Myung-bak sont caractéristiques d'un retour à une ligne politique plus conservatrice. À Taïwan, après les huit années de présidence de Chen Shui Bian, l'élection du président Ma constitue le retour au pouvoir du Kuomintang.

Parallèlement, l'Asie orientale regroupe toujours des régimes typologiquement bien difficiles à classer : junte birmane, sultanat patrimonialiste de Brunei ou autocratie singapourienne.

Sur des pays aussi hétérogènes, les effets de la politique internationale sont fort différents. L'exemple des conséquences de la guerre en Irak sont, à cet égard, assez révélatrices.

### [ Les conséquences régionales du conflit irakien. ]

En mai 2003, Donald Rumsfeld opposait la nouvelle Asie et la nouvelle Europe à la “vieille Europe” quant au “va-t-en guerisme” en Irak.

L'“Asie blanche”, Australie et Nouvelle-Zélande, y virent une occasion de reconstituer l'alliance anglo-saxonne au point qu'à Canberra, John Howard fut surnommé “le *shérif adjoint*”.

Le Japon de Koizumi y perçut l'opportunité de s'affranchir *de facto* de l'article 9 de sa

De tous les pays de l'ASEAN, seule la Malaisie déclara que même les États-Unis pouvaient être tenus en échec et refusa de s'associer à une "action contre des musulmans".

Quant à Pékin, l'analyse y fut que les États-Unis entamaient cette campagne pour exercer un "containment" énergétique contre la Chine. Depuis, Beijing n'a eu de priorité que d'asseoir une diplomatie énergétique, du Soudan au Venezuela en passant par l'Iran avec tous les États pétroliers ostracisés par Washington.

Le Japon, depuis, a tiré les leçons de sa participation et le projet de référendum sur la révision de l'article 9 a été remis. Quant à la Corée du Nord, elle a toujours analysé l'intervention en Irak comme une opportunité de survie pour le régime. La thèse de Pyong Yang est que les Américains ensablés entre le Tigre et l'Euphrate sont incapables de gérer, simultanément, une crise majeure sur le 38<sup>e</sup> parallèle.

Pour Kim Jong Il, l'invasion de l'Irak a, de fait, constitué une fenêtre de pérennisation d'un régime monolithique incapable de nourrir sa population mais qui a su pro-

fiter de l'engagement de Washington sur un autre front pour procéder à un essai nucléaire (fut-il de très faible intensité) pour contraindre Tokyo, Séoul et Washington à lever leurs sanctions à son égard.

Outre ces considérants, le profil de la région s'est également complexifié du fait de la multiplication des crises religieuses.

#### [ Les crises et tensions religieuses. ]

La crise tibétaine a rappelé les difficultés de Pékin pour contrôler le "pays des neiges" envahi en 1950, annexé en 1957 et ayant fait l'objet de répressions depuis 1959, date du départ en exil du Dalaï Lama. Afin de les contrôler en les phagocytant, Pékin gère un afflux continu de milliers de colons. Au Xizang – nom officiel de la province du Tibet –, ce sont les heurts entre colons Han et les Tibétains qui ont été l'élément déclencheur, à la veille de l'été 2008, d'une crise qui dure, en fait, depuis 1720, date de l'instauration du premier protectorat chinois sur Lhassa.

Quant à l'avenir, la position du Parti communiste chinois, à défaut d'être souple,

est claire : le Tibet représente un quart du territoire chinois (cinq fois la France) il se trouve à la frontière de l'Inde et son sous-sol renferme notamment de l'uranium il est donc hautement stratégique et ne saurait faire l'objet de la moindre faiblesse.

De surcroît, les autorités de Pékin, font de leur fermeté un élément d'exemplarité vis-à-vis des Ouïgours du Xinjiang au nord du Tibet et à l'égard de toutes les minorités, à commencer par les Hui musulmans.

À la frontière sud-est de la Chine, le Myanmar a, lui aussi, connu ses "révolutions de safran" de 2007 et 2008.

Quand, à l'été 2007, les moines ont pris la tête des manifestations contre la vie chère, la junte du général Than Shwe a réagi par la répression des manifestations et de vagues promesses.

La crise de 2008, menée par les bonzes, a généré une encore plus forte réaction du pouvoir et un nombre inconnu de morts.

Tandis que les partenaires de la Birmanie, au sein de l'ASEAN, faisaient preuve de leur incapacité à lui tenir un langage de fermeté, la Chine lui apportait un soutien confortant les généraux birmans dans leurs positions.





Tandis qu'à la périphérie de la Chine, le bouddhisme est au cœur des crises politiques, en Asie du Sud-Est, de l'Indonésie aux Philippines, l'islamisme reste un élément-clé d'instabilité.

Aux Philippines très chrétiennes, l'armée a dû s'opposer de nouveau aux séparatistes musulmans de l'île de Mindanao, au sud de l'archipel, au mois d'août dernier.

Quelque 150 000 civils ont fui les zones d'affrontements avec les rebelles du Front moro islamique de libération. En fait, ces nouveaux combats sont la conséquence de la décision prise le 4 août par la Cour suprême philippine d'exiger la suspension du traité octroyant aux insurgés le contrôle d'une grande partie de l'île de Mindanao.

À Manille, le pouvoir, depuis 1996, année de création de la "région autonome du Mindanao musulman" opère un jeu de balancier entre fermeté et négociations pour tenter d'aboutir à une paix acceptable.

L'Indonésie, premier État archipélagique du monde, premier État musulman, quatrième population de la planète ayant connu 300 ans d'occupation néerlandaise, trois ans de domination japonaise et 32 années de suhartisme (1966-1998) est désormais confrontée au problème de son islamisation des mouvements indépendantistes.

Tandis qu'aux Moluques, tensions sociales, ethniques et religieuses perdu-

rent, le nord de Sumatra (Atjeh) et l'ouest de l'île de Nouvelle-Guinée (Irian Jaya) ont fait l'objet d'importantes concessions de la part de Djakarta vis-à-vis des mouvements sécessionnistes. L'enjeu est d'autant plus grand qu'intérêts énergétiques et revendications religieuses s'y combinent. Et ce, alors que se pose désormais, d'Atjeh Merdaca au Sud Moro des Philippines, la question d'un arc sunnite hanbalite qui sert de creuset aux actions terroristes régionales de la Jamaa Al Islamia telles que révélées pas les attentats de Bali

Dans le même temps, l'Asie demeure le théâtre où subsiste la question des États divisés.

### [ La question des États divisés. ]

Théorie des "deux rives", doctrine "un État, deux systèmes", loi anti-sécession et déploiement des missiles DF 15 sont autant d'affirmations, de la part de Pékin, de la prétendue unicité de la Chine.

En fait, l'irréalisme de la thèse de la reconquête de "main land China" par la République de Chine pour réimposer sur le continent l'œuvre de Sun Yat-Sen et de Tchang Kai-Tshek satisfaisait, sans l'avouer, le Parti communiste chinois. Vingt-cinq millions de Taïwanais vivant sur 36 000 km<sup>2</sup> restaureraient l'ordre républicain sur dix millions de km<sup>2</sup> avec près d'un milliard et demi de concitoyens !

Après les rétrocessions de Hong Kong (février 1997) et de Macao (décembre 1999), les dirigeants de Pékin ont claire-

ment affirmé que le tour de Taïwan était arrivé. L'arrivée au pouvoir, à Taïwan, le 18 mars 2000, d'un partisan avoué de la thèse séparatiste, Chen Shui-Bian, réélu en 2004 a radicalisé les positions.

Depuis cette année 2008, l'élection du Président Ma et le retour au pouvoir du Kuomintang, la décrispation prévaut entre Pékin et Taïpei.

En fait, de part et d'autre du détroit de Formose par où transite désormais un tiers du trafic maritime mondial, la gesticulation, le théâtre d'ombres à la chinoise, l'emportent sur une véritable volonté militaire alors que Taïwan est, *de facto*, devenu le premier investisseur en Chine continentale et que le sort de la RPC et celui de la République de Chine sont, économiquement, plus liés que jamais.

Plus complexe demeure, entre les deux Corée, la situation du "mur de bambou".

Le rapport des forces semble clairement y plaider en faveur de la République de Corée face à la République populaire démocratique de Corée (RPDC) : 50 millions d'habitants contre 23 ; 1 000 milliards de dollars de PIB et une croissance de 6% face à un Nord demandant à sa population d'appliquer la pratique d'un repas par jour.

Pourtant, la militarisation de la Corée du Nord, la production de missiles *Taépodong* de troisième génération et l'essai nucléaire du 9 octobre 2006 à Hwaderi, ont permis à Pyongyang d'exercer un efficace chantage sur fond de capacités de nuisance.

Derrière les discours, le régime marxiste-léniniste héréditaire de Kim Jong Il peut compter, pour assurer sa survie sur les non-dits et les arrière-pensées des protagonistes.

Pour la réunification, La Corée du Sud développe la thèse des deux générations, consciente que le coût d'une réintégration immédiate pénaliserait considérablement sa compétitivité et ses capacités économiques.

La Chine, à la frontière nord de la RPDC, a pour doctrine qu'"il n'y a pas plus de distance entre Pyongyang et Pékin qu'entre les lèvres et les dents". De fait, ce sont les autorités chinoises qui apparaissent comme le véritable régulateur et sont seules capables





incontestablement le Pacifique.

Avec les années Koizumi, le Japon s'était pris à ambitionner une vraie posture de puissance sur le même océan. Quelques mois après que l'Agence de défense soit devenue à part entière un ministère de la défense (le 9 janvier 2007), le nouveau Premier ministre a revu à la baisse les prétentions militaires de l'Empire du soleil levant. Quelle que soit sa puissance, la marine japonaise demeure la supplétive régionale de celle des États-Unis.

laire de Libération donne la priorité à l'armée de l'air et à la marine.

Le 26 octobre 2006, durant les manœuvres d'automne de l'US Navy (VII<sup>e</sup> flotte) au large d'Okinawa, un sous-marin chinois de type *Song* fait surface à cinq milles nautiques du *Kitty Hawk*. En 2004, un sous-marin plus ancien, de classe *Han*, avait fait surface dans les eaux territoriales japonaises après avoir poussé jusqu'à proximité de l'île de Guam, symbole de la présence américaine dans le Pacifique ouest. En matière de porte-avions, la Chine a acquis, en 1994, le *Melbourne* australien qu'elle a fait analyser par ses ingénieurs. En 1997, elle agissait de même avec le *Minsk* qui a fini comme parc d'attractions près de Shenzhen. Le "Projet 9935" – construction de porte-avions de 40 000 à 60 000 tonnes –, lancé en 1999, est en cours de réalisation dans les chantiers navals de Shanghai. Parallèlement, les bases de Shanghai, Zonjiang et Dalian sont en cours d'aménagement portuaire pour accueillir ces futurs bâtiments.

En dépit de son retard, notamment technologique, la marine chinoise est désormais composée de trois forces navales : celle du nord, celle de l'est et celle de la mer de Chine méridionale. Chaque flotte comprend les cinq composantes suivantes : bâtiments de surface, sous-marins, aviation navale, missiles et corps des fusilliers-marins.

2007 a vu le début d'une authentique diplomatie navale chinoise. Depuis, les bâtiments de la marine chinoise ont effectué des visites officielles dans des ports français, américains, australiens, espagnols, japonais, singapouriens et russes. La Chine puissance est indubitablement en marche.

En 1964, lors de la reconnaissance par la France de la RPC, le général De Gaulle déclarait : "un jour où l'autre, la Chine sera une grande réalité politique, économique et même militaire".

En 2007, l'ambassadeur Ran Bo, directeur général du département "États-Unis" au ministère chinois des Affaires étrangères, s'exprimait en ces termes – (cf. Marchand Stéphane, "Quand la Chine veut vaincre", Paris, Fayard, 2007) – quant à la bipolarité régionale *in statu nascendi* : "Bien sûr que les États-Unis ont une place en Asie. À nous de définir laquelle [...]".

d'influencer leurs homologues nord-coréennes.

Le Japon, pour sa part, regarde Pyongyang comme une authentique menace pour la sécurité de l'archipel, mais aussi comme le seul acteur justifiant un réarmement toujours très mal vécu par les pays de la région.

Quant aux États-Unis, si la RPDC quittait totalement la liste des États perturbateurs, la situation s'apparenterait alors quelque peu à une guerre de religion, tous les autres états-voyous recensés par le Pentagone étant musulmans. Plus encore, face à la montée de la puissance chinoise, Washington a besoin d'un "rogue state" ou État-voyou justifiant dans la zone le déploiement du "theater missile defense system".

Tous les protagonistes du G6 (la Russie n'y tenant plus guère qu'un rôle annexe) ayant pour politique le temps long, sauf accident, le régime de Pyongyang peut miser sur sa survie à moyen terme.

### [ Trois ambitions sur un océan. ]

S'il y a bien un océan où les États-Unis exercent leur suprématie navale, c'est

La Chine qui a inventé la boussole mais n'a cessé de percevoir sa cosmogonie comme celle d'une puissance terrestre s'est, quant à elle, doté d'une authentique ambition navale : passer d'une "marine de mer brune" (les côtes) à une "marine de mer verte" (contrôle de la mer de Chine) puis à une "marine de mer bleue" (sur le Pacifique).

Dans les quinze ans qui viennent, la demande mondiale de pétrole passera de 80 à 120 millions de barils/jour. L'Asie, à elle-seule, génèrera 80% de cette augmentation.

Pour sécuriser ses approvisionnements énergétiques, Pékin entend installer un "collier de perles" ; une série de postes avancés capables de surveiller, voire de protéger ses routes pétrolières. Ce "syndrome de Malacca" a amené la Chine à construire un port de conteneurs à Chittatong (Bangladesh), une base navale au Myanmar (en cours de réalisation) et à Gwadar (Pakistan) ; une station d'écoute sur les îles du golfe du Bengale et une piste d'atterrissage sur l'île de Woody dans les Paracels.

Dans le cadre du "quatrième essor" (le XXI<sup>e</sup> siècle), le renforcement de l'Armée popu-





Stéphanie Balme et Daniel Sabbagh

## Chine/États-Unis

Fascinations et rivalités

Monde et Médium

aubrement

La République populaire de Chine et les États-Unis semblent aujourd'hui promis à une rivalité durable pour le leadership mondial. Avec l'effacement de l'URSS, ils ont vu disparaître l'ennemi commun qui les avait conduits à se rapprocher à partir des années 1970. La Chine, portée depuis les réformes de Deng Xiaoping par une vive croissance économique, est devenue un concurrent commercial direct de l'Amérique. Elle s'affirme aussi comme une puissance militaire dont l'expansion inquiète des alliés de Washington, à commencer par le Japon et Taiwan. Rivaux, la Chine et les États-Unis sont aussi complémentaires. Ils apprennent peu à peu à gérer leur interdépendance économique, la Chine ayant besoin des débouchés américains et les États-Unis des liquidités qui leur permettent de financer leurs nombreux déficits. Les relations sino-américaines ont aussi une dimension sociétale, en raison notamment du trait d'union formé par la diaspora chinoise aux États-Unis. Quant aux échanges culturels, ils sont plus intenses qu'on ne l'imagine souvent. La collaboration entre les deux pays s'étend même au domaine juridique, avec pour horizon l'éventuelle transformation de la Chine à se conformer en un certain état de droit. S'ils paraissent voués à entrer en conflit, les deux pays entretiennent donc des relations d'une rare complexité que ce livre aide à décrypter.

Stéphanie Balme est chercheuse à Sciences Po/CERF et titulaire d'un enseignement et de recherche à Pékin (professeur invitée à la faculté de droit de l'université Tsinghua).

Daniel Sabbagh est directeur de recherche à Sciences Po/CERF. Il enseigne à l'Institut d'études politiques de Paris.

ISBN : 978-2-7467-1123-8



782746711229

Imprimé et lié en France - 17€



CELUI QUI DOMINE LE RIMLAND DOMINE L'EURASIE. CELUI QUI DOMINE l'Eurasie tient le destin du monde entre ses mains" écrivait le journaliste Spykman <sup>(1)</sup>. Pour ce dernier, le Rimland, zone pivot de la géopolitique mondiale se situe entre le Heartland et les mers riveraines. Le Heartland actuel serait russo-sibérien et remplacerait l'Union soviétique, la puissance de la terre pour Spykman. Le Rimland comprendrait dorénavant les nouveaux États indépendants d'Asie centrale, du Caucase et la mer Caspienne en position de pivot. Cette mer enclavée était d'un fort intérêt stratégique pendant la période soviétique mais ses richesses minières étaient négligées au profit de la Sibérie. Depuis 1991, elle est devenue un point de convergence d'intérêts locaux, régionaux et internationaux et suscite de nombreuses convoitises. Les ressources pétrolières et gazières qu'elle renferme attirent dorénavant les capitaux du monde entier et les États côtiers sont très courtisés. La région de la Caspienne se retrouve plongée au centre d'un nouveau "Grand Jeu" <sup>(2)</sup> international qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Mais, associée à son enclavement, cette lutte d'influence renforce les difficultés des pays de la région à trouver un équilibre politique et économique, essentiellement en raison de l'évacuation du pétrole et du gaz. Il s'est constitué autour de la mer Caspienne trois cercles, constituant chacun un frein à l'exploitation et à la garantie d'un approvisionnement sécurisé des ressources énergétiques. Leur étude permet de mettre en évidence les véritables enjeux de cette région qui nous paraît très lointaine mais qui concentre, pour 7% des réserves mondiales de pétrole et 8% des réserves de gaz, les efforts politiques, diplomatiques et économiques des plus grandes puissances internationales.

#### [ Géographie et histoire de la Caspienne. ]

La mer Caspienne est la plus grande étendue d'eau enclavée du monde avec une superficie de 374000 km<sup>2</sup>. Elle occupe une dépression de 1200 km de long dans laquelle se déversent les fleuves Volga, Emba et Oural. Sa profondeur moyenne est de 184 mètres et maximale de 1025 mètres. La Caspienne a une salinité très inférieure à celles des autres mers et océans. Son niveau a été instable au fil des siècles et depuis quelques années provoque la submersion d'une partie du littoral iranien. Les réserves de pétrole estimées de la Caspienne sont comprises entre 15 et 45 milliards de barils, ce qui équivaut aux réserves la mer du Nord.

Dans l'Antiquité, la mer Hyrcarienne était un grand mystère pour les géographes. Strabon et Pliny voyaient en elle un golfe du grand Océan boréal. Aristote supposait quant à lui que c'était un lac en communication avec la mer noire en déclarant, "le lac situé sous le Caucase, et que ceux du pays appellent mer, est remarquable, car plusieurs grands fleuves y déversent leurs eaux et qu'il n'a point d'issue apparente. Il va se jeter par une voie souterraine dans un endroit du Pont appelée les profondeurs <sup>(3)</sup>." Ce n'est qu'au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle que l'ont pu prouver qu'aucune communication n'existait entre la Caspienne et d'autres mers et que les eaux s'évaporaient naturellement.

Ce sont les avancées territoriales de Pierre le Grand qui, dès 1723, remirent en cause la domination de l'Empire Perse sur la mer Caspienne. La Russie avait pour ambition d'utiliser cette zone stratégique comme le point de départ de ses nouvelles conquêtes et d'ainsi atteindre les mers chaudes, rêve que nourrissait encore, deux siècles plus tard, l'URSS avec l'invasion de l'Afghanistan. La région de la Caspienne voit alors s'affronter les forces perses, turques et russes qui partagent le même attrait pour cette zone. La Russie finira par s'imposer au début du XIX<sup>ème</sup> siècle sur les rivages occidentaux

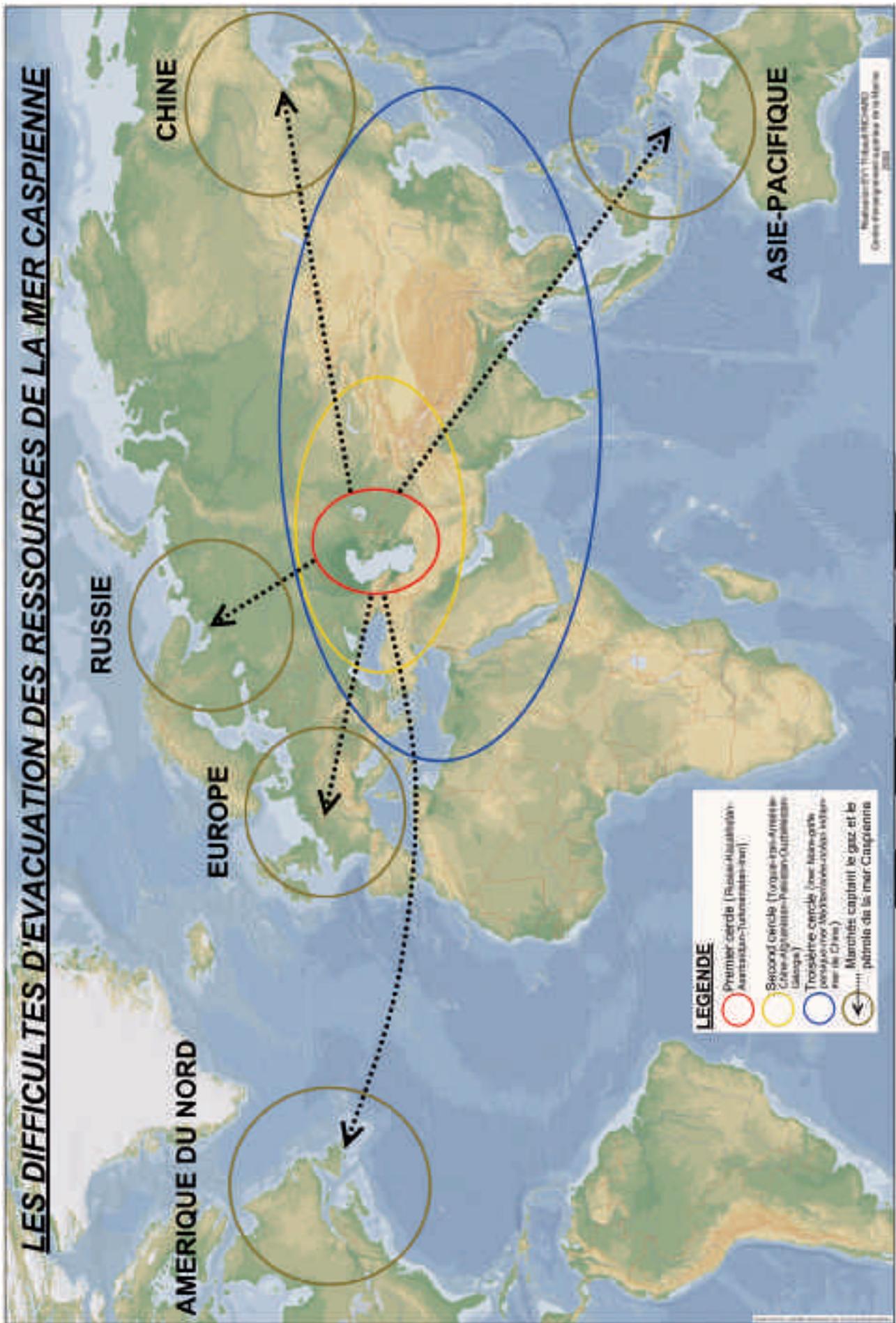
## Les enjeux de la mer Caspienne et de ses "tubes"

**Enseigne de vaisseau Thibault RICHARD**

Adjoint au chef du pôle Études,

Centre d'enseignement supérieur de la Marine.





signera les traités du Gulistan (1813) et de Turkmentchaï (1828) avec la Perse qui reconnaissent l'exclusivité pour la flotte russe de pouvoir faire naviguer des navires de guerre sur la mer Caspienne. Mais aucun des traités n'établit les frontières des deux puissances ni les limites d'exploitations des ressources naturelles et biologiques. Ce n'est qu'à partir du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle que le pétrole de la Caspienne, dont la présence est connue depuis le Moyen Age, commence à être exploité. En 1897, 45% de la production mondiale de pétrole provenait des champs pétrolifères de Bakou.

L'Empire des Tsars s'impose au début du XX<sup>ème</sup> siècle en Asie centrale après un partage des zones d'influences avec la Grande Bretagne. Au lendemain de la première guerre mondiale, la Russie, devenue bolchevique, conserve ses territoires après de nombreux retournements de situations. En 1921, la Russie signe avec la Perse le traité de Moscou annulant les précédents traités tsaristes tout en conservant le droit exclusif d'intervention militaire. L'Iran et l'URSS s'entendent en 1940 sur un traité de commerce et de navigation ne reconnaissant aucune partition territoriale de la mer Caspienne et aucune distinction entre les navires civils et de guerre, mais seuls ceux des deux pays riverains ont le droit de circuler. Durant la période de la guerre froide, cette région est le théâtre du face à face direct entre l'URSS et les Etats-Unis qui avaient, à l'époque du Shah, des postes d'observations en territoire iranien. C'est à partir des années 1960 que l'Union soviétique y créa une industrie de construction pour sa marine de guerre et qu'elle utilise la Caspienne comme centre d'essais. L'accès à la mer Noire, à la mer Baltique et à l'océan Arctique depuis la Caspienne était facilité par la Volga et son canal, ce qui donna à cette mer enclavée une importance économique et stratégique<sup>(4)</sup>.

La chute de l'Union soviétique entraîna l'apparition de trois nouveaux pays riverains et indépendants : le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Azerbaïdjan. Ces trois pays vont se lancer dans l'exploration énergétique et son exportation, grâce au soutien d'importantes sociétés pétrolières et gazières occidentales. Mais, l'acheminement des ressources vers les marchés demandeurs soulève des problèmes politiques, économiques et stratégiques importants. Plusieurs périphéries doivent être traversées, chacune laissant apparaître

des enjeux croissants et étant le lieu de rencontre ou de confrontation d'intérêts des grandes puissances.

### **[ Les enjeux à l'échelle locale, le statut juridique de la Caspienne. ]**

Avant la chute de l'URSS, la Caspienne était un lac russo-iranien régit par les accords de 1921 et de 1940 reconnaissant la liberté de navigation pour les deux pays, l'exclusion des autres pavillons et l'exception d'une zone de pêche côtière de 10 miles nautiques de largeur. Une société russo-iranienne était alors en charge de la commercialisation des ressources halieutique.

Depuis 1991, la question de la définition du statut juridique des frontières maritimes des pays riverains de la mer Caspienne ralentit la mise en exploitation du plateau continental. Le premier cercle, constitué de la Russie, du Kazakhstan, de l'Azerbaïdjan, de l'Iran et du Turkménistan, concentre une lutte pour l'attribution de secteurs nationaux en mer.

Le statut de la mer Caspienne reste un épineux problème juridique qui nécessitera encore de nombreuses négociations avant d'être résolu. En effet, le cas de la Caspienne n'est pas pris en compte par la convention de Montego Bay (1982). L'article 122 considère les mers fermées comme étant "un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs États et reliée à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs États". Le cas d'une mer enclavée comme la Caspienne ne correspond pas à cette définition et la gestion de ses ressources ne peut pas y être conforme<sup>(5)</sup>. Selon le droit international, si la Caspienne est un lac, l'utilisation et la répartition des ressources se font à l'unanimité des pays riverains et à parts égales. Par contre, si c'est une mer, chaque Etat est libre d'exploiter les ressources présentes dans ses eaux territoriales sur 12 miles.

La Russie et l'Iran défendaient, au lendemain de la chute de l'URSS, la définition de lac et l'exploitation commune des ressources de la Caspienne, leurs réserves d'hydrocarbures étant alors très faibles dans cette zone. Face à ces deux pays, le Kazakhstan et l'Azerbaïdjan soutiennent le statut de mer fermée et désirent que soit maintenue la délimitation des fonds datant de 1970 et découpés par le Minis-

tère soviétique du pétrole. Mais, la localisation de nouveaux gisements fait évoluer les revendications et essentiellement celles de la Russie. Des accords ont été signés avec le Kazakhstan et l'Azerbaïdjan sur l'exploitation de champs offshore mitoyens et il est conclu en 2003 un partage du nord de la Caspienne selon la longueur des côtes de chacun des Etats riverains (19% pour la Russie, 27% pour le Kazakhstan et 18% pour l'Azerbaïdjan). L'Iran, qui continue à défendre le statut de lac, conteste l'exploitation par l'Azerbaïdjan du gisement d'Alov. Il a fermement réagi en arraisonnant en 2001 deux navires de prospection pétrolière du consortium dirigé par BP. Le Turkménistan, comme l'Iran, revendique des zones d'exploitation de l'Azerbaïdjan, mais depuis le ralliement russe aux positions azéries et kazakhes, les deux pays ne parviennent pas à défendre le statut de lac. La construction d'un oléoduc et d'un gazoduc traversant la Caspienne est également un sujet de discorde, la Russie, s'inquiétant de perdre le contrôle sur une partie de l'exportation d'énergie, souhaite que la décision soit prise à l'unanimité. Les autres pays riverains estiment que seuls les pays traversés par les oléoducs et gazoducs ont à donner leur accord.

Les éléments les plus significatifs de cette impossibilité de s'entendre et de coopérer sont actuellement le renforcement de la présence militaire sur la Caspienne et l'augmentation des budgets d'équipements militaires. Mais, de récents efforts de la part des pays riverains démontrent tout de même la volonté de s'entendre. Ainsi, le 3 octobre dernier, s'est tenue la première conférence économique intergouvernementale des Etats de la Caspienne à Astrakhan regroupant la Russie, l'Iran, le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan. Cette conférence a permis de lancer la création d'une Organisation économique régionale qui contribuera à la consolidation des pays de la région et permettra de conférer une dimension nouvelle à la coopération économique, sur la base de projets multilatéraux<sup>(6)</sup>.

Les richesses extraites de la région de la Caspienne doivent maintenant franchir le deuxième cercle, formé par les pays de transit, pour approvisionner les pays consommateurs. C'est dans cette zone que le prix de vente du baril ou du m<sup>3</sup> de gaz augmente le plus à cause des frais de transit. En effet, les pays producteurs de la





Caspienne ont les inconvénients d'avoir des coûts d'extraction élevés, d'être enclavés et loin de l'océan comparés aux pays producteurs du golfe Persique.

### [ Les enjeux à l'échelle régionale. ]

Le deuxième cercle est composé des pays susceptibles de faire transiter le pétrole et le gaz de la Caspienne. Il s'agit de la Turquie, de l'Iran, de l'Arménie, de la Chine, de l'Afghanistan, du Pakistan, de l'Ouzbékistan et de la Géorgie. Afin que les ressources énergétiques parviennent à destinations, elles ne doivent rencontrer aucun obstacle ou frein, ces derniers peuvent être de nature politique ou liés à la sécurité du pays de transit. Des oléoducs ou gazoducs ont déjà été touchés par des attaques terroristes, ce qui entraîne nécessairement des réparations coûteuses, un ralentissement de la production et le choix d'une voie d'exportation de substitution. La région de la mer Caspienne, par son histoire, sa diversité culturelle et religieuse, le développement de foyers islamistes et indépendantistes cumule de nombreux risques qui peuvent entraver la libre circulation énergétique. De nombreux conflits post-soviétiques sont toujours gelés et se révèlent être d'importants risques pour les années à venir et la stabilité de la zone. Des républiques séparatistes n'ont toujours pas de véritable statut malgré les efforts de la communauté internationale, de l'OSCE et de l'Union Européenne (UE). Il s'agit des républiques d'Abkhazie, d'Ossétie du sud et de la Transnistrie.

Les pays issus de l'éclatement de l'URSS cherchent à s'écarter de la Russie qui souhaite les garder dans son giron et surveiller le transit des énergies de la Caspienne. Des projets d'oléoducs et de gazoducs sont lancés afin de ne plus traverser la Russie, mais tout cela ne se fait pas simplement.

Les relations entre la Russie et la Géorgie sont actuellement le meilleur exemple des risques de déstabilisation qui peuvent avoir de fortes conséquences sur l'exportation des énergies de la Caspienne. Depuis 2006, les rapports entre les deux pays se sont fortement dégradés avec le départ des forces russes installées dans des bases en Géorgie depuis 1991, la demande d'interposition par Tbilissi de forces de l'OTAN et de l'UE, les suspensions de visas et enfin les augmentations du prix du gaz russe. Les événements du mois d'août

2008 et les conséquences du conflit ont parfaitement montré la fragilité de la région. En quelques jours, la confrontation entre les deux pays a été à l'origine d'importantes perturbations sur le transit du pétrole par la Géorgie. Le célèbre oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan (BTC), destiné à éviter la Russie et à rejoindre directement les terminaux occidentaux via la Turquie, s'il n'a pas été touché par des bombardements, a vu son utilité ébranlée. Son tracé, qui passe à proximité des nouvelles zones de tension, est devenu "à risque" en très peu de temps et a anéanti les espoirs des investisseurs occidentaux qui avaient cru voir dans la Géorgie un territoire sûr pour le transit du pétrole et du gaz. Les conséquences se sont fait ressentir en Arménie avec la perte de 90% de ses approvisionnements à cause des bombardements et en Azerbaïdjan avec la fermeture de ses oléoducs et la redirection de ses livraisons par la Russie.

Les relations entre l'Azerbaïdjan et l'Arménie sont également très tendues. La guerre qui a opposé les deux pays de 1987 à 1994 pour le contrôle du Haut-Karabagh, province azerbaïdjanaise majoritairement peuplée d'Arméniens, ne fait l'objet que d'un cessez le feu négocié par la Russie en mai 1994. Des incidents font toujours des victimes et le statut du Haut-Karabagh n'est pas fixé, malgré l'occupation de 15% du territoire azerbaïdjanais par l'Arménie. Le "Groupe de Minsk" (France, Etats-Unis, Russie) assure depuis 1997 une médiation entre les deux parties afin d'assurer un règlement durable. Les rencontres organisées par ce groupe permettent de dessiner un futur cadre de règlement politique du conflit.

L'Azerbaïdjan entretient d'excellentes relations avec la Turquie, qui maintient son blocus sur la frontière arménienne et la Géorgie qui est un partenaire essentiel pour le transit des hydrocarbures. Ses rapports avec l'Iran, malgré des accords économiques et de constructions d'infrastructures de transports, sont difficiles et liés au statut de la mer Caspienne.

L'Arménie, enclavée à l'est par l'Azerbaïdjan et à l'ouest par la Turquie, ne peut compter que sur l'axe nord-sud pour ses échanges, c'est-à-dire la Russie avec qui elle a un partenariat stratégique et l'Iran avec qui elle a de nombreux accords politiques.

L'Iran, avec les profondes suspicions d'enrichissement d'uranium et de recherche d'acquisition de l'arme nucléaire, est un

élément d'instabilité dans la région surtout si ses centres de recherches et de production nucléaires sont visés par une attaque préventive. Par contre, l'Iran et la Russie entretiennent des relations très dynamiques. La Russie considère l'Iran comme un partenaire important dans le règlement des problèmes dans le Caucase du Sud ainsi que dans la région de la mer Caspienne<sup>(7)</sup>. Les Russes développent le port d'Astrakhan, dans le delta de la Volga, afin d'assurer une liaison maritime énergétique avec l'Iran et préserver ainsi l'axe nord-sud.

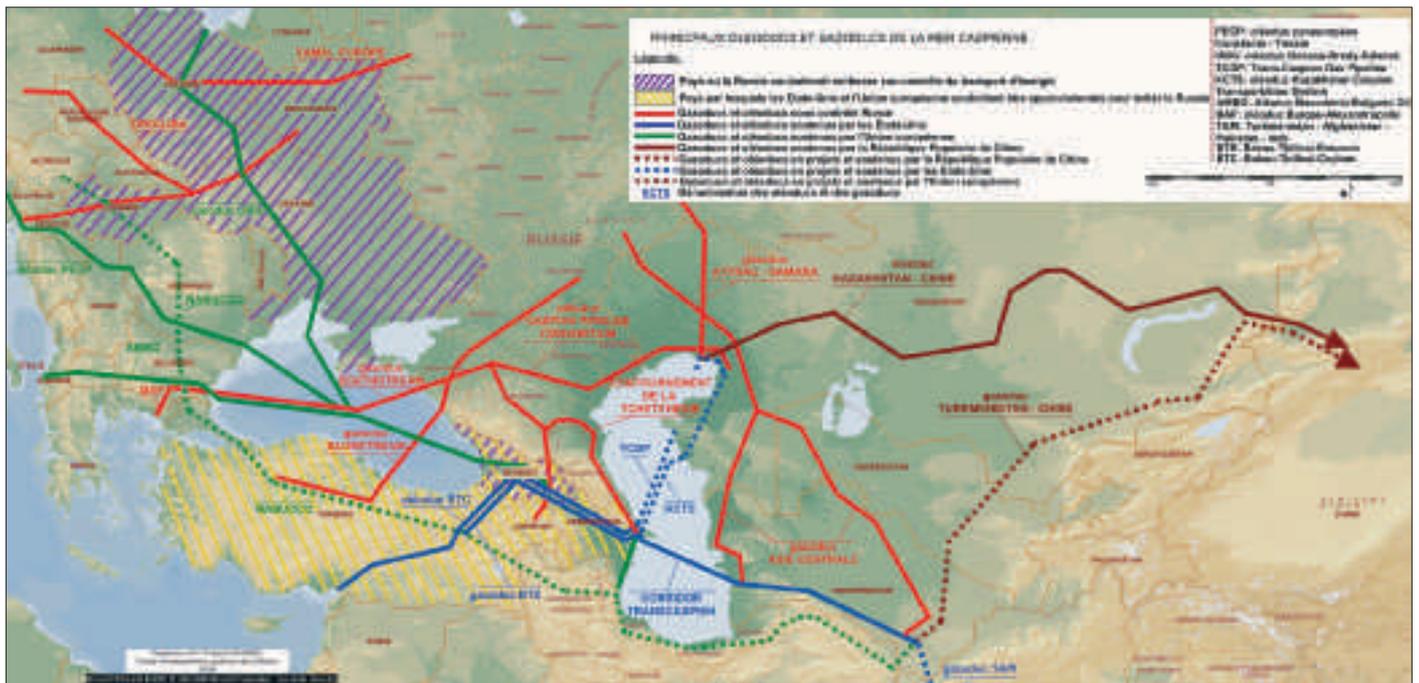
En Turquie, les rebelles séparatistes kurdes se sont attaqués à l'oléoduc BTC et n'hésitent pas à semer le trouble aux frontières ce qui entraîne inévitablement des retards de livraisons d'hydrocarbures, dont pâtissent les pays producteurs, les pays de transit et les pays consommateurs.

L'Afghanistan et le Pakistan ne sont pas pour l'instant de véritables zones de transit, malgré les avantages que ces deux pays offrent pour permettre le raccordement des oléoducs et gazoducs de la Caspienne à ceux du Proche-Orient. L'instabilité permanente des deux pays depuis 2001 et l'intervention internationale contre les talibans ont renforcé l'insécurité de la région.

L'Ouzbékistan d'Islam Karimov, dont la dictature politique s'est renforcée depuis les événements d'Andijan en mai 2005<sup>(8)</sup>, s'est rapproché militairement et économiquement de la Russie. Certaines tensions sont perceptibles avec ses voisins d'Asie centrale, surtout avec le Kazakhstan à qui elle conteste le statut de leadership dans la région.

La Chine, depuis la construction de l'oléoduc qui traverse le Kazakhstan d'ouest en est, est également un pays de transit vers l'océan Pacifique. Mais, des régions comme le Xinjiang sont des zones à risques avec le renforcement du terrorisme Ouïghour.

Ce deuxième cercle, qui constitue la zone de transit du pétrole et du gaz de la Caspienne avant l'accès aux océans qui marque la limite du troisième cercle et aux pays consommateurs, regroupe de nombreux risques et enjeux. Les conflits régionaux non résolus vont entretenir cette atmosphère d'instabilité, d'autant plus que la plupart des pays de la Caspienne subissent ou luttent contre des pressions extérieures exercées par de grandes puis-



sances qui cherchent à s'assurer un approvisionnement de substitution à la Russie et au golfe Persique.

**[ Les enjeux à l'échelle internationale, le nouveau grand jeu d'influence. ]**

La mer Caspienne est le réceptacle de conflits, locaux pour le partage des eaux, régionaux pour l'évacuation par oléoducs et gazoducs de la production énergétique et internationaux pour s'assurer un approvisionnement sécurisé.

Quatre puissances exercent leur influence dans la région de la Caspienne : la Russie, la Chine, les Etats-Unis et l'Europe. Leurs approches sont différentes, mais l'intérêt du pétrole et du gaz de la Caspienne n'est pas étranger à leurs politiques régionales. La carte des oléoducs et des gazoducs retranscrit parfaitement les enjeux de cette bataille qui vise à s'assurer un approvisionnement exclusif qui ne doit pas être entravé par une autre puissance.

En ce qui concerne la confrontation entre la Russie et les Etats-Unis, ce conflit tend à rappeler le processus d'endiguement lancé par l'administration Truman en 1947. La Russie observe avec inquiétude les gouvernements de ses anciens satellites vaciller et se rapprocher de l'OTAN et commence à riposter de plus en plus clairement à ces avancées dans son "étranger proche".

En 1991, la Russie de Boris Eltsine délaisse son influence sur l'Asie centrale

afin de se relever économiquement et politiquement. Ce n'est que sous l'ère de Vladimir Poutine que la fédération de Russie a repris pied dans la région de la Caspienne, en s'appuyant essentiellement sur les compagnies énergétiques russes qui ont passé des partenariats régionaux. Ce retour a en partie rassuré les pays de la zone qui dénonçaient l'influence occidentale trop offensive. La Russie s'est tout d'abord rapprochée du Kazakhstan avec qui elle a lancé le projet de l'oléoduc *Caspian Pipeline Consortium*, puis du Turkménistan et de l'Ouzbékistan. Ce positionnement énergétique est extrêmement stratégique et bénéfique pour la Russie, qui connaît les besoins occidentaux et qui surveille ses propres réserves. Mais la Russie n'a plus l'exclusivité d'intervention qu'elle avait à l'époque de l'URSS, le glacis qu'elle entretenait est dorénavant pénétré par de nouveaux concurrents et, en premier lieu, par son rival américain, qui est parvenu à remettre en cause les efforts de nombreux pays <sup>(9)</sup> souhaitant se positionner dans la région.

Après les attentats de 2001, la présence militaire américaine s'est renforcée dans la région avec l'installation de bases en Ouzbékistan, au Kirghizstan et au Tadjikistan qui permettent le soutien des forces déployées en Afghanistan. Les Etats-Unis en profitent pour développer des partenariats économiques et militaires <sup>(10)</sup> avec les nouveaux Etats riverains de la Caspienne, essentiellement du Caucase, qui parvien-

ent tout de même à garder une certaine marge de manœuvre. Les Américains soutiennent par exemple la modernisation de l'armée azérie, mais le gouvernement d'Ilham Aliev a refusé l'installation d'une base américaine souhaitant clairement se tenir à l'écart de la confrontation russo-américaine. Des ONG s'implantent localement en Asie centrale démontrant la volonté grandissante de Washington de concurrencer les autres puissances présentes. L'administration américaine, afin de s'assurer que les conflits latents n'entraveront pas sa stratégie, s'implique dans la résolution du conflit entre l'Azerbaïdjan et l'Arménie, deux pays positionnés sur la zone tampon entre la Russie et le Moyen-Orient. Les relations entretenues par l'Arménie avec la Turquie et l'Azerbaïdjan freinent l'influence américaine dans ce pays. Ce dernier est beaucoup plus lié à la Russie, qui entretient une base militaire à Gumri, deuxième ville du pays.

Des relations privilégiées avec l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie sont géopolitiquement stratégiques pour les Etats-Unis par leurs proximités avec l'Irak et l'Iran et leurs positions de pivot dans la distribution énergétique régionale. Pour faire face au bloc formé par l'Arménie, la Russie et l'Iran, les Américains ont développé l'axe Bakou, Tbilissi, Ankara le long duquel ils ont soutenu la construction du BTC, qui à terme acheminera 1 % de la production mondiale. Washington est parvenu à associer les entreprises pétrolières





à ses affaires diplomatiques, conscient que les projets d'oléoducs et de gazoducs définissaient le futur de la région, écartant de fait la Russie des grands projets d'évacuation. Le BTC devrait à terme exporter le pétrole kazakh et le gaz turkmène avec des installations sous-marines dans la Caspienne et être raccordé au grand projet Nabucco. On assiste à une bataille des voies d'accès terrestres et maritimes permettant d'exporter les hydrocarbures de la mer Caspienne et, dans l'autre sens, d'acheminer le matériel nécessaire au développement des champs d'hydrocarbures offshore. Ainsi, cet été, le port de Poti sur la mer Noire, a été occupé par les forces armées russes durant quelques jours, ce port étant l'un des deux débouchés du BTC avec Ceyan. L'oléoduc arrivant à Poti constitue une voie concurrente au réseau russe qui part lui aussi de Bakou vers Novorossiisk, port russe en mer Noire, proche de Sébastopol.

Les Etats-Unis et la Russie ne s'en tiennent pas seulement à une lutte pour le tracé des "tubes" <sup>(11)</sup>, ils s'appuient également sur les organisations régionales pour soutenir leurs politiques.

Les USA comptent essentiellement sur l'Organisation pour la démocratie et le développement économique (GUAM) qui a pour objectif essentiel de limiter leur dépendance vis à vis de la Russie. Cette organisation de coopération regroupe la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie, l'Ouzbékistan l'ayant quittée après les événements d'Andijan de 2005. Les pays du GUAM, du fait de leurs liens avec l'administration américaine et leur souhait de se rapprocher de l'Union Européenne et de l'OTAN, subissent des pressions économiques de la part de la Russie. Les événements de janvier 2006 au sujet du gaz et les interdictions d'importations de produits régionaux en sont l'illustration <sup>(12)</sup>. L'OTAN soutient un certain nombre d'initiatives dans le Caucase, comptant sur l'aide d'Ankara pour se rapprocher de la Géorgie et de l'Azerbaïdjan, et se rapproche du Kazakhstan, pays essentiel pour la rentabilité du BTC <sup>(13)</sup>.

Afin de contrer les Etats-Unis et de ne pas assister à la désaffection de ses alliés, la Russie s'implante économiquement et politiquement dans la région de la Caspienne en s'appuyant sur la Communauté des états indépendants (CEI), sur la Communauté économique eurasiatique <sup>(14)</sup> (CEECA) et sur l'Organisation du traité de

sécurité collective <sup>(15)</sup> (OTSC). La CEECA a pour objectif de mettre en place une politique unique des échanges commerciaux, des tarifs, des prix et d'autres composantes d'un marché commun. L'OTSC a une vocation politico-militaire et est en quelque sorte le bras armé de la CEECA, malgré le déclin de celle-ci. Ses missions sont la lutte contre le terrorisme, les mafias et les trafics de drogues.

Mais la lutte entre la Russie et les Etats-Unis se retranscrit aussi sur la sécurisation de la mer Caspienne à travers le projet soutenu par la Russie de *Caspian Force* (CASFOR) et celui encouragé par Washington de *Caspian Guard*. La proposition russe de coopération est une réponse au projet mis en place par les USA en 2003. La *Caspian Guard* a pour objectif de soutenir l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan dans la lutte contre les trafics d'armes et le terrorisme, mais le fait que la présence américaine soit croissante alerte les autorités russes qui rappellent constamment que l'ordre doit être établi par les Etats riverains et non par des forces extérieures à la région. La lutte entre les deux grandes puissances ne cesse de s'intensifier autour de la mer Caspienne. Les pays riverains et de transit commencent à s'inquiéter, surtout depuis les événements géorgiens et revendiquent pour la plupart le statut de non-alignés. L'Azerbaïdjan et le Kazakhstan sont les principaux défenseurs de ce statut qui leur permet de faire jouer la concurrence en leur faveur et d'éviter toute mainmise sur leurs infrastructures. Mais, "Bakou craint de retomber dans l'orbite russe", essentiellement depuis la crise géorgienne <sup>(16)</sup>.

Deux autres puissances cherchent également à s'imposer sur les bords de la Caspienne, la Chine et l'Union européenne. La première, profitant de la situation diplomatique et de sa proximité géographique, parvient à s'immiscer sans bruit dans ce "grand jeu" et à en tirer profit. La seconde, par contre, lointaine et entravée par le souhait permanent de coopérer avec des pays se rapportant aux Droits de l'homme, accuse un retard important dans sa stratégie de pénétration de la zone. La Chine, ne partageant pas les mêmes valeurs morales, a débuté son ouverture vers l'ouest dans les années 90 en s'engageant au sein de l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS) qui se veut être l'équivalent asiatique de l'OTAN. L'OCS regroupe la Chine, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan.

Cette organisation a pour but de renforcer la confiance mutuelle entre Etats voisins, de faciliter la coopération dans les domaines politique, économiques, commerciaux, scientifiques, de l'énergie et du transport, de sauvegarder la paix, la sécurité et la stabilité régionale et de créer un nouvel ordre international. La Chine a ainsi pu s'investir politiquement et économiquement dans la région et conclure des accords énergétiques vitaux pour le développement de son économie. Alors que le tracé des oléoducs et gazoducs est un véritable "casse tête" diplomatique à l'ouest de la Caspienne, la République Populaire de Chine est parvenue, en toute discrétion, à construire un premier tronçon <sup>(17)</sup> de 988 kilomètres, lancé en 1997 et livré en 2005, lui livrant du pétrole kazakh.

L'Union Européenne lorgne sur les réserves du bassin de la mer Caspienne depuis le début des années 90 mais n'a jamais eu de politique offensive vers cette région. Les valeurs que défend l'Union ne se retrouvent pas dans les républiques centrasiatiques et caucasiennes et rendent difficiles les négociations et les plans de coopération. En 1993, la Commission de l'UE lança le projet TRACECA <sup>(18)</sup> qui a pour objectif de développer des routes alternatives de transport de la Caspienne à l'Europe, sur les traces de l'ancienne route de la soie. L'Europe s'investit également sur le projet Nabucco, devant prolonger le BTC sur 3400 km, transporter 30 milliards de m<sup>3</sup> de gaz par an en 2020, alimenter l'Europe du sud et constituer une concurrence non négligeable au gaz russe. Mais pour que ce projet se réalise le gaz azéri ne peut pas suffire, il sera nécessaire d'y transporter du gaz iranien et turkmène, projet que la Russie et les Etats-Unis rejettent, les deux pays ayant chacun leurs raisons particulières.

La présidence du Conseil de l'Union européenne a organisé la premier "Forum UE-Asie centrale sur les enjeux de sécurité" le 18 septembre dernier à Paris, issu de la stratégie de l'UE pour l'Asie centrale lancée sous la présidence allemande. Ces discussions ont porté sur les aspects liés à la menace terroriste, la lutte contre les trafics de drogue et d'êtres humains et la sécurité énergétique et environnementale. Cette initiative est très bien perçue par les pays de la Caspienne, essentiellement depuis la médiation menée en Géorgie par la Ope exerce un "soft power" qui plait et qui rassure, mais qui a une portée limitée par



la France. L'Europe exerce un "soft power" qui plait et qui rassure, mais qui a une portée limitée par rapport aux autres grandes puissances qui exercent leur influence dans la région. Mais la volonté européenne de diversifier ses importations d'énergie, surtout depuis les interruptions de livraison de gaz en 2006 à l'Ukraine, est sans détour puisque actuellement certains pays membres importent 50 à 90 % de leur gaz de Russie. L'Europe se rapproche de la stratégie américaine exercée dans la région pour éviter le contrôle du transport de l'énergie par la Russie, mais sa démarche est tout autre (coopération culturelle, environnementale ou judiciaire) et sa présence sur place est encore nettement inférieure. L'Europe doit développer un partenariat et apporter des options alternatives à celles de la Russie et de la Chine, les Etats-Unis étant moins présents actuellement du fait des élections et de l'attente de la nouvelle politique internationale.

A ces quatre puissances, vont s'ajouter dans les années à venir de nouveaux acteurs comme l'Inde ou le Pakistan, ce qui ne fera que relancer la compétition internationale.

La région de la mer Caspienne se révèle donc être une zone où s'exerce une lutte d'influence croissante et pouvant avoir de graves conséquences. Que ce soit au niveau local, régional ou international, l'énergie est le principal objet des querelles. Les trois cercles permettent de montrer à chaque échelle l'imbrication des enjeux et les difficultés liées à l'évacuation des richesses de la Caspienne. La lutte d'influence n'est plus idéologique mais énergétique et confirme l'hypothèse que

les conflits du futur n'auront pour objectif que l'accès aux ressources. La réponse russe de l'été 2008 à l'action géorgienne l'a clairement démontré, le découpage soviétique démontre encore sa nuisance, assurant à la Russie une sorte de légitimité dans ses agissements diplomatiques et militaires.

Le fait qu'il n'y ait plus uniquement les deux hyperpuissances de la guerre froide qui s'affrontent sur le terrain centrasiatique, mais d'autres concurrents, permet de maintenir un *statu quo* qui assure aux pays producteurs et de transit une sécurité relative. L'inquiétude est palpable au sein des gouvernements de la région, surtout à l'ouest de la mer Caspienne et l'Union Européenne peut se positionner comme une alternative. La domination du *Rimland* reste d'actualité et son attrait se renforce. Cette région, qui nous paraît si lointaine pour s'en inquiéter, ne doit pas être ignorée. Il s'y joue en ce moment une lutte non-armée, mais qui donnera au vainqueur un avantage non négligeable pour l'avenir. ■

(1) Nicholas J. Spykman (1893-1943) est considéré comme l'un des pères de la géopolitique. Ce fut un disciple d'Alfred Mahan et un successeur dans l'approche géostratégique de Mackinder. Il considéra, comme Mackinder, que la terre est composée d'un cœur – *Heartland* – entourée du *Rimland* qu'il faut contrôler.

(2) On appela pour la première fois "Grand Jeu" le choc d'ambitions impériales se déroulant dans la région de la Caspienne et de l'Asie centrale entre les empires russe et anglais au XIX<sup>ème</sup> siècle.

(3) Marius Fontane, *Les Iraniens, Zoroastre (de 2500 à 800 av.J.-C.)*, Paris, A. Lemerre, 1881 (4)

André Dulait et François Thual, *La nouvelle Caspienne, les enjeux post-soviétiques*, Lonrai, ellipses, 1998

(5) Didier Ortolland, Jean-Pierre Pirat, *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, Paris, éditions TECHNIP, 2008

(6) Novosti, 3 octobre 2008

(7) Novosti, 3 octobre 2008, déclaration du vice-Premier ministre russe Viktor Zoubkov.

(8) Le vendredi 13 mai 2005, plusieurs hommes prennent d'assaut une prison à Andijan pour libérer plusieurs centaines de personnes dont 23 hommes d'affaires, accusés de terrorisme islamiste. Ils prennent ensuite d'assaut la mairie et établissent une tribune où plusieurs habitants prennent la parole et critiquent les pressions exercées par le gouvernement et les services de sécurité. Pour réprimer l'insurrection, les autorités envoient l'armée, qui ouvre le feu sur une manifestation pacifiste. Cette version est récusée par les autorités, qui y voient une tentative de déstabilisation, et qui déclarent qu'aucun civil non-armé n'a été touché.

(9) Parmi ces pays on peut citer l'Iran, le Pakistan, l'Arabie Saoudite et la Chine.

(10) L'aide militaire des Etats-Unis se fait au titre des financements militaires étrangers et des programmes de formations militaires.

(11) Terme utilisé pour désigner à la fois les oléoducs et les gazoducs.

(12) Conflit gazier entre la Russie et l'Ukraine, interdiction de l'importation de vins et d'eaux minérales géorgiens et de produits agricoles moldaves.

(13) Comme l'a montré encore récemment la visite de Condoleeza Rice au Kazakhstan au mois d'octobre 2008.

(14) La CEEA regroupe la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizstan, la Russie, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan.

(15) L'OTSC regroupe l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan, la Russie et le Tadjikistan. L'Azerbaïdjan et la Géorgie l'ont quittée.

(16) Pierre PRIER, *Bakou craint de retomber dans l'orbite russe*, LE FIGARO, 13 octobre 2008  
Marie JEGO, *Russes et occidentaux se disputent le gaz azéri*, LE MONDE, 16 octobre 2008

(17) L'oléoduc relie Atashu au Kazakhstan à Alashankou dans le Xinjiang chinois et livre 5 % de la consommation chinoise. En 2011, sa capacité sera doublée et du pétrole russe issu des champs pétrolifères de Sibérie devrait y être ajouté pour alimenter davantage la Chine. Les extensions de l'oléoduc envisagées au Kazakhstan et en Chine feront parcourir au "tube" une distance de 3000 km.

(18) Le *Transport Corridor Europe Caucasus Asia* (TRACECA) regroupe les trois pays caucasiens, les cinq pays d'Asie centrale, l'Ukraine, la Moldavie, la Bulgarie, la Roumanie, la Turquie, l'Afghanistan et



# LA FLOTTE COMBINÉE

Simon Liot de Nortbécourt

*de Pearl Harbour  
à Hiroshima*

La marine japonaise fut certainement l'actrice principale de la guerre du Pacifique. Arrivant à la troisième place mondiale en 1940, elle fut capable pendant les six premiers mois du conflit de tenir tête et d'infirmer de cuisantes défaites aux Occidentaux. Ses porte-avions, en avance sur leur époque, ont pu porter le danger sur toutes les mers, de Pearl Harbour à Madagascar ; ses cuirassés ont établi des records jamais égalés en matière de calibres des canons, et poussé, jusqu'aux derniers instants de la guerre, le sens du sacrifice à son paroxysme.

Ce livre étudie tous les bâtiments de cette flotte et leur histoire avec des photos totalement inconnues en France. Il se veut être le premier ouvrage français sur le sujet, pour introduire dans l'Hexagone ce que fut la « Flotte Combinée », pour comprendre son rôle lors de la guerre du Pacifique et pour montrer combien son action fut à la fois décisive et désespérée.

marines éditions

Prix TTC : 40 €

0291 / 379 2 / 3571 3000-6



9 782357 430006

J  
A  
P  
O  
N  
A  
I  
S  
E



LE NORD-OUEST DE L'OCÉAN INDIEN SUSCITE DEPUIS DES SIÈCLES l'attention des puissances mondiales. Cette région, découverte par l'Occident pour sa précieuse route maritime, cette fameuse "Route des Indes" qui fut si vitale aux Britanniques, est devenue, au cours du XX<sup>e</sup> siècle, une zone stratégique majeure.

Cette région est au carrefour des mondes africain, asiatique, indien et arabe. Ce métissage ethnique et religieux, réelle richesse culturelle, peut également s'avérer source de difficultés et de menaces en tous genres, allant du conflit local au terrorisme international. L'instabilité ambiante de la région résulte de plusieurs facteurs déstabilisateurs qui trouvent paradoxalement leurs sources dans les richesses qui se concentrent dans cet espace. Ainsi, riche de son métissage, de ses sous-sols pétroliers et gaziers, de ses routes maritimes stratégiques et de sa position incontournable sur le planisphère pour accéder au continent eurasiatique, le nord-ouest de l'océan Indien est au centre des préoccupations des puissances mondiales.

L'océan Indien se caractérise ainsi par ses richesses multiples et ses diversités riveraines. Il se distingue aussi par les nombreux conflits qui s'y sont développés et s'y pérennisent et par la présence constante des pays occidentaux qui influent fortement sur l'évolution du théâtre.

Même si les deux chocs pétroliers des années soixante-dix "resserrent le focus" sur cette région, l'histoire contemporaine du nord-ouest de l'océan Indien ne connaît un véritable tournant qu'au début des années quatre-vingt-dix. C'est à cette période que les États-Unis prennent conscience que le poumon de leur économie n'est autre que le pétrole du Moyen-Orient et que, s'ils veulent s'assurer un développement économique pérenne, il leur faut préserver la stabilité dans cette région. L'intervention américaine lors de la guerre du Golfe marque ainsi le préambule de la stratégie globale des États-Unis dans la zone. Elle annonce leur volonté d'y imposer leur suprématie et leur détermination à être perpétuellement présents dans la région.

Puis, les attentats du 11 septembre 2001, précipitent la mise en application de la stratégie américaine. Ces attaques entraînent un changement radical dans la géopolitique mondiale et plus précisément dans le nord-ouest de l'océan Indien. Elles offrent un contexte de menace permettant aux dirigeants américains de légitimer leurs visées d'expansion économique et de décupler leur puissance militaire. Sous le terme de "*guerre préventive contre le terrorisme*", les États-Unis établissent une nouvelle lecture de la zone et mettent en œuvre la stratégie qu'ils ne pouvaient appliquer auparavant faute de légitimité et d'appui populaire.

Ainsi, le début du XXI<sup>e</sup> siècle marque une accélération de la dynamique des puissances dans cette zone. Les États-Unis, la Chine, l'Europe et la Russie ont tous des intérêts à protéger dans cet espace. Ces intérêts s'articulent, entre autres et principalement, autour des enjeux pétroliers mais aussi à travers la maîtrise de l'espace maritime de cette région.

Le pétrole, qui a pris une place prédominante sur la scène internationale de l'énergie, possède la particularité d'être pas ou peu substituable pour certains produits tels que les carburants automobiles qui représentent près de 54 % de la consommation mondiale

# Le nord-ouest de l'océan Indien, un enjeu stratégique majeur du monde d'aujourd'hui et de demain.

Enseigne de vaisseau Jessica BODENNES  
Etat-major de la Marine.





du pétrole. Les pays du Golfe, qui concentrent à eux seuls, près de 65 % des réserves pétrolières mondiales, ont compris l'importance vitale de leurs ressources pour l'économie. Alors, pour se dégager des pressions occidentales, ces pays mènent, depuis les années soixante-dix, une politique de réduction de leur production afin d'optimiser le prix du baril et de renforcer le jeu de l'offre et de la demande. Pour répondre aux besoins énergétiques mondiaux, les autres pays producteurs ont produit, entre 1965 et 2001, autant de pétrole que les pays du Moyen-Orient. N'ayant pas de réserve équivalente, certains de ces pays ont atteint leurs limites d'exploitation. Du fait de la raréfaction de cette ressource, les pays du Golfe ont donc une forte influence sur le marché du pétrole car ils sont, et seront d'autant plus à l'avenir, au cœur du dispositif en devenant l'ultime centre d'approvisionnement de l'or noir.

La maîtrise de cette région et des ressources qui en émanent est donc vitale et représente un des enjeux prioritaires du monde d'aujourd'hui pour assurer l'entrée des puissances dans le monde de demain. Cette compétition pour l'accès à l'or noir devrait s'intensifier compte tenu de l'explosion de la demande aux États-Unis, en Inde et surtout en Chine. Ces trois pays sont d'ailleurs ceux dont la croissance des importations entre 1999 et 2003 est la plus forte avec une augmentation de 11 % pour les États Unis, 70 % pour l'Inde et 150 % pour la Chine.

L'acheminement du pétrole vers les pays consommateurs s'enchevêtre dans un système complexe car la source et les destinataires se situent géographiquement loin les uns des autres. Le moyen de transit privilégié s'avère être le transport maritime car il est économique et permet une massification du convoi. Entre 1970 et 2000, le volume des produits transportés par voie maritime a augmenté de 67 %, ce qui a entraîné le quintuplement de la flotte mondiale. Aujourd'hui, 90 % des échanges commerciaux se font par la mer et les deux tiers du pétrole provenant du Golfe sont acheminés par voie maritime. La problématique d'acheminement du pétrole s'interconnecte ainsi avec l'enjeu de la maîtrise de l'espace maritime.

Le nord-ouest de l'océan Indien est une zone maritime relativement fermée qui

trouve toute sa force stratégique dans le contrôle de l'espace du canal de Suez, des détroits de Bab el-Mandeb et d'Ormuz. Par ces points de passages géostratégiques transite une grande partie du trafic maritime mondial. La maîtrise de cet espace est donc vitale pour les puissances car elle est un point de passage obligé pour le transit du pétrole provenant du Golfe vers l'Europe et l'Asie et pour le transit commercial des marchandises provenant d'Asie vers l'Europe.

L'importance de ces routes maritimes a amené les États riverains à porter un regard nouveau sur la mer qui est devenue un objectif en elle-même. La volonté de ces États d'asseoir leur souveraineté sur l'espace maritime vient du fait que cette emprise leur confère un important moyen de pression sur ces "chocke points" capables d'étouffer le transit maritime mondial et d'asphyxier, à terme, l'économie des puissances. Malgré la réglementation sur le droit de la mer initiée avec la convention de Montego Bay, la mer reste un espace dangereux notamment avec la recrudescence de la piraterie au large des côtes somaliennes et avec le durcissement des menaces terroristes sur les grands axes maritimes de la zone. Ces menaces obligent les puissances à sécuriser le passage de ces voies maritimes et à éviter toute pression éventuelle des États riverains par une présence militaire accrue afin de garantir la protection de leurs intérêts vitaux. D'autant plus que le développement économique de l'Asie engendra de plus en plus d'exportations vers l'Occident et que le golfe Persique restera un centre très important pour les approvisionnements en pétrole.

Afin d'assurer leur développement économique, de maintenir leur position sur l'échiquier mondial et de préserver leurs intérêts vitaux dans cette région, les puissances rentrent en compétition malgré (ou en raison de) leurs intérêts communs. Elles établissent donc des stratégies à la hauteur de leurs moyens et définissent la manière adéquate pour étendre leur influence dans la zone afin de garder leur marge de manœuvre sur les autres puissances.

La stratégie américaine repose sur trois axes principaux : l'idéologie, l'économie, l'hégémonie. L'idée américaine d'éradiquer le terrorisme islamique et d'instaurer

la démocratie dans les pays du nord-ouest de l'océan Indien se trouve pervertie, instrumentalisée par des intérêts stratégiques. Les États Unis ont en réalité la ferme volonté de garder la main sur cette région du monde dans laquelle ils ont d'importants intérêts à préserver. Ainsi, le cœur de la stratégie américaine repose sur sa politique énergétique. Le point central de la stratégie est la région du golfe Persique mais cette stratégie s'étend à une plus large échelle et englobe les pays de la mer Caspienne qui détiennent 20 % des réserves de pétrole recensées dans le monde et un huitième des réserves de gaz. Le troisième axe de la stratégie américaine s'inscrit dans une stratégie globale, celle de maintenir son rôle hégémonique et unipolaire sur le monde. Ces trois axes de la politique américaine, qui se confondent dans l'action, permettent aux Américains de manœuvrer "sous couvert" d'une idéologie.

L'Union européenne (UE) use, elle, d'une stratégie dite de "Soft Power" basée sur le dialogue interculturel, les échanges commerciaux et les actions humanitaires. Cette stratégie apparaît comme l'expression d'une politique désintéressée. Intégrée dans un processus commercial, la politique étrangère de l'UE peine à se développer et ne prend forme qu'à travers les stratégies nationales des États dominants. C'est la seule alternative viable trouvée par les États européens afin de préserver leurs propres intérêts et d'étendre leur influence dans la zone car, contrairement aux autres puissances, l'Europe n'est pas un État qui se définit comme un "tout" avec une politique globale dirigée par un gouvernement unique ; elle se constitue autour d'un groupe d'États ayant chacun, un système politique, une stratégie et une géopolitique différents. Malgré cette impression d'être effacée du spectre des luttes d'intérêts mondiales, la politique engagée par l'UE fait d'elle un réel acteur dans la vie de cette région qui a trop longtemps subi des rapports de force et souffert d'agressions.

La Chine, puissance émergente, tente de gérer au mieux son "ascension pacifique". Toutefois, cette puissance inquiète, tant par son mode de production, son néo-capitalisme efficace et son système économique relativement protectionniste que par la stratégie énergétique qu'elle met en place.

Sa demande croissante en énergie l'amène sur un terrain considéré comme "chasse gardée" par les puissances occidentales et ses importants besoins bousculent les jeux stratégiques des puissances.

Devenue le deuxième importateur de pétrole, la Chine pose ses pions sur toutes les cases disponibles de l'échiquier, allant du golfe Persique à l'Amérique latine en passant par l'Afrique, l'Asie centrale et la Russie. Sa politique énergétique est vitale à la Chine pour assurer son développement car selon les estimations, en 2025, elle importera jusqu'à 82 % de ses besoins.

La stratégie chinoise s'établit autour de deux objectifs principaux. Il s'agit d'une part, diversifier ses approvisionnements pétroliers qui émanent aujourd'hui à 50 % du golfe Persique afin d'éviter toute dépendance préjudiciable à son économie. Il faut d'autre part éviter au maximum le transit des hydrocarbures *via* la mer, ou tout du moins éviter le passage par le détroit de Malacca et la mer de Chine. Les approvisionnements en pétrole de la Chine se font à 80 % par la mer et passent en effet par les détroits

d'Ormuz, de Malacca et de Formose mais aussi par la mer de Chine. Ces détroits rendent vulnérables les approvisionnements pétroliers chinois et le passage par la mer de Chine est périlleux compte tenu des contentieux maritimes qui existent entre les pays riverains. Ces contraintes obligent la Chine à mieux sécuriser ses approvisionnements pétroliers et, surtout, à chercher d'autres modes de transit car la sécurité de cette voie maritime est principalement assurée par les marines occidentales et, surtout, américaine. Cela signifie, pour Pékin, qu'en cas de conflit grave dans la région, l'Amérique dispose d'un moyen de pression sur cette ligne vitale à la Chine. Ainsi, ce pays, qui ne possède pas (encore) une marine préparée pour le combat en haute mer, tente de créer des partenariats stratégiques en vue d'acheminer ses ressources par voie terrestre grâce à des oléoducs et des gazoducs construits avec des pays tels que la Birmanie et le Pakistan.

La Russie, longtemps repliée sur elle-même, essaie de revenir sur la scène internationale. Lors de l'intervention en Afghanistan, la Russie inquiète de voir s'étendre

l'Islam, opte pour une gestion collective du problème mais elle comprend vite que l'ambition américaine va plus loin que l'éradication du terrorisme. Vladimir Poutine qui voyait en cette coopération la possibilité d'obtenir une nouvelle place sur l'échiquier mondial et un rapprochement avec l'Occident se désillusionne en constatant le jeu unilatéral des États-Unis et le manque d'intégration de la Russie dans la coalition. Le pragmatisme russe fait alors place à un revirement politique s'inscrivant dans une stratégie globale axée sur trois points essentiels : l'énergie, la sécurité et la multipolarité. Pour mener à bien sa stratégie, Moscou tente de peser sur la scène énergétique mondiale (selon l'AIE, la Russie détiendrait 15 % des réserves mondiales de pétrole) et de développer une politique pluri-vectorielle en ouvrant son champ diplomatique vers l'Afrique et le Moyen-Orient. Sa zone d'intérêt prioritaire reste toutefois l'Asie centrale et le Caucase dans laquelle elle compte bien protéger ses intérêts de toute domination américaine. Malgré sa volonté de retrouver le prestige d'antan, il faudra encore du temps à la Russie pour peser sur les théâtres stratégiques mondiaux.





L'ordre mondial s'établit ainsi au gré des stratégies définies par les puissances. Les perspectives d'évolution des pays du nord-ouest de l'océan Indien restent, en conséquence, dépendantes des priorités que donneront les puissances en fonction de l'importance accordée à la protection de leurs intérêts vitaux.

Ainsi, l'Afrique connaît un regain manifeste d'attention de la part des puissances et devient le champ d'une lutte énergétique et économique entre les États-Unis et la Chine.

La Chine voit ce continent comme un partenaire prometteur, tant pour l'élargissement de son marché que pour l'enjeu pétrolier qu'il représente. En établissant des relations avec des pays isolés par la communauté internationale, tels le Soudan, Pékin s'offre la possibilité d'acquérir des gisements pétroliers sans trop de conditions et de rivalités.

Les États-Unis ont également des intérêts à préserver sur ce continent. L'Afrique reprend ainsi place sur les cartes stratégiques américaines avec l'annonce de la création d'un commandement régional qui devrait voir le jour avant la fin 2008. Cette nouvelle implantation, légitimée par la lutte antiterrorisme, est en réalité plus intéressée et s'inscrit davantage dans une logique visant à contrer l'arrivée massive de la Chine.

L'Europe n'a toutefois pas l'intention de se laisser distancer dans cette lutte d'intérêts car l'Afrique, plus que tout autre territoire,

ait partie de sa zone d'influence, surtout pour la France.

Le golfe Persique devrait, rester longtemps encore au cœur des stratégies mondiales car, malgré une volonté des puissances de trouver des énergies alternatives et de diversifier leurs approvisionnements énergétiques, le Golfe demeurera le centre névralgique de l'or noir.

La région du Golfe, sur laquelle les États-Unis ont principalement axé leur stratégie énergétique, devrait connaître une lutte d'influence et d'intérêts avec la Chine. Cette lutte s'exercera autour de pays géostratégiques tels que l'Irak, l'Iran et l'Arabie saoudite (qui détient 25% des réserves mondiales de pétrole).

L'Irak est un pays-clé sur l'échiquier du golfe. Il était la pièce maîtresse de la stratégie américaine mais ce pays ne connaît pas l'évolution souhaitée et les Américains se retrouvent enlisés dans une situation intérieure incontrôlable. Ils sont ainsi confrontés à un choix : rester ou partir. S'ils partent, les Américains prendraient le risque de perdre les 10% des réserves pétrolières du pays mais surtout, ils courraient le risque de voir ce pétrole passer sous contrôle chinois. Ceux-ci ont une avance tactique sur les Américains car ils pratiquent une politique de non-ingérence dans les affaires intérieures des États et ont pour partenaire l'Iran qui pourrait influencer sur le pouvoir irakien pour aider les Chinois à s'implanter sur le territoire s'il n'y avait plus les Américains sur place. Il est donc aujourd'hui impensable, pour les

Américains, de quitter l'Irak car leur stratégie dans le Golfe repose, en partie, sur cette carte. Et, il est surtout inconcevable, pour eux, de laisser l'Irak entre les mains d'une autre puissance.

L'Asie centrale, nouvel Eldorado énergétique, est au cœur des stratégies des puissances. Les États-Unis voient en cette région de nouveaux approvisionnements énergétiques et une arme de "containment" de la Chine et de la Russie. Celle-ci est aussi un enjeu pour la Chine qui, au-delà des approvisionnements pétroliers si vitaux pour elle, lui permettrait de garder l'ascendant sur les États-Unis. Pour la Russie, cette région représente d'autant plus un enjeu qu'elle fait partie de son espace naturel. En gardant le contrôle sur les voies d'acheminement des hydrocarbures de la Caspienne, la Russie entend réaffirmer auprès des Américains son *leadership* dans la région. C'est à ce titre que l'Iran et l'Afghanistan apparaissent comme des pivots géostratégiques importants pour ces puissances.

L'Iran occupe une position géographique stratégique à plusieurs niveaux. Il pourrait, d'une part, constituer un précieux passage pour le pétrole de l'Asie centrale. D'autre part, il pourrait permettre aux États-Unis de contrer l'avancée russe et chinoise dans le Golfe et, autoriser les Russes et les Chinois à contrer celle des Américains vers l'Asie centrale.

L'Iran, qui a compris qu'il était au centre d'une rivalité entre les puissances, espère "jouer la montre" pour obtenir la compétence nucléaire tout en se préservant des sanctions de l'ONU, grâce au soutien vital de la Russie. Si l'Iran obtient cette capacité, il fera alors partie du club restreint des puissances nucléaires et deviendra la puissance régionale du Golfe. Sur le plan tactique, l'Iran pourrait renforcer ses liens avec la Chine et la Russie et former, avec ces puissances, un triangle stratégique qui paralyserait l'avancée américaine en Asie centrale.

L'Afghanistan est, lui aussi, un pion géostratégique important pour les Américains qui souhaitent créer des pipelines de la Caspienne vers le Pakistan via l'Afghanistan. La stratégie américaine en Asie centrale a été initiée en 2001. L'intervention en Afghanistan, légitimée par la nécessité de combattre le terrorisme, avait une visée

plus intéressée : stabiliser le pays, y mettre un régime ami et s'implanter militairement dans la zone afin de sécuriser les possibles voies de cheminement du pétrole de la Caspienne vers le Pakistan.

Depuis 2001, la coalition internationale se retrouve prise dans une lutte acharnée contre des Talibans qui redoublent chaque année de vigueur. Le pays est loin d'atteindre la stabilité, et la coalition stagne sur un terrain au relief trop compartimenté pour obtenir le succès. Alors que les Russes en sont partis vaincus après dix ans d'une guerre éprouvante, la coalition internationale tente péniblement de maintenir les avancées acquises sur le terrain. La question d'un retrait des forces est une hypothèse douloureuse à admettre, surtout pour l'Amérique qui "utilise" cette action multilatérale pour ses visées personnelles. Quitter l'Afghanistan laisserait le champ libre aux Chinois et aux Russes pour renforcer leur triangle stratégique avec l'Iran. Ce triangle verrouillerait l'accès à la Caspienne pour les Américains car l'Afghanistan est leur seul pivot géostratégique dans la zone. Il est impensable, aujourd'hui, pour les Américains d'envisager un retrait de ce territoire. Le théâtre afghan restera certainement un terrain difficile où les forces internationales continueront de piétiner mais la présence occidentale est vitale pour contenir la Chine et la Russie et pour mettre en œuvre la stratégie américaine.

Le Pakistan est la clé maîtresse du jeu stratégique chinois et l'élément indispensable à la mise en place de la stratégie américaine vers le pétrole de la Caspienne. La Chine, elle, a toujours vu, en Islamabad, un pion stratégique pour le "containment" de l'Inde. Aujourd'hui, la stratégie chinoise va bien au-delà. Avec la construction du port de Gwadar, les Chinois gagnent du terrain sur ce territoire et marquent un point important sur l'échiquier. D'une part, parce qu'ils se désenclavent de la pression américaine avec l'évitement du détroit de Malacca et de la mer de Chine pour le transit de leur pétrole et, d'autre part, car cette présence chinoise près du détroit d'Ormuz leur permet de contrôler plus facilement cet axe maritime stratégique. D'autant plus que ce port, inauguré en avril 2007, devrait servir de port-base à la flotte militaire chinoise. Un nouvel enjeu se dessine ainsi à l'horizon car si la flotte chinoise apparaît dans la zone, elle heurte de plein fouet les

intérêts américains qui y sont hégémoniques et qui utilisent leur flotte de combat pour peser sur l'évolution du théâtre en se rendant indispensables à la sécurité des États de la zone.

Les relations du Pakistan avec ces deux puissances ne sont pas de même nature : l'une est pragmatique car conditionnée par une pression ; l'autre est fidèle et gagée par une volonté réciproque d'alliance. Malgré sa volonté de se dégager de la pression américaine, le Pakistan reste soumis à un partenariat "obligé" avec l'Amérique dans sa lutte antiterroriste. Ce renforcement des liens entre Islamabad et Pékin est une manœuvre visant probablement à se désenclaver de l'étau américain, le Pakistan espérant, à terme, rejoindre le camp de l'Est.

L'Inde, aujourd'hui sollicitée par l'ensemble des puissances, veut être reconnue comme une puissance régionale, voire mondiale. Ce pays, entré pleinement dans la mondialisation, s'avère être un allié incontournable de l'Occident pour la stabilité dans la région. Pour accéder au statut régional, l'Inde a décidé de s'allier principalement à l'Amérique. Ce rapprochement est pragmatique, il vise uniquement à servir les intérêts de l'Inde en lui permettant d'entrer sur la scène mondiale et d'acquiescer un statut de légitimité sur son armement atomique. En "échange", les États-Unis tentent, eux, de faire de Delhi un contrepoids face à Pékin.

La Chine, qui voit d'un mauvais œil ce partenariat, devient proactive dans sa relation avec New Delhi. Malgré sa méfiance et sa crainte d'être encerclée par la Chine, l'Inde sait que, si elle veut acquiescer le statut de puissance, il lui faut aplanir ses relations avec son géant voisin.

À long terme, l'Inde sait que ses intérêts sont dans un pacte de bons procédés avec Moscou pour faire rempart à la Chine et dans une association triangulaire avec Moscou et Pékin pour contrer la prééminence des États-Unis dans la zone. Toutefois, malgré les enjeux, il est probable que l'Inde restera fidèle à sa culture "pacifique" et à sa politique de non-alignement.

Ainsi, le nord-ouest de l'océan Indien qui nous paraît si lointain est, en réalité, au centre des préoccupations des puissances qui font de cette région l'un des points centraux de leur stratégie afin de pérenniser leur économie et surtout de conserver leur place sur l'échiquier mondial.

L'Inde et l'Iran sont les seuls dans la zone à essayer d'ouvrir de réelles perspectives d'avenir à leur nation même s'ils doivent, pour l'instant, jouer le jeu des puissances. Les autres États de la région, pour la plupart affaiblis par leurs conflits internes et leurs difficultés économiques, subissent et subiront encore la domination des puissances qui détermineront leur avenir et de ce fait, l'avenir de leurs richesses.

Face à la montée en puissance de la Chine dans cette zone stratégique, les États-Unis adoptent une attitude de plus en plus offensive. De son côté, la Chine est consciente que, malgré sa volonté d'éviter les chocs frontaux, il arrivera un moment où l'offre pétrolière sera inférieure à la demande et qu'une forte rivalité, entre elle et les États-Unis, sera incontournable.

Pékin se prépare ainsi à marquer une tendance lourde dans les relations internationales du XXI<sup>e</sup> siècle car, au-delà des rivalités pour l'énergie, Pékin et Washington entretiennent des divergences de vues sur le monde. Ce clivage idéologique associé à une lutte d'intérêts pour l'accès aux ressources pourrait s'avérer explosif. Le pétrole étant vital à ces deux puissances et la raréfaction de cette ressource croissant, il est inévitable, qu'à l'avenir, les tensions entre ces deux géants s'accroissent. L'influence de ces deux puissances sur l'échiquier mondial sera alors en jeu. ■



Jean-Luc Domenach

## LA CHINE M'INQUIÈTE

Perrin  
asie



### LA CHINE M'INQUIÈTE

Le colosse aux pieds d'argile : rarement cliché a été plus approprié qu'à propos de la Chine d'aujourd'hui.

Encore convient-il d'identifier où se repèrent les fissures superficielles et les crevasses masquées, de mesurer l'action des autorités au-delà des affiches rassurantes, de pointer quels risques sociaux ou politiques pèsent sur le pays.

En combinant les informations acquises au cours de son long séjour en Chine et les observations internationales les plus récentes, Jean-Luc Domenach livre une radiographie sans concession d'un pays qui a déjà la tête aux festivités des Jeux olympiques, alors qu'il approche d'une heure de vérité.

*Jean-Luc Domenach, directeur de recherches au CERI, a notamment publié Comprendre la Chine d'aujourd'hui.*

Collection  
dirigée par Jean-Luc Domenach

Perrin  
asie



www.editions-perrin.fr  
17 €  
Prix France TTC

Jean-Luc Domenach

## COMPRENDRE LA CHINE D'AUJOURD'HUI

Perrin  
asie



### COMPRENDRE LA CHINE D'AUJOURD'HUI

La Chine, celle d'hier comme d'aujourd'hui, est le « laboratoire » de Jean-Luc Domenach. Depuis cinq ans, il a pu y travailler à ciel ouvert, en arpentant les rues de Pékin ou celles de Shanghai, en multipliant les rencontres avec l'homme de la rue, le chef d'entreprise, l'intellectuel ou le responsable politique.

Le sinologue de réputation internationale s'est transformé en chroniqueur du quotidien, en explorateur des arcanes du pouvoir local, en ethnologue d'une société beaucoup moins exotique que nous l'imaginons.

Mais l'érudit et l'expert en relations internationales, point toujours les contradictions d'une Chine qui aspire à la grandeur, s'en donne les moyens par un travail forcené et doute du présent.

On s'attend à lire des « choses vues » : on découvre le film le plus exact, autant que saisissant, d'une Renaissance douloureuse.

*Jean-Luc Domenach, directeur de recherche au CERI, chroniqueur régulier pour plusieurs médias écrits et audiovisuels, a notamment publié Où va la Chine ?, et Chine, l'archipel oublié, chez Fayard.*

Collection  
dirigée par Jean-Luc Domenach

Perrin  
asie



20 €  
Prix France TTC



ÉKONG : FLEUVE INTERNATIONAL

## Le Mékong : corridor d'intégration régionale du Laos

**Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur  
Khamliene NOUYVANISVONG**  
Ambassadeur du Laos près l'UNESCO,  
Professeur de géopolitique asiatique  
au Centre d'études diplomatiques et stratégiques.

Le Mékong, long de 4350 kilomètres est le troisième fleuve d'Asie derrière le Yangsi en Chine et le Gange en Inde. Tous les trois prennent leurs sources sur le flanc méridional de l'Himalaya. Le Mékong est le fleuve le plus international d'Asie. Six pays riverains se partagent son bassin : le Laos, la Thaïlande, la Chine (région autonome du Tibet et province du Yunnan), le Myanmar, le Cambodge et le Vietnam.

Tous les grands pays de la péninsule indochinoise sont centrés sur son bassin fluvial, qu'il s'agisse de l'Irrawaddy au Myanmar, de la Chao Praya en Thaïlande, ou sur un chapelet de plaines fluviales reliant les deux deltas au Vietnam. Ces couloirs, fluviaux ou littoraux, ont permis la marche vers le sud depuis la Chine méridionale des Birmans, des Thars et des Vietnamiens. Le Laos fait exception car il contrôle principalement la rive orientale de la partie médiane du bassin du Mékong. Si les Laotiens ont aussi suivi le Mékong, ils ne sont pas parvenus à en unifier le bassin, ayant tardé à déplacer leur capitale vers le sud.

Le Royaume du Lane Xang a été privé d'une base matérielle comparée à celle de ses voisins, fondée sur la riziculture deltaïque et l'accès aux échanges maritimes, ce qui ne lui a pas permis de conserver la rive occidentale annexée par la Thaïlande. Enfin, par deux fois le Mékong est devenu une frontière entre des systèmes politiques différents et concurrents, lors des colonisations britannique et française qui ont épargné le Siam, puis entre pays d'économie libérale et d'économie socialiste lors des deux dernières décennies écoulées. Par deux fois aux avant-postes de la géopolitique régionale, le Laos est aujourd'hui situé à la croisée des corridors qui définissent les structures de la péninsule.

[ Première tentative ]

Déjà en 1957, une première tentative d'intégration a été engagée par la création du Comité international pour l'aménagement du bassin inférieur du Mékong, sous l'égide de la Commission économique régionale des Nations unies. Dans une première étape, de 1957 à 1968, le Comité a pu rassembler une information cohérente sur les 607 000 km<sup>2</sup> du bassin inférieur peuplé de 26 millions d'habitants en 1965 et qui en compte 67 millions aujourd'hui.

Parallèlement, le Comité a entrepris dans chacun des pays un ou plusieurs aménagements : barrages d'affluents pour l'irrigation et la production d'électricité, casiers pour lutter contre les intrusions salines dans le delta, balisage du fleuve et construction de ports fluviaux. En 1968, l'élan des premières réalisations s'est effondré lorsque le Comité voulut élargir le champ de ses interventions et passer des barrages sur le cours principal du fleuve, nécessitant ainsi des délégations de souveraineté de la part des Etats. Les trois partenaires de la Thaïlande ont refusé de valider le plan d'aménagement du bassin préparé par le Comité, à partir d'études très inégales, financées par les Etats-Unis d'Amérique, le principal bailleur de fonds.

Le Comité s'engagea alors et progressivement dans deux directions, ce qui fut fatal à sa survie. La politique d'intégration régionale révéla une dépendance vis-à-vis de la stratégie dominante d'un des pays riverains. De plus, la constitution d'une bureaucratie (supra nationale, le Secrétariat et nationale, les comités locaux) contribua à





L'avènement du communisme, en 1975, éclipsa le grand dessein d'aménagement du cours principal car le fleuve redevint une frontière entre deux systèmes politiques. La refonte de la Commission du Mékong s'imposa et la décision fut prise de déplacer le secrétariat de comité de Bangkok à Phnom Pénh en 1995. Soutenu par la Banque asiatique de développement (BAD), la Commission a adopté une nouvelle stratégie consistant à abandonner son rôle d'agence d'exécution de projets. Elle se concentre, depuis 2001, sur le suivi de la gestion des ressources hydrauliques, organisé autour de trois programmes prioritaires : planification du développement, utilisation des eaux et préservation de l'environnement.

### [ Seconde tentative ]

Tenant compte du changement de la géopolitique dans la péninsule et tirant les conséquences de l'échec de la coopération régionale entreprise par le Comité, la Banque asiatique a proposé en 1992 une nouvelle approche de la coopération régionale avec de nouveaux objectifs et une nouvelle méthode. Il ne s'agit plus d'un projet de bassin, même si le mot fleuve y figure à titre symbolique, mais d'une vision stratégique d'intégration transnationale à l'échelle de l'Asie du Sud-Est. Ce programme rassemble l'ensemble des pays riverains : les quatre pays du bassin inférieur, le Myanmar et Yunnan. Le Mékong, selon la BAD, n'est plus un facteur de division mais un trait d'union, symbole d'un nouvel esprit de coopération. Six champs de coopération ont été identifiés : transport, commerce, énergie, tourisme, environnement et ressources humaines.

Ces programmes font l'objet de forums sectoriels annuels afin d'établir des plans de financement par les institutions internationales et bilatérales. Cette approche ne nécessite aucun accord international fondateur entre pays membres et n'exclut aucun partenaire potentiel. Au cours de la première décennie 1994-2004, la BAD a débloqué 1,2 milliard de dollars de fonds propres et a mobilisé 31 milliards de dollars. Le nouveau programme 2004-2009 comprend onze projets pour un montant de 15 milliards de dollars.

### [ Stratégie économique ]

La stratégie retenue pour développer la région du grand Mékong privilégie le maillage par quatre « corridors » économiques, méridiens et transversaux (BAU,1994), la priorité étant donnée à la construction des infrastructures de transport, la construction du pont de l'Amitié sur le Mékong à Vientiane et les deux autres au centre et dans le sud du Laos en sont des exemples. Les accords Lao-Thaï, signés en 2004, sur les échanges frontaliers dans le cadre de la libéralisation dans la région du Mékong ont permis de diviser par cinq le coût des transports par camion.



La crise asiatique de 1997 passée, la BAD a renforcé sa stratégie de « corridors » économiques, et lié la reconstruction des infrastructures de transport à la conclusion d'accords de libre échange, « corridor par corridor », devançant ainsi l'accord généralisé de l'ASEAN qui sera effectif pour les quatre nouveaux membres (Cambodge, Laos, Myanmar et Vietnam) en 2010.

Elle encourage également la création de zones industrielles et commerciales aux principaux nœuds de couloirs, notamment transfrontaliers.

Enfin, en 2004, un accord général portant sur le transport transfrontalier dans la région du grand Mékong a été suivi d'une série d'accords bilatéraux en 2005, prévoyant notamment l'inspection douanière unique par une équipe mixte à chaque poste transfrontalier, dès 2006 sur les « corridors » nord-sud et est-ouest et en 2008 sur les deux autres (Bangkok-PhnomPénh -Ho Chi Minh ville et Kunming-Lao Cai-Hanoi).

### [ Stratégie étatique ]

La vision stratégique proposée par la BAD fonde donc l'intégration régionale sur une relance des échanges commerciaux dans la péninsule, interrompus depuis des décennies par les guerres puis limités par la concurrence entre deux systèmes géopolitiques rivaux.

Cette stratégie intervient au moment où se redéfinissent les politiques territoriales de cinq des six pays partenaires dans le contexte de l'après 1989.

Le Laos n'est pas le seul Etat à avoir opéré un retournement stratégique ; la Chine et le Vietnam ont fait de même et le Cambodge réapparaît sur la scène régionale.

Le Laos a connu un singulier retournement de son insertion dans la péninsule indochinoise au cours des années 80. Il est passé de la situation de « marche » à la période coloniale et de la situation « d'enclavement » après l'indépendance à la situation de « carrefour » mettant en relation les pays de l'Asie du Sud-Est continentale et le Yunnan. Le Laos a ainsi retrouvé sa position qui prévalait à la période pré-coloniale, où les routes caravanières sillonnaient la péninsule.

Aujourd'hui, dans un contexte politique nouveau, le Laos renoue avec sa fonction d'espace intermédiaire à la croisée des « corridors » de la région du grand

Mékong. Il s'apprête à tirer profit du passage d'une logique d'affrontement entre systèmes politiques différents à une logique de coopération où il relie des partenaires désormais rassemblés dans l'ASEAN.

C'est donc dans une péninsule à nouveau en réseau que le Laos s'insère, en en favorisant à la fois l'intégration nationale et les articulations internationales. ■

(1) L'Irrawaddy est le principal cours d'eau du Myanmar. Il est formé par la réunion dans le nord du pays, près de la ville de Myitkyina, des rivières Mali et Nmai.

(2) La Chao Praya ou Ménam Chao Phraya, est le plus important fleuve de Thaïlande après le Mékong et la Salween. C'est aussi le seul à couler entièrement dans le pays, dont il constitue encore aujourd'hui l'axe majeur de transport et de commerce. Il se forme au confluent des rivières Ping et Nan et s'écoule vers le sud pendant 372 km, avant de se jeter dans le golfe de Thaïlande.

(3) Vers le XI<sup>e</sup> siècle commence réellement l'histoire du pays avec l'arrivée des populations Tai arrivant de Chine du Sud. En 1333 est fondé le Lan Xang, pays du million d'éléphants.



ORS DU TEMPS ET DE L'ESPACE QU'ILS TRAVERSENT SUR LEURS JONQUES, bricks, sampans ou hors-bord, les pirates n'en finissent pas de hanter mers, détroits et océans. Difficile d'accorder à cette menace un regard scientifique quand l'imagerie collective pollue l'analyse à force de clichés. Les pirates fournissent pourtant l'occasion de se pencher sur deux problématiques au cœur des relations internationales contemporaines en général, et de l'Asie du Sud-Est en particulier.

# La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre froide

**Monsieur Éric FRÉCON**

Docteur en relations internationales,  
Conseiller spécialisé pour la piraterie dans le sud-est asiatique.

D'un côté, ces pirates trop longtemps abandonnés aux seuls romanciers opèrent dans le monde maritime dont dépendent 80 % des échanges commerciaux. De plus, 70 % de la population de la planète "bleue" vivent à moins de 300 km des côtes. La dimension maritime est particulièrement présente en Insulinde, où les archipels philippin et indonésien comptent respectivement 9 000 et 17 000 îles. L'Indonésie doit veiller à la sécurité d'environ 66 000 km de côtes, contre 3 500 km pour la Thaïlande. Autre indicateur, le ratio entre la surface de l'étendue maritime et la superficie terrestre est de 5,95 aux Philippines, contre 1,44 en Malaisie <sup>(1)</sup>. Quant à Singapour, l'île-État se dispute la place de premier port du monde avec Rotterdam. L'essentiel de son commerce ainsi que la moitié du pétrole mondial transporté par mer transite par Buffalo Rock, au sud-ouest de la cité, dans un secteur du détroit de Singapour large de 532 mètres et profond de 20 mètres. À cause de l'étendue des aires maritimes ou du resserrement de ces points de passage, la sécurité des voies de communication maritime ou *Sea lines of communication* s'avère aussi délicate que vitale dans cette région.

D'un autre côté, la piraterie permet un regard original sur les relations transnationales et leur volet sécuritaire. En dehors des schémas étatiques classiques, les pirates comptent parmi les "turbulences" majeures <sup>(2)</sup> des relations internationales ; ils incarnent sur mer la version criminelle de la mondialisation en concurrençant, voire en perturbant l'action des gouvernements.

Aussi, les pirates méritent-ils une attention soutenue. Mais décider de partir sur leurs traces oblige au préalable à cerner leur activité nimbée de mystères. Chacun s'attache à sa propre vision de la piraterie, de l'historien au producteur de cinéma, via l'informaticien, le commerçant, le diplomate, l'officier de marine ou plus généralement les gouvernements. Ceux-ci, par exemple, ne reconnaissent que la définition de la Convention de Montego Bay de 1982, dont l'article 101 est particulièrement restrictif. Il limite la piraterie à trois critères : une localisation en haute mer, ce qui exclut le banditisme maritime <sup>(3)</sup>, la présence de deux navires, ce qui exclut les mutineries et les motifs privés, ce qui excluait le terrorisme <sup>(4)</sup>.

Une telle approche nie la majorité des actes de violence maritime, ce que soulignent les rapports de l'Organisation maritime internationale (OMI) en distinguant les attaques perpétrées dans les eaux territoriales ou en haute mer : lors du premier trimestre 2004, sur les 41 attaques enregistrées en mer de Chine et dans le détroit de Malacca, seules 19 eurent lieu en haute mer. Cette définition reconnue par les gouvernements nuit également à la répression. Chaque État étant souverain, nul autre ne peut intervenir dans ses eaux territoriales, sauf en cas de légitime défense, d'appel au secours en portée visuelle ou de flagrant délit. Les poursuites sont aussi circonscrites aux limites des frontières. Les pirates l'ont compris et savent trouver refuge au cœur d'îlots abandonnés par le pouvoir.

Soucieux de sonner l'alarme et de lever le voile sur la menace pirate, le Bureau maritime international (BMI), une émanation de la Cham-





bre internationale du commerce fondée dans les années quatre-vingt, qualifie, quant à lui, la piraterie en ces termes : "tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte" (5). Ces chiffres sont régulièrement l'objet de vives critiques puisqu'ils incluent les forfaits commis dans les eaux territoriales et qualifiés de "banditisme maritime". De même, ils confondent les simples tentatives avec les attaques effectives. En revanche, de nombreux armateurs expliquent qu'ils préfèrent souvent ne pas faire état des attaques subies afin de ne pas stopper inutilement leurs navires pour de vaines enquêtes.

Gonflées ou minorées, ce sont ces statistiques que la presse reprend régulièrement. Ces chiffres permettent de se familiariser davantage avec ces brigands sortis de leurs repaires au début des années quatre-vingt-dix. Les sources fiables sont en effet peu nombreuses ; en marge de la société, les pirates demeurent également les parias de la science politique.

En 1991, 107 attaques dans le monde étaient rapportées par le BMI, 469 en 2000, 370 en 2002, 445 en 2003 et 182 pour le seul premier semestre 2004. Parce que 70% des attaques ont lieu en Asie – près de la moitié en Asie du Sud-Est insulaire, surtout en Indonésie (121 abordages en 2003) – et parce que plus de la moitié du tonnage de la flotte marchande mondiale transite par les détroits malais, il est utile de se pencher sur la sécurité de cette zone longtemps en proie aux pirates.

Le récent retour en force de la piraterie maritime illustre "les relations internationales illicites" qui se tissent entre les îles



*Actes de piraterie recensés dans le monde et pourcentage des simples tentatives par rapport au total mondial, 1993-2004 (source : BMI – chiffres de février 2005 (6)).*

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Attaques tentées</b>	49	22	36	42	42	36	56	151	97	84	113	88
<b>Pourcentage</b>	48	24	19	18	17	18	20	32	29	23	25	27
<b>Bateaux abordés</b>	36	54	129	180	174	145	217	307	219	257	331	226
<b>Détournements</b>	–	5	12	5	17	17	8	8	16	25	19	11
<b>Bateaux retenus</b>	8	6	11	–	8	4	1	2	1	–	–	–
<b>Bateaux disparus</b>	–	–	–	–	–	–	3	1	2	4	2	–
<b>Cas non rapportés</b>	10	3	–	1	6	–	–	–	–	–	–	–
<b>Total mondial</b>	<b>103</b>	<b>90</b>	<b>188</b>	<b>228</b>	<b>247</b>	<b>202</b>	<b>285</b>	<b>469</b>	<b>335</b>	<b>370</b>	<b>445</b>	<b>325</b>



avec la piraterie ; en sera-t-il de même à l'avenir ?

**Des royaumes indianisés à la colonisation : l'histoire d'un face-à-face entre deux modèles, pirate et européen.**

*Un système d'échanges régionaux fondé sur le vol et l'abordage. Dans le détroit de Malacca, les premières structures politiques furent bâties sur une piraterie contrôlée. Ce fut le cas dans le royaume indianisé de Crivijaya, centré sur le sud de Sumatra entre les VIII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles. Au début du XIII<sup>e</sup> siècle, le voyageur chinois Tchao Jou-Koua décrit dans sa notice sur San-fo-ts'i, le nom chinois de la thalassocratie de Crivijaya, le contrôle étroit qu'exerce l'autorité locale sur la navigation dans la région : "ce pays est maître des détroits par lesquels le trafic étranger doit passer. [...] Si un navire marchand passe devant sans y faire escale, les bateaux sortent pour l'attaquer d'après une manœuvre prévue ; les gens sont prêts à mourir [pour réaliser cette entreprise]. C'est pour cette raison que ce pays est devenu un important centre maritime" (8).*

Au XIII<sup>e</sup> siècle, l'autorité de ce royaume finit de se déliter alors que s'ouvre au cœur de l'Insulinde une nouvelle ère, marquée autant par l'arrivée de l'islam que par celle des Européens. Des sultanats islamisés se développent le long des routes maritimes et constituent un nouveau système politique et économique encore fondé en partie sur les attaques en mer. La piraterie et la guérilla maritime régulent l'essentiel des relations régionales, comme c'est alors le cas pour les Barbaresques en Méditerranée occidentale au XVI<sup>e</sup> siècle.

Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, des communautés entières vivent de raids pirates, sont armées par des pouvoirs locaux et contribuent au développement des entrepôts commerciaux mis en place dans des secteurs stratégiques, au cœur des détroits malais (Malacca, Johor, archipel des Riau). Pour un chef de guerre, la démarche consiste à s'affirmer par quelques raids, avant d'unifier une population de gens de la mer, de créer des entrepôts, de soumettre le voisinage afin, en dernier lieu, de drainer le commerce régional vers ses ports. Ces raids sont au cœur de la compétition commerciale et de l'établissement des pouvoirs et contre-pouvoirs. Au gré de leurs abordages, les pirates se sont rendus maîtres des relations et échanges sur la scène régionale. Cela ne pouvait plus durer.

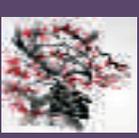
d'Asie du Sud-Est (7). Il conduit plus précisément à s'interroger sur le poids de l'État dans la région. Fidèle à ses principes millénaires, l'asocial pirate malais remettrait aujourd'hui en cause, comme il l'a déjà fait par le passé, le contrat social au sein des États d'Asie du Sud-Est. Tout serait à reconstruire pour l'État, *a priori* contourné et dépassé sur plusieurs fronts, aussi bien celui du crime que de la répression. Par ailleurs, il semblerait que les gouvernements profitent de cette situation pour réaffirmer leur légitimité. Dans cette perspective, ils auraient recours à deux procédés classiques : d'une part, l'identification

d'un ennemi commun pour que la nation se regroupe autour d'une cause commune et, d'autre part, le recours à la régionalisation pour trouver auprès des voisins une aide précieuse.

**[ L'ordre pirate versus l'ordre étatique. ]**

Hier comme aujourd'hui, le pirate incarne la résistance au système politique international fondé sur l'idée de pouvoirs administratifs centralisés et de territoires bordés de frontières. Par le passé, l'État a fini par s'imposer au terme de son face-à-face





L'expansion du modèle étatique au détriment des projets pirates. Les États ont pu s'affirmer et (r)établir pleinement leur autorité à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle dans les autres mers du globe, des Caraïbes à la mer du Nord, une fois les océans nettoyés de la menace pirate<sup>(9)</sup>. La souveraineté s'est affirmée comme un contrepoids aux utopies<sup>(10)</sup>, modèles et projets pirates. En ayant recours à la notion de souveraineté, les autorités ont cherché à mettre un terme au désordre, sur terre comme sur mer. Nouvel épisode de leur histoire : les pirates s'effacent en même temps que l'État s'affirme comme un acteur international responsable. Faut-il pour autant sonner le glas de la piraterie et la déclarer obsolète comme de nombreux juristes des années trente ?

### **Le retour en force des pirates face aux États est-asiatiques depuis la fin de la guerre froide.**

Jamais le pirate ne meurt ni ne disparaît : il attend... La fin de la guerre froide, le déclin de l'empire soviétique et l'instabilité qui en résulte favorisent une violence non étatique propice au chaos. Au lendemain de la guerre froide, la recherche d'un nouvel ordre mondial s'effectue dans un contexte de "Coming Anarchy"<sup>(11)</sup>. Comme les bandes armées d'Afrique ou les cartels d'Amérique latine, les pirates d'Asie orientale contribuent à cette instabilité. Ils contestent par leur présence, au gré du trafic maritime plus que de la mousson, l'idée d'un système socio-politique fondé sur la forme moderne de l'État. Plusieurs facteurs ont facilité ce retour en Asie du Sud-Est, au-delà de l'histoire et de la culture pirate souvent brandie comme un instrument de dramatisation<sup>(12)</sup>. Le cadre géographique régional était tout

d'abord propice à la propagation du fléau pirate au début des années quatre-vingt-dix. Outre les archipels et îlots, les détroits d'Insulinde présentent tous les critères favorables aux embuscades : bancs de sable, courants et récifs obligent les bateaux à réduire leur vitesse. Les navires évoluent avec crainte sur cette route maritime ; à tout instant, les nuits sans lune, des pirates peuvent surgir des mangroves. Ensuite, le développement de la piraterie a été favorisé par le vide stratégique succédant à la guerre froide. La chute de l'empire soviétique et le départ des Américains de leurs bases philippines au début des années quatre-vingt-dix ont considérablement réduit la fréquence des patrouilles navales dans la zone.

Enfin, l'essor du phénomène a été favorisé par le contexte économique. Le miracle asiatique du début des années quatre-vingt-dix a accru les échanges intra régionaux et le trafic maritime dans le détroit de Malacca a doublé entre 1986 et 1992 ; or, les pirates se nourrissent de bateaux. Qui plus est, la crise de 1997 passant par là, leurs effectifs ont été renforcés par ceux des miséreux et autres oubliés de la croissance. L'île de Batam, zone franche indonésienne à 30 minutes en ferry de l'opulente Singapour, abrite par exemple plus de 40 000 logements sauvages et une population, souvent jeune, venue de tout l'archipel à la recherche d'argent facile. Les plus chanceux terminent dans des camps pour un travail au sein d'usines délocalisées et protégées. Les autres se reconvertissent en prostituées – le prix d'une passe est celui d'une bonne bière à Singapour – en pickpockets ou en pirates. De leurs banlieues sur pilotis, ils guettent leurs proies.

Plus que les arguments ethnologiques, ce sont donc les facteurs sociaux qui, en priorité, expliquent comment, après une période de répit, le détroit de Malacca est à nouveau devenu l'épicentre de la piraterie asiatique.

*Les étapes du retour de la piraterie en Asie du Sud-Est.* Dans un premier temps, et après quelques attaques éparses dans les années quatre-vingt, les abordages se firent plus nombreux dans l'archipel des Riau, au sud de Singapour. Cette région totalisait, à ce moment-là, entre 80% et 90% des actes de piraterie. Les patrouilles conjointes des États riverains en 1992 ont alors chassé les pirates vers la mer de Chine méridionale, jusqu'à ce que Pékin décide de se racheter une conduite au milieu des années quatre-vingt-dix, particulièrement au lendemain de l'affaire du *Petro Ranger* détourné en 1998. Aussi les pirates regagnèrent-ils l'Insulinde, et tout particulièrement le détroit de Malacca en 2000. En parallèle, une importante piraterie portuaire se développait en Asie du Sud. Au premier semestre 2004, le détroit de Singapour redevenait le point noir de la piraterie régionale.

Ainsi, presque 200 ans après les premières opérations anti-pirates, l'État est à nouveau mis au défi.

### **[ Les États d'Asie du Sud-Est mis en échec par les acteurs du jeu pirate. ]**

Sur le volet criminel ou répressif, l'État est contourné. Les pirates de toutes sortes dépossèdent les gouvernements du "monopole de la violence", selon la formule de Weber, tandis que les acteurs pri-

*Actes de piraterie recensés dans six pays d'Asie du Sud-Est (1993 - 2004)  
(source : BMI – chiffres de février 2005<sup>(13)</sup>).*

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Indonésie</i>	10	22	33	57	47	60	115	119	91	103	121	93
<i>Malaisie</i>	-	4	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9
<i>Philippines</i>	-	5	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4
<i>Thaïlande</i>	-		4	16	17	2	5	8	8	5	2	4
<i>Détroit de Singapour</i>	-	3	2	2	5	1	14	5	7	5	2	8
<i>Viêt-Nam</i>	-	2	4	-	4	-	2	6	8	12	15	4
<i>Détroit de Malacca</i>	5	3	2	3	-	1	2	75	17	16	28	37
<b>TOTAL MONDIAL</b>	<b>103</b>	<b>90</b>	<b>188</b>	<b>224</b>	<b>247</b>	<b>202</b>	<b>300</b>	<b>469</b>	<b>335</b>	<b>370</b>	<b>435</b>	<b>325</b>

vés prennent le relais des forces armées pour éradiquer le banditisme et la piraterie maritime.

### **Les défis posés par les pirates est-asiatiques.**

La menace provient de groupes échappant à tout contrôle étatique. L'Organisation maritime internationale (OMI), au lendemain d'une première mission sur zone en 1993, établit une typologie que nous allons présenter en l'actualisant.

*Menaces "infra étatiques" : vols à main armée mineurs ou banditisme maritime.* Les vols à main armée mineurs : "Il s'agit de loin du type d'attaque le plus fréquent dans la zone étudiée. Ces attaques sont généralement commises à proximité du littoral à partir de petits engins ultra rapides par des groupes de malfaiteurs armés de machettes, de gourdins et parfois de pistolets. [...] On pense que les coupables proviennent des communautés de malfaiteurs et de pêcheurs installés à proximité de la zone subissant les attaques" (14).

Les pirates, armés généralement de machettes, embarquent à six, sept ou huit sur leur *pancong*, des sampans d'une dizaine de mètres de long sur lesquels un moteur est rajouté pour gagner en puissance. Ils arrivent par l'arrière et grimpent à l'aide de grappins ou d'une gaffe en bambou tandis qu'un pirate attend le retour de ses comparses sur la barque en bois. Ceux-ci cherchent le coffre, prennent l'argent et fuient aussitôt. Courageux mais pas téméraires, les pirates refusent l'affrontement ; les bateaux croisant dans les détroits sont suffisamment nombreux : pas besoin de prendre des risques inutiles ! Aussi pêchent-ils généralement en guettant leur prochaine proie...

L'identification de plusieurs repaires de pirates en mer de Chine méridionale, dans l'archipel des Anambas ainsi qu'à l'est de Bintan, et la visite de l'un d'eux au sud du détroit de Malacca, ont permis de plonger au cœur d'un univers où tous vivent en bonne entente – le pêcheur avec le pirate, le proxénète avec l'imam –, le tout sous le regard bienveillant de la police.

Dans le repaire de Kampung Tanjung, sept kilomètres au sud de Singapour, dans le district de Batam, de nombreux récits font état de taxations arbitrairement imposées par les forces de l'ordre basées à la sortie de ce village sur pilotis. Leurs jeunes représentants, plus souvent en sarong qu'en uniforme, conseillent par ailleurs au nouveau venu d'aller goûter aux charmes de la bien nommée île aux Cochons, à cinq



minutes en bateau, où ne fleurissent que bordels et tripots. Ils sont là-bas les rois. En revanche, ils ne pénètrent pas au cœur même du repaire pirate, dans le quartier dit de "la Cuisine noire". C'est ainsi qu'Arif, recherché par des policiers d'une île voisine, peut exercer en toute impunité ses activités de bateau-taxi le jour et de pirate la nuit.

Le chef de village laisse faire. Ce dernier peut se vanter de ses contacts à Jakarta ou avec le gouverneur ; il connaît certes tous les pirates et leurs techniques, mais impossible d'intervenir. Tel est le prix de la paix sociale. La petite piraterie fait vivre le quartier de "la Cuisine noire", alors que la pêche est en perte de vitesse à cause du trafic et des travaux portuaires ; en six heures, de nuit, sur une fragile embarcation, Dewi n'a rapporté que quatre calmars et un poisson, revendus le lendemain un dollar de Singapour. Le chef du village surveille donc de loin les activités pirates, se contentant de guetter les éventuels dérapages. En échange, la population se tient tranquille, à l'écart de toutes velléités sécessionnistes ou terroristes. Il n'est dès lors guère surprenant de voir l'ancien gendre du chef du village diriger le principal gang de l'île, celui des Buton.

Cette population, respectée pour son courage et renfermée sur elle-même dans le quartier Bugis (15), est venue d'une île située au sud-est de Sulawesi afin de goûter à l'essor de Batam. Bons marins sans emploi ni revenus, les Butons se sont finalement tournés vers la piraterie pour compléter leurs très maigres revenus. L'argument culturaliste souvent mobilisé pour

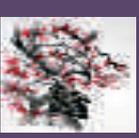
expliquer l'importance de cette activité au sein de ce groupe ne vaut guère en l'espèce ; c'est également le point de vue de Christian Pelras à propos des Bugis en général (16). D'autres gangs composés d'une dizaine d'individus existent. Ong, un Chinois qui reçoit ses informations de Singapour, dirige l'un d'eux depuis sa frêle cabane sur pilotis. Récemment, il délocalisa ses activités jusqu'à un petit village de mer de Chine du sud qui dut se résigner à accueillir ces pirates quelques mois durant. Un autre gang aujourd'hui disparu était dirigé par un "Robin des bois" des mers qui redistribuait le fruit de ses rapines aux plus nécessiteux. Il finança par exemple la construction des passerelles sur pilotis ainsi que la mosquée.

Dans la rue du marché, au cœur de l'île, se trouve le sommet de la pyramide sociale des pirates. Deux frères font régner la terreur. Ces potentats locaux dignes des frères Barberousse – l'un réfléchissant, l'autre agissant – ont fait main basse sur l'île. Les policiers leur servent de gardes du corps et quasiment tous les gangs pirates leur doivent des comptes. La population locale leur est soumise, les respecte et les craint.

Ainsi va la vie sur les passerelles et jetées d'un de ces *kampungs* pirates, d'où l'on distingue dans la brume les fiers buildings de Singapour qui suscitent tant de rêves et fascinations auprès des plus jeunes générations.

*Menaces transnationales : vols et agressions à main armée de degré intermédiaire et détournements criminels aggravés.* Au large, en dehors





des eaux territoriales, la piraterie gagne en capacité de nuisance.

- Vols et agressions à main armée de degré intermédiaire: attaques violentes et vols impliquant de sérieuses blessures ou des meurtres par des gangs bien organisés, habituellement lourdement armés et travaillant pour un "bateau-mère" (17).

- Détournements criminels aggravés: activités criminelles internationales planifiées et profitant de conséquentes ressources, utilisant d'importants *gangs* d'hommes bien entraînés et lourdement armés, pleinement préparés à utiliser les armes à feu. Disparitions de navires pour les convertir à des trafics illégaux – phénomène aujourd'hui baptisé "bateau fantôme" (18).

La piraterie transnationale conduit de Hong Kong à Singapour, via Bangkok selon un rapport spécial du Bureau maritime internationale sur le crime organisé en Asie orientale (19). En l'espèce, les pirates abordent tankers et porte-conteneurs selon le *modus operandi* classique. L'équipage est ensuite jeté à l'eau. Le bateau est, quant à lui, repeint, maquillé et rebaptisé, tel le Karaboudjan du "Crabe aux pinces d'or". Attendu à Manille ou Bangkok, il accoste généralement dans un autre port. La cargaison est revendue sur le marché parallèle. Le "bateau-fantôme", enregistré auprès d'un consulat guère rigoureux, part ensuite tromper un nouvel expéditeur aussi pressé que peu scrupuleux. Le navire sera encore détourné et maquillé; un nouveau cycle reprend.

Le BMI a comptabilisé 25 détournements en 2002 et 19 en 2003, contre seulement huit trois ans plus tôt et 17 en 1997 et en 1998. Les actes de ces dernières années furent cependant limités à la seule zone des détroits malais et visaient des navires de plus petits tonnages que le *Tenyu*, l'*Anna Sierra* ou l'*Alondra Rainbow*.

**Des menaces périphériques: les cas du terrorisme maritime.** La crainte d'une dérive terroriste provient plus de la menace islamiste que du mouvement pour la libération d'Aceh, au nord de Sumatra. Des "barbus" en tournée dans l'archipel des Riau durant la saison des pluies 2001-2002 ont séduit le cortège de désœuvrés. Tous les éléments sont à présent réunis pour une version maritime et asiatique d'attaques qui ont déjà frappé l'Amérique par les airs et l'Europe via le réseau ferroviaire: des cibles faciles



– tous les navires doivent passer au moins une nuit dans le détroit de Malacca –, des candidats au martyre peut-être de plus en plus nombreux et désespérés, des scénarios variés: marée noire volontaire au milieu du détroit, transformation d'un butanier ou propaneur en bombe flottante, blocage des installations portuaires, infiltration de terroristes ou d'armes de destruction massive par containers (seuls 2% des containers étaient contrôlés à l'entrée des États-Unis en 2002), attaques suicides depuis des petites embarcations ou même des avions de tourisme chargés d'explosifs, prises d'otages, etc. L'attaque du World Trade Center – longtemps homonyme d'un port de Singapour à présent rebaptisé – pourrait connaître des prolongements maritimes en Asie du Sud-Est où la Jemaah Islamiah, jusqu'à l'arrestation de son chef de file surnommé Hambali en août 2003, restait très active et dangereuse. Tel serait toujours le cas selon un rapport publié par un journal malaisien (20). Les aveux d'un complice ont confirmé les craintes de la communauté maritime régionale; des plans d'attaques suicides contre la base navale américaine de Changi, à Singapour, existaient depuis plusieurs mois et des vidéos de patrouilles navales dans le détroit de Malacca ont été retrouvées chez des proches d'Al-Qaeda. Les experts régionaux redoutent par ailleurs que des terroristes se soient livrés à de macabres entraînements sous couvert de piraterie, en particulier lors d'attaques de chimiquiers et de remorqueurs. La question porte à présent sur une éventuelle complicité des pirates avec les terroristes. Si Singapour insiste sur de telles

connexions, beaucoup d'experts s'interrogent sur l'intérêt des pirates, en collaborant, de provoquer ainsi un regain de la répression dans la région.

Aux vierges du paradis promises aux kamikazes islamistes, les pirates préfèrent encore les prostituées de l'île aux Cochons...

L'autorité de l'État apparaît néanmoins remise en cause par les petits brigands et autres grands criminels des mers, comme nous venons de le voir.

### **Vers une nouvelle gouvernance face à la piraterie.**

À terre, les gouvernements semblent tout autant contournés; ce retrait des autorités officielles sur le plan répressif, dont il va être à présent question, se révèle parfois un choix politique judicieux.

**La revanche de la société civile face à la menace pirate.** Il existe deux types de réaction à la piraterie: l'une violente, incarnée par les nouveaux mercenaires, l'autre informative. Certains ont su rapidement analyser la nouvelle donne internationale, particulièrement en matière maritime. Plusieurs compagnies de sécurité ont proposé leurs services. Anglo-marine service Ltd. met ainsi sur le marché des Gurkhas disposés à escorter certains équipages.

D'autres acteurs privés refusent l'escalade de la violence. La première initiative revient à la Chambre internationale du commerce et à son BMI, dirigé alors par Éric Ellen à Londres. Ils créèrent en 1992 une antenne régionale basée à Kuala Lumpur, en charge de recenser les attaques,

répercuter les alertes et fournir les premières analyses. Le discours de son directeur, Noël Choong, n'est pas exempt de soupçons, voire d'exagérations. "Juge et parti" selon de hauts fonctionnaires, ce centre fournit cependant sur [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) d'intéressants rapports.

Est-ce la crainte de la magie noire et des fantômes, tel le Puja qui permet aux pirates de fuir en marchant sur l'eau avant de disparaître dans un nuage de fumée ? Il n'en demeure pas moins que les États, pour leur part, tardent à intervenir ; quasiment aucun gouvernement d'Asie du Sud-Est ne répond aux violences et aux défis lancés par les lointains cousins asiatiques de Barbe-Noire au milieu des années quatre-vingt-dix.

*La passivité des États concernés face à la menace pirate.* L'enjeu commercial de la piraterie n'a pas paru immédiatement décisif aux yeux des gouvernements. L'Institut maritime malaisien rappelait que si 600 navires en tout genre transitaient chaque jour par le détroit de Malacca, seule une quinzaine par an était effectivement victime des pirates, soit moins de 0,01%. Aussi les États préféraient-ils s'occuper d'immigration clandestine, de terrorisme, de trafics illégaux, tout en relativisant le danger pirate, particulièrement nuisible à leur réputation. Ce fut longtemps le cas de la Malaisie et de Singapour.

Restent l'Indonésie et la Chine. La première semble perpétuer la tradition des potentats locaux. Certes les moyens font défaut : en 2002, le chef de sa marine déplorait que seuls huit bâtiments de la

flotte eussent moins de dix ans. Aux abords du repaire pirate que nous avons visité, la brigade de la police maritime ne dispose que de trois misérables hors-bords incapables de rivaliser avec ceux des pirates. Mais au manque d'équipements s'ajoute la corruption. Aux abords de ces repaires déambulent d'autres policiers, surveillant les prostituées et au service des chefs de *gangs*. De nombreux rapports et témoignages de victimes font d'ailleurs état d'attaques pirates commises par des Indonésiens parlant anglais, équipés de tenues militaires et rompus aux techniques de commandos. Loin de Jakarta – déjà bien occupé avec le Timor-est hier, avec Aceh aujourd'hui et avec la Papouasie occidentale demain – et dans des zones de non-droit abandonnées aux mangroves et aux requins en tout genre, la piraterie perdure.

Ce ne fut pas le cas en mer de Chine méridionale, théâtre auparavant des plus spectaculaires détournements. Étaient-ils dirigés par Pékin, désireuse à l'époque d'asseoir sa souveraineté sur cette zone riche en hydrocarbures, éventuellement par le biais de stratégies indirectes ? Ou bien ne s'agissait-il que de fonctionnaires prêts à tout pour arrondir leur salaire dans une région déjà largement pourrie par la corruption ? Sans doute les autorités ont-elle repris le rôle joué cinq siècles plus tôt par la reine Elizabeth d'Angleterre, lorsque celle-ci laissait les pirates attaquer les galions espagnols, ses ennemis du moment. Aujourd'hui, Pékin s'est rapproché de l'Organisation mondiale du com-

merce ; hasard ou coïncidence, les détournements ont quasiment cessé dans le secteur : 31 attaques en 1993 en mer de Chine méridionale, aucune en 2002.

Plus qu'affaiblis, les États sont surtout restés longtemps indifférents à cette menace. Leur absence a ainsi favorisé l'expansion de la piraterie et non l'inverse : la piraterie ne conduirait pas à l'impuissance de l'acteur étatique mais davantage à son renforcement. Avec l'obligation de réagir à cause des intérêts en jeu, se profile en effet le retour du politique et de la diplomatie dans la lutte anti-pirates.

### **[ "La résistance des États" d'Asie du Sud-Est face aux pirates. ]**

Pas plus la menace transnationale que font peser les pirates que la prise en charge du problème par diverses ONG n'ont eu raison de l'État. Bien décidé à "résister" <sup>(21)</sup> et à réagir, celui-ci peut encore se révéler "utile" <sup>(22)</sup>. Mieux : il ressortira renforcé de son face-à-face avec les pirates d'Asie, en agissant aussi bien à l'échelle interne que régionale. Les plus menacés seraient finalement les pirates et non les gouvernements.

### **Se regrouper et se mobiliser contre les pirates.**

L'identification d'un ennemi commun représente une occasion classique pour l'État de retrouver du sens <sup>(23)</sup>, donc de se renforcer. C'est pourquoi les gouvernements asiatiques ont à saisir l'opportunité qui s'offre à eux, à travers la menace pirate, pour retrouver leur légitimité. L'État se doit de produire les efforts nécessaires pour séduire et se poser comme un élément d'alternative crédible et nécessaire face au désordre potentiel. L'État (re)naît de la peur, celle des pirates en l'occurrence.

*Des intérêts divers justifiant le retour de l'État pour accélérer la lutte anti-pirates. La pression des acteurs privés a payé.* La hausse des coûts, notamment d'assurance, autant que les mesures mises en place, comme les clôtures électrifiées (cf. [www.secure-marine.com](http://www.secure-marine.com)) ou le suivi par satellite (cf. [www.shiploc.com](http://www.shiploc.com)), ont alerté l'attention des gouvernements. Les actes de piraterie leur sont devenus de plus en plus insupportables ; il importait de réagir.

La piraterie se révèle en effet nuisible aux investissements étrangers. C'est le cas









d'une part pour le tourisme, notamment dans le détroit de Malacca, où l'idée de l'ancien Premier ministre malaisien Mahathir de développer la marine de plaisance se heurte à l'omniprésence des pirates. D'autre part, l'industrie portuaire ne peut cohabiter avec cette menace. Le projet de canal à travers l'isthme de Kra, au sud de la Thaïlande, est soutenu par l'administration Bush car un tel aménagement permettrait de contourner la zone à risque du chenal Philippe, à l'extrémité sud du détroit de Malacca. Singapour doit donc sécuriser ses eaux pour continuer à attirer les compagnies maritimes du monde entier. L'Indonésie est également soucieuse de son image. Elle a ainsi violemment réagi, par la voix du chef d'état-major de sa marine, à la publication des rapports du BMI qui ne cessent de la montrer du doigt. L'amiral Sondakh dénonça la conspiration étrangère visant à justifier selon lui une intervention extérieure dans la région<sup>(24)</sup>. Sans doute parlait-il du projet de patrouilles américaines évoqué en 2004.

Certains gouvernements ont décidé d'intervenir pour d'autres motifs. Après s'être investi dans les projets liés au développement du Mékong, le Japon, par exemple, saisit l'occasion de la piraterie pour faire évoluer sa doctrine de défense et tenter de faire oublier les souvenirs douloureux de la Deuxième Guerre mondiale en Asie du Sud-Est. Au gré des patrouilles ou exercices anti-pirates avec les marines régionales, il signale son retour en force sur la scène stratégique et diplomatique régionale. En tant que victime de la piraterie, le Japon s'invite dans les forums sud-est asiatiques, quand il ne les organise pas lui-même, comme en 2000 à l'occasion de la conférence de Tokyo. Certes, 140 attaques ont touché des navires japonais depuis 1990 et, de même, 80% de ses approvisionnements en hydrocarbures sont menacés par les attaques pirates, voire terroristes, et légitiment ces efforts. Il n'en demeure pas moins que la piraterie fournit aux diplomates japonais le prétexte idéal pour occuper le terrain en Asie du Sud-Est.

Dernier argument en faveur d'un regain d'intérêt : la piraterie tue. Le BMI a longtemps tenté d'exagérer le nombre de victimes en incluant les décès consécutifs à des attentats terroristes. Le nombre de morts ne dépassait toutefois pas 21 en 2001 et dix l'année suivante. Mais entre 2002 et 2003, le nombre d'attaques avec

armes à feu est passé de 68 à 100 tandis que le nombre de personnes prises en otages doublait. Au premier semestre 2004, déjà 30 membres d'équipages étaient morts, victimes d'attaques pirates.

*À l'abordage des pirates du Sud-Est asiatique.* Du côté de l'ASEAN (Association des nations d'Asie du Sud-Est), les gouvernements se mobilisent pour renforcer leur souveraineté et leur présence en mer. La Malaisie se révèle sans conteste la plus active. Le chef de sa police maritime avouait se livrer à des infiltrations au cœur des repaires pirates. Il exhibait avec fierté le nouvel équipement de ses forces spéciales, omettant toutefois de raconter comment l'un de ses membres était devenu instructeur chez les pirates... Il n'en demeure pas moins qu'au lendemain du pic de 2000 avec plus de 70 attaques dans le détroit de Malacca, la moyenne est retombée à une quinzaine d'attaques par an.

Même l'Indonésie, longtemps décriée au sujet de son action contre la piraterie, multiplie les efforts en envisageant, comme la Malaisie, la création d'un corps de garde-côtes. À cette fin, une délégation s'est rendue à Tokyo et des pays comme les Pays-Bas se montrent disposés à céder du matériel à Jakarta. Fin juin 2004, la marine indonésienne a également déployé des troupes supplémentaires pour patrouiller au large d'Aceh, au nord de Sumatra, où se multiplient depuis plus d'un an les prises d'otages.

Ces différentes initiatives nationales illustrent le "singulier paradoxe" mis en lumière par Marie-Claude Smouts. Celle-ci sou-

ligne avec pertinence que "la pratique terroriste [et pirate] qui émane d'acteurs non étatiques n'a pas marqué la victoire du transnationalisme sur l'État. Au contraire, le recours à la puissance publique apparaît comme le seul rempart contre la menace diffuse. L'État est mis au défi, il en sort renforcé"<sup>(25)</sup>. Il en va de même pour les acteurs régionaux.

### **Le détour par l'extérieur : le recours aux systèmes régionaux de sécurité.**

De même qu'il y eut le "catalyseur indo-chinois"<sup>(26)</sup> dans les années soixante et soixante-dix pour accompagner le développement de l'ASEAN, de même la menace pirate semble relancer une construction régionale à la recherche d'un nouveau souffle. Les pirates, depuis peu sur le devant de la scène de l'Asie du Sud-Est insulaire, procureraient à la région son nouveau dénominateur – et risque – commun. Ils donneraient à l'ASEAN – ou ASEAN + 3 avec la Chine, le Japon et la Corée du Sud – une occasion de s'affirmer. Pour l'heure, les principales initiatives concernent essentiellement une commission contre le crime transnational. Quant à la proposition du Japon de créer un corps régional de garde-côtes, elle n'a encore trouvé aucun écho favorable.

Les coopérations bi ou trilatérales entre les États d'Asie du Sud-Est insulaire ont également été relancées au lendemain du record de l'année 2000.

À ce jour, elles constituent l'une des rares solutions crédibles pour contrer les



pirates sur leur terrain. Bien que très attachés à leur souveraineté, les États tolèrent quelques menues entorses dans le cadre de patrouilles anti-pirates. Les plus récentes, lancées en juillet 2004 au terme d'une cérémonie parfaitement orchestrée, associaient 17 bâtiments des marines de Singapour, de Malaisie et d'Indonésie. L'opération, baptisée *Malsindo*, prévoyait en sus une procédure simplifiée permettant aux bâtiments de continuer leur poursuite dans les eaux territoriales de l'État voisin ainsi que la mise en place d'une ligne directe entre les navires civils et militaires. Un des objectifs consistait à ramener le délai de réaction des forces de l'ordre à seulement quelques heures, contre deux à trois jours auparavant <sup>(27)</sup>.

À l'échelle nationale ou régionale, l'État cherche à profiter de la lutte contre un ennemi clairement identifié pour avant tout affirmer sa légitimité auprès de ses concitoyens ou de ses voisins. Treize ans après le réveil de la piraterie, l'État a vu ses prérogatives non pas entamées mais renforcées par la perspective de coopérations avec ses voisins.

**[ Entre l'État et le pirate,  
le plus affaibli n'est peut-être pas  
celui qu'on croit... ]**

L'État atteint peu à peu ses objectifs sur le plan interne ou régional ; il se renforce, fait valoir ses arguments et paraît plus que jamais "irréversible", comme l'annonçait Buzan en 1991 <sup>(28)</sup>.

C'est la tendance au début de l'année 2004, notamment en Malaisie, en attendant que l'Indonésie s'inscrive dans ce sillage.

Mais si le nombre global des attaques baisse, la violence, quant à elle, croît. À la lecture des rapports, une nouvelle génération de pirates encore plus désespérés semble prendre le relais des comparses de Mr Wong, un chef de *gang* régional rencontré dans sa prison de Pekanbaru, à Sumatra, ou encore de Marcus Uban <sup>(29)</sup>. Au milieu des années quatre-vingt-dix, ce pirate a posé son sac à Batam. Autour d'un thé, il parle à l'envi et avec nostalgie de ses années de bohème passées à pirater sur les mers d'Indonésie : rien à voir avec les actuels brigands des mers.

Relégués dans leurs ghettos sur pilotis, les pirates du XXI<sup>e</sup> siècle demeurent en marge

de la société ; de même que Jean-Christophe Rufin opposait les "nouveaux barbares", au Sud, et "l'empire du Nord" <sup>(30)</sup>, les pirates apparaissent prêts à tout dans la banlieue du miracle asiatique. ■

(1) de Koninck R., "L'Asie du Sud-Est", Masson – Géographie, Paris, 1994, 317 p.

(2) Rosenau J., "Turbulences in World Politics : a theory of change and continuity", Princeton, Princeton university press, 1990, p. XVIII-480 p.

(3) La Convention de Montego Bay ne reconnaissant l'existence d'actes de piraterie qu'en haute mer ; l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Bureau maritime international (BMI), qui dépendent respectivement des Nations unies et de la Chambre internationale du commerce, utilisent l'expression "banditisme maritime" pour évoquer les forfaits commis par les pirates dans les eaux territoriales.

(4) Article 101 de la Convention de Montego Bay - définition de la piraterie. On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

– contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

– contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b) ou commis dans l'intention de les faciliter.

(5) ICC-CCS, *Weekly Piracy Report*, [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) : "any act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in furtherance the act".

(6) Bureau maritime international, *Annual report – "Piracy and armed robbery against ships"*, ICC-CCS, London, 2005, 68 p.

(7) Conesa P., "Les relations internationales illicites", *La revue internationale et stratégique*, n° 43, automne 2001, p. 18-25

(8) Coedes G., "Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie", éd. de Boccard, Paris, 1964, p. 91-92.

(9) Thomson J., "Mercenaries, Pirates and Sovereigns: State Building and Extraterritorial Violence in the Early Modern Europe", Princeton University Press, Princeton (New Jersey), 1994, X-219 p.

(10) Jan Jansz à Salé, au Maroc, au XVII<sup>e</sup> siècle, et Misson à Madagascar, au XVIII<sup>e</sup> siècle ont tous deux créé des communautés pirates indépendantes, avec leur propre langage, leur propre structure législative

et une réelle autonomie. Lire Peter Lamborn Wilson, "Utopies pirates, corsaires maures et renegados", Dagorno, Milan, 1998, 138 p. et Daniel Defoe, "Histoire générale des plus fameux pyrates", vol. II, Phébus, Paris, 1990, pp. 15-57 et 88-112.

(11) Kaplan R., "The Coming Anarchy", in *Atlantic Monthly*, février 1994, vol. 273, n° 2, pp. 44-76.

(12) Bertrand R., "L'Affaire de la prise d'otages de Jolo : un exemple de criminalisation du politique en Asie du Sud-Est", in *La Revue internationale et stratégique*, n° 43, automne 2001, p. 42.

(13) Bureau maritime international, *Op. cit.*, 2005.

(14) Organisation maritime internationale, "Rapport du groupe de travail de l'OMI sur la région du détroit de Malacca", OMI, Londres, 1993, p. 15

(15) Les Bugis constituent un groupe ethnique réputé pour ses talents de navigateurs et originaire de l'île de Sulawesi, à l'est de Bornéo.

(16) Pelras, Ch., "The Bugis", Blackwell, Oxford (UK), 1996, 386 p.

(17) Edward Furdson, "Sea piracy or maritime mugging?", *Intersec*, vol. 5, n°5, mai 1995, p. 166.

(18) *Ibid.*

(19) International Maritime Bureau, "Organised Maritime Crime in the Far East", International Chamber of Commerce – International Maritime Bureau, Londres, 1991, 29 p.

(20) "Anti-terror fight far from over", *The Star*, 2/8/2004. Sur la polémique concernant un éventuel réseau islamiste en Insulinde, lire les points de vue opposés de Barry Desker, "The Jemaah Islamiyah (JI) Phenomenon in Singapore", *Contemporary Southeast Asia*, vol. : 25, n°3, août 2003, p. 489-507 et Rémy Madinier, "Asie du Sud-Est : les chimères de l'islam radical", *Outre-Terre*, n°6, 2003, p. 109-114.

(21) Cohen S., "La résistance des États : les démocraties face aux défis de la mondialisation", Paris, Seuil, 2003, 263 p.

(22) Kennedy P., "Préparer le XXII<sup>e</sup> siècle", Paris, Odile Jacob, 1996, p. 166-167.

(23) Laïdi Z., *Géopolitique du sens*, Paris, Desclée de Brower, 1998, 373 p.

(24) "Navy chief plays down strait threats", *The Straits Times*, 20/7/2004

(25) Smouts M.-Cl. et al., "Dictionnaire des relations internationales", Paris, Dalloz, 2003, 506 p.

(26) Boisseau du Rocher S., "L'ASEAN et la construction régionale en Asie du Sud-Est", L'Harmattan, Paris, 1998, 306 p.

(27) "Indonesia, Malaysia, Singapore launch coordinated patrol of Malacca Strait", *The Jakarta Post*, 20/7/2004.

(28) Buzan B., "People, State and Fear: an agenda for international security studies in the post-Cold War era Boulder", Lynne Rienner, 1991 (2e édition), p. XVII-393 p.

(29) Entrevues les 26 mars 2002 et 25 février 2002.

(30) Rufin J.-Ch., *L'Empire et les Nouveaux Barbares*, Lattès, Paris, 1992, 255 p



Dominic ROY

COLLECTION



POLITIQUE  
ÉTRANGÈRE  
ET SÉCURITÉ

# LA GÉOSTRATÉGIE MARITIME EN ASIE-PACIFIQUE

## Le cas de la marine chinoise

Depuis le milieu des années 1980, le facteur maritime est devenu une composante capitale de l'environnement stratégique de l'Asie. Augmentation des échanges commerciaux, dépendance à l'égard des ressources énergétiques étrangères et exploitation des ressources halieutiques régionales ont forcé les pays asiatiques à revoir leur stratégie de sécurité nationale. Quelle place occupe la Chine dans ce nouvel environnement ? Dans quelle mesure ses forces navales sont-elles en mesure de protéger les voies de communication maritimes essentielles au développement du pays ou ses prétentions au sujet de Taïwan ? Au regard de la situation actuelle, les forces navales chinoises doivent-elles être perçues comme un élément déstabilisateur et menaçant ou représentent-elles l'instrument d'une diplomatie de conciliation et d'accommodement ?

DOMINIC ROY est professeur de relations internationales au collège Jean-de-Brébeuf. Il travaille présentement à la rédaction d'un ouvrage portant sur la performance des forces armées chinoises durant les campagnes militaires de 1949 à 1979 et d'une note de recherche sur la politique de sécurité actuelle du Japon.

[www.pulaval.com](http://www.pulaval.com)



Collection dirigée par  
Charles-Philippe David



MÊME SI L'ANNÉE 2009 EST CELLE DE TOUTES LES INCERTITUDES ÉCONOMIQUES, à cause de la crise financière planétaire initiée aux États-Unis, l'Asie continuera à être le rempart de la croissance mondiale.

En 2008, compte tenu de la croissance et de la taille des économies, la Chine a créé à la surface de la planète plus de richesses qu'aucun autre pays : 328 milliards de dollars, l'Inde un plus modeste mais sympathique 94 Md.\$, à comparer à 190 Md.\$ pour les États-Unis (avant récession) et 30 Md.\$ seulement de PIB supplémentaire pour la France.

La croissance chinoise a été constamment supérieure à 10% au cours des six dernières années, avec une pointe à 11,9% en 2007. Même à cause du tassement de l'activité mondiale, la Chine devrait continuer à environ +8,5% en 2009. S'agit-il d'un miracle asiatique en apesanteur par rapport aux soubresauts de l'économie mondiale ? Il n'en est rien. C'est "tout simplement" la stratégie de rattrapage à marche forcée, depuis 20 ans, d'un grand pays pauvre. Et cette stratégie a jusqu'à présent formidablement réussi, grâce à des paris constamment gagnés et à une gestion compétente.

Cette stratégie du "tout industriel" – dans un contexte où la consommation intérieure chinoise était encore trop pauvre pour en assurer les débouchés – a reposé sur un dynamisme tous azimuts des entreprises chinoises, une fièvre d'entreprendre, en particulier dans les provinces côtières du sud du pays, où des milliers de PME, dans une belle émulation, ont colonisé pratiquement tous les secteurs des produits d'entrée de gamme : les jouets, les montres, l'habillement, les chaussures etc.. Dès 2004, le produit intérieur brut chinois dépassait celui de la France. En 2008, il atteignait 4300 Md.\$, contre 2900 Md.\$ pour le PIB français. La Chine est déjà la troisième puissance économique du monde, et le premier exportateur, venant de dépasser le leader allemand. À ce rythme, le PIB chinois dépassera celui du Japon dans deux ans.

Quels sont les "secrets" de la Chine ? D'abord une gestion cohérente et continue dans la durée, depuis le sommet de l'État, de ce qu'on appelle les fondamentaux macro-économiques. Depuis une quinzaine d'années, la Chine a adopté une stratégie du "tout industriel" qui lui a particulièrement réussi, dès lors qu'elle a pu trouver de grands clients internationaux, à commencer par les consommateurs américains.

Après une période initiale d'une grosse dizaine d'années, d'autres entreprises sont venues relayer les premières et ont permis à la Chine de monter en gamme. Aujourd'hui les premiers postes des exportations chinoises ne sont pas les tee-shirts, mais les ordinateurs, la Hi-fi et l'électroménager. On attend pour demain des entreprises de plus en plus sophistiquées, capables, à force de travail de tailler des croupières aux grands Occidentaux installés, tel Huawei qui commence à damer le pion aux Alcatel, Fujitsu et autres Siemens dans les télécommunications.

Ce mélange de stratégie globale impulsée par le haut après année et de capitalisme entrepreneurial étonne toujours lorsque l'on se rappelle que la Chine est officiellement un pays communiste. Deng Xiaoping avait fixé les règles de ce jeu particulier, en 1992, avec son mot d'ordre de "l'économie socialiste de marché", qui fixait clairement qu'il était licite (et même encouragé) de s'enrichir à condition de ne pas contester le monopole de l'État "social-

## L'Asie : puissance émergente à la pointe de l'économie mondiale

**Monsieur Jacques GRAVEREAU**

Directeur du HEC Eurasia Institute





liste”, c'est-à-dire de ne pas parler de politique, encore moins de démocratie. De fait, le politbureau du Parti n'est pas dérangé par de quelconques échéances électorales ou par une “opinion publique”, qui n'a pas voix au chapitre (mais qui s'exprime tout de même vivement via l'internet).

La gestion des équilibres extérieurs chinois est extrêmement avisée. Depuis 10 ans, la balance commerciale chinoise est en très fort excédent. Même si l'année 2007 a sans doute marqué un sommet en la matière (plus de 294 Md.\$ de surplus commerciaux) les excédents devraient durablement dépasser les 200 Md.\$ annuels. Il en résulte une situation de la balance courante chinoise qui est tout à fait extraordinaire. Elle est en effet excédentaire de plus de 10% du PIB (contre -2% dans le cas de la France et -7% pour les Etats-Unis, avant crise financière). Ces excédents permettent de constituer des réserves de change faramineuses, qui se montent aujourd'hui à près de 2000 Md.\$.

Que fait la Chine de ses excédents ? Elle les utilise comme une formidable masse de manoeuvre pour étayer son système bancaire, encore peu sophistiqué et souvent dans le besoin malgré sa taille, à cause de prêts inconsidérés (mais sur ordre) aux grandes entreprises d'État, héritage de l'époque maoïste. C'est ainsi que l'État chinois, puisant dans ses réserves de change, a pu recapitaliser

massivement les quatre grandes banques chinoises (400.000 salariés chacune !), la dernière en date étant l'Agricultural Bank of China. L'administration des réserves de change a également entrepris de constituer, en 2007, un fonds souverain, la China Investment Corporation, doté de 200 Md.\$ pour faire des emplettes à l'étranger (encore timides jusqu'à présent).

La plus grande partie des réserves de change reste cependant investie de manière liquide, et d'abord dans les meilleures obligations souveraines qui soit : les bons du trésor américains ! Lorsque le Sénat américain se plaint publiquement, de mois en mois, du déficit commercial américain colossal avec la Chine (252 Md.\$ annuels), c'est souvent une posture à destination des médias. Qui, en effet, est le premier souscripteur des bons du trésor américain, pour 520 milliards de dollars) ? L'État chinois. On comprend la limite de l'exercice de dénonciation des Chinois par les autorités américaines : on ne mord pas la main de son banquier !

Tout le monde s'intéresse à la Chine. Les investissements directs étrangers ont dépassé l'année dernière les 100 Md.\$, principalement dans l'industrie. S'agit-il d'une masse de délocalisations honteuses pour profiter des bas salaires chinois ? Le phénomène est en réalité extrêmement limité, n'en déplaise aux pourfendeurs des dites délocalisations. Lorsque l'on est chef d'entreprise aujourd'hui, quel est le

pays qui crée le plus de richesses, le plus grand marché potentiel ? C'est la Chine. C'est donc d'abord pour servir les clients chinois que nos entreprises investissent en Chine. Et elles s'en portent fort bien.

Il faut toujours prendre garde aux indicateurs économiques que l'on manipule. Côté du verre à moitié vide, on pourra dire que le déficit commercial français avec la Chine est de 16 milliards d'Euros. Mais dans le même temps le chiffre d'affaires des quelque 700 entreprises françaises établies en Chine (les Carrefour, Schneider, Lafarge etc...) est également de 16 Milliards d'Euros. Et contrairement à des rumeurs véhiculées çà et là, la majorité écrasante de ces opérations chinoises sont tout à fait profitables. Quand on sait que 85% de l'impôt sur les sociétés payé en France par les entreprises du CAC 40 provient de leurs opérations à l'étranger, on se dit que notre pré carré est devenu bien petit !

La pulsion vitale de l'économie chinoise c'est aussi celle des quelque 400 millions de personnes des classes moyennes urbaines de la frange côtière de la Chine qui consomment à tout-va. En 2008, il s'est produit et vendu 5,5 millions de voitures. Carrefour a ouvert son cent trentième hypermarché. La Chine écrase tous les autres pays en matière de télécommunications privées : il y a 560 millions de téléphones portables ! Le nombre d'internautes chinois, estimé à 230 millions, a dépassé l'année dernière celui des Américains.

Et quant à l'avenir, la pression démographique - à commencer par celle des campagnes du centre du pays - est telle qu'il y aura d'ici dix ans 200 millions d'habitants de plus dans les villes. Il y a déjà 200 villes de plus d'un million de personnes. Elles ont besoin de tout : d'eau potable, de transports urbains, de gestion des déchets, d'énergie... Pour nos entreprises, leaders dans la gestion urbaine (Veolia, Suez Environnement...) le marché potentiel mondial se cristallise d'abord en Chine.

Tout est-il pour le mieux dans le meilleur des mondes chinois possibles ? La masse de la population chinoise - qui restera la première du monde jusqu'en 2030 (dépassée ensuite par l'Inde) - multipliée par l'extraordinaire vitesse de développement

– l'économie chinoise double de taille tous les six ans et demi ! – crée autant de problèmes qu'elle en résout, et à une échelle inouïe.

Il y a 20 ans, tous les Chinois étaient pauvres et également pauvres. Aujourd'hui, tout le monde est devenu plus riche, mais les citadins beaucoup plus que les paysans. Il y a donc une fracture sociale qui s'accroît d'année en année. Cela se traduit sur le terrain par de gigantesques migrations de paysans pauvres attirés par les lumières de la ville. On parle de 120 millions de migrants intérieurs, soit plus que toute la population migrante transfrontière (légale ou illégale) mondiale.

Pour alimenter son développement, la Chine est vorace en matières premières. Elle consomme un milliard de tonnes de charbon (un tiers du total mondial), un milliard de tonnes de ciment (45%), 500 millions de tonnes d'acier (50%), 7 millions de barils/jour de pétrole, soit la deuxième consommation mondiale... Le tout à l'avenant.

La Chine ne produit pas le pétrole dont elle aurait besoin, tout juste 4 millions de barils/jour (b/j), alors qu'elle en consomme en 2008 8 millions. Il y a six ans déjà qu'elle est devenue le deuxième importateur du monde devant le Japon. En 2012 la Chine devrait importer 8 millions de b/j. D'où viendra ce pétrole ? L'irruption des pays émergents dans le paysage énergétique mondial est une grande donnée de ce début du XXI<sup>e</sup> siècle. L'Asie à elle seule (Chine, Inde, Asie du Sud-Est) représentera d'ici à 2020 50% de toute la consommation additionnelle d'énergie dans le monde. C'est à une nouvelle géopolitique que nous convient ces pays émergents, à commencer par le géant chinois.

La Chine a entrepris depuis plusieurs années des négociations difficiles avec son voisin russe, dont le sous-sol sibérien regorge de pétrole et de gaz. Elle pousse ses pions au Kazakhstan et au-delà dans tout le Proche-Orient. Mais c'est en Afrique que la pression chinoise se fait sans doute la plus pressante. Toutes les concessions pétrolières africaines sont désormais âprement disputées et souvent emportées par les grandes sociétés d'État chinoises, que ce soit depuis longtemps au Soudan, et maintenant au Nigéria ou

en Angola. Parallèlement la Chine se rue sur toutes les matières premières africaines ainsi que sur le bois, dont elle fait grand usage. Ce grignotage incessant des Chinois les conduit également à y faire d'autres affaires. C'est ainsi que les chantiers de construction et de travaux publics africains sont aujourd'hui colonisés par des entreprises chinoises, qui amènent par charters entiers leurs ouvriers. Il y avait 40 000 Chinois en Afrique en 2000, il y en a sans doute 500 000 aujourd'hui.

Le boom économique chinois s'est construit au mépris de toute considération pour l'environnement. La production d'électricité (à 80% à base de charbon) se fait pratiquement sans installations de désulfuration du charbon ou d'épuration des fumées. La pollution aérienne atteint des niveaux records. Il a fallu fermer toutes les usines dans un rayon de 100 km autour de Pékin pendant les jeux Olympiques pour que le ciel redevienne clair. La situation est encore pire pour l'eau. Il n'y a plus une rivière ni une source propre. Tout le nord de la Chine est en état de stress hydrique avancé. Mais la question de l'environnement, autrefois taboue, est au moins maintenant vivement posée.

La Chine va-t-elle continuer à caracoler sur des taux de croissance aussi étonnants dans les années qui viennent ? Bien sûr, ses exportations vont souffrir de la récession annoncée en Amérique et en Europe. Mais dans le même temps, la

consommation intérieure semble prendre le relais, avec 20% de croissance cette année. L'État dispose de rentrées fiscales très favorables et peut accélérer les programmes d'infrastructures déjà massifs (7000 km d'autoroutes neuves en 2008 par exemple) pour soutenir la croissance. En novembre 2008, il a annoncé un plan de relance sans précédent de 586 Md.\$ sur deux ans. La barre politique est tenue d'une main ferme, qui ne souffre pas de contestation. Les autorités parviendront très certainement à maintenir des taux de croissance élevés, qui contribueront à marginaliser les effets d'une éventuelle fracture sociale. La Chine est aujourd'hui le plus grand chantier du monde. Elle est en passe de devenir inéluctablement une très grande puissance.

L'autre géant asiatique, l'Inde, est également un grand de demain. Sa population, comme chacun le sait, talonne celle de la Chine avec 1160 millions d'habitants aujourd'hui. Ses taux de croissance ont été au cours des dernières années de l'ordre de 8 à 9% par an. Mais la comparaison s'arrête sans doute là.

D'abord l'économie indienne est trois fois plus petite que celle de la Chine (1260 Md.\$ de PIB et 1000 \$ de PIB par habitant en 2008, à comparer à 4320 Md.\$ de PIB-pour la Chine). Le système indien est pratiquement à l'opposé du système chinois dans tous les registres. L'Inde est une mosaïque de populations diverses, avec quatre





ances, sept religions et 18 langues officielles (à comparer aux 95% de Han en Chine). L'Inde est une démocratie avec ses rythmes électoraux, ses promesses et ses alliances. Elle est également un système fédéral avec une multitude d'Etats qui chacun dispose de son parlement, de son budget et de son gouvernement. Les bons côtés de l'Inde, dûs à la démocratie, sont une opinion publique libre et des journaux non bridés, ainsi qu'un État de droit avec un système judiciaire indépendant (à défaut d'être très efficace). C'est une démocratie bouillonnante. Sous les dehors d'un pacifisme officiel se cachent des rivalités communautaires permanentes et parfois des bains de sang entre Hindous et Musulmans (150 millions de personnes).

L'Inde a entrepris de sérieusement décoller dans les années 2000, après 40 ans d'un ersatz de socialisme "à la Nehru", qui avait figé le pays dans les nationalisations stériles et dans une bureaucratie tentaculaire que l'on a appelée le *license raj*. Les choses ont changé depuis quelques années. Toute une classe d'entrepreneurs brillants a créé des entreprises de première force dans tous les domaines. Le secteur des services informatiques de Bangalore est le plus connu. Mais de grandes zones industrielles au long du "croissant fertile" indien qui va de Delhi à Bombay puis se prolonge par Pune sur Bangalore et Chennai, voit une floraison d'entreprises d'automobiles, de pharmacie, d'équipements divers, ou de biens de consommation.

C'est cette classe d'entrepreneurs privés qui crée aujourd'hui ce développement indien, ce mouvement qui a engendré l'émergence d'une nouvelle classe moyenne. Il faut se méfier cependant de la propagande officielle de la *Shining India*, qui proclame que cette classe moyenne s'élèverait à 200 millions d'habitants. La réalité est plus prosaïque, avec sans doute 50 millions de personnes qui disposent aujourd'hui du niveau d'une *lower middle class* européenne. Mais la progression est très rapide. Il y a déjà en Inde 22 millions de cartes de crédit, 46 millions d'internautes, 600 centres commerciaux modernes. Le téléphone portable suscite un engouement similaire à celui de la Chine, avec 200 millions déjà en service. Le marché automobile est le cinquième de celui de son voisin chinois

pour l'instant, mais il progresse lui aussi très vite.

A qui profite ce développement rapide ? Certainement pas, pour l'instant, aux damnés de la terre. Les dernières réévaluations de la Banque asiatique de développement indiquent que 77% des Indiens (soit plus de 800 millions) sont sous le seuil de pauvreté absolue de 1\$ par jour et par personne (en parité de pouvoir d'achat). Le gouvernement indien peut se targuer d'avoir réduit le nombre de pauvres en dix ans, mais il faut savoir qu'un "pauvre" au sens des autorités indiennes dispose de moins de 12 roupies par jour soit 0,3 \$ ! Toute campagne électorale, et bien entendu celle qui se déroule actuellement pour les élections générales du printemps 2009, promet des subventions aux paysans dans le besoin c'est-à-dire à 70% de la population.

Mais la mise en place des décisions publiques, quand elles se prennent, ainsi que la corruption généralisée au long du tuyau des finances publiques, font que les subventions sont réduites à néant ou presque quand elles arrivent sur le terrain. Le système des castes n'arrange rien. Quand on est dans un village indien, le destin est déterminé par la naissance, sans possibilité d'évolution sociale. Lorsque l'on est Brahmane ou Kshatria (5% de la population pour chacune de ces catégories) passe encore. Mais que l'on soit dans les Shudras (40% de population, en général des paysans) ou encore pire Dalits (17% de population "intouchable") les chances de vie décente sont très limitées. Les Indiens urbains où les *New Indians* internationaux sont prompts à minimiser le problème des castes et de l'immobilisme social. Mais il suffit d'aller un peu sur le terrain pour constater que l'ascenseur est en panne. Peut-on développer un pays pour quelques-uns seulement ? C'est toute la question.

Les décisions publiques sont le plus souvent engluées dans des attermoissements généralisés. C'est la raison pour laquelle le retard indien en matière d'infrastructures et si patent. Faute de routes décentes, par exemple, 40% de la production nationale de fruits et de légumes pourrit dans les camions avant d'arriver à destination ! Les ports sont engorgés. Les aéroports ne peuvent faire face à l'augmentation du trafic. Puisque ce qui est

public ne fonctionne pas et que ce qui fonctionne en Inde est privé, peut-on privatiser les infrastructures ? C'est ce que l'on a commencé à faire timidement, par exemple pour l'aéroport de Bangalore, mais là encore les processus de décision sont dilués dans une bureaucratie tatillonne. Les Indian Railways sont dans une position un peu meilleure, avec depuis peu un management efficace qui a pris le taureau par les cornes.

L'Inde est sans doute moins bien armée que la Chine pour mener avec constance sa modernisation. Affligée d'une forte inflation en 2008 et de tensions préoccupantes dans les domaines agricole et de l'énergie, l'Inde aura en 2009 une croissance probable de 7%. C'est beaucoup, comparé à la récession occidentale au même moment. Mais il faudrait des taux chinois de 10% pour conforter l'Inde dans un décollage économique pérenne. À ceci près, l'Inde est, comme la Chine, sur le chemin de devenir une grande puissance régionale dans un premier temps, sinon un jour une puissance mondiale.

Ces deux géants asiatiques, auxquels on pourrait ajouter l'Indonésie ou le Vietnam, sont une nouvelle frontière, souvent sous-estimée dans notre géopolitique ou notre géo-économie traditionnelle, que nous ferions bien de prendre en compte beaucoup plus nettement dans nos préoccupations stratégiques. ■





A CHINE A TOUJOURS COMPTÉ PARMIS LES PAYS LES PLUS PEUPLÉS DU monde. Aujourd'hui, avec près de 1,4 milliard d'habitants, elle est indéniablement le premier. Sur notre planète, plus d'un habitant sur cinq est chinois (21 % de la population totale en 2008). Mais à l'échelle mondiale, la part relative de la Chine a sensiblement diminué depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, période pendant laquelle les Chinois avaient représenté jusqu'au tiers de la population mondiale. Toutefois, même si la part de la population chinoise décroît par rapport à la population globale de la terre, la Chine restera au moins jusqu'à la fin du XXI<sup>e</sup> siècle, le pays le plus peuplé du monde.

### [ Plus de neuf Chinois sur dix sont des Han ]

Les empires chinois ont pendant très longtemps amalgamé des populations variées grâce à des liens culturels très forts (en particulier l'écriture et le culte des ancêtres) et grâce aussi à la légitimité politique ou religieuse des empereurs. C'est à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle que, sous les coups de boutoir des menées impérialistes occidentales, que peu à peu, le nationalisme chinois a greffé l'idée de nation sur des concepts traditionnels. A en croire Sun Yat-Sen qui créa la République chinoise en 1911, la nation chinoise peut se définir comme le rassemblement de cinq peuples : les Han, les Mandchous, les Mongols, les Tibétains et les Musulmans chinois. Le régime communiste de Mao Tsé-Toung installa, lui, une politique de nationalité, la Chine comprenant alors 56 nationalités officielles (Min Zu), certaines n'étant que des regroupements purement linguistiques.

Les Han sont largement majoritaires (au moins 93 % de la population totale) et se répartissent sur tout le territoire. Quant aux 55 minorités (7 % de la population), elles compteraient jusqu'à 175 millions d'habitants fixés pour l'essentiel dans les régions frontalières. Cinq régions autonomes correspondent à la localisation des plus grandes ethnies minoritaires. C'est le cas du Tibet, de la Mongolie intérieure, des Ouïgours au Xinjiang, des Hui dans le Ningxia, des Zhuang dans le Guangxi.

### [ Une répartition très inégale de la population ]

La densité moyenne de la population en Chine, avec un peu plus de 136 hab./km<sup>2</sup> est moins importante qu'on pourrait le croire puisqu'elle arrive par exemple assez loin derrière celles de l'Inde, de l'Indonésie ou du Japon. Mais ce chiffre moyen s'explique par le fait que, depuis plusieurs millénaires, les Chinois se sont installés sur les terres les plus riches du pays où les densités sont parfois supérieures à 2000 hab./km<sup>2</sup>. A l'inverse, ils ont délaissé d'immenses espaces climatiquement moins favorables qui, de ce fait, sont restés vides.

C'est à Hongkong que le record de densité est battu, avec 6700 hab./km<sup>2</sup> tandis que les deux provinces chinoises les plus peuplées sont le Henan (93 millions d'habitants) et le Shandong (90 millions). Plus généralement, ce sont près de 80 % de Chinois qui vivent sur 20 % du territoire (à l'est), alors qu'à l'ouest du pays, le Xinjiang, le Tibet, le Qinghai et le Gansu sont pratiquement vides.

A ces différences de densité correspondent assez étroitement de forts écarts de richesse. Les zones de l'est sont pour l'essentiel riches, fortement peuplées et urbanisées alors que l'ouest du pays est constitué de provinces souvent montagneuses, aux terres pauvres, vides, restées rurales, peuplées le plus souvent de minorités. Elles sont les oubliées de la croissance. On comprend mieux alors, qu'elles soient des foyers de revendications séparatistes ou indépendantistes.

# Heurts et malheurs de la démographie chinoise

**Professeur Jacques BARRAT**

Docteur en géographie, docteur d'Etat ès-lettres

Professeur à l'Université Panthéon-Assas Paris II.





### [ Une horloge démographique en voie de ralentissement ]

L'horloge démographique de cette population vieille de plus de 42 siècles parle d'elle-même. 700 000 naissances par mois, soit 23 000 par jour, près de 1 000 par heure, plus de 15 par minute. Il suffit donc de moins de trois ans pour que le nombre des bébés nés en Chine dépasse une population comme celle de la France. Mais la croissance démographique chinoise s'est peu ou prou stabilisée à partir des années 1950 et surtout depuis 1970. La natalité a chuté de 30 ‰ à 18 ‰ depuis l'installation du régime communiste, ce qui laisse penser que la démographie du pays connaîtra dans les trente ans à venir, en particulier du fait de son urbanisation rapide, une évolution à peu près semblable à celle des pays développés.

### [ Des changements importants depuis les années 1950 ]

L'espérance de vie, qui dépasse les 72 ans aujourd'hui, est pratiquement le double de celle des années 1950. De même, la population chinoise est encore jeune aujourd'hui, avec un âge moyen de 32 ans, puisqu'un Chinois sur six a entre 10 et 24 ans. Mais elle a commencé de vieillir. C'est le résultat de la politique anti-nataliste de Mao Tsé-Toung (il en a prôné en réalité

plusieurs, dont certaines étaient très natalistes) qui a été renforcée après l'ouverture de 1979, par la mise en place de la politique "un couple, un enfant". Toutefois, les infractions à cette règle sont devenues de plus en plus nombreuses, de même que la loi autorise désormais les couples dans lesquels les deux parents étaient enfants uniques à avoir deux enfants. Il n'empêche qu'à la campagne, les mesures coercitives continuent d'être appliquées avec plus de rigueur. Il a fallu néanmoins interdire l'échographie pour éviter les avortements qui touchaient essentiellement la procréation des filles amenant ainsi le "sex ratio" actuel à 105 hommes pour 100 femmes. Cela aura pour conséquence, en 2020, que près de 45 millions d'hommes chinois ne pourront pas trouver d'épouses.

### [ Une population encore très rurale, des ouvriers de moins en moins nombreux ]

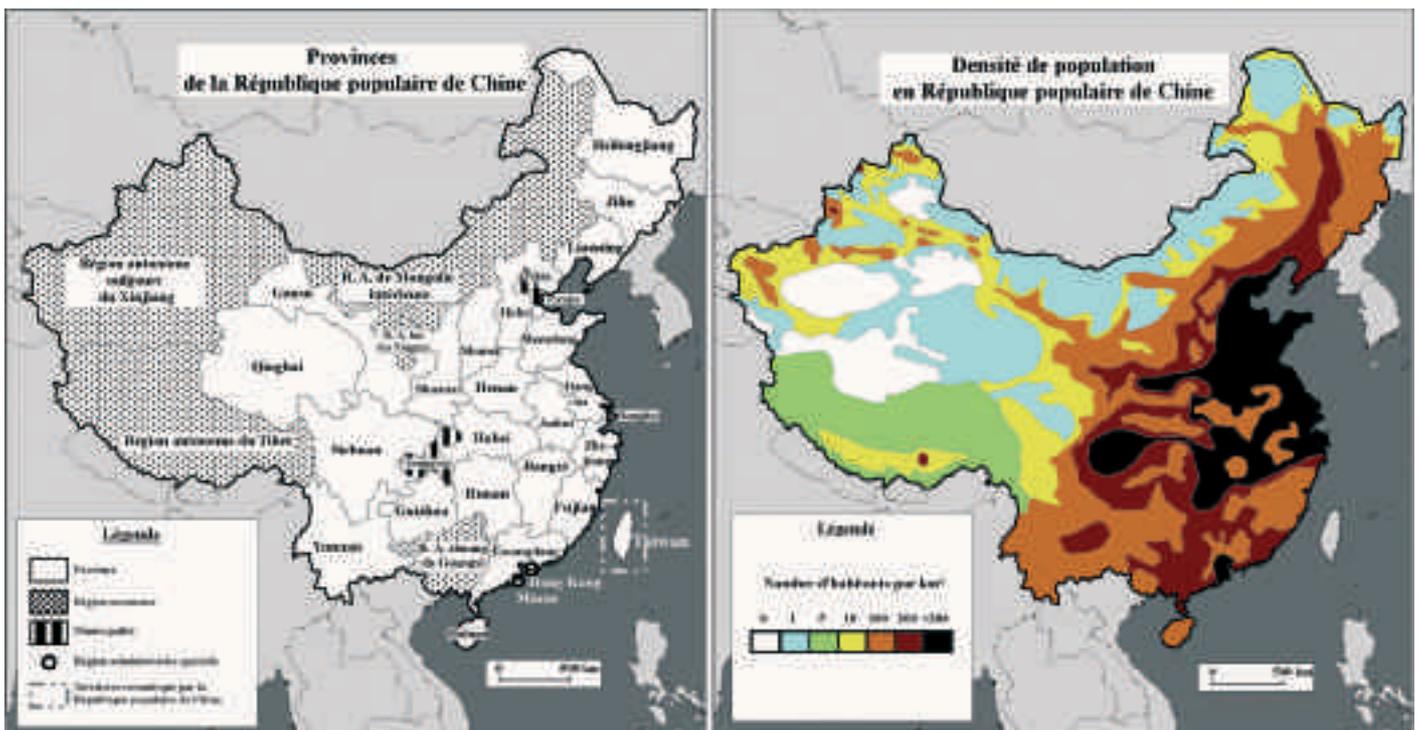
Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, les agriculteurs représentaient encore 50% de la population alors que l'agriculture ne comptait seulement que pour 15% du PIB. On estime aujourd'hui qu'avec les progrès réalisés en matière de technique agricole, l'excédent de main d'œuvre est d'au moins 150 millions de personnes à la campagne. Ce sous-emploi rural provoque un exode répulsif vers les villes qui peuvent ainsi

profiter d'une main d'œuvre sous payée parce que non qualifiée. On estime qu'en 2020, les "ruraux citadins" pourraient être au nombre de 400 millions d'individus. Aucune économie, fût-elle celle de la Chine ne saurait être capable de leur fournir des emplois. Qu'en fera-t-on ? Peut-on imaginer leur sort.

La population ouvrière, au sens strict du terme, représente encore 20% de la population active. Mais elle est victime des reconversions industrielles qui s'accroissent d'autant qu'une bonne part des infrastructures chinoises sont complètement obsolètes et n'ont pu être rentabilisées jusqu'alors que grâce à des salaires très bas. Avec l'augmentation de ces derniers, ce sont des pans entiers de l'industrie chinoise qui vont disparaître, la crise financière mondiale venant accélérer ce processus.

### [ La forte croissance du secteur tertiaire n'a pas empêché l'augmentation des inégalités ]

C'est le secteur tertiaire, (30% de la population active), qui a le vent en poupe car c'est celui qui a le plus profité de la croissance effrénée de ces quinze dernières années. Depuis 1990, l'économie chinoise a provoqué des transformations sociales qui ressemblent à celles de l'Amérique des années 1920 ou à celles du Japon et de la



Source : WANG (Charlotte), La télévision en Chine, thèse de Doctorat, Université Panthéon-Assas Paris II, à paraître (janvier 2009)

Corée pendant les trente glorieuses. L'ouverture sur le monde, l'entrée comme 143<sup>e</sup> membre dans l'OMC en 2001 ont également attiré les investissements étrangers dans les secteurs les plus productifs. Bientôt, les investissements étrangers se porteront dans la recherche et la Chine pourra alors rivaliser avec les économies occidentales dans le domaine des dépôts de brevets tout comme dans la recherche théorique ou appliquée.

Tous ces facteurs ont eu pour conséquence de faire naître une nouvelle classe entrepreneuriale économique et financière qui a définitivement abandonné le concept de lutte des classes et qui applique dans sa course vertigineuse vers la consommation le précepte « Etre riche est glorieux ». On pense qu'aujourd'hui, la Chine compte le plus grand nombre de milliardaires en dollars au monde (70 personnes environ). A l'inverse, la banque mondiale estime que près de 300 millions de Chinois vivent encore avec moins d'un dollar par jour. En Chine comme ailleurs, la croissance économique a eu pour conséquence l'augmentation des inégalités sociales, l'augmentation des inégalités sectorielles et celle des inégalités régionales. Les villes chinoises d'aujourd'hui qui poussent comme des champignons sont d'excellents miroirs de toutes ces contradictions.

### [ Le vieillissement va devenir inquiétant ]

Le taux de natalité est arrivé aujourd'hui à un chiffre qui ne peut plus permettre le renouvellement naturel de la population en même temps que la population chinoise vieillit très vite. Les Chinois du troisième âge qui sont aujourd'hui près de 8% de la population totale représenteront, en 2020, 12% de cette même population alors que la population active commencera à diminuer. Tout cela dans un contexte où un système de retraite généralisé commence seulement à se mettre en place. L'avenir économique des vieillards est donc loin d'être assuré dans une population où les formes traditionnelles de solidarité familiale ont été battues en brèche par l'urbanisation. En 2008, le taux de dépendance des personnes en âge d'être à la retraite est déjà extrêmement élevé et compte parmi les plus forts du monde. Par ailleurs, le vieillissement global de la population est déjà responsable du creusement d'un fossé entre les générations.

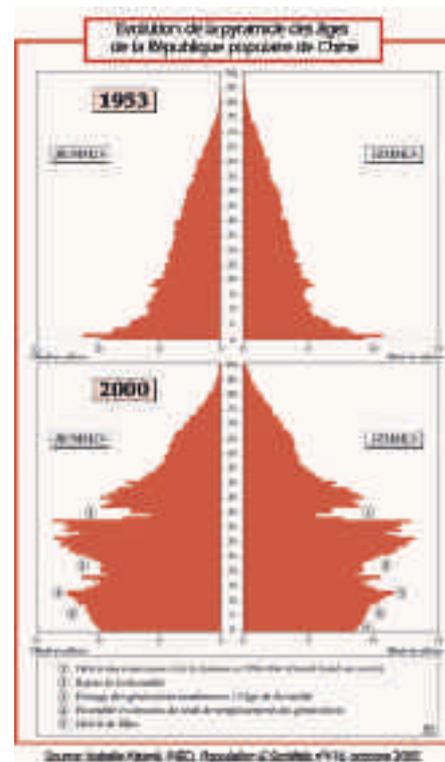
### [ Les retraités en Chine : des laissés pour compte ]

L'âge légal de la retraite en Chine est fixé à 60 ans pour les fonctionnaires, à 55 ans pour les ouvriers et à 50 ans pour les femmes. Plus de 400 millions de Chinois seront retraités après 2020 alors qu'en moyenne, un employé sur six seulement cotise aujourd'hui pour s'assurer une vie décente pendant ses vieux jours. Dès 1997, il a fallu, compte tenu du faible pourcentage des cotisants, abandonner le système des retraites par répartition au profit d'un système par capitalisation dans lequel interviennent l'Etat, l'entreprise et les futurs retraités. Ce système était déjà devenu déficitaire en 2005. C'est pourquoi les fonds de pension chinois ont été autorisés par le PCC à acheter des actions sur le marché international alors que le système financier sur notre planète connaît les problèmes qu'on sait. Chiffre assez effrayant : en 2008, plus des deux tiers des travailleurs sont en dehors de tout système de retraite. En même temps, le système de santé chinois qui se révèle beaucoup trop cher pour les patients est le moins qu'on puisse dire, assez défailant. Il n'arrive qu'au 144<sup>e</sup> rang mondial sur 173.

### [ La révolution des mœurs ]

Les médias ont aidé, voire initié, une révolution des mœurs qui a accompagné la modernisation et donc l'occidentalisation des modes de vie. C'est ainsi que le désir sexuel a fait son apparition dans la société chinoise marquée jusqu'alors par un puritanisme marxiste qui avait totalement exclu le sexe. Parallèlement, les divorces ont augmenté de plus de 50% depuis les années 1990. L'homosexualité a été décriminalisée en 1997 puis déclassée des maladies mentales en 2001. L'adultère n'est plus un tabou mais les enfants nés hors mariage ne sont pas pour autant acceptés. Pis que cela, l'urbanisation, l'égoïsme, l'hédonisme, le salariat des femmes ont favorisé l'apparition des couples qui refusent d'avoir des enfants. Ils sont appelés *Dinks* (*double income, no kids*). De plus en plus nombreux, ils s'opposent totalement à la tradition confucéenne de la famille unie et du culte des ancêtres qui faisait vivre quatre générations démographiques sous le même toit.

Ces dernières vivent aujourd'hui de plus en plus séparées, ce qui a favorisé par ailleurs le boom de la construction. En



même temps, la fracture entre les générations est d'autant plus grande que les aspirations des nouvelles générations s'organisent autour de valeurs qui s'opposent le plus souvent à celles des aînés.

Toutefois, dans ce domaine, les différences entre villes et campagnes sont encore très fortes tout comme celles qu'on peut constater entre les différentes classes sociales. Il est vrai qu'en moyenne, les urbains ont des revenus au moins six fois supérieurs à ceux des ruraux, ce qui explique l'éventail extrêmement large des types de consommation en Chine, et ce, tant quantitativement que qualitativement.

La libéralisation des mœurs a provoqué une progression de plus de 70% des maladies sexuellement transmissibles ces dix dernières années et le sida est devenu un vrai fléau, même si les autorités communistes refusent plus ou moins de le reconnaître. Quant aux enfants (l'enfant unique est un petit empereur capricieux), ils posent un problème d'autant plus grave qu'ils sont beaucoup trop gâtés par leurs parents alors que le système éducatif est plutôt défailant dans son ensemble.

### [ La religion est désormais plus ou moins tolérée ]





gions traditionnelles, le confucianisme, le bouddhisme et le taoïsme, même s'il est erroné de considérer le confucianisme comme une religion alors que c'est, pour l'essentiel, une philosophie ou une éthique de vie. Quant à l'islam et au christianisme, ils sont extrêmement minoritaires, même s'ils suscitent de plus en plus d'attirance ou d'intérêt. Mais récemment encore, l'Eglise catholique a été victime de persécution. Les sectes religieuses qui, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle avaient connu un essor important, parallèlement à celui des sociétés secrètes, des mafias, des gangs, sont très surveillées, sinon interdites par le pouvoir communiste. L'exemple le plus connu est celui de *falun gong*. La reconnaissance de la liberté de culte par la Constitution de 1982 a provoqué la récente montée en puissance des protestants chinois. Le PCC s'émeut de l'importance des liens que certains entretiennent avec les Etats-Unis d'Amérique et Taiwan. Il semblerait plus généralement que la Chine soit en manque de Dieu. A l'évidence, nombreux sont les Chinois qui, aujourd'hui sont à la recherche d'une spiritualité.

#### [ En guise de conclusion ]

Il nous semble utile de rappeler que la Chine concentre aujourd'hui 21% de la population mondiale sur 7% des terres cultivées de la planète. Depuis l'avènement du régime communiste, la population a plus que doublé alors que la surface arable par habitant a diminué de plus de moitié, ne serait-ce que parce qu'une

urbanisation dévorante, incontrôlée est venue s'ajouter aux méfaits de la déforestation, de la désertification et de la pollution de l'eau et des sols. Aujourd'hui, la Chine est en train d'achever la transition démographique qu'elle avait amorcée dès 1979 avec une forte chute du taux de fécondité et une élévation de l'âge du mariage important. La population chinoise qui était encore jeune lors de l'ouverture de 1979 a déjà commencé de vieillir avec toutes les conséquences néfastes que cela peut induire en même temps que dans l'état actuel de ses techniques et de ses technologies, la Chine est trop peuplée. Quant aux centres urbains dont plusieurs dépassent la dizaine de millions, ils sont la plupart du temps, devenus des enfers invivables pour ceux qui ont besoin d'un minimum de calme, de verdure et d'air pur.

Les migrations internes de la population devenues incontrôlables, le sort peu enviable des paysans et des ouvriers, l'absence d'un véritable système de retraite et de santé, les insuffisances et les tares d'un système éducatif qui ferme les esprits, l'urbanisation trop débridée, les inégalités qui se creusent dans tous les domaines, l'augmentation des disparités économiques, la présence d'une minorité privilégiée prédatrice, la renaissance de classes moyennes *compradores*, l'exode vers les diasporas de l'élite intellectuelle, la disparition de toutes les formes d'idéologie, le manque de repères sociaux à l'exception de la course à l'argent, la "coca-colisation"



des esprits par le biais des programmes TV américains sont en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle des phénomènes inquiétants parce qu'ils sont susceptibles de remettre fortement en cause ce qui a été le miracle chinois des vingt dernières années.

Il est vrai que la société chinoise a dû faire en trente ans ce que d'autres ont fait en plusieurs siècles. Cette croissance effrénée, qu'il ne faut d'ailleurs pas confondre avec le développement, est génératrice d'un gâchis social énorme. Le ralentissement de cette croissance, l'impact de la crise financière mondiale sur les industries exportatrices qui commencent à fermer les unes après les autres, n'apporteront pas de solutions, au contraire, aux exacerbations des tensions qui se sont manifestées d'une manière de plus en plus visibles ces dernières années.

Il n'empêche que d'ici une génération démographique, la Chine sera toujours le premier pays du monde et sans doute aussi la première puissance économique mondiale, sauf si...





# D

DEPUIS 1991 ET LA NORMALISATION DES RELATIONS BILATÉRALES, LE VIÊT-NAM et la Chine ont opéré un rapprochement accéléré. La plupart des contentieux bilatéraux, qui s'étaient révélés de manière aiguë à la suite de la guerre frontalière éclair de 1979, ont fait l'objet d'un volontarisme politique sans précédent de la part de Pékin et de Hanoi, qui ont poussé, et obtenu, une résolution rapide de la plupart des disputes.

Après le retrait des troupes vietnamiennes du Cambodge, qui avaient chassé du pouvoir les alliés Khmers rouges de Pékin, le différend bilatéral le plus sensible, et celui qui a effectivement demandé le plus de temps, porte sur les disputes frontalières, notamment maritimes. Dès le début des années quatre-vingt-dix, des négociations ont été lancées, poussées par les deux *leaderships*, pour la résolution des contentieux frontaliers terrestre et maritime. Si des accords sur la frontière terrestre ont pu être conclus dès la fin des années 1990, les délimitations maritimes ont été plus difficiles à déterminer, et certaines restent d'ailleurs l'objet d'une dispute qui fait tache dans le contexte d'un rapprochement bilatéral accéléré.

La délimitation des eaux du golfe du Tonkin a fait l'objet d'un traité fin 2000, dont la ratification n'a été effective qu'en 2005, après plusieurs années de négociations supplémentaires, et l'ajout de nouvelles clauses. Le secret entourant l'accord avant sa publication a entraîné des spéculations de toutes sortes, notamment sur un prétendu "recul" vietnamien, face à une Chine de plus en plus exigeante. Les juristes s'accordent à souligner l'équilibre de l'accord, et balaisent les critiques, généralement motivées par des considérations politiques.

Fait sans précédent dans l'histoire de la marine de l'Armée populaire de libération <sup>(1)</sup> (MAPL), des patrouilles conjointes permanentes sino-vietnamiennes dans la zone concernée ont débuté en 2006, suite à ce traité. Les exercices et autres opérations de coopération avec les autres marines de la région n'avaient jusqu'alors été que ponctuels, et le restent d'ailleurs à ce jour.

Le rapprochement des points de vue dans le golfe du Tonkin, qui met fin à une dispute remontant à la période coloniale, n'éclipse cependant pas la poursuite d'un autre différend maritime. Le Viêt-Nam et la Chine se font face, sans perspective de résolution à court ou moyen terme, au sud des côtes chinoises et à l'est des côtes vietnamiennes, dans ce que les géographes ont l'habitude de nommer mer de Chine méridionale, mais que les Vietnamiens, qui n'ont accès qu'à cette étendue maritime, appellent mer de l'Est.

Le différend qui, comme la plupart des disputes maritimes à travers le monde, remonte au début du XX<sup>e</sup> siècle, porte sur trois lieux de l'espace maritime : les archipels des Paracels et des Spratleys, respectivement au nord et au sud de la mer de Chine méridionale, et le plateau continental vietnamien que Pékin (au même titre d'ailleurs que Taipei, qui soutient les mêmes revendications) inclut dans la zone étendue de souveraineté à laquelle prétendent les autorités chinoises, à plus de 2 000 kilomètres des côtes chinoises continentales. Ces deux archipels représentent à première vue peu d'intérêts : ils sont balayés par les typhons pendant la saison des pluies, sont inhabitables à l'état naturel et la plupart ne dépassent pas les dix mètres d'altitude et l'hectare de superficie.

Remontant au début du XX<sup>e</sup> siècle, alors que les deux pays connaissaient des situations politiques extrêmement différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui, la dispute s'est cristallisée sous sa forme actuelle

## Le contentieux maritime dans les relations sino-vietnamiennes

**Monsieur Hervé COURAYE**  
Journaliste





dans les années 1970, lorsque la Chine a mené sa première offensive dans la zone : la MAPL a chassé les Sud-Vietnamiens des Paracels, dont elle occupait déjà la moitié nord depuis 1945. Le silence nord-vietnamien de l'époque, contraint par la dépendance au soutien chinois dans le cadre de la guerre américaine, ne valait pas approbation : en 1975, les troupes nord-vietnamiennes ont pris possession, avant la fin des combats terrestres, des quelques îles des Spratleys occupées par les Sud-Vietnamiens, prouvant la volonté de Hanoi d'affirmer sa présence dans l'archipel du sud, volonté très certainement motivée par l'expérience frustrante de 1974.

Le domaine maritime n'a pas été au premier plan des contentieux bilatéraux au cours des années 1980 : pour la Chine, le principal grief à l'égard du Viêt-Nam restait ce qui était perçu comme l'arrogance et l'ingratitude d'un petit voisin à l'égard de son grand frère, ingratitude notamment manifestée par une alliance avec l'Union soviétique, ennemi juré de la Chine populaire depuis le milieu des années soixante. De plus, la présence permanente des marines américaine et soviétique aux Philippines (à Subic Bay) et au Viêt-Nam (à Cam Ranh) "neutralisait" en quelque sorte l'espace maritime régional. Ce n'est qu'à partir de la fin des années quatre-vingt que la question des îles est revenue sur le devant de la scène, notamment via les mouvements de la marine chinoise dans l'archipel des Spratleys, visant à contester la présence vietnamienne.

En 1988, un affrontement sino-vietnamien, provoqué par le premier débarquement de personnel chinois dans l'est des Spratleys, a illustré la nouvelle orientation de la MAPL : depuis les années soixante-dix, les forces navales chinoises s'orientent progressivement vers le développement de capacités de haute mer. Les archipels méridionaux représentent à cette fin une justification rêvée, bien plus que Taiwan, qui se trouve largement à portée aérienne du continent, ce qui n'est pas le cas des Spratleys. En insistant sur la présence de ressources hydrocarbures dans les Spratleys <sup>(2)</sup> et en appuyant la dimension de défense d'un territoire national menacé par les autres puissances riveraines, les dirigeants de la marine chinoise, sous la houlette de Liu Huaqing, ont pu faire valoir leurs intérêts bureaucratiques auprès du leadership politique, et notamment de Deng Xiaoping.

La nouvelle présence chinoise dans les Spratleys n'a visé, dans un premier temps, que le Viêt-Nam, alors que d'autres pays riverains (Philippines, Malaysia, Taiwan et Brunei) revendiquent une partie des Spratleys (le Viêt-Nam et la Chine sont en revanche face à face dans les Paracels et sur le plateau continental). L'agressivité chinoise s'est par la suite étendue aux autres puissances régionales dans les années quatre-vingt-dix, générant des

à atténuer l'image d'une puissance décidée à imposer son point de vue à ses voisins. Ces discussions restent cependant sans effet, et la question de la souveraineté sur les îles et du contrôle des espaces maritimes environnants sans issue prévisible à court ou moyen terme. Parmi les puissances qui s'opposent à Pékin, le Viêt-Nam se trouve en première ligne. À la fois du fait de sa position géographique (il est le seul protagoniste à avoir une frontière terrestre



réponses essentiellement diplomatiques, du fait du déséquilibre des forces en présence.

L'adoucissement de l'agressivité chinoise dans le domaine maritime à partir de la fin des années quatre-vingt-dix, a coïncidé avec le départ de Deng Xiaoping et de Liu Huaqing, et s'est illustré par l'implication de la Chine dans les discussions régionales, dans un contexte où Pékin cherchait

commune avec la Chine), mais aussi et surtout parce qu'il se trouve au deuxième rang, en terme d'étendue des zones revendiquées, après Pékin. Si les revendications traditionnelles chinoises portent sur la quasi-totalité de l'espace maritime méridional, repoussant les états riverains sur leurs côtes, s'appuyant entre autres sur une interprétation particulièrement extensive des conventions sur le droit de la mer, les revendications vietnamiennes, plus proches de l'esprit du droit international

en la matière, couvrent une bonne partie de la mer orientale.

À l'occasion de chaque incident touchant à la question maritime – le dernier en date étant une décision administrative chinoise portant sur les archipels en décembre 2007, qui a déclenché, événement rare, des manifestations de Vietnamiens devant les représentations diplomatiques de Chine populaire au Viêt-Nam et dans le reste du monde –, les médias rappellent le poten-



tiel économique des zones disputées, notamment en terme de ressources halieutiques et hydrocarbures. Un examen attentif de ces ressources ne permet cependant pas d'expliquer la poursuite de tensions dans la zone.

Plusieurs spécialistes soulignent de manière crédible que les ressources hydrocarbures ont été largement surévaluées, notamment par la MAPL et par la China National Offshore Oil Company (CNOOC),

très certainement parce qu'elles permettaient à Pékin de justifier le développement d'une présence chinoise dans la zone, qui elle-même appuyait l'effort de modernisation de la MAPL. Que ce soit du côté chinois ou du côté vietnamien, les rares tentatives effectives d'exploration n'ont rien donné, et n'ont d'ailleurs jamais reçu les ressources suffisantes pour être crédibles : la société américaine Crestone, choisie en 1992 par CNOOC comme concessionnaire d'une immense zone située au sud des Spratleys – zone qui recoupe les revendications vietnamiennes en évitant soigneusement les revendications des autres pays riverains – était et reste un acteur mineur du monde pétrolier, dont les compétences à l'époque ne couvraient pas l'exploitation de champs offshore. Un accord d'exploration sino-vietnamo-philippin signé en 2005 et portant sur le nord des Spratleys vient appuyer la thèse du "prétexte hydrocarbure" pour soutenir des approches plus nationalistes qu'économiques. Cet accord a en effet donné lieu à des opérations tripartites dans la zone concernée par l'accord, mais n'a en rien fait évoluer les positions des États en matière de souveraineté sur l'ensemble de l'archipel.

Les ressources halieutiques ne peuvent justifier à elles seules le maintien de revendications extensives, et une attitude parfois extrêmement agressive, bien au contraire. Les pêcheurs de la région sont les premières victimes des tensions internationales dans le domaine maritime, et seule une approche coopérative peut leur permettre d'exploiter sereinement le stock présent dans la zone, qui par définition se joue des délimitations frontalières. De même que pour les ressources hydrocarbures, la pêche a plus souvent été un prétexte qu'un fondement de l'action du Viêt-Nam ou de la Chine. En 1974, c'est pour répondre à de prétendues attaques contre des pêcheurs chinois que la MAPL a chassé les troupes sud-vietnamiennes des Paracels. Dans les années 1990, Pékin a pour la première fois changé de cible pour viser la présence philippine dans les Spratleys, en construisant des installations officiellement destinées à des pêcheurs chinois sur un îlot situé à une centaine de milles des côtes philippines, installations qui n'ont dans les faits jamais été utilisées.

Les autres gisements économiques supposés des deux archipels disputés sont mai-

gres : la Chine comme le Viêt-Nam ont tenté de développer le "tourisme" dans les îles disputées que chacun des pays occupe, mais le potentiel économique est tout à fait négligeable du fait de la faiblesse des infrastructures et du coût et de l'inconfort du transport. En effet, les îles des Paracels sont les seules qui atteignent quelques hectares, mais les seuls "touristes" qui s'y sont rendu à ce jour sont des vétérans de la MAPL, une seule île vietnamienne possède une courte piste d'aviation dans les Spratleys et un pré-projet de Vietnam Airlines d'ouvrir une ligne à destination de cette île a été très rapidement abandonné. La traversée en navire de passagers, quant à elle, prend au moins une vingtaine d'heures, pour atteindre des îlots balayés par les typhons la moitié de l'année, qui pour la plupart n'émergent qu'à peine à marée haute, et dont les infrastructures sont essentiellement militaires.

L'intérêt militaire est également évoqué pour justifier le maintien d'une présence vietnamienne ou chinoise sur les îles disputées. Cette explication atteint cependant rapidement ses limites.

Les Spratleys, du fait de leur configuration physique, ne permettent pas d'héberger d'infrastructures développées, et certainement pas d'équipements militaires lourds. Tout juste pourraient elles servir de base pour une guérilla maritime au sein de l'archipel, perspective dont l'intérêt est limité du fait des multiples possibilités de contournement des diverses îles occupées à l'heure actuelle. Seul le contrôle, par une seule puissance, de l'ensemble des îles, présenterait un véritable intérêt militaire. *A contrario*, ce contrôle total, très coûteux, présenterait un danger de s'exposer à la première force navale de la région, la VIIe flotte américaine, dont un des objectifs premiers est la protection de la liberté de navigation, pilier de la politique maritime américaine.

Les Paracels, d'altitude moyenne plus élevée, présentent a priori plus d'intérêt. Elles se situent sur une route d'invasion potentielle pour le Viêt-Nam : la zone a été déclarée zone de guerre par les Américains pendant leur présence au Viêt-Nam, l'archipel se situant au large de Danang, principal port du centre Viêt-Nam et relais d'approvisionnement pour les troupes stationnées au centre Viêt-Nam. Ce n'est pas le cas pour la Chine, pour qui elles servent essen-





des côtes des deux pays les rend extrêmement vulnérables, et elle ne constituent en rien un verrou. L'occupation par l'un des deux pays de cet archipel permet tout au plus de repousser un peu plus vers le large un éventuel point d'appui à une marine hostile. Ce fut sans doute l'un des calculs des stratèges chinois en 1974, qui voyaient avec inquiétude le renforcement de la relation Hanoi/Moscou, renforcement coïncidant avec la montée en puissance dans la région de la marine soviétique. Alors que les forces américaines venaient de se désengager du Viêt-Nam, et deux ans seulement après la reconnaissance officielle par Washington de la République populaire de Chine, il fallait repousser le plus au sud possible la présence d'un éventuel nouvel arrivant, en profitant de la fenêtre ouverte par le départ américain. Cette hypothèse est d'ailleurs appuyée par le parallèle de 1988, année où la Chine a pris position dans les Spratleys alors que la présence permanente soviétique au Viêt-Nam était remise en cause, et où la relation Moscou/Pékin ne portait plus de contentieux insurmontable.

Même si l'intérêt stratégique constitue une approche séduisante, la réalité physique des archipels et leur situation géographique ne permettent pas d'expliquer directement une volonté à tout crin de faire valoir la souveraineté vietnamienne ou chinoise sur les territoires concernés par le bénéfice que pourraient en retirer les deux pays en termes militaire ou d'équilibre stratégique.

Pour comprendre cet entêtement, dans les deux capitales, à appuyer, y compris sur le terrain, la souveraineté vietnamienne ou chinoise sur des territoires qui représentent finalement peu d'intérêts tangibles, il faut se tourner vers l'histoire bilatérale, particulièrement longue, et vers la perception que peuvent avoir les deux voisins l'un de l'autre.

L'histoire commune des deux pays est émaillée de conflits, et marquée notamment par une occupation du Viêt-Nam par la Chine pendant dix siècles, occupation qui a laissé de larges traces dans la culture et le système politique vietnamiens. Les nombreuses invasions et tentatives d'invasion chinoises, dont la guerre frontalière de 1979 n'est que le dernier avatar, ont forgé une idée de la nation vietnamienne essentiellement construite face à l'envahisseur venu du nord. C'est cette composante

stratégique majeure qui détermine le comportement du Viêt-Nam sur la scène régionale. La perception d'une agressivité chinoise dans le domaine maritime s'inscrit dans cette histoire, et représente à Hanoi le prolongement de l'expansionnisme chinois traditionnel, dont le Viêt-Nam a été victime à de nombreuses reprises au long de son histoire.

Inversement, vu de Pékin, le Viêt-Nam ne représente pas de danger stratégique majeur à lui seul : petit pays, il peut difficilement prétendre rivaliser avec son voisin. Pour les dirigeants chinois, les menaces et intérêts potentiels sont plus le fait de puissances de taille comparable comme le sont les États-Unis ou l'était l'Union soviétique et maintenant la Russie. Au sens des relations internationales, l'attention principale de Pékin est donc tournée vers le grand large. Vécue de Pékin, la relation bilatérale sino-vietnamienne s'inscrit dans cette approche à l'échelle mondiale, et à la sur-attention vietnamienne à l'égard des mouvements chinois répond une sous-attention chinoise pour les intérêts du petit voisin. En forçant le trait, on pourrait ainsi dire que le Viêt-Nam ne fait l'objet d'une attention de premier ordre de la part de Pékin que lorsqu'il s'appuie sur une autre grande puissance, ou au contraire lorsqu'il s'y oppose, mais rarement dans le cadre d'une relation bilatérale directe.

Cette approche permet d'expliquer l'attention que portent les dirigeants des deux pays aux espaces maritimes disputés.

Pour le Viêt-Nam, le contentieux bilatéral s'inscrit dans la longue marche de la nation vietnamienne vers une indépendance toujours menacée par la Chine. Un éventuel encerclement chinois des côtes vietnamiennes par l'occupation des deux archipels, même s'il ne représente pas de danger direct du fait du potentiel militaire très relatif des îles, renvoie l'image d'une nation de nouveau assiégée par le puissant voisin. Sur un plan purement politique, un recul vietnamien dans la zone serait également perçu comme une abdication insupportable à l'égard d'un danger historique pour l'indépendance de la nation. Cette obsession d'un danger chinois est confirmée par la stratégie vietnamienne d'occupation du terrain dans les Spratleys : après le recul de 1988 dans l'ouest de l'archipel, le Viêt-Nam a développé une occupation tous azimuts des îles et îlots encore déserts, laissant voir une apparente incohérence de l'occupation de l'espace (des îlots distants de plusieurs centaines de

kilomètres, ne pouvant parfois héberger que quelques hommes tout au plus, qui plus est moyennant des investissements en infrastructures). Cette dispersion de l'occupation vietnamienne peut être expliquée par une volonté d'accroître sensiblement l'effort éventuel qu'aurait à fournir Pékin pour annihiler la présence vietnamienne, qui dépasse désormais largement la vingtaine d'îles et îlots.

Dans le cadre de la relation asymétrique, mais prise du point de vue chinois cette fois, les conquêtes de 1974 et 1988 peuvent aisément s'expliquer par la configuration stratégique régionale : dans les deux cas, c'est l'affaiblissement d'un soutien d'une puissance extérieure au Viêt-Nam qui a permis à Pékin d'avancer. En 1974, cette avancée a même pu être justifiée par la volonté de repousser l'arrivée d'un autre concurrent dans la zone. Lorsque l'attitude chinoise est devenue plus agressive à l'égard de tous les pays riverains de l'espace maritime au début des années 1990, cela correspondait au vide stratégique laissé par les départs soviétique et américain du Viêt-Nam et des Philippines. Inversement, quand la République populaire de Chine a commencé à adopter une attitude plus conciliante – sans pour autant céder sur la base de ses revendications – à partir de la fin des années quatre-vingt-dix, cela a coïncidé avec la volonté de Pékin d'apparaître comme un acteur raisonnable sur la scène internationale, bien au-delà de l'Asie du Sud-Est, et bien au-delà du cas du seul Viêt-Nam.

La dimension asymétrique de la relation, élément structurel de l'axe Hanoi-Pékin, donne lieu à la construction de perceptions mutuelles largement fondées sur l'histoire commune. Si les espaces maritimes disputés ne présentent pas un intérêt décisif pour eux-mêmes, leur inscription dans le cadre plus large de cette relation asymétrique permet d'expliquer le maintien de positions figées sur le long terme. ■

(1) La marine de l'Armée populaire de libération est l'appellation officielle des forces navales de la Chine populaire.

(2) En liaison notamment avec la China National Offshore Oil Company (CNOOC), société de taille moyenne au regard de ses homologues chinoises "terrestres", mais dont l'avenir était alors plus assuré que ces dernières, du fait de l'épuisement annoncé

# La Chine, puissance militaire et spatiale ?

**Général d'armée (2S) Christian QUESNOT**  
Directeur de la revue *Défense nationale*



LES RESPONSABLES CHINOIS SONT TRÈS CONSCIENTS DE LA VOLONTÉ américaine de freiner, voire de limiter, la montée en puissance de la Chine dans tous les domaines. Cette volonté s'accompagne de pressions diverses pour faire évoluer le régime vers un modèle occidental.

Les Chinois, pragmatiques et réalistes, savent qu'ils ne peuvent compter sur une alliance des grandes puissances occidentales pour remettre en cause l'hégémonie américaine. Leurs liens, leurs intérêts et leur dialogue vassalisé avec les États-Unis restent essentiels (citons l'échec cuisant de la tentative, au sein de l'Union européenne, de lever l'embargo sur les armes).

La Chine, acteur mondial récent, poursuit un dialogue stratégique et économique prioritaire avec les États-Unis tout en nouant des partenariats avec l'Union européenne, la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Russie, l'Inde, l'Arabie Saoudite, l'Iran et le Brésil.

Elle profite également de l'engagement essentiel de l'Administration américaine dans le "grand Moyen-Orient" pour développer son influence stratégique et économique dans des zones qui ne sont plus les priorités actuelles du Département d'État : l'Amérique latine, l'Afrique et l'Asie du Sud-Est.

Après quelques hésitations au début des années quatre-vingt-dix, les responsables chinois ont décidé, à la fin de la décennie, de confirmer la priorité donnée au développement économique dans un environnement mondial où les conflits étatiques déstabilisants étaient peu probables.

La diplomatie chinoise s'est efforcée, avec succès, de résoudre les conflits de voisinage en ce qui concerne ses frontières terrestres et de mettre entre parenthèses les divergences sur les frontières maritimes afin de ne pas interrompre le dialogue et les échanges économiques en Asie du Nord-Est en particulier.

## [L'Armée populaire de libération (APL).]

Les forces armées chinoises dépendent du Parti communiste chinois (PCC) et non du gouvernement. Elles sont contrôlées par la Commission militaire centrale (CMC) dont le président est Hu Jintao, secrétaire général du PCC et président de la République. Jusqu'à la tenue récente du XVII<sup>e</sup> congrès du PCC, en octobre 2007, l'influence de son prédécesseur Jiang Zemin demeurait importante : il avait nommé ou promu plus de 700 généraux et amiraux, dont la majorité est encore en activité.

Les forces armées chinoises présentent trois caractéristiques :

- un retard technologique important par rapport aux forces occidentales (de 10 à 25 ans selon les armées et les domaines) ;
- un budget en forte croissance mais qui ne représente, au mieux, en incluant une estimation raisonnable des ressources extra-budgétaires, que 10% à 15% de celui que les États-Unis consacrent à leur défense ;
- une modernisation progressive, entamée à la suite de la défaite humiliante de 1979 infligée par les Vietnamiens.

L'analyse et les enseignements tirés de l'étude des deux conflits américano-iraquiens ont accéléré le processus.

Les objectifs de la modernisation sont plus précis et réalistes que par le passé.

Dans le domaine terrestre, environ 15% des unités seront transformées en une force de réaction rapide aux normes occidentales. Le reste atteindra progressivement le niveau du corps blindé et mécanisé occidental des années quatre-vingt-dix.



Un effort particulier – formation, entraînement, structures – doit permettre les opérations et le commandement interarmées. Le secteur de la recherche disposera de crédits plus abondants afin de palier la dépendance vis-à-vis des achats d'équipements russes de deuxième génération.

L'espace, le programme des missiles balistiques et la marine se partagent les priorités budgétaires.

La Chine ne dispose ni d'une marine de haute mer indispensable à la sécurisation des voies maritimes par lesquelles transitent ses approvisionnements énergétiques, ni d'une flotte de sous-marins à propulsion nucléaire, qu'ils soient d'attaque ou lanceurs d'engins. Malgré ses efforts, elle n'est pas encore parvenue à surmonter les points durs techniques dont seuls les États-Unis, la Russie, la France et la Grande-Bretagne ont actuellement la maîtrise.

L'ancien président Jiang Zemin, étant lui-même très féru d'informatique, avait, en son temps, lancé un programme très ambitieux d'informatisation de l'APL. Il semble que ce programme ait été redimensionné de façon plus réaliste. Le département du renseignement APL-2 dispose de nombreux personnels, spécialistes de haut niveau dans le domaine informatique, qui ont la capacité de pénétrer les réseaux occidentaux les plus sensibles. Les succès récents, qui ont défrayé la chronique, ont été bien entendu attribués à des *"hackers patriotes clandestins"*. La Chine est elle-même la cible la plus fréquente de *"hackers"* inconnus, après les États-Unis.

Pour atteindre ces objectifs, sans compter le développement de la coopération avec les armées étrangères afin de participer honorablement aux opérations du maintien de la paix sous l'égide de l'ONU, l'APL doit procéder d'abord à une véritable mutation culturelle qui prendra du temps. La haute hiérarchie militaire, beaucoup moins monolithique que ne l'imagine l'Occident, s'interroge sur l'ampleur et la diversité des problèmes qu'elle doit résoudre. Citons entre autres :

– l'exclusion de fait des militaires d'une classe moyenne en accroissement rapide et d'une société de consommation et de loisirs ;

– la fidélisation des meilleurs éléments scientifiques et techniques démarchés par les sociétés privées ;

– la "marginalisation" relative de l'armée de terre qui ne monopolise plus les postes d'influence et de responsabilités ;

– le moindre poids des militaires dans le processus politique décisionnel, y compris dans les domaines de sécurité les plus sensibles ;

– la crainte des générations les plus anciennes d'une occidentalisation et d'une dépolitisation de l'APL.

Il convient de rappeler que les missions de l'APL sont plus complexes et plus diversifiées que celles des armées occidentales. Il existe une forte spécificité et une autonomie régionales, assorties de priorités différentes (lutte contre le trafic de drogue dans le Yunnan, contre le séparatisme ouïghour dans le Xinjiang, vigilance et alerte permanente dans les provinces du Fujian, du Zhejiang et du Jiangsu, face à Taiwan). La mobilisation remarquable de l'APL, pour faire face à la catastrophe du Sichuan, n'a pas été exempte de dysfonctionnements initiaux entre commandements régional et central avant que la primauté de ce dernier ne soit actée par la CMC.

#### [ La politique spatiale. ]

La Chine entend également assurer sa souveraineté dans l'espace.

La politique spatiale est un facteur important pour la légitimité du régime. Ses retombées apportent prestige (vols habités), engouement des étudiants pour les sciences et les domaines techniques, effets de levier économique des applications des technologies duales (à emploi à la fois civil et militaire).

Les véritables choix stratégiques de la Chine s'inscrivent dans sa politique spatiale. En effet, le contrôle de l'espace conditionne, en amont, toute la dissuasion nucléaire et tout système de défense antimissile.

La mise en œuvre de la politique spatiale est contrôlée par l'APL. La nomination de Zhang Qingwei à la tête de la Commission scientifique, technologique et industrielle de la Défense (COSTIND) après avoir été le responsable du PCC du China Aerospace Science and Industry Corp, montre l'importance du secteur aérospatial.

Amorcé dans les années cinquante, le développement spatial chinois a subi une forte accélération dans les années quatre-vingt-dix. Il s'est traduit par des progrès et des réalisations spectaculaires dans le domaine des missiles, des satellites et

des vols habités. Ces résultats ont entraîné une réaction différenciée des grandes puissances.

Les États-Unis ont refusé toute coopération spatiale avec la Chine et sabordé l'industrie des lanceurs commerciaux chinois en faisant passer, au Congrès américain, une législation spécifique.

Les autres puissances ont accepté de coopérer avec la Chine, y compris dans le domaine des technologies duales.

La Chine demeure un partisan inconditionnel des grands équilibres stratégiques. À ce titre, elle s'oppose à tous les projets de défense antimissile, stratégique ou de théâtre. Lors d'une conférence de presse, le 5 juin 2007, le ministre des Affaires étrangères a déclaré : *"la Chine estime que la défense antimissile porte atteinte à l'équilibre et à la stabilité stratégiques, nuit à la confiance mutuelle entre les puissances et à la sécurité régionale et risque d'entraîner de nouveaux problèmes de prolifération"*.

La Chine considère le projet américain comme une arme politique visant à limiter, voire à discréditer, sa montée en puissance. Elle est parfaitement consciente de la remise en cause potentielle de sa doctrine balistique nucléaire et de ses capacités de coercition régionale.

Au-delà d'une simple course aux armements, dans laquelle la Chine, qui n'est pas l'URSS, ne s'engagera pas, ce projet impose des arbitrages difficiles entre croissance économique et renforcement des capacités militaires. Ce dilemme entrave son libre arbitre.

Malgré des moyens financiers limités, le programme de "survivabilité" des missiles se poursuit (mobilité et camouflage, saturation : multiplication des têtes, leurres, manœuvrabilité des corps de rentrée).

La Chine est confrontée aux mêmes problèmes que les agences spatiales occidentales : compétition entre programmes, opposition entre programmes des vols habités et systèmes d'explorations robotiques. Le programme des vols habités *Shenzhou* (*"vaisseau divin"*) conduit à un laboratoire spatial puis à une station orbitale et, éventuellement, à l'envoi d'un homme sur la Lune vers 2017. En parallèle, le programme *Chang'e* prévoit une série de missions purement robotiques d'exploration lunaire.

Il est évident que les moyens financiers contraindront les décideurs chinois à des choix limitant, voire excluant ce type de concurrence.

En revanche, la coopération internationale est soigneusement planifiée et les retombées attendues permettront de couvrir un large spectre des besoins militaires : communication, localisation, contrôle à distance, etc.

Parmi les principaux partenaires, citons l'Union européenne et l'Agence spatiale européenne, la France, la Grande-Bretagne, le Canada, la Russie et le Brésil.

La COSTIND a présenté son premier plan pour le développement de la science spatiale qui comprend deux projets communs avec la Russie et un avec la France.

Le contrôle et la militarisation de l'espace sont un objectif essentiel pour les États-Unis ; ils le déclinent en quatre étapes : le soutien spatial (satellites), l'amélioration des capacités des forces (précision et C4ISR <sup>(1)</sup>), le contrôle de l'espace et sa militarisation.

La Chine n'a ni l'ambition, ni les moyens des États-Unis, mais elle entend rester maîtresse de sa souveraineté, à la fois dans l'espace et régionalement. Dans cette perspective, le projet de système antimissile américain constitue un obsta-

cle à cette volonté. Toutefois, on ne peut exclure qu'à terme la Chine accepte un bouclier antimissile américain, non dirigé contre elle, d'autant que la réalisation d'un tel bouclier relève de l'utopie coûteuse, voire de la manœuvre politique dilatoire.

La prolifération des missiles de toutes catégories, aux charges, trajectoires et vitesses extrêmement variées, fait douter de l'efficacité d'un tel bouclier.

Les essais américains d'interception de missiles balistiques et la destruction d'un satellite chinois à 800 km d'altitude par un missile à charge cinétique ont en commun le choix de cibles "consentantes" aux trajectoires prédéterminées, prévisibles et connues. Il s'agit d'un affichage technique de l'état de l'art à un instant donné, accompagné d'un signal politique à l'adversaire stratégique. Ces essais ne sont pas un test scientifique et technique validant la faisabilité du projet.

La Chine met l'accent sur les deux premières étapes américaines : le soutien spatial et l'amélioration des capacités afin de disposer d'une possibilité d'action asy-

métrique visant les vulnérabilités américaines. On peut faire l'hypothèse qu'elle entend avoir la possibilité de brouiller, voire de neutraliser temporairement les systèmes de communication et de commandement américain dans sa zone d'intérêt.

Dans un monde en mutation permanente et qui remet en cause les valeurs qui assureraient la stabilité et la cohésion des sociétés, les responsables chinois savent que la pérennité du régime ne peut être garantie que si sa légitimité est assurée. Elle n'est plus historique : tous les "héros" de la "Grande Marche" ont disparu. Le développement économique et le nationalisme sont les seuls leviers à la disposition du pouvoir.

Faisant sienne la pensée du général De Gaulle qui déclarait que : *"les États n'ont pas d'amis, mais seulement des intérêts"*, la Chine, malgré des ressources limitées par les défis sociaux et environnementaux auxquels elle est confrontée, se dote progressivement des moyens militaires et spatiaux nécessaires à l'exercice de sa souveraineté et au refus de toute ingérence étrangère. ■



# *Histoire de la Méditerranée*

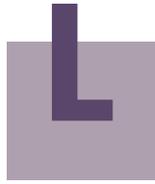
John Julius Norwich



## Histoire de la Méditerranée

POUR L'HISTOIRE  
PERRIN

*John Julius Norwich*



A CHINE S'OUVRE VERS LES ESPACES MARITIMES, DEVENUS INDISPENSABLES pour sa prospérité économique. Les dirigeants de l'Empire du Milieu ont déclaré récemment leur volonté de se doter d'une puissance navale ; celle-ci contribuera à leur affirmation de puissance régionale. Face aux ambitions chinoises, l'Europe pourrait inciter ce partenaire incontournable à adopter une approche plus universelle que nationaliste, notamment en matière de sécurité maritime ou de développement.

*"Quand la Chine s'éveillera, le monde tremblera"*. Cette prophétie attribuée à Napoléon, reprise par Alain Peyrefitte, a connu un énorme retentissement national en 1973. L'auteur opposait, dans le réveil de la Chine, l'impératif d'indépendance à la course à la prospérité. Concluant que la Chine voulait être comme le loup, maître de ses mouvements, et non comme le chien gras mais portant collier.

La Chine est fière, fière de ses origines, de sa culture, de sa civilisation qui n'a jamais compromis ses valeurs avec des idées étrangères. Cette fierté, on la retrouve symboliquement dans le refus des Chinois d'accepter l'idée d'une origine unique de l'humanité, située en Afrique, et la croyance en un homo asiaticus, originaire de Chine. Mais elle est surtout présente dans l'attachement des Chinois à l'Empire du Milieu, né autour des rives du fleuve Jaune, étendu jusqu'à Taïwan et au Tibet, et dont le caractère chinois est inviolable et sacré.

La faiblesse de la Chine, du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu du XX<sup>e</sup>, marquée par l'intrusion des Occidentaux, l'humiliation de la "diplomatie de la canonnière" et le conflit avec les Japonais, explique son acharnement à redresser sa fierté nationale depuis 1949, sans perdre son âme.

Après une phase de redressement politique construite sur la paysannerie plutôt que sur la classe ouvrière, la phase de redressement économique a débuté à la mort de Mao Zedong. Mais ce redressement doit rester compatible avec le système politique. Ainsi, pour les Chinois, l'économie reste semblable à un oiseau tenu dans la main : trop enserré, il souffre et meurt ; trop libéré, il s'envole et disparaît. La solution correcte est d'ouvrir la main mais dans une cage.

Une troisième phase de réappropriation de la fierté nationale prend son essor réel en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle : le redressement de la puissance chinoise dans les relations internationales, objectif obsessionnel depuis l'humiliation de la guerre de l'opium, redressement rendu possible parce que le loup, à son tour, est devenu gras.

#### [ Perception de la nouvelle approche stratégique chinoise. ]

La stratégie chinoise s'inscrit dans la durée ; elle se fonde sur la patience, l'usure, parfois l'intimidation et non l'affrontement direct. Sun Tse, une référence incontournable pour tout militaire, affirmait, il y a près de 2 300 ans : *"Le bon stratège est si subtil qu'il n'a plus de forme visible. Le bon stratège est si discret qu'il en est inaudible. Ainsi, il se rend maître du destin de l'ennemi"*.

Du temps de la guerre froide, la bipolarité, avec la stratégie de dissuasion, s'apparentait à une forme de jeu d'échecs entre les deux camps. La Chine préfère s'adonner au jeu de go, ce jeu de stratégie d'influence plus subtil, parfois au caractère anesthésiant. Sa manœuvre est difficile à cerner pour les Occidentaux mais se

## La Chine et la mer

**Amiral (2S) Alain OUDOT de DAINVILLE**  
Président directeur général de ODAS





conforme à une démarche de longue haleine, de contournement, dans laquelle l'affirmation de puissance ne peut se faire que quand des garanties sont obtenues. Ainsi, le président Deng Xiao Ping déclarait : "La Chine d'aujourd'hui est une grande puissance en voie de se réformer et de s'ouvrir, en voie d'ascension pacifique".

Cette "ascension pacifique", reflet de la culture chinoise, se traduit par :

- un affichage de puissance tiers-mondiste et d'intérêts partagés entre la Chine et les pays en voie de développement (PVD),
- le respect de la doctrine de souveraineté étatique et du principe de non ingérence ,
- un développement économique libéral débridé,
- le développement du multilatéralisme afin de ne pas entrer dans un bipolarisme avec les États-Unis et de contrer la politique étrangère d'une Inde multipolaire depuis longtemps.

La Chine différencie soigneusement sa politique en fonction de zones déterminées par leur proximité de l'Empire du Milieu. Elle crée des relations de dépendance dans sa zone, notamment pour protéger ses intérêts. Ses revendications territoriales à l'égard de ses voisins russe, japonais ou indien lui permettent de renforcer à la fois son sentiment national et son rang régional. Cela se ressent aussi avec son implication dans le forum régional de l'ASEAN qui lui permet de mieux affirmer ses revendications en mer de Chine du sud.

La Chine refuse tout hégémonisme américain et réfute une éventuelle suprématie occidentale, considérant que le centre de gravité s'est déplacé des États-Unis vers l'Asie-Pacifique.

Son niveau de sécurité intérieure, sa souveraineté et son unité nationale priment encore sur son ascendant international. Aussi, le développement de ses relations bilatérales répond d'abord à ses intérêts économiques et stratégiques (satisfaire ses besoins en énergie) mais doit également tenir compte des critiques contre son régime. Il en est ainsi du "Beijing consensus" qui privilégie auprès des PVD la résolution de leurs problèmes de développement avant toute approche politique, en opposition avec la démarche américaine et la primauté des droits de l'Homme. La Chine, soumise à des contraintes exorbi-

tantes, notamment avec sa fragilité sociale, ses besoins pour l'éducation, l'environnement et la santé, peut peser sur l'équilibre mondial tant en matière de développement durable qu'économique. En dépit d'un affichage pacifique, son discours et ses actes peuvent se durcir au gré de ses vulnérabilités, notamment de sa dépendance énergétique.

Elle élabore pragmatiquement ses alliances et investissements. Il en va ainsi de la pénétration chinoise en Amérique latine : Pékin a jeté son dévolu sur le grenier à blé sud-américain comme sur le pétrole d'Amérique centrale ou les richesses de la forêt amazonienne. Mais son investissement dans le continent américain répond aussi à une logique politique. Présentant une alternative à la tutelle des États-Unis, elle permet à la Chine d'isoler Taiwan, qui compte dans cette région près de la moitié des pays ayant maintenu des relations diplomatiques avec elle.

Il en est également ainsi dans la mise en œuvre de sa stratégie dite du "collier de perles" qui lui permet de sécuriser ses lignes de communication et de consolider ses positions sur la route de ses approvisionnements pétroliers vers le Golfe.

Le multilatéralisme prôné par la Chine se traduit aussi par un investissement accru dans les instances internationales <sup>(1)</sup>, une approche pragmatique dans les crises de notre planète avec un faible recours au droit de veto <sup>(2)</sup> et des propositions de partenariat privilégié avec les PVD, notamment africains, lorsque cela bénéficie à son économie. Elle peut avoir un pouvoir d'influence bénéfique (crise nucléaire avec la Corée du Nord) ; encore faut-il réussir à l'intéresser : on le voit dans le cas de l'Iran (prolifération nucléaire) ou du Darfour.

### [ La Chine, une puissance navale en devenir. ]

La Chine a connu de grands marins, tels l'amiral Cheng Ho, l'"eunuque aux trois pierres précieuses" qui mena des expéditions au XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à Ormuz et Aden avec une flotte de plus de 300 jonques. Cependant, la Chine reste continentale de tradition et géographiquement. Mais quand le loup est devenu gras, les dirigeants ont compris que la puissance navale confortait sa situation. Il peut sem-

bler paradoxal que l'un des nœuds gordiens de la diplomatie chinoise soit une île, Taïwan, considérée comme continuité du sol chinois. La dissuasion des indépendantistes taïwanais reste la première mission affichée par la "stratégie du développement maritime durable" de la Chine. En bref, la marine chinoise se sent investie de la garantie de l'intégrité territoriale de son pays, donc de sa souveraineté sur Taïwan, ainsi que sur la mer de Chine méridionale.

La seconde mission de la marine est d'affirmer sa souveraineté sur ses eaux en dépassant son rôle initial de marine côtière et tout d'abord en mer de Chine du sud, afin de préserver ses prétentions sur les ressources pétrolières et de gaz. Le développement économique de la Chine



dépend étroitement de ses activités maritimes. D'ailleurs, ses zones de développement économique sont côtières. Ce pays a même acquis une position dominante pour les ports à conteneurs (24% des conteneurs sont embarqués en Chine qui possède trois ports parmi les sept premiers mondiaux), la construction navale (troisième) ou sa marine marchande (quatrième).

Mais l'État chinois, en cohérence avec sa priorité à la sécurité intérieure, n'affiche que maintenant sa volonté d'acquérir une marine forte, une marine du large. En 30 ans, son nombre de patrouilleurs côtiers a été divisé par trois alors que celui des frégates a triplé. Cette marine doit permettre à la Chine de participer à la sécurité des voies maritimes commerciales et de garantir l'approvisionnement de ses ressources énergétiques.

Le président Hu Jintao a affirmé en décembre 2006 ses projets de développement pour la marine chinoise. L'ambition océanique affichée est confirmée par le choix des premières visites à l'étranger effectuées par leur chef d'état-major de la marine.

Prétendante au rang de puissance navale régionale afin d'affirmer ses ambitions en mer de Chine, la marine chinoise compte bien étendre sa zone d'influence. Cependant, à son habitude et tant qu'elle n'aura pas les outils d'une puissance maritime militaire de premier rang (tel un groupe aéronaval et sa logistique), la marine chinoise devrait continuer de suivre une stratégie indirecte. Ainsi, l'incident en octobre 2006 entre un sous-marin chinois et un porte-avions américain au large d'Okinawa montre bien sa volonté d'être reconnue et ses prétentions à étendre sa zone de souveraineté ou d'intérêt. L'acquisition d'une force sous-marine crédible semble être son objectif prioritaire, mais cela passe par la maîtrise de la technologie de la propulsion nucléaire navale. Ce développement "sous-marin" ne doit pas masquer la volonté de la Chine de disposer à terme d'une flotte de surface conséquente et puissante, ne serait-ce que pour s'opposer au renforcement de la VII<sup>e</sup> flotte américaine.

Une manifestation de reconnaissance de sa puissance a été obtenue en 2007 avec la décision de mise en place d'une ligne télé-

phonique rouge avec les États-Unis. Il est intéressant de constater que cette annonce survient après deux événements dans les deux derniers espaces de liberté (tir anti-satellite et sous-marin au large d'Okinawa).

### [ L'intégration de la Chine dans la stratégie occidentale. ]

Comme dans les relations commerciales, il ne faut être ni naïf ni dupe avec la Chine mais jouer le "gagnant/gagnant" dans nos relations de puissance. Plus exactement, il s'agit de tenir bon sur la réciprocité, notion bien comprise des Chinois.

Tout d'abord, il ne faut pas surévaluer la puissance chinoise; elle est encore loin de rivaliser avec celle des Américains. Mais les Chinois sont aujourd'hui incontournables, compte tenu de leur position sur le plan économique, de leurs réserves maritimes et de l'importance de leur comportement pour la préservation de l'environnement. Il ne faut pas nourrir de complexes.

Sur mer, on ne peut ignorer les enjeux de sécurité maritime en Extrême-Orient, notamment dans la région du détroit de Malacca, et leurs conséquences avec la mondialisation. Nous avons des intérêts partagés (un porte-conteneurs CMA/CGM appareille de Chine toutes les sept heures) et une coopération opérationnelle peut s'amorcer.

Celle-ci doit cependant s'appuyer sur une forme de réciprocité, au risque d'être dévalorisée et de nous voir considérés par les Chinois comme des acteurs de troisième zone.

La Chine, dans sa stratégie africaine, est d'abord intéressée par les ressources énergétiques. Ses relations peuvent à terme, aggraver la déstabilisation de ce continent et présenter des risques pour l'Europe. Notre intérêt est donc de nous imposer dans certains projets menés par la Chine sur ce continent afin de la contraindre à dépasser une approche mercantile pour intégrer le développement. Par exemple, la sécurité maritime, l'aide à la prise en compte de leur souveraineté maritime par les pays africains, la préservation de leurs ressources halieutiques par une exploitation contrôlée peuvent constituer des axes de partenariat.

L'attitude européenne sur l'embargo chinois, sur son approche multipolaire et sa richesse culturelle nous place en position favorable pour nos relations avec la Chine. La Chine, adepte du multilatéralisme, préférera toujours un dialogue séparant l'Europe des États-Unis. Notre relation avec notre allié américain doit s'apprécier sous cet angle.

### [ Conclusion. ]

La Chine constitue un acteur-clé de la mondialisation; elle vient de réussir avec brio ses jeux Olympiques. Notre stratégie ne peut que prendre en compte ce fait majeur. Pour nous, Occidentaux, la Chine est une grande puissance; pour les Chinois, elle est avant tout la Chine, l'Empire du Milieu. La Chine reste maître dans l'art du Yin et du Yang, dans la maîtrise des principes masculin et féminin et il sera toujours très difficile à des Occidentaux de comprendre sa psychologie.

Pour conclure, je me référerai à André Malraux s'exprimant dans "La tentation de l'Occident". Le jeune Chinois Ling, dans sa correspondance avec un Occidental, décrivait ainsi en 1926 la différence fondamentale d'approche entre la démarche occidentale et celle orientale: "L'une veut apporter le monde à l'homme, l'autre [l'orientale] propose l'homme en offrande au monde". Il surenchérisait en affirmant que "les Chinois ont naturellement le sens de l'univers comme les Occidentaux ont celui de la patrie".

On peut se demander si, en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, ce rapport ne s'est pas inversé. En tous cas, sur mer, la puissance maritime et navale chinoise semble d'abord servir ses propres intérêts nationaux, notamment en matière de prospérité économique, avant de prendre en compte les enjeux du développement durable de la planète ou de sécurité internationale. Sans être naïfs, à nous de convaincre les dirigeants chinois de leur intérêt de retrouver cette dimension universelle. ■

(1) La Chine est actuellement le deuxième contributeur de forces à l'ONU parmi les cinq membres permanents.

(2) Trois depuis 1976 contre douze pour la France, 19 pour le Royaume-Uni, dix pour l'URSS/Russie et 70 pour les États-Unis.



# Histoire des marins français

1815 - 1870



Ce second volume de *l'Histoire des Marins Français* de 1709 à 1962 est consacré aux marins qui, de 1815 à 1870, ont combattu et écrit les pages glorieuses et sombres de notre Histoire maritime, à travers les vicissitudes de

la politique navale de la restauration de la monarchie de juillet de la 2<sup>ème</sup> République et du Second Empire.

La vie et les combats des marins, qui ont soutenu à la mer les objectifs politiques de la France de la Restauration au Second Empire méritent d'être contés, car ils font partie du patrimoine maritime de notre pays et que pour l'avenir, il faut connaître l'Histoire.

ISBN 2-90079-72-8

9 782900 797228



9 782900 797228

Né à Rennes en 1932, le contre-amiral (2<sup>SS</sup>) Babin Granier a servi dans la Marine nationale de 1950 à 1980 et est docteur en Histoire de l'Université de Paris-Sorbonne.

**MARINES**  
éditions

# Penser autrement la modernisation de la flotte de combat chinoise

**Monsieur Raphaël GUIOT**

Diplômé de l'École des hautes études internationales

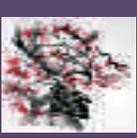
**D**

ÉPUIS 1978, LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE (RPC) TEND À SE doter des instruments d'une puissance majeure, à l'instar des États-Unis. La marine est l'un de ces instruments et l'accès de la flotte de guerre chinoise à la troisième place mondiale par le tonnage en est l'exemple le plus symbolique pour deux raisons : la marine est, tout à la fois, un outil d'évaluation et un instrument de puissance.

L'importance croissante de la Chine dans les affaires économiques mondiales, également au sein des organisations internationales et régionales, permet aux *leaders* chinois de consacrer une part croissante du budget national à la défense. La Chine est donc résolument tournée vers l'extérieur comme l'attestent les statistiques (degré d'ouverture à 35% en 2005 contre 7% en 1982). Au-delà de ces chiffres, l'économie chinoise montre une réelle dépendance mécanique à l'économie de marché, en particulier dans le domaine énergétique. La consommation chinoise dont l'augmentation annuelle atteint parfois 40% de la croissance de la demande mondiale, focalise l'attention de Pékin mais surtout des observateurs sur la sécurisation des approvisionnements. Plus largement, la croissance du commerce international – et, par conséquent, la fréquentation des routes maritimes –, l'affirmation de l'Asie comme plate-forme mondiale d'échange, la découverte d'hydrocarbures dans la région du sud-est asiatique conduisent les dirigeants à prendre conscience des enjeux maritimes et les amènent à s'intéresser aux mécanismes de régulation internationaux mais aussi régionaux. L'Organisation mondiale du Commerce et l'Association des nations d'Asie du Sud-Est font ainsi l'objet d'une attention particulière dont l'adhésion récente – respectivement 2001 et 1994 – témoigne. La ligne de conduite des dirigeants chinois, depuis l'arrivée de Deng Xiaoping, en 1978, consiste donc à prendre la mesure de ces bouleversements d'envergure mondiale tout en conservant un système politique et une idéologie socialistes. Par conséquent, le discours de Pékin joue, à travers ses différents représentants depuis 1978, sur le registre de la rupture dans la continuité. Le XVII<sup>e</sup> congrès du Parti communiste chinois de l'automne 2007, durant lequel Hu Jintao a confirmé sa place de leader en évinçant ses adversaires à la succession, ne trahit pas ce paradigme d'évolution sans révolution.

L'intérêt politico-économique serait déçu s'il n'était accompagné d'un volet militaire. En conséquence, un effort important est consenti pour la modernisation des armées, en particulier celle de la marine. Bénéficiant de cette dynamique, la flotte de combat chinoise redéfinit ses objectifs et ses missions en adéquation avec la montée en puissance de la Chine. Pour en prendre toute la mesure, Liu Huaqing fut nommé amiral en 1982 et chargé de la réforme de la marine. Sous l'influence d'un enseignement soviétique, Liu Huaqing a lancé un vaste programme de modernisation des navires afin de renouveler la flotte de guerre chinoise dans le but de l'adapter aux nouvelles formes de conflits. Les doctrines successives marquent le passage de l'armée populaire de masse aux conflits localisés de haute intensité dans un environnement de hautes technologies. Après le départ de Liu Huaqing, cette modernisation se poursuit mais de nombreux problèmes persistent alors même que la marine de l'Armée populaire de libération (APL) se situe par le tonnage à la troisième place mondiale. Néanmoins, si cette capacité atteint aujourd'hui près de 800 000 tonnes, cela ne doit pas faire oublier que de nombreux navires ne sont pas aptes au combat. De plus, cette modernisation s'effectue dans un contexte international évolutif dans lequel le rôle des forces armées a considérablement évolué : chute de l'URSS, première guerre du Golfe, "maritimisation" de l'éco-





nomie, développement des nouvelles technologies de l'information et des communications. Par ailleurs, les nations riveraines de la Chine s'inquiètent de cette montée en puissance, d'autant plus que la marine chinoise accroît sa présence pour retrouver sa place et son influence suzeraines dans la région.

En effet, une littérature considérable est consacrée à ses diverses activités du fait du grand nombre d'actions permises par la diplomatie navale. Les raisons traditionnellement invoquées sont Taiwan, la dépendance énergétique ou encore la course aux armements. Ces arguments, certes pertinents, n'en demeurent pas moins incomplets. Située au cœur de la problématique de sécurité régionale ainsi qu'en tête de liste des priorités de la marine<sup>(1)</sup>, la question taiwanaise ne peut, à elle seule, expliquer la modernisation de la marine de guerre chinoise. Quant aux questions de dépendance énergétique et de course aux armements, elles trouvent un certain nombre de contre-arguments qui relativisent d'autant la montée en puissance d'une "menace chinoise"<sup>(2)</sup>. Mais alors comment interpréter autrement la modernisation de la flotte de combat chinoise ?

Les stratèges chinois ont tout d'abord attentivement étudié les transformations de la guerre survenues après la chute de l'URSS. Par une logique de convenance autant que de capacités, ils ont alors opté pour l'asymétrie, pour laquelle l'arme sous-marine joue un rôle important. Enfin, Pékin inscrit la marine au cœur d'une stratégie nouvelle de guerre hors limites.

La constatation que font aujourd'hui les stratèges de l'APL est celle de la supériorité militaire des États-Unis. Absolue en 1991, lors de l'opération *Tempête du Désert*, elle s'est de nouveau illustrée en 2002 et 2003, en Afghanistan et en Irak, lors des phases offensives de guerre proprement dites. En une quinzaine d'années, une véritable révolution stratégique s'est amorcée. Parallèlement, cette révolution a conduit à élargir le champ de la guerre à de nombreux domaines fort différents du militaire. "À l'époque de la synthèse des techniques et de la mondialisation, une guerre ne peut plus être désignée du nom des armées utilisées. La relation entre armes et guerre a été réordonnée, tandis que l'apparition d'armes de nouvelle conception et surtout les nouvelles conceptions d'armes



ont progressivement brouillé le visage de la guerre"<sup>(3)</sup>.

Pourtant la guerre est vieille comme le monde. Proudhon la définissait ainsi : "Aucun lecteur n'a besoin qu'on lui dise ce qu'est physiquement ou empiriquement la guerre ; tous en possèdent une idée quelconque, les uns pour en avoir été témoins, d'autres pour en avoir maintes relations, bon nombre pour l'avoir faite"<sup>(4)</sup>. Toutefois, la définition traditionnelle de la guerre ne correspond plus aux canons établis, particulièrement en Occident. Des actions non guerrières – piratage, manipulation médiatique, spéculation financière – sont susceptibles de s'inscrire dans une guerre d'un nouveau genre, "une guerre qui dépasse toutes les frontières et toutes les limites"<sup>(5)</sup>. Le glissement opéré, depuis les années quatre-vingt-dix, est donc important et ses caractéristiques ainsi que les conséquences qui en découlent sont complexes. En premier lieu, la révolution des armes n'entraîne plus systématiquement la révolution des affaires militaires<sup>(6)</sup>. Historiquement pourtant, les évolutions techniques ont toujours permis de mettre au point de nouveaux modes de combat. Il en fut ainsi des lances de bronze qui ont produit les phalanges de fantassins et de la poudre à canon ou du fusil à répétition. Aujourd'hui, la complexité des systèmes d'armes est telle que chaque sous-système ne compte plus que pour une part marginale dans la mise au point de nouveaux modes de combat. Ainsi, "à part l'emploi tous azimuts des armes nucléaires, situation qui est de plus en plus improbable et qu'on pourrait appeler une guerre nucléaire, aucune des

autres armes, même celles qui sont de nature extrêmement révolutionnaire, n'ont le pouvoir de nommer la guerre future"<sup>(7)</sup>.

En particulier, la haute technologie, au cœur des concepts de guerre moderne, doit être relativisée car elle n'apparaît utile qu'en la combinant à d'autres armes. Il découle de ce constat que chaque pays doit opérer un choix entre : "faire la guerre qui correspond à ses armes" ou "fabriquer les armes qui correspondent à la guerre"<sup>(8)</sup>. Ces deux propositions définissent chacune une posture, l'une active, l'autre passive. Pour la première phrase, seuls les États-Unis parviennent, en partie, à élaborer des armes qui correspondent à la guerre. Néanmoins, même eux réalisent ce constat d'impuissance à anticiper pleinement la guerre du futur et, par conséquent, à s'y adapter en temps réel. Toutefois, il n'est pas exclu d'adapter des moyens apparemment dépassés en les combinant avec des capacités modernes – c'est le cas du B-52 auquel sont associées des munitions de précision ou du CG-47 de type *Ticonderoga*, mis en service dans les années quatre-vingt et encore apte à s'intégrer dans une guerre réseau-centrée – permettant de s'affranchir de la position passive précédemment évoquée. L'idée qui consiste à "fabriquer les armes qui correspondent à la guerre" comporte, d'une part, l'hypothèse d'une percée majeure dans les armements, prélude d'une révolution dans les affaires militaires, et, d'autre part, l'éventualité d'une crise liée à une situation imprévue<sup>(9)</sup>. La déroute américaine en Somalie en 1993 illustre l'incapacité

des forces engagées, malgré leur niveau de développement technologique, à s'inscrire durablement dans un contexte urbain, hypothèse non prévue qui entraîna la mort de 18 soldats américains. Pour Qiao Liang et Wang Xiangsui, "il est difficile pour des troupes high-tech de faire face à une guerre non conventionnelle et à une guerre low-tech"<sup>(10)</sup>. Les conséquences de l'offensive israélienne en juillet 2006 offrent un exemple encore plus récent de cette incapacité.

Les décalages induits par des niveaux de développement différés et révélés par la multiplication des conflits a donc profondément bouleversé la définition traditionnelle de la guerre. Les raisons de la guerre et les moyens à mettre en œuvre ont, par conséquent, eux aussi, évolué. Pour les auteurs de "La guerre hors limites", si Clausewitz a pu écrire que la guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens, il n'est pas possible aujourd'hui de s'y référer de manière systématique. En effet, les notions d'adversaire et d'allié sont devenues floues au point qu'elles se confondent parfois au fil du temps. De plus, l'espace de bataille s'est considérablement élargi et plus aucune dimension, réelle ou virtuelle, n'échappe à la logique de guerre. Enfin, les acteurs de la guerre ne sont plus les mêmes. Aux soldats sont préférés les experts et les techniciens. Quant aux organisations non étatiques – sociétés militaires privées, terroristes – elles tendent à se multiplier.

Les moyens à mettre en œuvre ne peuvent donc se résumer à l'outil militaire *stricto sensu*. La réflexion américaine en la matière

livre une notion intéressante à ce sujet, celle des opérations militaires autres que la guerre ou "Military Operations Other Than War"<sup>(11)</sup>. Ce concept recouvre une grande variété de situations auxquelles les armées actuelles doivent faire face : maintien de la paix, répression du trafic de drogue, répression des émeutes, aide militaire, contrôle des armements, assistance humanitaire, répression d'actes terroristes, évacuation de citoyens, etc. Pour Qiao Liang et Wang Xiangsui, l'ultime avancée de ce concept pourrait se trouver dans la notion d'"opération de guerre non militaire".

Ainsi, il devient possible d'établir une nouvelle typologie des guerres du futur : guerre commerciale, financière, nouvelle guerre terroriste, guerre écologique, psychologique, médiatique, etc. La multiplicité des domaines d'application d'une guerre nouvellement définie autorise l'utilisation de "tous les moyens possibles – avec et sans la force des armes, avec et sans la puissance militaire, avec et sans victimes – pour obliger l'ennemi à satisfaire son intérêt propre"<sup>(12)</sup>.

Au regard de la nouvelle définition de la guerre et de la grande diversité de ses champs d'application, il semble pertinent d'y inscrire la guerre asymétrique. La conception de l'asymétrie, ancienne ou moderne, recouvre en fait une réalité intangible et intemporelle. Il s'agit, pour le parti le plus faible, d'exploiter des stratégies et tactiques qui lui permettront de vaincre le parti le plus fort. La notion d'asymétrie est particulièrement adaptée

au cas chinois tant elle constitue une tradition, s'inscrivant donc au sein d'une logique de convenance, en même temps qu'elle trouve une application idéale au sein de la marine chinoise.

L'asymétrie pourrait se définir, dans le cas chinois, d'après les observations de Qiao Liang et Wang Xiangsui, comme étant l'expression moderne de la règle "latéral-frontal". Prenant une multitude d'exemples, ces deux auteurs montrent comment une force inférieure peut être supérieure au plan local. L'illustration la plus éclatante en est la bataille de Cannes opposant Hannibal à l'armée romaine. Disposant ses fantassins gaulois et espagnols – les plus faibles – au centre afin d'encaisser l'assaut romain et laissant l'armée romaine s'enfoncer dans ce dispositif, Hannibal su conserver intacte sa cavalerie, qui encercla alors l'ennemi. Le principe de fonctionnement de cette tactique déjà adopté par Cao Gui, consiste à "perdre un pour gagner deux". Outre le fait qu'elle repose sur l'esquive de l'attaque frontale et l'affaiblissement de l'ennemi pour contre-attaquer, cette tactique révèle un aspect souvent négligé en Occident, à tout le moins au niveau stratégique : la surprise.

Il s'agit en fait de "porter l'épée au flanc de l'adversaire", probablement la règle de la victoire<sup>(13)</sup>. Il découle de ce qui précède de faire "de la surprise une règle, l'ennemi [s'attendant] à une surprise ; [de l'attaquer] alors selon la règle. [De faire] de la règle une surprise, l'ennemi [s'attendant] à une attaque selon la règle ; [de l'attaquer] alors par surprise"<sup>(14)</sup>.

Toutefois, la règle de la victoire ne saurait être absolue et s'imposer en tant que théorème<sup>(15)</sup>. Elle ne constitue qu'un principe relatif qui ne peut s'appliquer mécaniquement et qui, d'ailleurs, ne demande pas de mesures précises. De plus, son application pose le problème de la combinaison des variantes et des méthodes<sup>(16)</sup>. Comme le fait remarquer Alvin Toffler, cité en épigraphe du chapitre 7 de "La guerre hors limites" : "les guerres actuelles pourraient affecter le prix de l'essence dans les oléoducs, le prix des denrées alimentaires dans les supermarchés et la valeur des actions en Bourse. Elles pourraient aussi rompre l'équilibre écologique, et faire irruption dans nos foyers par l'intermédiaire des écrans de télévision". Toutes les méthodes et variantes doivent donc être ramenées à une seule, "la combinaison hors limites".





de bataille militaire traditionnel – la pensée doit elle-même être *“hors limites”* <sup>(17)</sup>. Il s’agit tout simplement d’utiliser tous les moyens disponibles pour atteindre un objectif donné. Les guerres du passé voyaient la combinaison d’armes, de moyens, d’ordres de bataille à l’intérieur du strict champ militaire. Aujourd’hui, il est nécessaire de maîtriser *“l’art de combiner la guerre débordant de l’ensemble des limites tout en obéissant aux exigences des règles de la victoire”* <sup>(18)</sup>. Les stratèges chinois de l’Antiquité et Machiavel ont, en leur temps, su saisir l’essence d’une guerre nouvelle : la *“guerre combinée hors limites sur le mode latéral-frontal”*.

Ce nouveau type de guerre combine les sphères étatique, dimensionnelle et celles des moyens et des degrés <sup>(19)</sup>. En premier lieu, la sécurité d’un État ne passe plus uniquement par l’affrontement militaire entre l’État menacé et l’État agresseur. Les organisations supranationales, auxquelles s’ajoutent des organisations multinationales et non nationales, ont, à cet égard, une influence croissante. La politique nationale tend à s’effacer au profit de la politique supranationale, laquelle constitue alors un facteur essentiel de la guerre combinée hors limites.

En deuxième lieu, la guerre s’établissait dans une seule et unique dimension, le domaine militaire <sup>(20)</sup>. Le fait guerrier ne connaissait donc qu’un champ d’application. Les transformations de la guerre ont modifié cette donne et offrent de nouvelles perspectives. L’interpénétration des domaines politique, économique, militaire, culturel, diplomatique et religieux entraîne un dépassement des limites traditionnelles de la guerre. Par conséquent, les voies se démultiplient pour les acteurs du système international, qui peuvent alors employer une grande variété de moyens.

En troisième lieu, ces moyens évoluent également en dehors du cadre des guerres classiques. La définition du moyen s’est ainsi transformée. De *“la méthode et l’outil nécessaire pour atteindre un objectif”*, le moyen est devenu un concept gigogne et, par conséquent, relatif. Selon le point de vue adopté, autrement dit le scope choisi, *“un moyen de n’importe quel niveau peut tout à la fois servir à atteindre un objectif plus élevé et être un objectif pour un moyen du niveau immédiatement inférieur”* <sup>(21)</sup>. Combinés aux multiples domaines, les moyens, eux-mêmes diver-



sifiés, participent de l’extension et, par suite, de la complexification de la guerre. N’importe quel État peut alors peser dans la balance en combinant différents moyens.

En dernier lieu, la combinaison hors degrés s’apparente à la *“théorie du Tout”*. Il s’agit de transformer *“la guerre en une sorte de dragon dont nous pourrions combiner à loisir les différentes parties articulées, et les faire bouger librement dans n’importe quelle direction”* <sup>(22)</sup>.

L’objectif est de redéfinir la pyramide stratégique, non pas dans ses termes mais dans ses combinaisons. *“Pour gagner des guerres, ils [les militaires du XXI<sup>e</sup> siècle] doivent apprendre à renverser l’ordre des degrés et à*

*combiner tous les facteurs, des actions supranationales aux combats concrets”* <sup>(23)</sup>.

L’illustration en est offerte par l’attaque du 11 septembre 2001 qui combina un moyen tactique relativement simple à un objectif stratégique. Dans la guerre hors limites, *“c’est la réflexion qui prime sur la méthode, laquelle vient en second”* <sup>(24)</sup>. La guerre asymétrique tient beaucoup de ces conclusions sur la guerre du futur, en dépit de son caractère ancien. En effet, la recherche de la surprise et des effets de prévention s’inscrit dans la combinaison hors limites. La dématérialisation des objectifs, reprise également dans la définition de la guerre du futur, fait partie intégrante de la guerre asymétrique. Sun Zi le notait déjà en remarquant qu’il était préférable de s’attaquer à la stratégie de l’ennemi et à ses alliances. Jacques Baud confirme cette idée en la formalisant : *“L’asymétrie utilise une logique qui résulte d’une analyse systématique du conflit et de l’adversaire, des mécanismes décisionnels et de la relation entre les décideurs et la société dans son ensemble. Ses effets se mesurent davantage sur les processus de décision que sur les forces engagées physiquement”* <sup>(25)</sup>.

La guerre asymétrique suppose également une asymétrie d’intérêts entre les parties au conflit <sup>(26)</sup>. Pour les dirigeants de la RPC, les États-Unis ne peuvent avoir, vis-à-vis de Taiwan, d’intérêt supérieur à ceux de la Chine. En conséquence, la RPC doit renforcer ses moyens de dissuasion conventionnelle et, en particulier, sa marine, qui joue de fait un rôle structurant dans la relation triangulaire du détroit de Formose <sup>(27)</sup>. Le





militaires, orientale et occidentale, ayant lui-même engendré ce que nous avons appelé la règle de la victoire" (31).

calcul qui sous-tend cette réflexion est fondé sur l'idée qu'un tel dispositif, au regard de son aspect dissuasif, élèverait le coût d'une intervention américaine au-delà de l'intérêt qu'ont les États-Unis d'assurer l'indépendance – ou l'autonomie selon le point de vue adopté – de Taiwan.

La préférence culturelle pour la surprise conjuguée à la stratégie de guerre asymétrique conduit au renforcement des capacités de la flotte sous-marine tactique chinoise. De plus, celle-ci est, par nature, offensive, ce qui amène à penser que les stratégies chinoises de l'APL pourraient prochainement s'orienter vers une doctrine préventive : "les stratégies de l'APL ont affirmé que les capacités de frappe offensives, qui sont plus rentables que les capacités défensives, doivent se concentrer sur la capacité de l'opposant d'exécuter des frappes et/ou des opérations de contre-attaque. [...] N'ayant pas d'interdiction politique apparente contre la prévention, l'APL a besoin du « choc » comme démultiplicateur de force, pour prendre Taiwan ou un autre adversaire potentiel tel que les États-Unis au dépourvu. Les observateurs comme le commandant de l'armée de l'Air, le général Zheng Shenxia, ont fait remarquer qu'en l'absence d'une doctrine préventive, les chances d'une victoire de l'APL seraient très limitées" (28).

Les démonstrations navales, au cours desquelles un sous-marin d'attaque chinois fait surface à proximité d'un groupe aéronaval américain, sont là pour le rappeler.

Le caractère soudain de l'action est un élément fondamental de la guerre car il détermine celui qui détient l'initiative. La

guerre asymétrique suppose dans le cas présent, la mise en place d'une stratégie "objectif limité/fait accompli" qui assure à la RPC un avantage suffisant sur les États-Unis. "Fondamentalement la Chine chercherait à créer un fait accompli de sorte que les États-Unis soient obligés, s'ils voulaient rétablir le statu quo ante, d'augmenter le niveau de tension et de violence" (29).

Quant aux faiblesses opérationnelles de l'APL, un colonel de l'Institut des études stratégiques de l'Université de défense de Pékin a déclaré : "Nous nous sommes accoutumés à la guerre asymétrique. Il se peut que nous ne possédions pas la supériorité en armement vis-à-vis de Taiwan, mais toute l'histoire de l'APL repose sur sa faculté à remporter des victoires sur des forces supérieures. [...] L'APL n'est pas bien préparée à une guerre contre Taiwan, mais nous n'avons jamais été bien préparé pour des guerres dans le passé et nous avons toujours atteint nos objectifs" (30).

Malgré les obstacles économiques, sociaux et politiques, la modernisation de la marine chinoise peut s'appuyer sur les fondements historiques de la Chine antique pour asseoir son statut de puissance au sein du système international. De plus, elle s'inscrit dans une nouvelle définition de la guerre et exploite en particulier la nature asymétrique de la flotte sous-marine tactique de la PLAN. La voie chinoise pourrait donc se définir de la façon suivante : "la logique, le raisonnement et la précision de l'Occident, d'une part, l'instinct, la perception sensible et le flou de l'Orient, d'autre part, ont créé un point de rupture entre les sagesses

(1) Zhang Changtai, attaché de défense de Chine en France, "la Marine chinoise a pour mission la plus importante la dissuasion des indépendantistes taiwanais", *Diplomatie HS* n°2, août-septembre 2007, p. 65.

(2) Raphaël Guiot, "La marine chinoise de 1978 à 2004", mémoire de 2<sup>e</sup> cycle en relations internationales, École des hautes études internationales, Paris, 2007.

(3) Qiao Liang, Wang Xiangsui, "La guerre hors limites", Rivages Poche, Paris, 1999, p. 39.

(4) Jean-Louis Dufour, Maurice Vaisse, "La guerre au XX<sup>e</sup> siècle", 2<sup>e</sup> éd., Hachette Supérieur, Paris, 2003, p. 3.

(5) *Op. cit.*, in note 3, p. 39.

(6) *Ibid.*, p. 43.

(7) *Ibid.*, p. 45.

(8) *Ibid.*, p. 48.

(9) *Ibid.*, p. 52.

(10) *Ibid.*, p. 53.

(11) *Ibid.*, p. 85.

(12) *Ibid.*, p. 95.

(13) *Ibid.*, p. 213.

(14) Li Shimin, prince de Tang et grand stratège qui devint empereur sous le nom de Taizong et emploiera son règne à unifier la Chine,

(15) *Op. cit.*, in note 3, p. 238.

(16) *Ibid.*, p. 239.

(17) *Ibid.*, p. 250.

(18) *Ibid.*, p. 252.

(19) *Ibid.*, p. 258.

(20) *Ibid.*, p. 260.

(21) *Ibid.*, p. 266.

(22) *Ibid.*, p. 272.

(23) *Ibid.*, p. 274.

(24) *Ibid.*, p. 275.

(25) Howarth Peter, "La logique stratégique de la flotte sous-marine tactique de la PLAN", mémoire de 3<sup>e</sup> cycle en études stratégiques et politiques de défense, dir. Mme Mondeil, École des hautes études internationales, juin 2004, p. 178.

(26) *Ibid.*, p. 178.

(27) *Ibid.*, p. 178.

(28) *Annual report of the military power of the PRC*, Office of the Secretary of Defense, Washington D.C., 2002, p. 13-14.

(29) Burles Mark, Shulsky Adam, "Patterns in china's use of force, Evidence from History and doctrinal writings", Santa Monica, 2000, p. 5.

(30) Shambaugh David, "Modernizing China's Military: progress, problems and prospects", Berkeley, University of California, 2002, p. 310.

(31) *Op. cit.*, in note 3, p. 242.



Etienne Taillemite

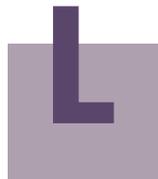
# LES HOMMES QUI ONT FAIT LA MARINE FRANÇAISE



*La France, qui a manqué aux xve et xvie siècles le grand virage des découvertes et de la première mondialisation, a le plus souvent ignoré l'importance de la mer en paix comme en guerre. Ce fut sur mer, même si l'opinion n'en fut guère consciente, que se joua le sort des plus grands conflits internationaux depuis la guerre de Cent Ans jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Dans l'indifférence de la nation, il se trouva néanmoins un certain nombre d'hommes lucides et courageux qui tentèrent de lui faire comprendre l'immense importance des océans.*

*Ce livre esquisse le portrait de quarante d'entre eux qui ont écrit les plus belles pages de la marine française ils sont armateurs (Jean Ango), politiques (Richelieu, les Colbert), aventuriers (Cartier, Bougainville, Dumont d'Urville), ou explorateurs, ingénieurs, corsaires (les célèbres Jean Bart, Duguay-Trouin)...*

*Etienne Taillemite, inspecteur général honoraire des archives de France, a consacré la plus grande partie de sa carrière à l'histoire maritime et à celle des anciennes colonies françaises. Auteur d'une édition des journaux du voyage de Bougainville, du Dictionnaire des marins français, d'une biographie de La Fayette et récemment de Marins français à la découverte du monde, il a présidé l'académie de Marine en 1986 et 1987.*



A CORÉE DU SUD, L'UN DES QUATRE "DRAGONS ASIATIQUES" (1), CONNAÎT, depuis le début des années 1980, une spectaculaire expansion. Ce pays, qui se trouvait dans le plus grand dénuement il y a cinquante ans, est devenu la onzième puissance économique mondiale. Cumulant les places d'excellence dans l'industrie lourde, sa position de leader de la construction navale est la plus emblématique de sa réussite, qu'il entend bien faire durer.

Depuis sa fondation au III<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., le petit royaume de Corée a été ballotté au gré des invasions par ses puissants voisins. Vassalisé par la Chine ou colonisé par le Japon, il a lutté, tout au long de son histoire, pour conserver son identité. Il a acquis enfin sa liberté au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, mais au prix d'une partition qui a transformé fondamentalement le paysage de la péninsule en deux entités totalement contrastées.

Après la guerre de Corée, le Nord, sous influence chinoise, a adopté une gestion planifiée en suivant les principes marxistes-léninistes. La politique d'autosuffisance appliquée avec excès a conduit progressivement la République populaire de Corée à l'isolement et à la paupérisation. Protégé militairement par les Américains, le Sud se s'est consacré entièrement au redémarrage du pays. Le régime dirigiste et fortement interventionniste a mis en place une économie de marché tournée vers les exportations, en érigeant par ailleurs un contrôle des importations sauf pour les matières premières. Dans les années 1960 et 1970, la Corée du Sud s'est lancée dans la production de biens de consommation courants utilisant une main-d'œuvre nombreuse et peu qualifiée. Cette première phase permettant de constituer un tissu économique solide, la Corée du Sud s'est graduellement dotée d'industries lourdes (aciéries, pétrochimie, travaux publics, navires), au milieu des années 1970. C'est une période de croissance exponentielle, qui débute à partir de cette date.

Le pays est aujourd'hui le cinquième fabricant d'automobiles au monde, il domine l'électronique grand public, se situe également au cinquième rang pour la fabrication d'acier et est le champion de la construction navale. Il devient, en 2007, le deuxième fournisseur de la Chine (106.3 Md\$) derrière le Japon (134 Md\$ en 2007) en dépassant Taiwan et l'Union européenne.

### [ La Corée du Sud, pourquoi ? ]

Le royaume de Corée a eu jadis une industrie brillante, mais, subissant troubles politiques et invasions, il avait régressé pour devenir un pays essentiellement agricole au début du XX<sup>e</sup> siècle. Comment cette nation est-elle devenue, en quelques années, le numéro 1 mondial de la construction navale? Baignée à l'ouest par la mer Jaune, au sud par la mer de Chine et à l'est par la mer du Japon, la Corée a des frontières principalement maritimes. Le détroit de Corée à l'extrémité de la péninsule a été, de tout temps, un passage stratégique pour le commerce entre les grands empires asiatiques et la porte entre l'Occident et l'Empire nippon. La Corée possède donc naturellement une tradition maritime. Les îles et les rives du pays sont les lieux d'échanges commerciaux depuis les temps les plus anciens, mais aussi ceux de violents conflits. Devant à la fois contenir les invasions successives et combattre une piraterie endémique, le Royaume coréen s'est doté très tôt d'une flotte militaire. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'amiral Yi Sun-Shin, héros national, remporta des victoires légendaires sur le Japon. Les chroniques décrivent des navires très

## Les chantiers navals sud-coréens

**Capitaine de vaisseau (R) Laurent LETOT**  
Responsable du pôle "Etudes "  
au Centre d'enseignement supérieur de la Marine.





modernes pour le temps : le savoir-faire des concepteurs n'avait rien à envier à celui des Européens. Cet intérêt pour la mer et la technologie navale s'est transmis jusqu'à l'époque contemporaine.

La saga de l'industrie navale moderne a commencé en 1967 lorsque le gouvernement, définissant une série de politiques sectorielles, a lancé un plan de développement, le "Shipbuilding Industry Promotion Act" accompagné d'un soutien financier étatique important. Appliquant le modèle japonais, les Sud-Coréens choisirent la démarche des "petits pas" et devinrent d'abord assembleurs de coques. Le faible coût de la main-d'œuvre a permis au pays de conquérir des parts de marché. Les gros volumes et l'effet de série ont rentabilisé les investissements. Ils ont alors appris le métier de concepteur puis celui de maître d'œuvre.

Au milieu des années 1980, la Corée du Sud réalisait 15 à 20 % des ventes mondiales. Ayant atteint ce niveau, le "Shipbuilding Industry Promotion Act" a été abrogé en 1986. Les conflits sociaux du début des années 1990 et la crise de liquidités de la fin de la décennie ont mis à mal la productivité des chantiers. La Corée du Sud a retrouvé sa compétitivité au début des années 2000, grâce à des subventions et des prêts qu'elle a utilisés pour tripler sa capacité de production lui permettant de ravir le leadership mondial au Japon en 2004, place qu'elle a conservée jusqu'à maintenant. Aujourd'hui, la construction

navale coréenne ne bénéficie officiellement plus d'aide, ni de régime particulier. Avec la transition démocratique des années 1990 la Corée du Sud s'est largement ouverte aux institutions internationales. Les Sud-Coréens participent activement, avec les autres pays constructeurs, à l'élaboration des règles de concurrence et de la réglementation technique au sein des organismes internationaux : OMI, IACS (2),...

L'objectif de l'industrie coréenne est de conserver la tête. Contrairement aux Chinois et aux Japonais qui fournissent en priorité leurs armateurs, les Coréens sont essentiellement tournés vers l'exportation. Dans un marché en pleine expansion, il leur faut grossir pour survivre en multipliant les investissements dans de nouvelles installations de production : cales sèches, docks flottants géants et usines de fabrication de blocs dans les pays à plus faible coût salarial. Le secteur présente cependant quelques faiblesses :

- la pénurie de personnel qualifié devient un grave problème. Le gouvernement a réagi en encourageant la constitution de conseils composés d'experts industriels, d'universitaires et de responsables de centres de formation pour analyser la situation et lancer rapidement des mesures ;
- la compétitivité est menacée. Face au défi chinois et à ses coûts de main-d'œuvre encore imbattables, la Corée fait le pari de la technologie pour améliorer sa productivité. L'État incite les industries, les

universités et les instituts de recherche, à trouver un consensus pour élaborer des feuilles de route communes de développement technologique.

### [ Les principaux acteurs. ]

Regroupant 9 "majors" et 58 petites et moyennes entreprises, le secteur emploie directement 80 000 personnes auxquelles s'ajoutent 60 000 salariés qui travaillent pour les équipementiers. À l'exception des paquebots, les chantiers maîtrisent la conception et la fabrication de tous les types de navires civils de tous tonnages : pétroliers, vraquiers, méthaniers, porte-conteneurs et équipements de prospection en mer. En 2007, la Corée a consolidé sa position dominante avec sept des dix plus importantes firmes en tête du classement.

Hyundai Heavy Industries (HHI) est le plus grand constructeur au monde avec 15 % de parts de marché. Fondée en 1972, cette division du groupe (3) Hyundai produit toute la gamme des navires de charge. Le chantier, situé à Ulsan, s'étend sur 4 km de quais et possède 9 cales sèches. HHI a le projet de s'équiper d'un dixième bassin géant de 642 m de long et 92 m de large. Il détient une forte expertise dans le domaine militaire en participant depuis le début des années 1980 à la conception et à la fabrication des frégates de la marine sud-coréenne en partenariat avec DSME. HHI a aussi été le maître d'œuvre du programme de 3 sous-marins U-214 construits sous licence allemande.

Samsung Heavy Industrie (SHI) a été créé en 1974. Ce groupe a pris en 2005 la deuxième place devant DSME. SHI s'est spécialisé dans les navires à haute valeur ajoutée : méthaniers, porte-conteneurs géants, infrastructures pour l'off-shore (FPSO, plates-formes de forage) et brise-glace. Le chantier principal est installé dans l'île de Geoje, en face de la ville d'Ulsan. Le plus grand de ses trois bassins mesure 640 m de long, 97,5 m de large et 13 m de profondeur. SHI, qui poursuit son expansion, a commandé, auprès du chinois Cosco Dalian Shipyard, un dock flottant de 130 000 tonnes (450 m x 84 m) qui sera un des plus vastes du monde. Une telle installation pourra réparer ou construire des navires de 500 000 tonnes. SHI s'est implanté en Chine avec deux usines de

fabrication de blocs à Ningbo, près de Shanghai et à Rongcheng, plus au sud.

De plus, SHI a pris, en juin 2008, une participation dans le brésilien EAS (*Estaleiro Atlantico Sul*) qui, avec une capacité annuelle de 160 000 tonnes, est le plus important chantier d'Amérique latine. Un partenariat technologique a été conclu, visant en particulier le marché des plates-formes offshore, secteur prometteur compte tenu des découvertes récentes de champs pétroliers au large du Brésil, de l'Argentine et du Chili. SHI s'est ainsi mis en position de dominer le marché de ce continent.

*Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering* (DSME) est le troisième grand. Son site de production majeur est implanté dans l'île de Geoje, à côté de SHI avec lequel il se livre à une concurrence sans merci. Comme les autres, DSME mène une politique d'investissement très importante. Il projette d'installer de nouveaux docks à Geoje alors qu'il en dispose déjà de 14. Cherchant à diminuer ses coûts de main-d'œuvre, il développe une usine de fabrication de blocs en Chine et a pris le contrôle de chantiers en Roumanie. DSME construit aussi des navires de guerre depuis le début des années 1980 : en partenariat avec HHI, les frégates classe Ulsan et les destroyers de type KDX et en propre, il a réalisé la série des neuf sous-marins type U-209 sous licence allemande. Enfin, il a reçu, en 2007, une commande de l'État pour la conception préliminaire de sous-marins de 3 500 tonnes.

Décidant de profiter des bénéfiques records de la croissance des années 2003-2007, les banques d'État *Korea Development Bank* et *Korea Asset Management Corp*, détenant 50.4 % des actions DSME, ont chargé en mai 2008 le cabinet Goldman Sachs d'organiser la vente de leurs parts. Le Coréen Posco, l'un des trois grands sidérurgistes d'Asie, et HHI ont manifesté leur intérêt pour acquérir DSME, estimé à 6 Md\$. Pour Posco, cette acquisition sécuriserait ses marchés et ouvrirait le groupe à la diversification. Pour HHI, elle réduirait le nombre de concurrents et consoliderait le secteur. STX cherche également à prendre une participation. Les firmes étrangères sont a priori exclues à cause de l'implication de DSME dans l'industrie de défense. Cependant, en raison de la dégradation de la

situation financière internationale, la vente pourrait être annulée.

*Hyundai Mipo Dockyard* (HMD), fondé en 1975, est une filiale de *Hyundai Heavy Industries*. Elle a son usine à Ulsan. Cette compagnie, qui s'est placée au quatrième rang en 2007, est mondialement connue pour ses fabrications d'unités de taille moyenne de type Handymax (4). Elle poursuit sa course à la productivité en délocalisant la production d'une série de vraquiers dans sa filiale vietnamienne *Hyundai Vinashin Shipyard*.

*Hyundai Samho Heavy* (HSH) est le cinquième plus grand chantier mondial. Comme HMD, c'est une filiale d'HHI. HSH produit une moyenne de trente navires par an compris entre 30 000 et 50 000 tonnes. Le site industriel est situé à Samho-eup, au sud-ouest de la Corée.

Créé en 1962, STX Shipbuilding se classait au sixième rang en 2007. Sa gamme comporte principalement des unités de moyen tonnage, porte-conteneurs, cargos, chimiquiers, tankers et méthaniers de 30 à 80 000 tonnes. Mais STX, qui a de grandes ambitions, a pris en 2007 la commande de très grosses unités. Cette firme a inauguré un nouveau site en Chine sur l'île de Chanxing près de Dalain. Elle dispose d'une branche militaire avec, à son catalogue, un patrouilleur lance-missiles de 61 mètres et 500 tonnes et une corvette

de 89 mètres et de 1 500 tonnes. STX a beaucoup fait parler de lui récemment en Europe pour avoir mené, il y a un an, une OPA réussie sur les chantiers Aker Yard

Au septième rang, on trouve *Hanjin Heavy Industries & Constructions* (HHIC). Installé à Busan, il est spécialisé dans les gros navires allant jusqu'à 150 000 tonnes. Ce fut le premier coréen à construire des méthaniers utilisant les technologies à membrane (5).

Les huitième et neuvième du classement sont la *China's Dalian New Ship Heavy Industry* et *Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding*. Le numéro 10 est japonais.

### [ La situation en 2008. ]

La construction navale mondiale s'est emballée en 2007 avec 200 Mtx (6) de commandes nouvelles (contre 112 Mtx en 2006). La Corée, avec un carnet de commandes de 134 Mtx dont 76.6 pour cette seule année 2007, a pris 38 % des parts de marché, soit 60 % de plus qu'en 2006, représentant 27.68 Md\$. La répartition par type est, en Mtx, de 29.5 pour les porte-conteneurs (7), 25.7 pour les vraquiers, 14.7 pour les pétroliers et enfin 2.8 pour les méthaniers.

La Corée est suivie de près par la Chine dont le carnet de commandes a fait un bond à 105 Mtx contre 49 en 2006. Le Japon, qui passe de 62 à 71 Mtx, est dépassé par la Chine. L'Europe reste stable à 24 Mtx.



chantiers Hyundai : technique de construction sur le sol





STX Europe : chantier de Saint-Nazaire

2008 sera probablement une année encore meilleure pour les chantiers coréens avec plus 50 % de la demande mondiale. L'avenir est cependant incertain. Selon le ministère coréen de l'industrie, le volume global a diminué par rapport à 2007. La crise financière et sa conséquence, le ralentissement de l'économie, freineront l'activité en 2009. Les analystes prévoyant une chute de 20 à 25 % des commandes dans les mois à venir, les actions des grands groupes ont chuté fortement.

Pour soutenir les exportations, la *Korea Export Insurance Corporation* a mis en place 1.19 Md\$ de provisions pour couvrir les chantiers en cas de retrait par le client. Cet assureur compte donner son feu vert aux firmes Samsung et STX pour le lancement de 6 bateaux : 4 méthaniers de 160 000 tonnes et 2 porte-conteneurs de 13 000 tonnes commandés par les armateurs MSC (8), NYK et Teklay. Cette initiative arrive à temps alors que des industriels avaient annoncé des annulations possibles de navires, en raison de l'effondrement actuel du marché du crédit.

Le gouvernement coréen pourrait également être amené à intervenir financièrement pour soutenir les petites et moyennes entreprises qui risquent de ne pas résister au ralentissement du transport maritime.

#### [ La concurrence chinoise. ]

Les carnets de commandes des chantiers coréens sont pleins pour 4 ans, mais les

coûts de la construction se sont envolés. Selon certains analystes, la Corée pourrait perdre sa place en 2012. La Chine a effectué une percée spectaculaire en 2007 en passant devant les Japonais, confirmant son statut de numéro 2. De plus, elle progresse très vite sur certains créneaux. Grâce à des prix cassés, les Chinois ont pris plus de 60 % des demandes de vraquiers en 2007.

Mais les ambitions chinoises ne s'arrêtent pas là. Forts de leurs bons résultats, les Chinois se préparent à doubler leur production pour 2010 (12 Mtx) et à la quadrupler (24 Mtx) à l'horizon 2015 ! Preuve de cette ambition : *China State Shipbuilding* construit, sur l'île de Chanxing près de Shanghai, un complexe industriel géant sur 9 km qui sera le plus grand chantier naval au monde. L'investissement, représentant entre 2.4 et 3.6 Md\$, fait appel à des fonds publics, privés et étrangers. Les travaux ont débuté cette année et seront achevés en 2015. Avec 12 Mtx, ce site offrira 15 % de capacité de plus que celui du numéro 1 coréen, HHI. Le projet devrait favoriser d'autres industries : aciéries, équipements créant un pôle d'emploi pour 700 000 personnes. Le "pays du matin calme" est préoccupé par la montée en puissance chinoise et se dispose à la contrer. La menace est réelle, comme l'ont montré les larges délocalisations du textile et de l'électronique. En effet, la productivité des chantiers coréens, tout en restant supérieure à celle de la Chine et du

Japon, se détériore. Les complications s'accroissent : le marché de l'emploi est tendu, en raison du manque de techniciens qualifiés, les revendications sur les salaires sont vives et les capacités de production sont saturées. A cela s'ajoutent les incertitudes sur l'évolution du marché mondial.

Pour faire face, les entreprises coréennes abandonnent sur leur sol des implantations non rentables. Elles délocalisent à l'étranger, en Chine et au Vietnam où les taux de salaires restent faibles. La Corée du Sud envisage également, quand les conditions politiques s'y prêteront, de faire travailler en Corée du Nord pour réduire le coût de la main-d'œuvre. Parmi

les programmes de coopération présentés au sommet de Pyongyang en octobre 2007, figure un projet d'investissement de 200 Md\$ pour rénover deux sites, l'un à Anbyon, pour la réalisation de blocs et l'autre à Nampo pour la réparation. Les groupes misent également sur la technologie à haute valeur ajoutée : méthaniers, barges de forage et paquebots. Enfin, le gouvernement envisage de soutenir le développement des chantiers en favorisant l'arrivée de capitaux extérieurs.

#### [ Le rachat des chantiers européens par STX. ]

STX ambitionne de gagner la place de numéro 1. Pour cela, il lui faut conquérir le dernier segment de marché qu'il ne maîtrise pas encore : les paquebots et les car-ferreries. Dans cet objectif, il s'est emparé d'Aker Yard.

En 2006, le norvégien Aker Yard rachetait 75 % des parts des Chantiers de l'Atlantique détenues par Alstom. Aker Yard devenait un groupe à taille mondiale avec 20000 salariés, dont 3000 en France et 18 sites dans huit pays, principalement en Norvège, Finlande, Allemagne, Grande-Bretagne et Roumanie. En 2007, la holding Aker ASA, propriétaire majoritaire des chantiers, s'est désengagée brusquement en vendant plus de la moitié de ses parts. Le capital s'est ainsi trouvé divisé entre Aker Yard et diverses banques et fonds de pension. STX a profité de cette opportunité pour s'emparer, fin octobre 2007,

d'une minorité de contrôle de 39.2 % pour 563 Md\$. La participation se trouvait juste au-dessous du seuil des 40 % obligeant STX à lancer une OPA. La Commission de Bruxelles avait alors mené une enquête afin d'évaluer les éventuels effets anticoncurrentiels. Elle concluait, en mai 2008, que l'opération "n'entraverait pas de manière significative... l'exercice d'une concurrence sur les marchés des navires de croisière, ferries et cargos". Cette conclusion ouvrait la voie à une absorption complète par STX. Au cours de l'été, STX a racheté la totalité du capital encore dans les mains d'Aker Yard pour 1 Md\$ et annonçait le 18 août être propriétaire de 88.3 % du capital. Le 3 septembre 2008, le groupe a changé de nom et s'appelle désormais STX Europe.

Entre-temps, la France avait vainement tenté de trouver une solution pour que le capital d'Aker Yard reste européen. Devant l'inertie de l'Union Européenne et l'incapacité de l'Europe à défendre son industrie lourde, les intérêts ont été pris en charge par le seul État français. En effet, le groupe STX avait à négocier avec le Gouvernement français en raison du décret de 2005 sur les investissements étrangers dans les entreprises à caractère stratégique (ce qui est le cas de Saint-Nazaire avec son implication en particulier dans le porte-avions 2). Les négociations ont abouti le 12 juin à un accord qui permettait à l'État français d'obtenir une minorité de blocage. Cette participation lui ouvre des droits sur les décisions critiques de management, des évolutions de l'outil industriel et du capital de la société. Le 6 novembre 2006, STX, annonçait l'entrée de l'État français dans le capital de la filiale française STX France Cruise SA à hauteur de 33.34 %, STX détenant 50.01%, et Alstom 16.65 %.

Même si l'affaire se termine plutôt bien, il est regrettable que l'OPA de STX n'ait pas été mise à profit pour bâtir un grand groupe européen. Certes, l'accord signé par le Gouvernement français offre une certaine garantie contre le risque de délocalisation du savoir-

faire en Corée. Mais combien de temps durera-t-elle ? Le groupe STX n'est pas seul en cause. La volonté de maîtriser la construction des paquebots est clairement manifestée par les Asiatiques. Nul doute qu'ils aboutiront, comme ils ont su y arriver pour les méthaniers. L'enjeu est clair : à technologie comparable, les armateurs de navires de croisière choisiront les moins chers.

### [ Conclusion . ]

Partant de rien, le peuple coréen a bâti en cinquante ans, avec courage et intelligence, une industrie de construction navale exemplaire par sa rigueur, son organisation hors pair, et son niveau technologique. La suprématie ne s'est pas acquise sans des aspects plus sombres : subventions cachées, dumping, espionnage industriel, protectionnisme. La situation s'est aujourd'hui normalisée, car les Coréens n'ont plus grand-chose à craindre des Occidentaux qui dominaient le marché jusque dans les années soixante-dix. Mais l'histoire est un éternel recommencement et les Coréens ne risquent-ils pas de subir rapidement les mêmes avatars vis-à-vis de la montée en puissance des nouveaux venus, la Chine en particulier? Avant la crise financière, la réponse était oui, tant la montée en puissance de la Chine était impressionnante. La récession qui s'annonce est sans doute l'occasion d'une

pose pour les ambitions chinoises, mais jusqu'à quand ?

(1) Ce terme sert à désigner quatre pays récemment industrialisés d'Asie : Taiwan, Singapour, Corée du Sud, Hong Kong.

(2) OMI : Organisation Maritime Internationale, IACS : International Association of Classification Societies.

(3) Les grands groupes d'entreprises coréennes sont désignés sous le terme *chaebols* qui sont formés de l'intégration autour d'un holding de filiales et entretenant entre elles des participations financières croisées couvrant des activités à la fois verticales et horizontales.

(4) Les navires de taille Handymax sont des vraquiers dont le port en lourd est compris entre 35 000 et 50 000 tonnes.

(5) Technologie à membrane : méthaniers dont les cuves sont intégrées à la coque et dont l'isolation thermique et la tenue mécanique sont assurées par des couches de matériaux composites.

(6) MTx : million de tonneaux.

(7) Les chantiers coréens ont accaparé l'intégralité des commandes des plus de 12 000 EPV.

(8) STX Europe a signé une commande avec MSC Croisières pour la construction d'un quatrième navire de la série MSC Musica. Le MSC Magnifica sera construit à Saint-Nazaire et livré en 2010. Le montant de la commande s'élève à environ 410 M d'euros.



STX Europe : MS Poesia quittant Saint Nazaire





OLIVIER & PATRICK  
POIVRE D'ARVOR  
RÊVEURS  
DES  
MERS



**Q**ui sont les *Rêveurs des Mers* ? Des hommes hantés par l'ailleurs dont les odyssees nous font vibrer aujourd'hui encore.

Qu'ils soient explorateurs, aventuriers, commerçants en quête de soie, d'épices, de porcelaine ou d'or, géographes, illuminés, fils de grandes familles ou orphelins démunis, ce sont des coureurs des mers dont la folie les pousse sur des routes souvent incertaines. Défricheurs de nouveaux mondes, amateurs de records autant que de solitude, portés par des défis incroyables, ils sont Vénitiens, Génois, Asiatiques ou Arabes, Hollandais, Anglais, Espagnols, Portugais et Français bien sûr.

Repoussant les limites de l'univers connu, franchissant des caps, découvrant des continents, établissant des comptoirs ou des colonies, Pythéas, Erik le Rouge, l'amiral Zheng He, Marco Polo, Henri le Navigateur, Christophe Colomb, Vasco de Gama, Fernand de Magellan ou encore Jacques Cartier sont pour nous tous des héros familiers. Car, sur leurs embarcations, animés par la foi ou la soif de gloire, ils ont tracé les cartes du monde nouveau et gravé leurs noms dans l'histoire, pour l'éternité.

Olivier et Patrick Poivre d'Arvor, amoureux de bateaux et de haute mer, nous racontent dans un récit historique, personnel et attachant, la fabuleuse épopée de ces découvreurs. Puisant dans leurs lectures et jeux d'enfance, peuplés de légendes et d'aventures, les auteurs nous enchaînent aux vaisseaux de ces *Rêveurs des Mers* dont la lignée n'est pas près de s'éteindre.



# Pacifique Sud : la France, puissance inattendue au XXI<sup>e</sup> siècle

**Mademoiselle Clémence MALLATRAIT**

Lauréate du Prix Daveluy 2008

Chercheuse et doctorante au Centre lyonnais d'études  
de sécurité et de défense à l'université de Lyon 3

A FRANCE EST LE DERNIER PAYS EUROPÉEN PRÉSENT DANS LE PACIFIQUE Sud. Investie par ses pays et collectivités d'outre-mer, elle apporte aujourd'hui un soutien reconnu dans la région entière. Cette nouvelle position suit la période difficile du rejet de sa politique nucléaire. Ayant aujourd'hui renoncé aux expérimentations nucléaires, les difficultés inhérentes à cette politique ont été gommées par des efforts en matière d'aide à la surveillance de la zone maritime sud Pacifique et océanique. Et ces efforts tendent à conférer à la France de plus en plus de prépondérance, dans une région peinant à trouver son équilibre économique et une réelle indépendance dans la gestion de ses ressources.

Néanmoins, et plus que jamais soucieuses de préserver leur environnement, ces îles sont de plus en plus demandeuses de l'aide française. La lutte contre les narcotrafics, les flux de clandestins, le blanchiment d'argent ou la protection des ressources sont autant de problèmes que les gouvernements peinent à résoudre seuls. La métropole, par le biais de ses territoires de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie, dispose des moyens nécessaires à la protection de l'environnement, moyens qui peuvent devenir un véritable vivier de coopération et de rayonnement diplomatique pour la France dans la région.

En d'autres termes, la France peut-elle devenir une puissance régionale du Pacifique Sud? Les moyens qu'elle met aujourd'hui en œuvre pour ses territoires, et les raisons de la mise en œuvre de ces moyens peuvent-ils justifier une politique de coopération dont la France serait l'un des initiateurs? Comment peuvent-ils davantage contribuer à son rayonnement diplomatique dans la région, si celui-ci est raisonnablement envisageable?

## [ Les enjeux géostratégiques pour la France dans le Pacifique Sud. ]

La France peut-elle identifier de réels enjeux géostratégiques dans le Pacifique Sud? Les moyens qu'elle investit dans le Pacifique sont justifiés par un contexte géopolitique très précis. En effet, c'est eu égard à l'évolution des rapports internationaux dans la région que peut s'expliquer la stratégie française de défense et de protection de son immense zone maritime du Pacifique Sud.

L'évolution des rapports de force depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, mais surtout depuis la fin de la guerre froide laisse à penser que le Pacifique Sud ne sera pas, à court et moyen termes, un centre de gravité stratégique militaire. En effet, peu de raisons justifieraient un déplacement de l'axe stratégique du nord, lieu de concentration des échanges "transpacifiques", vers le sud.

### **Les relations interinsulaires en Océanie.**

Pour quelles raisons un déplacement de cet axe n'est-il pas envisageable? Pour répondre à cette question, il est important de considérer la situation des micro-États d'Océanie. Pour reprendre les mots de François Doumengue, "les îles océaniques éprouvent de grandes difficultés dans la recherche d'une voie de développement. Au poids de l'isolement et de la dispersion s'ajoutent les contraintes naturelles de la faiblesse des ressources qui restent marginales dans l'économie mondiale" <sup>(1)</sup>.

Sans le concours de l'Australie, et dans une moindre mesure de la Nouvelle-Zélande, qui tentent de les soutenir dans la mesure leurs moyens, les îles seraient dans une situation économique plus que difficile. L'exploitation des ressources naturelles restera fragile aussi longtemps que leurs moyens d'exploitation demeureront faibles. D'autres facteurs de déséquilibres sont importants: les désastres cycloniques, la crise des marchés, l'absence de stabilité du marché



des minerais, la faiblesse du marché régional sont autant de difficultés contre lesquelles les micro-États tentent de lutter. L'indépendance économique des îles semblent, dans l'immédiat, difficilement envisageable. L'intervention des puissances régionales que sont l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et extra régionales, telles la France, permettent une relative stabilisation de la région. L'économie du Pacifique Sud et sa stabilité générale reposent sur sa régulation par des agents extérieurs, par cycles de condominium. La France est aujourd'hui investie d'un rôle se conformant de plus en plus à celui de l'Australie. Au-delà de la seule question économique se pose la question éminemment complexe des rivalités interinsulaires et du manque de stabilité intérieure. La Papouasie–Nouvelle-Guinée est le symbole de cette complexité culturelle. La capitale, Port Moresby, est très fréquemment soumise à de nombreuses exactions, auxquelles le gouvernement peine à faire face. Beaucoup de ces îles font appel à des agents extérieurs pour tenter de réguler les problèmes sociaux, les gouvernements ne disposant pas de forces armées suffisantes à la stabilisation. Les forces austra-

liennes sont ainsi souvent sollicitées pour des problèmes internes.

***La nouvelle donne stratégique dans le Pacifique Sud : de l'investissement des grandes puissances à la configuration du théâtre stratégique régional.***

Si la région Asie Pacifique est aujourd'hui prioritaire pour les États-Unis, l'aide qu'ils fournissent au Pacifique Sud, essentiellement économique, est certes limitée mais importante pour ces micro-États. Néanmoins, face à la montée en puissance de la Chine et sa politique de parentèle naissante sur les micro-États du sud du Pacifique, les États-Unis ne vont-ils pas être conduits à investir davantage dans la zone ? La montée en puissance de la Chine préoccupe. Il leur semble donc nécessaire de veiller à ce que la Chine, ou qu'une coalition d'États menée par la Chine, n'évolue en une puissance dominante la région, à leur dépens.

Aujourd'hui, l'ascendant chinois ne se limite plus aux frontières maritimes de la mer de Chine. La Chine manifeste un intérêt progressif pour la façade océanique. Le

modèle de pacification sud/sud promu sert à la pacification du pourtour Pacifique de sa façade maritime et à la stabilisation avec ses voisins. La sécurisation des voies de communication est importante pour un pays dépendant des importations en matières premières. Dans l'immédiat, la Chine tient à la sécurisation des détroits philippins et indonésiens.

La récente stratégie chinoise dans le Pacifique Sud n'est faite que d'"offensives diplomatiques" et de "parentèle" de nombreux micro-États, et vise notamment à contrer celle de Taïwan. Elle symbolise donc davantage la place grandissante de ce pays dans la région, place qui à l'heure actuelle reste discrète et grandit d'une manière progressive.

Quant au Japon, soucieux de la sécurisation de son territoire à caractère également insulaire, son intérêt se concentre davantage en Asie Pacifique que dans le sud du Pacifique. C'est la raison pour laquelle cet acteur limitrophe reste relativement étranger à la question océanique. Néanmoins, et comme le souligne François de Rose, "la présence japonaise est impor-

tante en termes de flotte de pêche et d'implantation économique dans tous ces archipels qui, faut-il le rappeler, sont relativement pauvres" (2). Cet investissement dans la région favorise son relatif dynamisme.

Les principales grandes puissances ne s'investissent donc que modérément dans une zone qui peine à se sortir de son atonie. Le Pacifique Sud ne représente pas d'intérêts majeurs pour la France au niveau stratégique. Néanmoins, il est un intéressant vivier d'échanges. Les enjeux dans le Pacifique Sud sont des enjeux régionaux, relatifs au rayonnement international et essentiellement d'ordre diplomatique. Si les intérêts géoéconomiques et géostratégiques restent très modérément appréciables, l'intérêt diplomatique est beaucoup plus important.

La France vise aujourd'hui davantage la stabilisation de sa politique régionale et le juste investissement dans le cadre de l'aide au développement de ses pays d'outre-mer. Elle est responsable de la sécurisation des zones maritimes, sécurisation qui devient le terreau de la coopération en matière de surveillance maritime. La France est devenue un acteur de premier plan pour la sécurisation de la zone maritime de nombreux États du sud du Pacifique. Autre atout, se situant dans le domaine diplomatique, chacun des États du Pacifique Sud représente une voix aux Nations unies. Le fait que la France s'insère de mieux en mieux dans le concert régional est un vecteur de cohésion avec les micro-États et donc de soutien diplomatique. Enfin, cette position française dans le Pacifique est importante eu égard au fait que la France est le seul pays européen présent dans la région. Il deviendra un pays fédérateur d'ouverture de l'Europe vers le Pacifique Sud. D'après Bruno Gain, "le positionnement unique de la France comme seul pays membre de l'Union européenne présent dans le cœur du Pacifique est un atout de poids à l'heure où les pays insulaires sont davantage soucieux d'alternative ou de rééquilibrage par rapport aux puissances tutélaires anglo-saxonnes. Avec en fer de lance les territoires de Nouvelle-Calédonie, de Polynésie française et de Wallis-et-Futuna, la France et l'Europe représentent un formidable levier pour promouvoir l'intégration régionale et contribuer à la stabilité dans cette partie du monde" (3).

Le Pacifique Sud, "à l'heure du régionalisme" représente un atout qui ne doit pas

être ignoré, la France dispose d'ores et déjà de prérogatives dans la région, prérogatives qui sont essentiellement des prérogatives de défense, de protection et de sauvegarde de la zone maritime.

Aujourd'hui, les problématiques du Pacifique Sud sont plus de sécurité générale que de défense militaire. La France, forte de son expérience de l'action de l'État en mer et disposant de moyens qu'elle entretient en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, peut, en concertation notamment avec l'Australie, demandeuse d'une telle politique, contribuer à la protection et à la sécurité maritimes du Pacifique Sud. Elle en tirera un bénéfice diplomatique certain, au-delà de la seule sphère régionale.

### **[ Les moyens de sécurisation français dans le Pacifique Sud : une optimisation en vue de la coopération pour une protection de la région. ]**

Aujourd'hui, il ne semble pas possible de considérer le Pacifique Sud comme l'un des théâtres mondiaux les plus importants de la planète. L'importance stratégique que revêt l'océan Pacifique, le plus grand océan du monde n'est pas à la mesure de la superficie du Pacifique Sud.

Néanmoins, il représente un intérêt diplomatique. Les territoires ultramarins français contribuent à insérer la France dans

un champ diplomatique qui ne lui aurait pas été accessible autrement. Quels sont les moyens que la France met en œuvre pour la protection de ses territoires, et ces moyens sont-ils des vecteurs d'intégration de la France dans la région? En d'autres termes, contribuent-ils à faire de la France une des puissances régionales du Pacifique Sud?

### **Les moyens et missions de sécurisation de la zone pour une stratégie de sauvegarde maritime.**

Les moyens français de sécurisation dans la zone du sud du Pacifique sont essentiellement des moyens de Marine. Les forces, terrestres ou aériennes, viennent le plus souvent renforcer des forces de la Marine et les soutenir dans leur mission. Les forces maritimes répondent aux besoins stratégiques de la zone, à savoir des moyens de sauvegarde de la zone maritime contre les pillages des ressources naturelles, principalement relatifs à la pêche, et contre les trafics illégaux, qui restent marginaux dans cette zone.

Le problème relatif à la surveillance de la zone maritime française est l'étendue. Une surveillance totale de cette zone très vaste avec les moyens disponibles aujourd'hui nécessiterait une mise à niveau financièrement très coûteuse, pour des résultats aussi relatifs qu'improbables. De plus, et eu égard à la faible activité de la zone, des investissements aussi



importants trouveraient difficilement une justification.

Les micro-États du Pacifique Sud vivent principalement des ressources pélagiques. L'enjeu de protection de leur zone maritime est devenu un enjeu régional. Quant à l'Australie, la protection de ses côtes contre les trafics de drogue et les flux de réfugiés est devenue une priorité sécuritaire. L'ensemble de ces raisons confèrent dans cette région à la sauvegarde et à la préservation de l'environnement une vraie priorité. C'est même un enjeu pour la pérennité de ces États.

Les moyens que la France met à la disposition pour des missions de sauvegarde dans les zones maritimes étrangères, sont appréciés et sollicités. Les missions de surveillance maritime des frégates de type *Floréal* et les missions aériennes des *Guardian* concernent de nombreux États de la zone océanique, mais également sud-américaine, et sud-asiatique.

Cette coopération en matière de surveillance des zones maritimes contre les actions illégales permet une représentativité de notre État dans la région, et d'avantage un élargissement de son champ d'action. Mais pour autant, la zone à surveiller est vaste. Incontestablement, une optimisation des moyens de surveillance permettrait à la France d'asseoir sa présence dans la région et, par sa participation essentielle à la surveillance de la zone maritime et à la protection des ressources océaniques, de devenir une puissance régionale incontournable.

### **L'optimisation des moyens de sauvegarde : les atouts de la surveillance satellitaire.**

Les systèmes de surveillance satellitaires représentent des moyens efficaces, parfaitement adaptés à la couverture de zones aussi vastes que celles du sud du Pacifique, mais surtout répondant aux besoins inhérents à la protection. La surveillance par satellite, couplée au recensement des navires licenciés et à leur repérage par des balises de détection, permettrait de percevoir toute activité illégale dans les zones couvertes.

Appuyé par les moyens de protection existants, ce système s'avèrerait complet et garantirait la quasi-totalité des activités illégales de pêche. Aux Kerguelen, l'instauration du système de surveillance satellitaire par la société Collecte localisation satellite a permis la réduction de près de 98% des activités illégales de pêche. De plus, ce programme pourrait entrer dans le cadre d'un programme de coopération en matière de protection de la zone maritime sud du Pacifique. Les coûts seraient acceptables et la rentabilité très grande. Les avantages sont incontestables.

L'appréciation du milieu marin, l'amélioration et l'optimisation de la coopération, les coûts et l'appui de la juridiction ont en commun un élément central : le développement durable. Le pouvoir d'influence de la France sur les États du Pacifique sera marqué par cette problématique de sauvegarde et de préservation des ressources océaniques.

Le fait de promouvoir des systèmes de surveillance, d'être à l'origine de l'instauration d'un programme porteur de promesses d'amélioration des conditions de pêche et de protection de l'environnement marin, serait un levier d'insertion, de coopération et de prééminence régionale. La lutte contre les pollutions maritimes et les menaces pour l'écosystème marin par des moyens de surveillance performants et rentables, la lutte contre les trafics illégaux par des mesures de rétorsion suffisantes et la coopération en matière de gestion de l'environnement du Pacifique Sud et Océanien représentent autant d'enjeux majeurs d'investissement.

La surveillance satellitaire, couplée aux moyens d'action de l'État en mer, l'insertion dans le concert des États océaniques, la participation aux instances de coopération et la coopération franco-australienne en matière de surveillance de la région sont des vecteurs majeurs du rayonnement diplomatique de la France.

Aujourd'hui, la France joue un rôle tout à fait appréciable dans la région. Même si elles mènent une politique autonome, en leur nom, dans la région, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie contribuent à asseoir cette présence française dans la région. Cette politique de coopération de la France avec ses territoires ultramarins pour une politique cohérente en matière de développement durable ne peut être accueillie que favorablement.

Cette mission de protection dans le Pacifique Sud permet à la France de jouer un rôle majeur dans le cinquième continent, rôle conférant un rayonnement diplomatique qu'il ne faut ignorer, rôle qu'une politique de préservation, de protection, de sauvegarde et de développement peuvent infailliblement accréditer. ■



(1) François Doumengue, "La dynamique géopolitique du Pacifique Sud (1960-1990)", *Géopolitique du Pacifique Sud*, Cret, coll. Iles et archipels, 1996, p. 139.

(2) François de Rose, "Les DOM-TOM face à la nouvelle donne stratégique : atouts et menaces", *Les DOM-TOM dans la politique de défense de la France*, Le Nouveau Monde – IRIS, Paris, Dunod, 1992, p. 75.

(3) Bruno Gain, "Le Pacifique Sud à l'heure du régionalisme : enjeu pour la France", *Défense*, n° 18, p. 17.

# D

ANS "IDENTITÉ DE LA FRANCE", FERNAND BRAUDEL CONSTATE QU'UNE sorte d'infirmité structurale affecte la puissance maritime française : "Pour mener, même concevoir une grande politique tournée vers la mer, il eût fallu que la France se dégageât, condition sine qua none, du sempiternel guêpier de la guerre terrestre, qu'elle n'eût – comme les Anglais – qu'un seul combat à conduire, et sur mer ; qu'un seul budget de guerre, sa flotte" <sup>(1)</sup>.

## La Quatrième République a-t-elle eu une ambition navale pour la France ?

**Monsieur Philippe STRUB**

Docteur en histoire des relations internationales.

Au cours des siècles, la France a, en permanence, hésité entre le grand large et les frontières de l'est. Cette hésitation est à l'origine de l'alternance de flux et de reflux qui signe l'histoire de sa puissance sur les mers. Cette signature est particulièrement nette sous la monarchie des Bourbon.

Quelles sont les caractéristiques des branches ascendantes et descendantes de cette puissance cyclique ? Comment chacune d'elles se déclenche-t-elle ? Comment se fait le passage du point bas au point haut et vice-versa ?

Les alternances de la puissance navale de la France semblent être dues à la modification, au cours du temps, du poids relatif de quatre paramètres :

- un environnement international favorable, ou non, au développement d'une politique navale ;
- la présence, ou non, au sommet de l'État, d'une personnalité consciente de l'importance des océans dans la stratégie des nations ;
- une situation économique propice, ou non, au développement d'une arme chère à acquérir et à entretenir ;
- la présence, ou non, rue Royale (au ministère de la Marine, donc), d'experts habiles à exploiter la moindre possibilité de développement de leur arme.

La concordance temporelle, en phase favorable, de ces quatre paramètres déclenche une phase ascendante. L'apparition de la phase négative d'un seul de ces critères suffit souvent à enclencher une phase descendante. Si l'on suit ce schéma, il peut donc y avoir simultanément ambition navale des décideurs français et reflux de la puissance maritime du pays qu'ils dirigent.

Les cycles de la puissance navale française ne sont pas assimilables mathématiquement à une sinusoïde. La pente de la branche descendante est souvent plus raide que celle de la branche ascendante : on tombe plus vite qu'on ne remonte. L'essor est souvent marqué d'hésitations a contrario de la régression, plus franche. Les points bas ou hauts peuvent s'étaler dans le temps : la stagnation s'installe alors dans la durée.

La Quatrième République correspond-elle à un ou des points bas ? On peut déjà dire qu'elle est située entre deux points hauts : celui de 1938 et celui du début des années soixante-dix. En 1938, au terme d'un cycle régulier d'essor de seize ans, la flotte conçue par Leygues, Painlevé et Tardieu représente un outil naval de grande qualité. Vers 1972, la flotte française achève également un cycle d'essor et entre, au mieux, dans une phase de stagnation marquée par deux évolutions inverses :

- la montée en puissance extrêmement coûteuse de la Force océanique stratégique ;
- le vieillissement d'une flotte classique entrée en service, pour une part importante, quinze à vingt ans plus tôt.

Entre le point haut de 1938 et celui du début des années soixante-dix, il y a, si on suit la théorie de l'infirmité structurale de la puissance maritime de la France, un ou plusieurs points bas. Où ? Il s'agit du sabordage de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942. À l'issue de celui-ci et de huit vagues de bombardements alliés échelonnées entre novembre 1943 et août 1944, 380 000 tonnes de ferrailles (200 navires) reposent au fond du port ou de la rade varoise.

### [ La marine nationale, le 1<sup>er</sup> janvier 1945. ]

Le 1<sup>er</sup> janvier 1945, la Marine française est proche de son niveau de novembre 1942. Certes, les flottes de Londres et d'Alger ont fusionné en août 1943, les structures organiques de la marine nationale sortent paradoxalement renforcées de ces cinq ans d'épreuves et les forces navales françaises se sont enrichies de quelques unités d'escorte transférées par les Anglo-Saxons (le tonnage de la flotte est estimé à environ 300 000 t, dont 175 000 t sous l'âge). Mais, une révolution est intervenue dans les tactiques et les techniques navales. L'archétype de la guerre sur mer n'est plus la bataille du Jutland (mai 1916) mais l'affrontement trans-horizon de *task forces*, groupes hétérogènes de moyens aéronavals centrés sur des porte-avions, dont les deux tâches principales sont le contrôle d'espaces maritimes et la projection de forces vers la terre : la bataille des îles Mariannes (juin 1944) représente le modèle de cette nouvelle forme de guerre navale. Or, la marine française est passée à côté de cette révolution-là :

- à l'exception de deux cuirassés, trois croiseurs lourds et quatre croiseurs légers, elle ne dispose que d'unités navales périmées ou fatiguées ;
- elle n'a pas de porte-avions dignes de ce nom et son aéronavale est obsolète ;
- ses centres d'études ne fonctionnent plus depuis cinq ans et ses bases navales sont dévastées.

La phase ascendante vers le point haut du début des années soixante-dix ne va pas être régulière, "sinusoïdale". Des velléités de redémarrage et de retour en arrière alternent avec des phases de stagnation. Il y a périodes principales :

- janvier 1945-janvier 1946, les prémices avortées d'une renaissance ambitieuse ;
- janvier 1946-septembre 1948, l'impossible définition d'un statut naval ;
- septembre 1948-août 1950, la marine condamnée à un rôle de second plan ;
- août 1950-janvier 1956 : une puissance navale en germe. Cette dernière phase comporte deux volets, avant et après l'été 1952.

### [ Les prémices avortées d'une renaissance ambitieuse. ]

L'environnement international et la situation économique et financière de la France ne permettent pas d'enclencher une mon-

tée régulière de l'arme navale vers un point haut :

- avec les capitulations de l'Allemagne et du Japon, la France n'a plus d'ennemis dangereux ;
- les responsables civils veulent refaire en priorité le tissu industriel du pays, avant de reconstituer les forces armées françaises.

En revanche, il y a à la tête du gouvernement une personnalité exceptionnelle – Charles De Gaulle – pleinement consciente, depuis de nombreuses années, de l'importance des océans dans la stratégie mondiale. De la même façon, rue Royale, d'habiles experts entourent le ministre de la Marine et préparent, dès le premier trimestre 1945, un important statut naval, cadre d'une grande politique maritime.

Au premier semestre 1945, les deux paramètres favorables à un développement de la puissance navale de la France sont dominants : la Rue Royale développe alors d'ambitieux projets. Au deuxième semestre, les deux autres paramètres prennent le dessus : on assiste alors à une contraction des ambitions de la marine.

Sur la longue route qui mène du point bas au point haut de la puissance navale française après la deuxième guerre mondiale, cette période constitue donc un faux départ. Le gouvernement de Charles de Gaulle a certes eu une ambition navale, mais les circonstances n'ont pas autorisé sa concrétisation. Quelle était cette ambition ? Quels étaient les projets de la Rue Royale ? Qu'en reste-t-il en janvier 1946 ?



### [ L'ambition de Charles De Gaulle. ]

Le général l'a formulée dans ses "Mémoires de guerre" et lors des séances du 2 octobre 1944 et du 4 juin 1945 du Comité de Défense nationale (CDN).

Dans ses "Mémoires de guerre", il indique que les leviers qui commandent la politique française sont "la diplomatie qui l'exprime, l'armée qui la soutient ou la police qui la couvre." Lors de la séance du CDN du 2 octobre 1944, il souligne la nécessité de disposer rapidement d'une force d'intervention dotée d'éléments terrestres, aériens et navals, prête à intervenir à tout instant pour maintenir ou rétablir la position de la France dans le monde. Lors de la séance du CDN du 4 juin 1945, il décide de définir par ordonnances les forces nécessaires à la France en 1945 et 1946. La marine est conviée à établir un programme naval, ce qu'elle achève fin juin.

### Le projet d'ordonnance du 28 juin 1945.

Ce projet est l'ébauche d'un programme naval qui solde le passé (abandon des deux porte-avions du type PA.16 mis sur cale en 1938 et 1939), dessine l'avenir (préparation de la mise en chantier dans les arsenaux français de quatre gros bâtiments de combat) et assure une transition convenable entre les deux périodes (achèvement, achat et cession d'unités déficitaires).

Son caractère relativement ambitieux se révèle à l'examen de la liste des bâtiments dont la mise en chantier doit être préparée en 1946. On y trouve un porte-avions de combat (23 000 t), un porte-avions d'escorte (13 000 t), un croiseur léger et un escorteur, soit près de 41 000 t. Louis Jacquinot y adjoint deux autres listes concernant l'achat de contre-torpilleurs en Grande-Bretagne et la cession forcée, par l'Allemagne, de sous-marins, contre-torpilleurs, torpilleurs, etc.

Cet embryon de statut naval arrive en discussion au sein du gouvernement à l'heure même où les opinions publiques s'interrogent sur la nécessité de maintenir l'effort militaire présent : "Pouvons-nous à la fois réarmer la nation et reconstruire le pays ?", disent-ils tous en substance.

### Le projet d'ordonnance du 17 septembre 1945.

À l'automne 1945, après deux plans de déflation de personnel (4 juin et 6 septem-



bre), la Marine voit ses missions évoluer considérablement : hier, elle rassemblait ses forces aéronavales en vue de participer à une offensive alliée contre le Japon ; aujourd'hui, elle consacre ses moyens à transporter des troupes pour hâter le rétablissement de la souveraineté française en Indochine.

Dès le 17 septembre 1945, dans un nouveau projet d'ordonnance destiné à remplacer celui du 28 juin resté lettre morte, le chef d'état-major général de la marine (CEMGM), André Lemonnier, juge l'élaboration d'un statut naval prématurée. La politique d'armement du ministère de la Marine consiste désormais, d'une part à enrayer la chute du tonnage de la flotte française par l'achat, le prêt ou la cession d'unités étrangères, d'autre part à relancer à minima l'outil national de constructions navales pour ne pas rester dans la dépendance absolue des industries de guerre anglo-saxonnes.

La seule mise en chantier programmée est celle d'un porte-avions léger d'escadre de 13 000 t, le PA.28. Les achèvements (le cuirassé *Jean Bart*, quatre petits avisos, quatre petits sous-marins) doivent être menés à un rythme ralenti. Les objectifs de l'aéronavale sont peu ambitieux. Le CEMGM insiste pour que :

- des bâtiments italiens soient ajoutés aux unités allemandes exigées par la France ;
- le gouvernement français demande aux États-Unis la cession de deux porte-avions et de plusieurs unités d'escorte.

### **Les débats parlementaires du 31 décembre 1945.**

Il n'y a plus d'ambition navale pour la France. Pouvait-il y en avoir une ? Les débats parlementaires de la nuit de la Saint-Sylvestre 1945 sont indirectement l'occasion d'un débat de fond sur cette question : *"Pour les socialistes, le relèvement de la puissance française, pour être réel et non fictif, doit être avant tout économique, quitte à aboutir dans un premier temps à un affaiblissement militaire. De Gaulle, au contraire, tout en acceptant d'accorder une certaine priorité à la reconstruction, refuse pour les besoins de sa politique étrangère en cours (question allemande, Syrie/Liban, Indochine, etc.) cet abaissement, même provisoire. Un peu plus de puissance réelle pour demain, avec peut-être un peu moins d'indépendance immédiate ? Ou l'inverse ? Là est la question"* <sup>(2)</sup>.

Celle-ci est tranchée le 20 janvier 1946 par le départ des affaires du général De Gaulle.

### **[L'impossible définition d'un statut naval.]**

#### **Des plans provisoires jamais adoptés.**

Les trente-deux mois suivants voient huit gouvernements se succéder à la tête de la France. Ils sont marqués par trois événements majeurs :

- sur le plan intérieur, une crise économique et sociale très profonde ;
- sur le plan international, la montée de la guerre froide, le début puis l'exacerbation du conflit indochinois.

L'élaboration d'un statut naval s'avère strictement impossible : le délabrement de l'économie française, la défense du franc sur les marchés financiers, la priorité don-

née à la reconstitution du tissu industriel du pays, la guerre d'Indochine, tout cela s'y oppose.

La Rue Royale tente d'enrayer le déclin de la flotte de deux façons :

- d'abord en remettant en état ou en achevant quelques bâtiments français, en exigeant des alliés la cession de navires allemands ou italiens, en obtenant le prêt d'unités britanniques – dont le porte-avions *Arromanche* – et le maintien sous pavillon français des bateaux américains du programme prêt-bail ;
- ensuite, en proposant aux gouvernements successifs des plans provisoires que le CEMGM se refuse à appeler "statuts navals" (plan transitoire du 26 novembre 1947, plan de base du 15 janvier 1948, etc.) : aucun n'est accepté car aucun n'est financièrement acceptable.

Certes l'Assemblée nationale autorise, à une très faible majorité, en août 1947, la mise sur cale du porte-avions PA.28 *Clemenceau*. Mais dès octobre, ce chantier est différé : très peu de crédits de paiement seront finalement consacrés à ce bâtiment dont la construction sera discrètement annulée en mai 1949.

À l'automne 1948, le tonnage de la flotte française s'établit à environ 296 000 tonnes, mais il n'y a que 163 000 t de bâtiments de combat sous l'âge de propriété française.

### **En cas de danger extérieur, la sécurité collective.**

La situation économique et financière de la France, ainsi que la priorité donnée à la reconstitution de ses tissus industriels, ne permet pas d'enclencher une branche ascendante de sa puissance navale.

La situation internationale ne l'autorise pas plus : si elle se détériore fortement, elle n'est pas jugée, à l'Élysée, rue de Varenne ou rue Saint-Dominique, suffisamment alarmante pour procéder à un réarmement. 1947 avait été l'année du déclenchement de la guerre froide. En Asie, la poussée communiste se fait sentir sur la Birmanie en mars 1948, en Malaisie en juin, en Indonésie en septembre. Dès l'été 1948, la guerre d'Indochine se durcit. En juin 1948, c'est le début du blocus de Berlin.

Bien que de nombreuses dispositions de sécurité soient prises en Occident au premier semestre 1948, les décideurs français reconnaissent que les armées nationales

n'assureraient pas la sécurité de la France en cas de crise internationale et ils s'en remettent à la sécurité collective. Mais, après tout, ces budgets militaires sont-ils si ténus que cela ?

### **Le paradoxe des crédits militaires de paiement.**

La part du revenu national consacré aux crédits militaires durant cette période reste très élevée (5,8 %) : elle est très légèrement supérieure à la moyenne des années 1920/1938, qui correspondent, à peu près, à une branche ascendante de la puissance navale française. Comment expliquer ce paradoxe ?

Cet agrégat économique a très probablement fléchi avec la deuxième guerre mondiale. En outre, et principalement, les crédits de paiement militaires ne doivent plus, après 1946, être scindés en trois parts (armées de Terre, de Mer et de l'Air) mais en quatre (Terre, Air, Mer et direction militaire du ministère de la France d'outre-mer (FOM), principalement pour les besoins de la guerre d'Indochine). Or, la guerre d'Indochine commence à coûter très cher.

Deux données financières majeures caractérisent ces 32 mois qui courent de janvier 1946 à septembre 1948 :

- en francs constants 1958, les crédits des trois armes diminuent (de 739 milliards en 1946 à 554 en 1948), tandis que ceux de la FOM augmentent (de 118 à 157) : l'inflation et la guerre d'Indochine pénalisent lourdement les armées ;
- il y a un écart considérable entre les effectifs militaires théoriques fixés par le président du Conseil (580 000 hommes fin 1946) et les effectifs militaires réels fin mai 1948 (757 000). Cette pléthore, qui peut s'expliquer en partie par la guerre d'Indochine, condamne l'Assemblée à voter des "budgets d'effectifs" et non pas des crédits destinés à fabriquer ou à entretenir des matériels.

### **L'ambition navale absente de cette période.**

Il n'y a pas de formulation d'une quelconque politique navale : y a-t-il donc absence d'ambition navale ? À vrai dire, la question ne se pose même pas. Félix Gouin, Georges Bidault, Léon Blum, Paul Ramadier (à cette époque), Robert Schuman, André Marie, aucun de ces présidents du Conseil n'exprime l'idée d'une mise entre parenthèses de l'arme navale : il n'y a pas plus absence d'ambition navale

qu'il n'y a absence d'ambition pour les armées de Terre ou de l'Air. Les préoccupations du gouvernement sont ailleurs : le pays est en détresse financière.

Si les responsables de la Quatrième République n'ont alors pas d'ambition navale pour la France, au moins l'arme navale n'est-elle ni mieux ni moins bien traitée que les autres armées. Tout change, hélas pour elle, en septembre 1948.

### **La marine condamnée à un rôle de second plan.**

Le 16 septembre 1948, des quatre impulsions nécessaires à l'enclenchement d'une branche ascendante de la puissance navale de la France, il en manque désormais trois :

- la situation internationale très tendue s'y oppose paradoxalement ;
- le président du Conseil et le ministre de la Défense nationale, les yeux fixés sur le Rhin, affichent leur intention de freiner le développement de l'arme navale pour permettre celui des forces aéroterrestres ;
- l'heure est plus que jamais, sur le plan économique, à la défense du franc sur les marchés financiers et à la reconstitution du tissu économique de la France. Seul le quatrième paramètre est présent, et même bien présent : on peut probablement avancer que l'action simultanée, rue Royale, de deux personnalités exceptionnelles – le secrétaire d'État à la Marine (SEFA(M)) Joannès Dupraz et André Lemonnier – évite à la flotte d'être reléguée derrière celles des Pays-Bas, de l'Italie, voire de la Suède.

Le 11 septembre 1948, le président du Conseil Robert Schuman a démissionné. Henri Queuille lui succède. Il délègue toutes ses attributions de défense nationale au nouveau ministre des Forces armées, Paul Ramadier, dont l'échéance importante la plus proche est une réunion des ministres de la Défense de la France, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de la Belgique et du Luxembourg [les "Cinq"], les 27 et 28 septembre à Paris. Cette séance doit décider de la structure de commandement du pacte de Bruxelles (il a été signé en mars 1948), de la répartition des tâches entre les membres de cette alliance, ainsi que de la définition des moyens et des budgets correspondant à celles-ci.

Or, dès la formation du cabinet Queuille, un pacte financier très strict lie le président du Conseil à son ministre de la

Défense : ils considèrent comme l'un de leurs principaux objectifs la réduction des dépenses des armées.

Paul Ramadier sait néanmoins, dès sa prise de fonction, qu'il va probablement devoir, quinze jours plus tard, prendre des engagements financiers non négligeables vis-à-vis des quatre autres membres du pacte de Bruxelles. Préparant cette réunion majeure, il adresse, le 16, à Joannès Dupraz et André Lemonnier une directive qui a pour conséquence la mise entre parenthèses de la marine : "[Notre] reconstitution doit porter avant tout sur : les forces terrestres européennes ; les forces aériennes de défense aérienne et d'appui terrestre ; les forces aériennes de transport" (3).

Ce 16 septembre marque le début de l'application par les gouvernements successifs du principe du "cas concret" : ils n'y renonceront qu'en 1952. Qu'est-ce que le "cas concret" ?

### **Le principe du "cas concret".**

Ce principe, énoncé de nombreuses fois par le ministre de la Défense, peut se résumer ainsi : compte tenu de la nécessaire reconstitution du tissu industriel de la France, de la défense du franc sur les marchés financiers et de la guerre d'Indochine, les faibles investissements militaires que la France peut consacrer à la défense d'une Europe occidentale menacée par une poussée de l'armée Rouge doivent être concentrés sur ce qui permet la défense du Rhin.

On en revient donc, avec Paul Ramadier, à la tyrannie de la terre ferme dénoncée par Fernand Braudel au soir de sa vie : *"Le problème est finalement de savoir, dans le cadre de l'histoire de France, ce que l'homme ou l'histoire auront fait, à longueur de siècles, de nos interminables rivages. Or, de nombreux épisodes glorieux mis à part, l'œuvre française sur les mers n'a guère été à la hauteur des aventures que nous avons menées sur l'élément solide. Il y a déséquilibre. Coincée entre la mer et la terre, la France penche vers cette dernière"* (4).

Le 3 mars 1949, Paul Ramadier défend le "cas concret" devant les députés : *"Dans l'ensemble de la coalition, l'essentiel pour nous est que notre frontière soit couverte. C'est par conséquent sur cette tâche-là que nous devons faire porter notre premier effort. C'est sur la frontière de l'est qu'a toujours été la sécurité de la France"* (5).

Comment applique-t-il cette théorie ? Les armées françaises sont, à partir de cet instant, intégrées dans un système européen, celui du pacte de Bruxelles, dans lequel chaque pays a accepté d'être spécialisé.



Cette spécialisation des armées alliées, il la définit dans la Revue de défense nationale : "Deux traits caractérisent ce système : la division du travail entre les différents pays, l'intégration de leurs forces dans un ensemble homogène. La décision fixant la tâche de chaque pays n'a pas été autoritaire ; chacun a proposé de faire une part de la besogne commune [...]. Cette répartition aboutit nécessairement à une spécialisation très poussée de chaque pays" (6).

Les 14 et 15 mars 1949, les "Cinq" se répartissent les efforts militaires supplémentaires décidés le 28 septembre 1948 à Paris. La spécialisation joue à fond : la marine française n'apparaît pratiquement pas dans les budgets !

Comment les marins réagissent-ils à cette mise entre parenthèses de l'arme navale ? Il y a, dans un premier temps, affrontement de la rue Royale et de la rue Saint-Dominique. La marine s'oppose violemment tant à la théorie du "cas concret" qu'à son application brutale par Paul Ramadier. De nombreux documents en font état.

### **La rue Royale contre le "cas concret".**

Le 27 septembre 1948, Joannès Dupraz réplique à Paul Ramadier : "La « garde du Rhin » ne peut plus aujourd'hui se concevoir sans une marine capable d'assurer le rapatriement rapide de toutes les forces militaires et aériennes stationnées outre-mer, qui aujourd'hui représentent les 2/3 de nos forces totales. C'est par nos ports que transiteraient ces troupes ainsi que le gros des forces alliées sans lesquelles notre défense ne pourrait être maintenue ; c'est dans nos ports qu'aboutiraient ces immenses convois nécessités par le ravitaillement des armées et des populations. Ces ports, il faudrait en assurer le fonctionnement et la

défense. Il convient aussi d'en achever l'équipement. Et ce serait une erreur profonde de croire que l'on peut s'en remettre, pour ces lourdes tâches, sur des marines alliées" (7).

Les débats parlementaires consacrés aux budgets militaires en 1949 et au 1<sup>er</sup> semestre 1950 sont très tendus : à l'été 1949, Henri Queuille et Paul Ramadier sont obligés de promettre aux députés un grand débat de politique militaire à la rentrée parlementaire suivante.

Cette concession permet à la rue Royale de présenter, dès le 27 août, un projet de statut naval. Précédé d'un exposé de politique navale, il trace les grandes lignes d'une flotte et d'une aéronavale renouvées [500 000 t de bâtiments (380 000 t pour les forces de surface et sous-marines ; 20 000 t pour les forces fluviales et amphibies ; 100 000 tonnes de bâtiments auxiliaires) et 20 flottilles de l'aéronavale (400 avions en ligne)]. La réalisation de ce statut naval en unités sous l'âge implique la mise en chantier de 20 à 25 000 tonnes de navires par an. Malheureusement, le cabinet Queuille démissionne le 5 octobre, avant que le débat parlementaire sur la politique militaire n'ait eu lieu. Lui succède le 27 un cabinet Bidault. À la fin de l'année 1949, l'espoir né à l'été s'est dissipé. Après une embellie suscitée par la fin du blocus de Berlin, la situation internationale se dégrade à nouveau :

- fin août, l'URSS teste avec succès sa première bombe atomique ;
- le 1<sup>er</sup> octobre 1949, c'est la victoire de Mao Tsé Toung et la création de la République populaire de Chine ;

– en janvier 1950, c'est l'alliance sino-soviétique. La guerre d'Indochine s'intensifie. Les armées de terre et de l'air doivent être modernisées en priorité. Il n'est plus question d'un grand débat de politique militaire.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant de voir la part de la marine, dans l'ensemble des budgets militaires, tomber de 15,3% en 1949 à 13,6% en 1950 (de 21,1% à 20,4% des crédits de paiement des trois secrétariats d'État d'armes). La Rue Royale réussit malgré tout, en sacrifiant principalement sa politique des bases et en diminuant l'entretien de ses bateaux, à faire voter deux petites tranches navales en 1949 et 1950 (respectivement 7 650 t et 8 400 t). On est cependant loin des 20 ou 25 000 tonnes/an du projet de statut naval du 27 août 1949.

Seule l'aide américaine peut permettre à la flotte et à l'aéronavale françaises de ne pas disparaître totalement. Le 1<sup>er</sup> janvier 1950, le tonnage réel de la flotte française est de 165 000 tonnes. Son effondrement est, en l'absence d'aide ou de mise en chantier, prévu à partir de 1957 (69 000 tonnes en 1959). Celui de l'aéronavale est déjà en cours. Cette aide américaine est mise en place dès le 1<sup>er</sup> semestre 1950. La marine obtient gratuitement 120 avions embarqués, six escorteurs de 2<sup>e</sup> classe et des matériels pour les forces navales françaises d'Extrême-Orient.

Mais les cartes ne sont rebattues que le 25 juin 1950, lorsque les forces de la Corée du Nord franchissent le 38<sup>e</sup> parallèle. L'invasion de la Corée du Sud a des conséquences incalculables sur la guerre froide car les Occidentaux l'imaginent comme un leurre de Staline pour détourner leur attention de l'Allemagne de l'Ouest, objectif principal des Soviétiques.

Ce franchissement provoque donc chez les alliés des pactes de Bruxelles et de l'Atlantique :

- le renforcement de la solidarité occidentale ;
- un accroissement considérable des capacités militaires de l'OTAN et une modification de sa structure opérationnelle ;
- le réarmement allemand.

### **Une puissance navale en germe.**

Dès l'été 1950, le gouvernement français élabore un plan de réarmement important. En francs 1958, les crédits de paiement militaires passent de 800 milliards en 1950 à 1 130 en 1951, 1 730 en 1952, 1 760 en janvier 1953. Ils fléchissent légèrement vers 1 700 milliards en octobre 1953,

La part des dépenses militaires totales dans le revenu national passe de 5,4% en 1950 à 12,8% en 1952, avant de s'infléchir nettement. Le budget de la marine croît, d'une année sur l'autre, de 39% en 1951, 36% en 1952 et 14% en 1953, puis se stabilise à environ 225 milliards de francs constants de 1954 à 1956.

A-t-on alors l'amorce d'une ambition navale? Il n'en est rien jusqu'au milieu de l'année 1952. La guerre d'Indochine et la théorie du "cas concret" ajoutent leurs effets pour condamner l'armée de Mer à la portion congrue : budgétairement, le point bas est atteint cette année-là, lorsque la Rue Royale n'obtient que 11,9% des crédits de paiement militaires totaux et

### **Le réarmement naval jusqu'à l'été 1952.**

Les présidents du Conseil et les ministres de la Défense successifs, les yeux toujours tournés vers l'est, affichent clairement leur intention de limiter le réarmement de l'arme navale pour mieux permettre à la fois celui des forces aéroterrestres de couverture du Rhin et la poursuite d'une guerre d'Indochine très coûteuse.

Pourtant, la situation économique de la France permettrait son réarmement naval : sans négliger les très importantes aides américaines (Programme d'aide militaire, offshore et plan Marshall), l'énorme effort de réarmement décidé par le cabinet Pleven en août 1950 n'est possible que parce que l'inflation a été maîtrisée et que le

fiche une "fenêtre de tir" autorisant le développement de la puissance navale française. Ce court créneau – trois à quatre ans maximum – sera exploité à fond par une Rue Royale particulièrement habile.

En attendant, de juillet 1950 à juillet 1952, la survie de l'armée de mer française passe par Washington. La nature imparfaite de l'aide américaine va cependant – c'est une des principales données de cette thèse – être à l'origine de la réadmission de la France dans le club très fermé des puissances maritimes. Prenons donc la peine d'en examiner la structure et ses conséquences sur le réarmement français en 1951 et 1952.

### **[ La structure de l'aide américaine. ]**

L'aide militaire américaine promise bien avant la signature du pacte de l'Atlantique fait l'objet de l'accord bilatéral franco-américain du 27 janvier 1950. Il comporte deux volets :

- une aide financière dite "Additional military production" (PAM) permettant l'achat de matières premières et de machines-outils pour les besoins des armées ;
- une fourniture d'"end items", c'est-à-dire de matériels militaires finis prélevés sur les stocks constitués par l'armée américaine à la fin de la deuxième guerre mondiale. La traduction française d'"end items" est PAM (programme d'aide militaire).

Au déclenchement de la guerre de Corée, les États-Unis complètent cette assistance par une aide budgétaire. Cette aide comporte quatre volets. Il y a d'abord l'aide dite "offshore commercial" : les autorités américaines commandent en Europe des matériels militaires finis, qu'elles cèdent ensuite gratuitement à leurs alliés. D'autre part, le Congrès adopte, 10 octobre 1951, la loi dite "Mutual security act" fusionnant l'aide économique issue du *plan Marshall* et le soutien militaire classique (AMP, PAM, *offshore commercial*). La conséquence de cette loi est que l'aide budgétaire américaine du *plan Marshall* peut désormais servir au financement éventuel de programmes d'armement. Par ailleurs, lors de la 9<sup>e</sup> session du Conseil de l'Atlantique (Lisbonne, février 1952), la France reçoit des États-Unis un soutien du type *offshore*. Pour le différencier de l'*offshore commercial*, on l'intitule "offshore Lisbonne". Enfin, à l'été 1952, un troisième type d'*offshore* (dit "Pleven-Dunn") est créé.



18,2% du budget des trois départements d'armes. En revanche, cette question peut se poser à partir du second semestre 1952, car la part de l'arme navale dans le budget militaire global croît alors très sensiblement.

La branche ascendante de la puissance navale française, de l'été 1950 à 1956, comporte donc deux segments dont les pentes sont très différentes :

- avant le deuxième semestre 1952, il ne faut parler de réarmement de la marine qu'avec circonspection ;
- à partir du deuxième semestre 1952, le gouvernement français se donne véritablement les moyens de doter progressivement la France d'une marine océanique, la troisième du monde occidental.

décollage économique de la France est en cours – les Français viennent d'entrer dans ce que Jean Fourastié appellera plus tard les "Trente glorieuses".

Dans le même temps, les SEFA(M) et CEMGM successifs se démènent avec l'énergie du désespoir et avec beaucoup d'habileté pour assurer à la marine sa "juste place" dans le dispositif de défense français. Ils sont fortement aidés en cela par un parlement qui supporte de plus en plus mal la faiblesse des crédits de paiement de l'armée de Mer.

Ces deux dernières données sont très importantes car elles sont très fermement établies. Il suffira, après l'été 1952, que les deux autres (situation internationale et volonté des décideurs politiques) deviennent favorables à la Marine pour que s'af-

### **Les caractéristiques du réarmement naval en 1951 et 1952.**

Exprimé en francs 1958, le plan de réarmement français, pour l'année 1951, ne traduit qu'un réarmement réel de l'armée de Terre et un accroissement important des dépenses du corps expéditionnaire en Indochine. La part de l'arme navale dans les dépenses militaires totales baisse de 13,6% en 1950 à 13,4% en 1951.

Les tranches de constructions navales autorisées par le parlement pour les années 1951 et 1952 sont relativement faibles : 16 900 t pour la première ; 16 500 t pour la seconde. Certes, elles ont doublé par rapport à 1949 et 1950, mais on est encore loin des 20 à 25 000 t par an que la Rue Royale estimait nécessaire à l'été 1949.

Ces mises en chantier sont nettement insuffisantes pour compenser, de 1957 à 1961, les très nombreux désarmements d'unités périmées. En outre, les bâtiments de combat mis sur cale en 1951 ne sont que des unités d'escorte ou de dragage. Certes, la tranche navale 1951 inclut la refonte de deux grands bâtiments italiens, l'achèvement du croiseur *De Grasse* et l'achat du porte-avions *Arromanche*. Mais il n'est pas question de reprendre la construction du PA.28.

La part de l'aéronavale dans les crédits de paiement de l'année 1951 est également faible. Les mises en service ou les achats d'appareils nouveaux sont peu nombreux et concernent uniquement les forces aériennes basées à terre. Les flottilles embarquées ne disposent que d'aéronefs à hélice alors que les deux marines anglo-saxonnes sont désormais équipées d'avions à réaction. L'industrie nationale est incapable de mettre au point ce type de matériels et le *Pentagone* se garde bien d'en fournir à l'aéronautique française.

Pour la seule année 1951, le soutien global des États-Unis représente 33,5% des crédits budgétaires de la marine et 128% de ceux alloués aux constructions neuves (flotte et avions).

En francs constants, les crédits de paiement militaires en 1952 traduisent toujours un réarmement réel de l'armée de Terre et un niveau important de dépenses pour le corps expéditionnaire en Indochine. Ils marquent aussi la montée en puissance de l'armée de l'Air. L'augmentation de potentiel de la marine reste très limitée. La part de l'arme navale dans les dépenses militaires totales passe de

13,4% en 1951 à 11,9% en 1952 : c'est un minimum absolu entre 1945 et 1956. L'ensemble du PAM et le soutien financier (aide économique et *offshore*) représentent 29% du budget de la marine et 80% des crédits d'investissement (flotte et avions).

À l'été 1952, la situation de l'arme navale n'est franchement pas bonne. Les rapporteurs du Palais Bourbon en brossent même un noir tableau. Mis à part ses deux cuirassés et ses deux porte-avions de conception étrangère (*Arromanche* et *La Fayette*), la presque totalité de la flotte française en service à l'été 1952 sera obsolète en 1962. Une grande part aura été mise à la ferraille dès 1959.

Cependant, l'année 1952 semble constituer un point tournant pour la Marine : à



partir de là, les crédits militaires totaux, ou bien ceux des trois départements d'armes réunis, se stabilisent ou décroissent. En revanche, le budget de l'arme navale augmente légèrement, en volume, jusqu'en octobre 1953. Sa part du budget militaire total croît continûment et fortement entre 1952 et 1956, de 11,9% (minimum absolu) à 17,9% (maximum absolu). Il semble y avoir là une inflexion majeure. Mais en est-on bien sûr ?

### **Le tournant de 1952.**

Une autre hypothèse est en effet possible : 1952 ne serait un point tournant qu'après coup – rétrospectivement, en quelque sorte –, sous l'effet d'évènements survenant en 1953 ou 1954. Ceux-ci modifieraient à la fois la situation internationale

et la perception des décideurs français sur la place des mers dans la stratégie mondiale. Les quatre paramètres indispensables pour enclencher une branche ascendante de la puissance navale seraient alors tous présents pour la première fois depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

Or, les évènements majeurs ne manquent pas en 1953 et 1954 :

- c'est d'abord la mort de Staline, le 5 mars 1953 : elle provoque une certaine détente Est/Ouest ;
- c'est ensuite l'armistice coréen, signé en juillet 1953 ;
- c'est encore l'annonce par Washington de l'adoption de la doctrine *New Look* : après avoir soutenu une stratégie de défense de l'Europe occidentale sur le

Rhin, les États-Unis reviennent, en octobre 1953, à une doctrine périphérique de "*représailles massives*" ; 4) c'est enfin l'arrêt de la guerre d'Indochine, le 21 juillet 1954.

Cependant, quelques données sûres laissent penser que 1952 est bien un tournant pour l'armée de mer, vécu et analysé comme tel par la Rue Royale. Trois facteurs le provoquent :

- le Parlement ne supporte plus le mauvais état de la flotte et de l'aéronavale ;
- une lente détérioration affecte les relations bilatérales franco-américaines à partir du 2<sup>e</sup> semestre 1952. Elle est due à un faisceau de facteurs : a) la querelle de la Communauté européenne de défense ; b) l'ingérence des États-Unis dans les affaires africaines de la France ; c) les polémiques sur l'attribution de l'aide

taire alliée et sur la nature de l'aide *offshore* ; d) la mise à l'écart de la France des grands commandements navals de l'OTAN ; – les décideurs français ont perçu, dès mai 1952, le prochain retour des États-Unis à une stratégie périphérique peu réjouissante pour l'Europe occidentale.

De tous ces arguments ayant pu persuader la Rue Royale qu'une "fenêtre de lancement" d'un programme naval s'ouvrait alors, lequel a été décisif ? Cette thèse avance que la polémique sur les *offshore Lisbonne* est le facteur déclenchant du virage de l'été 1952. La chronologie des événements, les enjeux de cette tension et, surtout, les décisions gouvernementales ultérieures concernant l'arme navale appuient fortement cette idée.

La chronologie d'abord : la tension sur les *offshore* concerne le sommet de l'État (président de la République, président du Conseil, ministre de la Défense).

Elle débute au printemps 1952, atteint son apogée le 6 août 1952 (discours de René Plevén à Lorient), puis décroît sans jamais s'annuler durant l'automne (discours de Vincent Auriol à Donzère Mondragon le 25 octobre). Le 15 juillet, l'ambassadeur américain à Paris remet au président du Conseil un mémorandum dans lequel il fait état du refus du *Pentagone* de livrer des chasseurs embarqués à réaction à l'aéronavale française car "la France n'a pas de porte-avions capable de mener des opérations aériennes avec des avions à réaction". Or, le Conseil supérieur de la marine (CSM) approuve le statut naval de 1952 ce jour-là et le SEFA(M) l'entérine le 19 juillet. Le dimanche 27 juillet, Vincent Auriol a un entretien très sévère avec l'ambassadeur américain, à propos de ces fameux *offshore*. Il en fait un compte rendu immédiat qu'il transmet de suite à René Plevén. Le lendemain même, le SEFA(M) signe une dépêche ministérielle secrète qui ordonne à son administration centrale de lancer l'étude détaillée d'un porte-avions de combat adapté à la mise en œuvre d'avions de chasse (ou de lutte ASM) à réaction.

Cette polémique ne se limite pas à l'affaire des chasseurs à réaction de l'aéronavale embarquée. C'est toute la nature de l'aide américaine qui est en cause. Sa nature certes, mais pas son volume. Sur ce dernier point, le secrétaire général permanent de la Défense nationale se chargera bien de rappeler au gouvernement, le 26 juin 1953, que la France est, de tous les membres de

l'OTAN, celui qui reçoit le plus d'aide budgétaire de la part des États-Unis.

Quel est le problème alors ? L'aide *offshore Lisbonne* doit permettre d'accélérer la mise à niveau des armées alliées. Mais elle devrait aussi, selon les autorités françaises, faciliter le développement de l'industrie nationale, rendant à terme la France moins dépendante de ses alliés anglo-saxons. Or, dès la 9<sup>e</sup> session du Conseil de l'Atlantique Nord, le gouvernement français juge cette aide insuffisante, orientée et mal planifiée : – Insuffisante : elle ne concerne que 200 des 500 ou 600 millions de dollars d'aide financière ;

– orientée : le *Pentagone* refuse systématiquement d'inclure dans cette aide des attributs de puissance navale : porte-avions d'escadre et chasse embarquée à réaction, croiseurs, sous-marins ;

– mal planifiée : elle fait l'objet d'une programmation à court terme, en fonction des années fiscales américaines, ce qui ne permet pas aux services français de bâtir des programmes navals cohérents. Le *Pentagone*

souhaiterait faire de la marine française une force d'appoint très utile pour l'escorte de convois qu'il ne procéderait pas autrement.

Il faut, pour être complet, dire un mot de l'aide PAM. Les équipements délivrés par l'*US Navy* dans ce cadre ont tous été fabriqués entre 1942 et 1945. Or l'immédiat après-guerre est caractérisé par une évolution fulgurante des techniques et des tactiques de guerre navale. La valeur opérationnelle des outils américains cédés à leurs alliés européens est donc bien inférieure à la norme anglo-saxonne en vigueur en 1951.

Les décisions gouvernementales prises à partir du deuxième semestre 1952, enfin, confortent l'hypothèse émise dans cette thèse : la Rue de Varenne comme la Rue Saint-Dominique se donnent alors les moyens de disposer, à terme, des attributs de la puissance navale que sont les porte-avions d'escadre, l'aéronavale embarquée à réaction et les forces sous-marines.



### **Le réarmement naval après l'été 1952.**

Il s'appuie sur le statut naval de 1952, approuvé le 19 juillet par le SEFA(M), et, jusqu'en 1954, sur une très importante aide américaine (en 1953, elle s'élève à 46 % du budget de la marine et 142 % de ses crédits d'investissement (flotte et l'aéronavale)).

Il fait l'objet, en novembre 1953, d'une déclaration de politique navale du CEMGM. Il est enfin marqué par plusieurs actes importants :

– ce sont d'abord les décisions de l'Assemblée nationale de janvier 1953, mars 1954 et juillet 1955 autorisant la mise sur cale, pour chacune de ces trois années, de 30 000 tonnes de bâtiments de combat et la fabrication de chasseurs à réaction et d'hélicoptères pour l'aéronavale embarquée (la tranche navale 1956 sera, au dernier moment, réduite, pour des raisons financières, à 22 000 tonnes) ;

– c'est ensuite la décision du CSM du 16 juillet 1953 d'inscrire au budget des constructions neuves en 1954 un porte-

avions d'escadre du type PA.54 (le futur *Clemenceau*) ;

– c'est encore celle du CSM du 2 octobre 1954 d'inscrire au budget des constructions neuves en 1955 un deuxième porte-avions d'escadre PA.54 (le futur *Foch*) ; 4) ce sont enfin les directives militaires gouvernementales de l'automne 1955 déclassant les missions OTAN des forces armées françaises.

### **Le statut naval de juillet 1952 et la conférence du CEMGM (novembre 1953).**

Ce 19 juillet, il ne s'agit pas, Rue Royale, de tourner le dos à l'Alliance atlantique mais de retrouver une marge de manoeuvre dans le développement d'un outil naval vieilli dont les Alliés voudraient bien voir l'activité cantonnée aux tâches d'escorte de convois. Le statut prévoit une flotte de 540 000 t (450 000 t pour la flotte de surface et sous-marine, dont cinq porte-avions et de seize à 20 sous-marins ; 20 000 t pour les forces fluviales et amphibies ; 70 000 tonnes de bâtiments auxiliaires) et une aéronavale composée de 21 flottilles de combat (272 appareils en ligne). Sa réalisation est prévue en huit ans pour la flotte, en 1955 pour l'aéronavale. Elle exige la mise sur cale, chaque année, de 30 000 tonnes de bâtiments de combat.

En novembre 1953, le CEMGM fait un exposé de politique navale qui s'avère être, pour l'armée de mer, un tournant psychologique. Dès les premières lignes de son discours devant les auditeurs de l'IHEDN, citant Richelieu et Colbert, il traite des missions nationales de la marine française avant d'aborder celles que la France assume dans le cadre de l'OTAN. Il inverse ainsi, pour la première fois depuis 1949, l'ordre habituel de leur présentation.

Il insiste ensuite sur l'une des missions de l'arme navale, celle qui consiste à appuyer en tous temps la politique étrangère du gouvernement : *“Ce rôle politique de la marine dans l'affirmation de la France est trop souvent méconnu : c'est pourtant sur ce point que les grandes nations se distinguent de celles qui ont abandonné. [La] considération des deux grandes puissances maritimes occidentales et le souci qu'elles auront de ne pas piétiner notre domaine d'outre-mer se mesureront à la place que nous occuperons dans les océans”* <sup>(8)</sup>. L'automne 1953 marque à la fois la fin de la période de recueillement et le début de l'émancipation de la marine

française. Les années 1954 à 1956 confirment ces évolutions.

### **La mise sur cale des porte-avions Clemenceau et Foch.**

Ces deux mises en chantier n'étaient pas prévues sitôt : *verbatim* des réunions du CSM en 1953 indiquent qu'elles n'étaient programmées qu'en 1957 ou 1958.

Le procès-verbal de la réunion du 2 octobre 1954 donne les arguments utilisés par l'amiral Nomy pour convaincre le gouvernement d'hâter cette construction : *“Le porte-avions vient de montrer son efficacité en Indochine. Il est urgent de renforcer notre flotte de porte-avions au moment où le Bois Belleau [porte-avions américain prêté pour les opérations d'Indochine] risque de nous échapper. Il nous manque absolument deux porte-avions pour l'Union française. Je crois aussi que les circonstances sont plus favorables en ce moment qu'à aucun autre pour convaincre le parlement. L'aéronavale a le vent en poupe grâce à ce qu'elle a fait en Indochine. Il est possible que le temps presse. Si des restrictions budgétaires étaient envisagées pour les forces armées, et si la tranche navale était réduite à 20 000 tonnes par exemple, nous ne pourrions plus inscrire un porte-avions qui dépasse ce tonnage. N'est-ce pas la dernière année où cette inscription est possible?”*.

### **Les directives militaires gouvernementales de l'automne 1955.**

Elles montrent clairement que les missions de l'OTAN, déclassées de la première à la seconde place dans l'exposé de novembre 1953 du CEMGM, figurent désormais en troisième position : *“Contrairement à ce qui a été fait jusqu'à présent, l'effort militaire de la France, indépendamment des moyens à attribuer à la préparation de notre futur équipement de riposte atomique, doit porter, par ordre d'urgence, quelle que soit l'incompréhension présente de nos alliés sur : l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire ; la défense intérieure de la métropole ; la couverture de la frontière de l'est au côté de nos alliés. Cette hiérarchie s'impose aux trois armées, aussi bien dans l'organisation des forces que dans l'orientation des études”* <sup>(9)</sup>.

Ces directives orientent les prévisions de tranches navales, d'études et de recherches, pour les années 1957 et 1958, dans le sens d'une augmentation de la puissance de feu et de la mobilité de l'arme navale (missiles, vecteurs à propulsion atomique, armes atomiques) et de son indépendance vis-à-vis des deux grandes marines océaniques (forces amphibies et moyens de logistique opérationnelle autonomes).



Le Foch

Début 1956, les jeux sont faits. Le renouvellement est impressionnant : la France a déjà mis sur cale (ou inscrit à son budget militaire) ce qu'il faut pour devenir, en 1963, une puissance navale. La "marine de 1963/1964", qui représente les 2/3 du statut naval de 1952, constitue alors un objectif parfaitement réalisable. Il suffirait – mais il le faudrait – que le niveau du tonnage annuel de constructions neuves, fixé depuis 1952 à 30 000 t, soit respecté. L'arme navale française, désormais bâtie sur le modèle anglo-saxon, aurait alors l'équivalent d'environ deux *task forces* et la France disposerait de la troisième marine occidentale. De ce bilan général plutôt positif, faut-il en déduire que la Quatrième République a eu une ambition navale pour la France ?

### [ Conclusion. ]

Victime paradoxale de sa position géographique, la France hésite en permanence entre le grand large et les frontières de l'est. La Quatrième République en témoigne. De janvier 1945 à mi-1952, les quatre conditions d'une montée en puissance de l'arme navale ne sont jamais simultanément réunies.

Du deuxième semestre 1952 à 1956, la situation internationale aidant, on assiste en revanche, au sommet de l'État, à une prise de conscience de la valeur stratégique des océans. Une "fenêtre de

lancement" d'un programme naval s'ouvre alors pour les responsables de la Rue Royale.

Ceux-ci suggèrent au gouvernement quelques décisions qui permettraient à la France de disposer sur les mers, dès 1963, d'un véritable corps de bataille.

Le grand mérite des cabinets de la deuxième législature de la Quatrième République est d'accepter ces propositions, de faire voter les tranches budgétaires correspondantes et de s'y tenir. Le statut naval de 1952, le plan triennal de développement de 1953, les mises sur cale de deux porte-avions modernes, la rénovation des forces sous-marines, la création, certes laborieuse, avec le Plan 1960, d'une aéronavale de conception française, la prise en compte, certes embryonnaire, de la logistique opérationnelle, tout cela est à mettre au crédit du personnel politique de cette deuxième phase de la Quatrième République.

Mais peut-on vraiment parler d'ambition navale ? René Pleven, personnage central de cette période, indique fin 1953 au maréchal Juin qu'il faut donner à la marine une juste place. Exprimée en termes budgétaires, celle-ci semble être alors de 18 % des crédits militaires totaux. Le terme "d'ambition navale" paraît donc trop fort pour caractériser l'attitude de la Quatrième République face à la mer. Il faudrait plutôt parler du désir des dirigeants de la

deuxième législature de donner à l'arme navale une juste place dans le dispositif de défense français. ■

(1) Fernand Braudel, *L'identité de la France*, t.1 : Espace et histoire, Paris, Flammarion, 1990, p. 330.

(2) Robert Frank, "Les crédits militaires : contraintes budgétaires et choix politiques (mai 1945 - avril 1946)", in *De Gaulle et la Nation face aux problèmes de défense 1945-1946*, Paris, colloque organisé par l'IHTP et l'Institut Charles de Gaulle, Plon, 1983.

(3) Archives nationales, Fonds Ramadier, 52 J 83, lettre 2039/DN/3 du 16 septembre 1948.

(4) Fernand Braudel, op. cit., p. 327.

(5) JORF, débats de l'Assemblée nationale, 4 mars 1949, p. 1215-1216.

(6) Paul Ramadier, "Politique militaire et pactes internationaux", *Revue de défense nationale*, février 1950.

(7) Fonds Ramadier, 52 J 72, lettre 347 EMGFA/MO du 27 septembre 1948, § 7.

(8) SHD, 3 BB 8 CSM 5, exposé de novembre 1953 sur la politique navale de la France.

(9) SHD, 3 BB 8 CSM 7, rapport 282 EMGM/O du 12 novembre 1955.





# La place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Étude du rôle stratégique d'une place forte maritime

**Capitaine de frégate Sébastien CHATELAIN**  
Etat-major interarmées de forces et d'entraînement

LE CONFLIT FRANCO-ALLEMAND DE 1870 A OPPOSÉ LES DEUX PRINCIPALES puissances européennes de l'époque. La France disposait alors d'un des plus beaux instruments navals de son histoire et alors que les armées de Bismarck avançaient sur le territoire français, les forces navales se sont impliquées dans le conflit en fournissant des hommes, des armes et du matériel. Lorsque la guerre s'est terminée, les combats se rapprochaient du Cotentin et Cherbourg s'est trouvé directement derrière un des fronts. Il paraît alors particulièrement intéressant de rechercher si cette place forte maritime, soigneusement développée par Napoléon III, a pu jouer un rôle important au long du conflit. Cette charnière entre les forces maritimes et les forces terrestres a-t-elle eu un poids stratégique dans la conduite des opérations ?

Au-delà de cette guerre, le rôle de Cherbourg permet d'envisager le paradoxe de la marine à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La politique navale et coloniale extrêmement active de Napoléon III avait bâti une flotte exceptionnelle. Pourtant, son existence sera profondément remise en cause dans les débats sur la jeune école qui se développeront dans les années qui suivent le conflit franco-allemand <sup>(1)</sup>. Le rôle des marins dans la guerre a incontestablement été reconnu par la population, qui en a élu un grand nombre dans l'assemblée nationale de 1871. Mais parallèlement, et malgré son soutien actif à la Défense nationale, le rôle de l'instrument naval n'a été perçu ni par les dirigeants français de l'après-guerre, ni par l'opinion publique. Les bâtiments nombreux et puissants sont apparus comme un luxe. L'étude du rôle de Cherbourg dans le conflit doit donc permettre d'envisager un des aspects de l'apport de l'instrument naval sur la conduite d'un conflit terrestre.

La défense de Cherbourg a été organisée dès le début du conflit par des initiatives locales, avec une attention inégale du gouvernement. Cette défense s'est appuyée sur les caractéristiques naturelles – marais, bocage – qui permettaient de défendre le Cotentin. Le gouvernement de la jeune République, mené de fait par un Gambetta quasi dictateur, a ainsi disposé en quelques mois d'un camp retranché réputé inexpugnable malgré une préparation encore inachevée. Dans le même temps, Cherbourg a contribué d'une manière importante à l'effort de résistance nationale. Cette position abritait un grand port dont l'action a permis de maintenir les approvisionnements du pays et les communications entre les différentes armées. Sa position géographique l'a placé au cœur d'un dispositif de communications maritimes et ferroviaires. Malgré cela, au mois de décembre, lorsque Cherbourg est devenue la forteresse disposant d'atouts importants pour peser dans la conduite des opérations dans l'ouest, ces avantages n'ont pas été utilisés.

## [ La défense de Cherbourg. ]

Les événements qui se bousculent au mois d'août conduisent les autorités à protéger les places fortes. Cependant, les ports, situés à l'écart des combats, n'attirent pas l'attention aussi unanimement. Dans un premier temps, les efforts des autorités maritimes restent isolés. Le ministère de la Guerre ne commence à percevoir la nécessité de protéger Cherbourg qu'au mois de septembre. Cette volonté reste fluctuante car le gouvernement est occupé à mener des combats à travers toute la France. Il est d'ailleurs assez difficile de définir le gouvernement dans les premiers mois de la guerre, alors qu'il passe de l'Empire à la République sous des formes variantes pour aboutir, à travers la délégation en province, à une dictature de fait de Gambetta à partir d'octobre. Le gouvernement, ou plus exactement les ministres de la Guerre et de la Marine, soutiennent donc avec beau-

coup d'inégalité les efforts qui sont fait localement pour fortifier Cherbourg et le Cotentin.

L'organisation de la défense doit également être menée en dépit du nombre et de la diversité des acteurs locaux. Le commandement dans le Cotentin est partagé et manque de continuité. Le préfet maritime, l'amiral Roze, partage la responsabilité des fortifications avec des officiers du génie qui lui sont adjoints. Des tensions assez vives entre ces officiers occasionneront des aléas dans les travaux. La plupart des responsabilités de mise en place des défenses sont tenues par des officiers de marine au début de la guerre. On trouve ainsi dans le Cotentin des traces de l'activité de l'amiral Jauréguiberry et du capitaine de vaisseau Aube<sup>(2)</sup> sur les fortifications de la presqu'île. À partir de septembre, le rapprochement des combats va entraîner l'arrivée de généraux de l'armée de terre qui vont reprendre une partie des fonctions de défense du Cotentin. Une partie seulement car ils sont encore peu nombreux et doivent partager leur travail avec des marins parfois promus temporairement au grade de général. Cela génère de la méfiance comme l'illustre ce commentaire du général Briand, qui écrit à son ministre le 12 décembre : *"vous mettez à ma disposition des officiers supérieurs de la marine qui ne me paraissent nullement apte à commander des troupes de l'armée de Terre ! Et auxquelles ils n'inspirent aucune confiance. Je les apprécie beau-*

*coup à leur bord et comme vous dans le commandement de leur navires mais ils sont parfaitement ridicules quand on les met à cheval et à la tête d'une troupe !"* <sup>(3)</sup>. Briand semble oublier un peu rapidement les efforts de ces officiers et l'exemple de Jauréguiberry témoigne qu'ils n'avaient rien de ridicule !

Cette diversité d'origine est accentuée par le partage des responsabilités. En effet, la presqu'île contient trois entités distinctes : un camp d'instruction, défense de la ville et défense des lignes de Carentan. Elle est en outre incluse dans la région militaire de l'ouest et dans sa subdivision de la Manche. Cela multiplie les commandants indépendants. Même lorsque la fonction de commandement supérieur du Cotentin sera créée et occupée par Briand, cela ne suffira pas à mettre en place l'autorité centralisatrice nécessaire.

Le camp d'instruction, créé par le ministre de la Guerre, est chargé de recueillir les mobilisés de la Normandie pour en faire des unités combattantes équipées. Il est commandé par le capitaine de vaisseau Ducrest de Villeneuve (avec le grade de général de division). La défense de la ville est assurée par le capitaine de vaisseau Laporte (sous les ordres du préfet maritime), nommé général de brigade à titre temporaire, qui cumule cette fonction avec celle de commandant de la circonscription militaire (sous les ordres du général commandant la région ouest). La défense des

lignes de Carentan, assurée par un marin lorsque l'amiral Roze commandait la Presqu'île, revient au général Briand lorsqu'il prend la direction des forces dans le Cotentin à partir de décembre.

En dépit de ces aléas de commandement, les défenseurs ont imaginé un dispositif cohérent et solide qui s'appuie essentiellement sur les marais du Cotentin. Ils vont ainsi beaucoup plus loin que les réflexions menées au siècle précédent, et très sommairement initiées par Vauban. À partir d'un dispositif imaginé pour protéger la seule ville de Cherbourg d'une attaque maritime, on arrive ainsi à un dispositif qui ferme le Cotentin par le col, ce qui donnera ensuite l'opportunité d'y masser des troupes. Ces défenses sont dirigées vers la terre. La protection de la façade maritime repose essentiellement sur la puissance de la flotte française et conduit à alléger les fortifications tournées vers la mer. Le principe retenu, qui avait été développé dans un mémoire de 1777, consiste à fermer les 40 kilomètres de la base de la presqu'île en s'appuyant sur les 34 kilomètres de marais qui existent autour de Carentan lorsqu'on ouvre les écluses. Il ne reste plus alors qu'à fortifier 8 kilomètres, ainsi que les quelques routes qui permettent d'accéder à Cherbourg.

L'examen d'un schéma des défenses montre clairement que la ligne fortifiée est, grâce aux marais inondés, limitée à la por-



tion ouest de la presqu'île. Les autres fortifications ne sont que des batteries interdisant l'emploi des routes.

Le Cotentin fortifié nécessite des forces importantes pour armer les ouvrages qui sont mis en place. Les effectifs estimés par l'amiral Jauréguiberry étaient de 30 000 hommes. Cependant, en fonction des priorités portées aux opérations terrestres, le nombre de défenseurs varie pour descendre à 12 000 hommes et culminer à 52 000 combattants au mois de décembre. Ces effectifs incluent en réalité les forces en instruction dans le réduit, et de ce fait, ils chuteront brusquement lorsqu'un corps d'armée partira rejoindre l'armée de Chanzy en janvier.

Il faut cependant noter, comme pour la construction des lignes, un intérêt fluctuant de Gambetta et une grande variation du niveau de préparation en fonction des activités militaires : les combats attirent les troupes homogènes de la défense du Cotentin en dehors du réduit et celui-ci est rapidement défendu par des troupes à peine aguerries, peu préparées et armées.

Le résultat final est appréciable. À partir des remparts de Cherbourg, tournés vers la mer, il a été construit un ensemble solide et homogène qui protège toute la presqu'île du Cotentin. Il est encore inachevé à la fin de la guerre mais forme déjà un formidable abri. Le temps, autant que la persévérance, a manqué pour terminer la ligne de défense de Carentan qui n'en est pas moins un redoutable obstacle dressé devant les armées allemandes.

### **[ Le poids de Cherbourg dans la Défense nationale. ]**

La position géographique du Cotentin lui donne une importance particulière. En effet, Cherbourg est à un carrefour de communications. Elle est au croisement des lignes transatlantiques d'arrivée de matériel, des lignes littorales de cabotage et de la ligne de chemin de fer.

Lorsque le gouvernement de la Défense nationale décide de créer des armées à l'aide d'une mobilisation générale, il prend immédiatement les mesures destinées à trouver les armes nécessaires et se lance dans une campagne d'achat ambitieuse. Gambetta proclame alors : *"ce qu'il faut après la honteuse capitulation de Sedan, ce sont des armes... maintenant des contrats ont été conclus, qui ont pour but et pour effet d'accaparer tous les fusils disponibles sur le marché du globe"* (4). Au

total, ce sont donc bien plus d'un million de pièces qui vont être importées par voie maritime. Les armes arriveront prioritairement à Bordeaux (5), Brest et au Havre (6). Cherbourg ne fait pas partie des principaux ports de livraison, en particulier à cause des difficultés de transport terrestre depuis le Cotentin.

Les transports littoraux vont permettre de suppléer l'insuffisance du réseau ferroviaire et de maintenir l'approvisionnement de l'armée du nord. Les lignes ferroviaires qui relient directement Cherbourg au reste de la France sont perturbées progressivement par l'avance allemande. À partir d'octobre 1870, les transports littoraux en troupes et matériels de guerre deviennent très importants. Dans une lettre datée du 21 octobre (7), la commission mixte d'armement s'adresse au ministre de la Marine pour lui souligner le besoin de renforcer le cabotage : *"Les communications par chemin de fer deviennent difficiles et lentes par l'encombrement qu'y produisent les mouvements de troupes et munitions. Les arrivages attendus pour le compte de la commission d'armement auront besoin d'arriver promptement à leur destination définitive"*. Enfin, le cabotage va être la principale voie d'approvisionnement de l'armée du nord, menée par le général Faidherbe, qui est largement isolée à partir de décembre. Ce ravitaillement n'est pas facile et nécessite des moyens militaires ; en effet, comme le fait remarquer l'amiral Roze (8), le port de Dunkerque est inaccessible aux bâtiments transatlantiques qui servent de transport de troupes et même les bâtiments militaires ne peuvent y entrer, ce qui rend délicat les débarquements en rade.

Ce croisement des lignes de circulation fait du Cotentin une plaque tournante de l'effort de guerre. Sans être jamais le principal centre industriel, Cherbourg se trouve au centre de la circulation des approvisionnements et des communications entre les différentes armées de la jeune République.

Cherbourg n'est pas non plus le principal camp d'instruction et forme moins de troupes que les camps de Sologne. Le réservoir constitué par les troupes de la marine permet cependant de fournir avec beaucoup de réactivité des détachements homogènes et solides impliqués dans les batailles les plus sensibles : Paris, Orléans, Le Mans. Cependant, le rôle du camp d'instruction est plutôt décevant. Il fournit des détachements restreints, ou de faible valeur militaire. Sa contribution majeure aurait dû être le renfort du 19<sup>e</sup> corps à l'armée de Chanzy au moment de la

bataille du Mans. Mais ces troupes sont arrivées après la bataille et l'armée française avait déjà du céder devant l'ennemi. La flotte de Cherbourg a également manqué une partie de son rôle. Des opérations amphibies avaient été programmées avant la guerre, en Baltique, pour prendre l'ennemi à revers. Elles n'ont pas eu lieu mais les bâtiments de Cherbourg ont maintenu, tout au long du conflit, une activité importante dans la Manche et la mer du Nord. Sans porter directement atteinte à la Prusse, cette activité a été très importante pour la poursuite du combat. Malgré leur manque d'éclat, les opérations maritimes ont assuré la liberté d'approvisionnement du pays. En six mois de conflit, les prussiens n'arriveront à saisir que deux caboteurs. Les forces maritimes de Cherbourg ont donc permis le maintien des lignes commerciales mais aussi des liaisons entre Bordeaux, la Bretagne, le Cotentin et le Nord de la France

Cette position fortifiée, qui distribue les fournitures et les troupes à travers un pays en guerre a de nombreux aspects communs avec Torres Vedras, la péninsule de Lisbonne que Wellington avait fortifiée pour appuyer son action en Espagne. Cependant son importance relative par rapport aux autres ports français, la considération que lui porte le gouvernement et sa position par rapport aux combats très dispersés ne permettent pas de lui accorder la même importance stratégique.

Il n'en demeure pas moins que par sa position géographique, son rôle dans les approvisionnements, le réservoir de troupes qu'a été le Cotentin et la sécurité des liaisons maritimes qu'a garanti sa flotte, Cherbourg a été une position importante dans le dispositif de Défense nationale.

### **[ Cherbourg et les opérations terrestres. ]**

Lorsque les armées allemandes avancent vers l'ouest, Cherbourg se trouve alors en position de soutenir directement les opérations militaires qui se déroulent dans le nord et au Havre. Surtout, le camp du Cotentin se retrouve directement impliqué dans les opérations qui se déroulent dans le triangle Le Mans-Alençon-Laval au mois de janvier 1871. Sa position fortifiée, sa capacité de soutenir l'armée de la Loire par la voie ferrée en font un élément déterminant dans les manœuvres de la deuxième armée de la Loire.



Le gouvernement encourage Chanzy à passer à l'action, et lui promet deux corps d'armée supplémentaires qui sont en cours de formation et devraient être prêts le 12 janvier. L'un d'eux, le 19<sup>e</sup>, vient de Cherbourg. Mais ces troupes ne seront toujours pas arrivées au moment où les armées se rencontrent devant le Mans le 9 janvier. Chanzy manque des réserves promises. Il comptait utiliser les divisions provenant de Cherbourg sur son aile gauche pour mettre en danger la manœuvre allemande dans le nord du Mans. Il télégraphie à Gambetta le 11 janvier : *"il est de la dernière importance que les deux divisions du 19<sup>e</sup> corps, que vous voulez bien m'annoncer, soient rendues dans le plus bref délai à Alençon. Elles peuvent me donner les moyens d'un succès en opérant sur les flancs de l'ennemi. Prière de me faire savoir quand elles seront à Alençon ; je donnerais tout pour les y savoir aujourd'hui"* <sup>(9)</sup>. Malheureusement, les renforts de Cherbourg n'arriveront que le 13 janvier. Entre temps le front français a été rompu et Chanzy doit ordonner le repli de toute l'armée.

Au cours de cette retraite, Cherbourg est encore en position de jouer un rôle majeur. Dans ses instructions du 11 janvier au soir, Chanzy ordonne une retraite vers la ligne qui va de Pré-en-Pail à Alençon (donc dans le nord du Mans), où il compte encore sur le 19<sup>e</sup> corps. Chanzy a pour idée de garantir sa possibilité de repli vers le Cotentin. Pourtant, Gambetta va s'opposer à cette

manœuvre et ordonner à Chanzy de redescendre dans l'ouest du Mans, pour se replier sur la Mayenne et protéger Laval<sup>(10)</sup>. L'armée est alors isolée de la Normandie par l'avance allemande.

La manœuvre de Chanzy vers Alençon était plus ambitieuse qu'une simple retraite. Il la qualifie lui-même de "marche hasardeuse sans doute, mais qui pouvait tout sauver"<sup>(11)</sup>. En effet, il n'a jamais perdu de vue d'ouvrir la brèche de Paris. Son idée était de remonter vers Rouen. En suivant l'axe de la Seine, Chanzy aurait finalement été en mesure d'attaquer l'encerclement de Paris.

Malheureusement, l'aveuglement de Gambetta prive l'armée de Chanzy de cet appui et réduit l'armée de la Loire à l'impuissance.

Après l'armistice, alors que se prépare la reprise des hostilités, le Cotentin a encore une place importante dans les plans de Chanzy. En effet, en attendant la confirmation de la paix par l'assemblée élue en février, le général se prépare à une reprise des combats avec les restes de l'armée. Il devrait alors épuiser l'allemand sans espoir de le refouler totalement. Malgré ses fortifications inachevées, Cherbourg devient alors le point de rassemblement de troupes destinées à protéger l'ouest et à reprendre les opérations.

En définitive, on constate que le gouvernement a sous-estimé la force que pouvait lui

apporter les atouts de Cherbourg. Ce port a soutenu l'ensemble des opérations dans le nord et l'ouest. Pourtant, Gambetta n'a vu dans le Cotentin qu'un camp retranché destiné à servir d'abri ultime et a sous-estimé la force stratégique d'une place forte maritime.

### [Conclusion.]

Le conflit de 1870 est une succession de batailles terrestres qui opposent une puissance totalement continentale (l'Allemagne) à un pays adossé à sa façade maritime (la France). Une résistance inattendue, militaire et économique, a permis à la France de combattre pendant cinq mois après la destruction de ses armées principales. Pour arriver à ce résultat, le gouvernement a du appuyer sa Défense nationale sur chaque source d'énergie et de puissance du pays. C'est en exploitant et en développant ses points forts économiques et stratégiques que la France a pu prolonger le combat. Ces mêmes atouts lui ont permis après l'armistice de payer rapidement les indemnités qui conditionnaient la libération d'une partie du territoire.

Dans ce contexte de résistance acharnée d'un pays adossé à la mer, il est particulièrement important de se rappeler que Napoléon III avait fait construire la deuxième flotte du monde. Au long du conflit, les cinq ports militaires sont restés

libres. Dès le début des combats en Alsace, les autorités maritimes ont pris conscience de la nécessité de protéger le port et le Cotentin d'une attaque terrestre qui aurait pu ruiner la flotte. Alors que l'attention du ministère de la Guerre était encore tournée vers l'est, c'est la volonté du préfet maritime qui a permis de surmonter une attention inégale du gouvernement pour construire un ensemble de défenses cohérent et solide. Malgré le partage des responsabilités de commandement, l'utilisation des avantages géographiques a permis au gouvernement de la République de disposer d'un camp retranché réputé inexpugnable. Le personnel affecté à sa défense a beaucoup varié et les travaux étaient encore incomplets en janvier 1871, mais ils n'en procuraient pas moins au Cotentin un aspect comparable à celui de Torres Vedras.

Dans l'effort de Défense nationale qui a prolongé le conflit, Cherbourg a su apporter toute la puissance de ses arsenaux, des troupes de la marine et de sa position géographique. Elle est devenue un cœur de la circulation des armes et des hommes entre l'étranger et les différentes armées de province. Cherbourg a surtout, au long de cet effort, été le port principal d'une flotte qui a assuré la libre circulation des approvisionnements face à une flotte prussienne largement inférieure. Tout au long du conflit, Cherbourg a donc su utiliser tout

son potentiel stratégique et illustrer la puissance qui peut venir de la mer.

Cependant, malgré ses avantages défensifs et sa puissance stratégique, le rôle de Cherbourg, lorsque les combats se sont étendus vers l'ouest, a été réduit. Les troupes qui y étaient rassemblées n'ont pas pu être utilisées au moment crucial et ses atouts ont été négligés par Gambetta qui conduisait lui-même les opérations. La France déjà épuisée n'avait que peu de résistance à offrir encore à une armée allemande organisée, cohérente et conquérante, mais les quelques espoirs de sursauts victorieux qu'auraient pu apporter Cherbourg ont été négligés.

La France a perdu la guerre, et les années suivantes ont montré qu'elle y avait aussi perdu sa marine. Malgré le rôle reconnu aux marins dans les combats à terre, la puissante flotte de Napoléon III n'avait pas réussi à apporter la victoire et son action a été perçue négativement. C'est un jugement injuste qui a conduit indirectement à la remise en cause qui aura lieu dix ans plus tard avec les théories de la "Jeune École". En s'orientant vers une flotte défensive, le rôle des ports de France, comme charnière entre la puissance maritime et les opérations terrestres est laissé de côté. Pourtant, l'exemple de Cherbourg, citadelle inexpugnable assurant la sécurité des approvisionnements et la circulation des armes et des troupes, montre le rôle capi-

tal qu'une place forte maritime peut prendre dans la conduite de l'effort de défense nationale face à une puissance continentale.

Plus généralement, cette perception minimaliste du rôle de la marine va rester dans les esprits pendant la préparation de la grande revanche de 1914.

En 1870, la puissance navale au service de la France était considérable. Cherbourg était un de ses points d'entrée dans le conflit terrestre. Ses atouts n'étaient probablement pas déterminants comme l'avaient été ceux de Torres Vedras, mais ils étaient solides. En définitive, le rôle stratégique de la place forte maritime a été réel dans la poursuite de l'effort de guerre, mais il a été bridé par Gambetta au moment crucial. ■

(1) L'ouvrage de l'amiral Aube : La guerre maritime et les ports de France est publié en 1882

(2) L'amiral Aube, promoteur des thèses de la "Jeune École" deviendra ministre de la marine.

(3) SHD – DAT – LL – 1.

(4) Desmarest J., op. cit., p 274.

(5) SHD – DM – Vincennes - BB3-802.

(6) Roth François, op. cit., p 341.

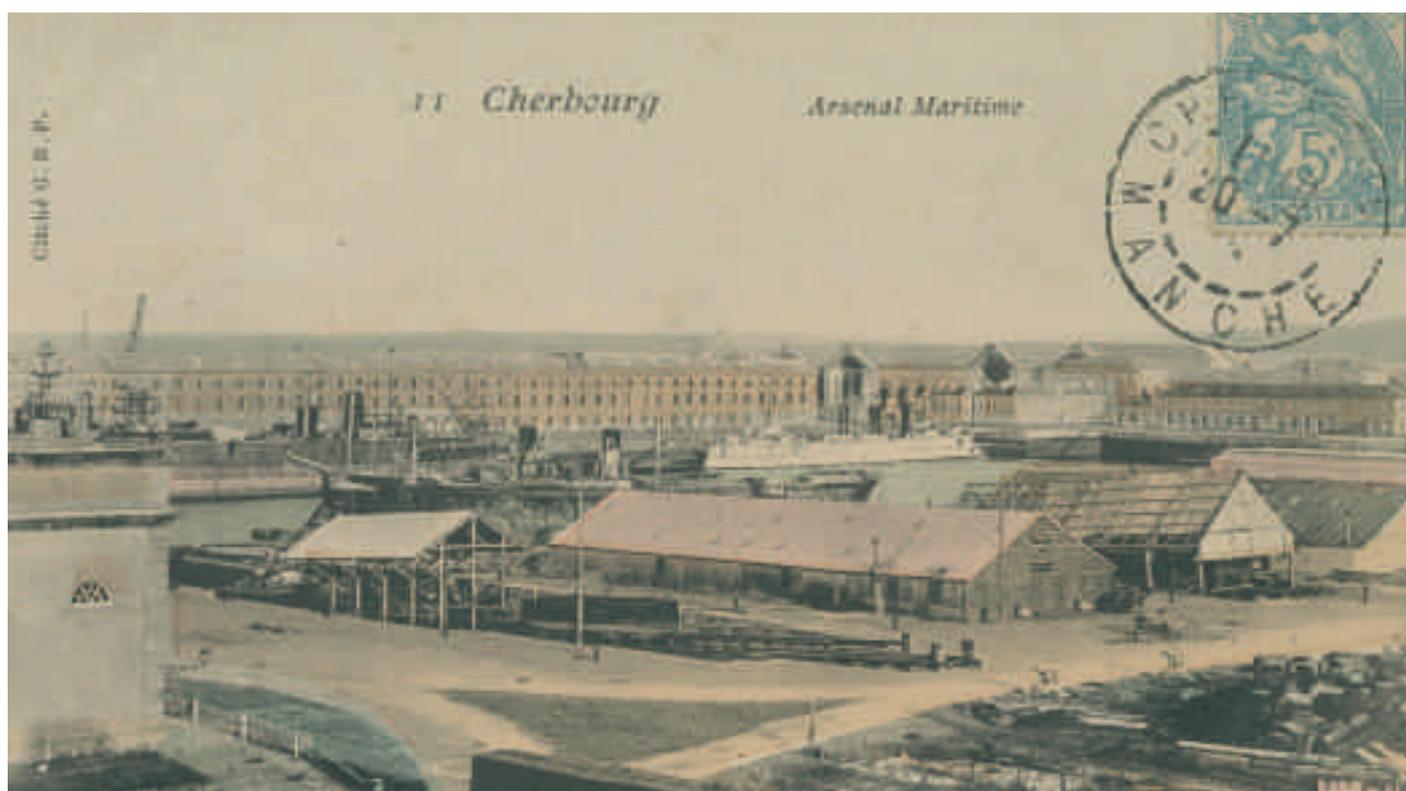
(7) SHD – DM - Vincennes - BB3 – 802.

(8) Lettre du 5 février 71. SHD – DM – Cherbourg – 2A2 - 62.

(9) Chanzy, Général, Alfred, op. cit., p 325.

(10) Chanzy, Général, Alfred, op. cit., p 338.

(11) Chanzy, Général, Alfred, op. cit., p 339.

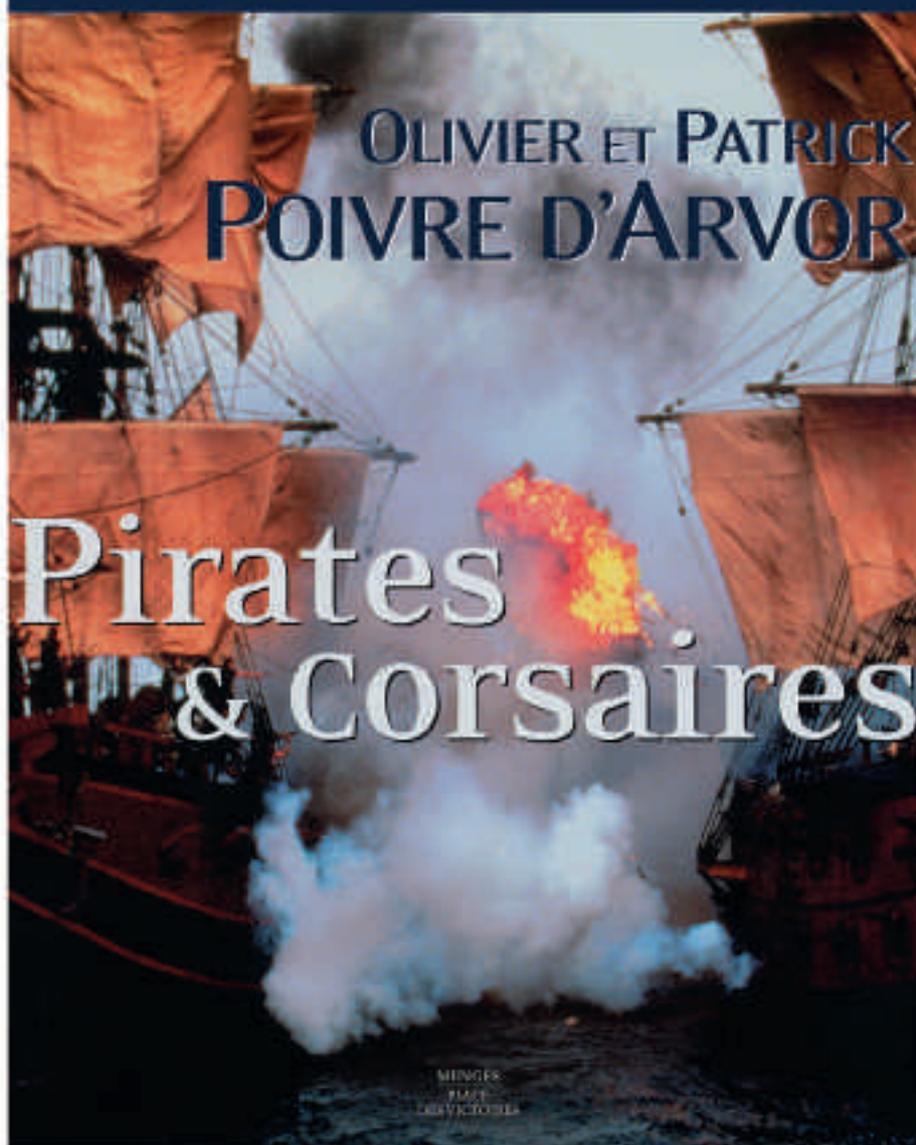


Robert Surcouf, Jean Bart, le chevalier Forbin, René Duguay-Trouin, les frères Barberousse, Jeanne de Belleville, M<sup>me</sup> Ching... Qu'ils fussent pirates ou corsaires du roi, vénitiens, français, turcs ou chinois, ils hantèrent les cauchemars de ceux qui partaient en mer.

Courageux ou cruels, hommes ou femmes, ces personnages d'exception ont nourri nos songes d'aventures, de liberté et de sang.

Ils épouvantaient les loups de mer les plus aguerris, prenant d'assaut leurs navires chargés d'épices, de vaisselle précieuse, de perles, d'émeraudes, de topaze, d'or et d'argent. Mais eux-mêmes se retrouvaient souvent pourchassés par des escadres ennemies, sans refuge, ne devant leur salut qu'à leur adresse à se fondre dans l'immensité marine.

D'un côté, les pirates, sans autres lois que celles, violentes, des butins matériels et humains. De l'autre, munis de lettres de marques et de représailles, les corsaires agissaient au nom d'un roi ou d'un État et s'attaquaient aux ennemis déclarés de ceux-ci.



Étrange communauté, ces maîtres des mers, refusant les contraintes terrestres, épris de grands espaces, rêvant d'un monde meilleur. Nobles patriotes ou assassins cupides, mécontents de toutes classes, fédérant les déshérités comme les brigands, ces prédateurs des mers faisaient trembler les puissants. Ils respectaient parfois le code de l'honneur, écumant de siècle en siècle les vastes flots à la recherche de leurs proies.

Après avoir traité des « découvreurs » dans un précédent volume illustré, *Coureur des mers*, Olivier et Patrick Poivre d'Arvor poursuivent leur série consacrée aux grands marins du monde. Dans la lignée de Daniel Defoe, les auteurs nous entraînent, d'une plume alerte, de l'Antiquité au XIX<sup>e</sup> siècle, sur la trace de ce monde fascinant qui balance entre utopie et révolte.



# La marine nationale, éthique et déontologie

Amiral (2S) Pierre LACOSTE



DANS LE LANGAGE COURANT LES MOTS ÉTHIQUE ET DÉONTOLOGIE SONT généralement employés l'un pour l'autre. J'ai été heureux de constater, à la lecture de l'entretien publié dans la précédente livraison de ce bulletin, que Michel Serres, en attribuant une signification distincte à ces deux mots, propose des définitions proches de ma conception personnelle. Ce qui m'autorise à proposer, en contrepoint des excellents articles consacrés à "l'éthique du marin militaire", une approche complémentaire fondée sur la distinction entre l'*éthique* des marins et la *déontologie* de la marine nationale, institution pérenne qui remplit depuis des siècles une fonction essentielle au service de la Nation.

Il y a d'abord et surtout des hommes et des femmes, des personnes individuellement responsables. Au siècle précédent, en Bretagne, on les appelait "les marins de l'Etat" pour les distinguer des autres métiers de la mer, comme ceux du commerce et de la pêche qui sont des métiers "civils". Pour rappeler aussi, qu'à bord d'un navire de guerre, où l'espace est forcément réduit, "il n'y a pas de sot métier" chacun a sa place, du mécanicien au capitaine d'armes, du cuisinier au commandant. Les règles de l'éthique et de la morale personnelle s'appliquent aux plus modestes des membres de l'équipage, à la mesure des tâches qu'ils remplissent au profit de tous. La camaraderie et de la solidarité y sont vécues au quotidien. La hiérarchie militaire est d'abord fondée sur la hiérarchie des compétences et des responsabilités.

A la fois marins et militaires. Les témoignages réunis dans le précédent bulletin ont notamment rappelé l'étendue des devoirs et des obligations morales des commandants d'unités, que ce soit celui d'un SNLE ou d'un commando de marine. Ils ont en évidence la permanence des valeurs traditionnelles, l'honneur, la discipline et la disponibilité. Ces valeurs concernent tous les personnels servant sous l'uniforme, indépendamment de leurs grades et de leurs fonctions. Des valeurs qui n'ont pas vieilli comme en témoignent les exposés des élèves officiers de l'Ecole Navale invités à s'exprimer sur "l'éthique du marin militaire". En répondant aux questions d'un enquêteur imaginaire Mireille Bazin, aspirant de marine, a trouvé des formules pleines de bon sens sur les fondements de la discipline, sur l'uniforme qui "supprime toutes traces d'origine sociale" ou sur le fait que dans la Marine, "chacun peut trouver chaussure à son pied" !

L'institution "marine nationale" est tout entière fondée sur ces mêmes valeurs. C'est, en quelque sorte, "une même et grande famille", comme beaucoup d'autres parmi les collectivités humaines qui constituent la Nation. Comme pour les professions de santé, le monde de l'enseignement ou celui des cheminots, pour ne citer que quelques exemples, les règles, les traditions, les obligations professionnelles sont directement liées aux fonctions exercées au sein de la société. La Marine a elle aussi des caractéristiques propres qui font son originalité et qui fondent sa déontologie.

## [ Marine de guerre, marine nationale. ]

Une marine de guerre met en œuvre des unités de combat. Sa mission principale, aux ordres du gouvernement légitime, est de déployer ses armes offensives et défensives dans tous les espaces maritimes, aériens, sous marins, océaniques et côtiers où il lui prescrit de se porter, y compris pour être en mesure d'intervenir depuis la mer contre la terre. La force océanique stratégique des SNLE est l'illustration la plus éminente de cette capacité au profit de la dissuasion nucléaire, ultime assurance-vie en cas de menace directe sur les intérêts vitaux de la Nation.

L'arme atomique a interdit le retour, entre les grandes puissances, des conflits militaires majeurs du siècle précédent, sauf à accepter leur suicide réciproque. Si la confrontation bipolaire de près d'un demi siècle entre les démocraties occidentales et le monde soviétique n'a pas dégénéré en troisième Guerre mondiale, c'est bien une preuve du succès de la dissuasion nucléaire. Une dissuasion qui demeure pertinente ne serait-ce qu'en raison du développement, partout dans le monde, de monstrueuses mégapoles. Elles représentent de telles vulnérabilités au temps de la globalisation et de l'interdépendance de tous les peuples de la planète, que l'éventualité de frappes atomiques anti-cités me paraît être plus improbable que jamais. Mais les autres formes de violence armée n'ont pas disparu pour autant. Depuis la fin de la guerre froide, les armées françaises, impliquées dans de nombreuses "opérations extérieures", peuvent témoigner de la variété des nouveaux défis qu'elles sont appelées à relever.

Les stratégies navales sont spécifiques. Leur originalité est fondée sur les caractéristiques de trois milieux, la surface, les profondeurs maritimes et les espaces aériens au dessus des mers où se déploient les navires, les sous-marins et les aéronefs de la marine de guerre. Des milieux où elles bénéficient de la liberté de circulation contrairement aux espaces terrestres et aériens bornés par des frontières qui se prolongent dans l'atmosphère, au dessus des territoires nationaux.

Les stratégies navales sont des stratégies de mouvement qui mettent en œuvre des forces mobiles, combinées, constituées à la demande, selon les missions, les objectifs et les menaces du moment. Lors de la guerre du Pacifique, entre 1941 et 1945, l'U.S.Navy avait déconcerté le haut commandement japonais en adoptant un "ordre de bataille" inédit, fondé sur le concept des "Task Forces", c'est-à-dire d'organisations temporaires, successivement commandées par des chefs choisis pour leur savoir faire opérationnel et leur expérience au combat plutôt qu'en raison de leur ancienneté dans les hiérarchies du temps de paix.

Libérées des contraintes du terrain, les marines de guerre ont vocation à privilégier les "Task forces" plutôt que d'autres formes d'organisation, d'autant plus que les forces aéronavales et sous marines ont l'avantage de pouvoir demeurer au large pendant de longues périodes sans mettre

en cause la souveraineté des Etats voisins. En temps de crise, la permanence discrète est un avantage décisif, qui ne soulève pas les problèmes de la présence d'une armée étrangère sur un territoire autre que le sien. La capacité de durer à la mer, loin de leurs foyers, implique pour les marins des sacrifices personnels et familiaux. Certes, au temps des liaisons aériennes banalisées et au temps d'Internet, ils n'ont plus le monopole des longues séparations sans pouvoir communiquer avec leurs proches. Les femmes de marins ne sont plus les seules à attendre le retour au foyer d'un père retenu aux antipodes; mais l'absence est un trait qui demeure fortement lié à la déontologie de la Marine.

Les marins des forces de surface, sous marines et de l'aéronautique navale ont acquis un bagage commun. Ils ont des activités et des métiers très divers, mais l'appartenance à la même institution facilite grandement la compréhension réciproque. La coopération opérationnelle en est rendue plus aisée entre des unités aussi diffé-

rentes que des avions de patrouille maritime et des sous marins d'attaque, des frégates de surveillance et des Super Eten-dards.

La Marine de guerre est pleinement solidaire des autres armées. Des régiments de fusiliers marins ont combattu dans les tranchées en 14-18, dans la division Leclerc en 44-45, puis en Indochine, avec les forces amphibies et les bombardiers en piqué de l'aviation embarquée et, en Algérie avec la DBFM (1) De nos jours les marins sont toujours aux côtés de leurs frères d'armes dans les forces spéciales, dans les opérations extérieures et la projection des forces. Ils sont présents dans toutes les structures interarmées, à la direction du renseignement militaire, au Collège interarmées de défense, dans les principaux états majors nationaux, européens, interalliés et des Nations unies. C'est la preuve d'un engagement sans réserve au profit des coopérations devenues indispensables pour répondre aux défis de notre époque. C'est un témoignage de fidélité aux prin-



cipes de la “discipline intellectuelle”, un des principaux fondements de la déontologie de la Marine.

La Marine est qualifiée de “nationale” parce qu’elle a contribué de tout temps au patrimoine, aux intérêts et aux aventures maritimes de la France. Dans les siècles passés elle a toujours été ouverte au reste du monde. Ses navigateurs, ses explorateurs, ses savants, ont participé sur les navires du Roi à la découverte des pays lointains et à la conquête de nouveaux territoires. En 2008, les Français sont passionnés par les récits de l’expédition de La Pérouse et le naufrage de Vanikoro. Dans ma jeunesse, il n’y avait que les bateaux pour se rendre “Outre-mer”. Les vocations maritimes de beaucoup d’hommes de ma génération sont nées du désir d’évasion, du besoin de connaître des nouveaux horizons pour échapper aux petites villes d’une métropole qui ne se relevait pas des blessures de la Grande Guerre et qui observait passivement la montée des périls à l’abri illusoire de la Ligne Maginot.



Soixante dix ans plus tard, Michel Serres nous invite à être les plus ardents défenseurs de “la planète bleue”. La marine nationale a déjà répondu à cet appel. Depuis les années 1970, les préfets maritimes sont devenus les “préfets de la mer” qui assument, en Méditerranée, en Atlantique et en Manche, des pouvoirs interministériels qui ne sont plus contestés par personne. Leurs témoignages, publiés dans le BEM, offrent des exemples vécus des contraintes déontologiques liées à leurs “missions de service public”. Au moment où la société française et l’opinion internationale sont enfin conscientes des risques et de leurs obligations au profit de l’environnement et du développement durable, l’action des préfets maritimes, l’importance de leurs actions de sauvegarde, sont les meilleures illustrations de nos engagements en matière de défense, de sécurité et de préservation du patrimoine national.

Marine de guerre et marine nationale, mieux que la formule “armée de mer”, les deux épithètes résument bien la double vocation d’une institution qui demeure à la fois militaire dans ses statuts, ses structures et ses missions, et pleinement citoyenne dans son rôle de gardien de nos atouts et de nos intérêts maritimes.

#### [ Traditions et modernité. ]

Le “Service à bord” qui rythme le quotidien des équipages à la mer avait été codifié par les ordonnances de Colbert. Ses principes, fondés sur les exigences de la navigation, de la permanence, de la vigilance et de la préparation au combat, n’ont pas fondamentalement changé depuis plus de trois siècles. Mais la Marine a su les adapter périodiquement à toutes les innovations, comme la création d’un double équipage pour les SNLE et les SNA ou les contraintes spécifiques des porte-avions et de l’aviation embarquée.

Pour les métiers de la marine à voile comme pour ceux de la propulsion nucléaire, elle a toujours cherché à développer des applications concrètes des dernières découvertes des sciences et des techniques. Hier les canons, maintenant les missiles, intercontinentaux, anti-aériens et “de croisière”. Hier les pavillons pour ordonner les manœuvres d’escadre, maintenant les liaisons par satellite et le traitement instantané de millions de données pour couvrir d’immenses étendus. Chaque innovation

a donné lieu à la création de nouveaux métiers, de nouvelles spécialités dans les équipages. Donc de nouveaux centres d’enseignement, dans le but de former aux techniques avancées toute la gamme des personnels, depuis les simples opérateurs jusqu’aux officiers aux qualifications d’ingénieurs de haut niveau, en passant par les techniciens supérieurs de la maistrance. Dans toute carrière de marin militaire, avant et après, voire pendant certaines affectations opérationnelles, tous les personnels bénéficient d’une authentique *formation continue*.

Les impératifs de la *sûreté* et de la *sécurité* s’imposent à tous et à chacun. Ils sont particulièrement rigoureux dans les forces sous marines et l’aéronautique navale où la moindre panne ou erreur peut être mortelle. Un navire de guerre est à la fois une cité, une usine et une machine de combat. Il cumule les risques propres aux sociétés avancées, aux industries dangereuses et, en outre, aux dangers spécifiques des armes et des munitions. Enfin, pour se préparer aux opérations de guerre, les impératifs de l’entraînement imposent de savoir gérer les *avaries de combat*, voies d’eau, explosions, incendies, blessés. La déontologie de la Marine intègre le culte de la sécurité. Je remarque qu’elle intègre aussi une conception originale de la *politique du personnel* et des ressources humaines. Une conception qui vise à trouver, en permanence, le meilleur équilibre possible entre “l’intérêt du service” et la satisfaction des membres de l’institution. Fidèle à la double vocation militaire et maritime, elle implique le respect des valeurs militaires et la garantie de qualifications professionnelles exigeantes. Elle se traduit aussi par une vigilance attentive destinée à suivre les évolutions de la société contemporaine et à répondre à ses attentes. Vingt trois ans après avoir quitté le service actif, j’observe que la Marine de 2008 s’impose toujours la même obligation déontologique, à savoir la recherche de l’équité et de l’efficacité dans les procédures de sélection, de notation et d’avancement, à chacun des niveaux de la hiérarchie. J’observe que les hauts responsables qui se sont succédé à la tête de l’institution ont eu les mêmes soucis que leurs prédécesseurs, la même volonté de mener une politique du personnel équitable. Ils sont parvenus à négocier au mieux des étapes aussi délicates que la féminisation, la suspension du service national, la nouvelle organisation des réserves ; et des étapes encore plus diffi-

Enfin ils ont réussi à maintenir vivante une forme de discipline, la "discipline intellectuelle", qui est inséparable de nos traditions séculaires. C'est, à mes yeux, la plus essentielle de toutes ; elle fait mentir les caricatures d'une discipline strictement formelle, les plaisanteries de mauvais goût sur "les galonnés", fond de commerce des journaux satiriques et de certains romans et films de guerre. Les marins ont appris à éviter les excès du "culte du chef" et les rigidités du "garde-à-vous", symbole de l'obéissance formelle. Ils connaissent les méfaits de ses signes extérieurs ; ils savent que ce n'est pas une exclusivité militaire et qu'on observe des comportements analogues dans des entreprises, des administrations et bien d'autres organisations de la société civile. A l'opposé, la discipline intellectuelle, librement consentie, est une forme achevée de fidélité, de confiance et de respect. Elle implique par exemple pour un officier d'état-major, qu'il donne son avis sans craindre les foudres d'un chef anormalement autoritaire, mais qu'il respecte loyalement la décision du responsable qui l'aura prise en toute connaissance de cause. La discipline intellectuelle est un idéal difficile à atteindre. Il y a néanmoins suffisamment d'exemples de succès pour ne jamais désespérer d'y parvenir.

### [ En guise de conclusion. ]

Cet essai est trop bref pour rendre compte de tous les aspects de la déontologie de la marine nationale. Il mériterait d'être approfondi par des équipes pluridisciplinaires qui réuniraient, par exemple, des historiens, des philosophes, des polito-

logues et des stratèges. Et aussi des praticiens, des marins en activité et d'anciens marins ayant l'expérience des entreprises et de la société civile.

Le principal atout de la Marine tient aux qualités de son personnel, de tous grades et de toutes origines. Les convictions éthiques appartiennent aux personnes ; cependant, elles résultent aussi, pour une large part, d'une formation de qualité et d'un cadre de vie propice à la réalisation des vœux et au développement des potentialités de chacun.

Les hommes passent, la Marine reste. Les générations se succèdent, les horizons de l'institution sont plus lointains que ceux des carrières individuelles. La Marine est parvenue à préserver sa personnalité en évoluant au rythme des menaces et des missions, du progrès des techniques, des performances des armements, autant que des transformations de la société. Comme pour les investissements lourds des grandes entreprises, ses préoccupations s'inscrivent dans les temporalités du moyen et du long terme, ce qui correspond à une démarche prospective analysant en permanence les données fondamentales issues de l'expérience du passé pour les comparer aux "faits porteurs d'avenir". La prise en compte du passé et du présent est indispensable pour se préparer et pour s'adapter aux aléas du futur. Cette démarche est implicitement inscrite dans les traditions les plus anciennes de la Marine, c'est un autre des traits significatifs de sa déontologie. En soulignant la double qualification de marine de guerre et de marine nationale et en rappelant à la fois nos liens avec les autres armées de la



République et avec les missions des services publics au profit de la Nation, j'ai voulu rappeler que ceux qui ont librement choisi de servir sous les drapeaux, assument pleinement leurs responsabilités de militaires et de citoyens. On ignore encore trop souvent les dispositions de la loi de 2005 définissant le nouveau statut des militaires. Le législateur a réalisé une remarquable synthèse qui tient compte des leçons de l'histoire contemporaine, des évolutions sociales et des avancées récentes de la société. La déontologie des armées repose désormais sur des fondements légaux qui contredisent les interprétations malveillantes qui visent à ternir leur réputation dans l'opinion publique.

Il faut honorer, défendre et promouvoir les valeurs et les atouts de la Marine car certains de nos concitoyens, y compris au niveau des responsables politiques et des membres de l'administration, la connaissent mal et se désintéressent de son avenir. Il faut leur faire prendre conscience de l'extrême importance des enjeux de la mer au temps de la globalisation. Les aider à comprendre que le commerce international dépend plus que jamais de la sécurité des routes maritimes, et que la protection de l'environnement et du climat de la planète bleue est devenue prioritaire. Que les moyens, la culture, le savoir faire de la marine nationale sont donc des atouts décisifs pour l'indépendance politique et économique de la Nation dans le cadre d'une Union européenne confrontée aux grandes puissances de l'Amérique et de l'Asie. ■





A MÉDITERRANÉE, COMME LE RAPPELAIT JACQUES ATTALI DANS "UNE brève histoire de l'avenir" n'est plus le centre du monde, berceau de l'Antiquité bien connu. Depuis 1620, avec le déclin du port de Gênes au profit d'Amsterdam, puis de Londres, elle n'est plus le berceau économique, c'est une évidence. Même si cette mer n'a plus la première place, cette petite mer représentant à peine 1 % des espaces maritimes, concentre toutefois environ 25 % du trafic maritime mondial. 2 000 navires par jour la fréquentent, dont 300 pétroliers et méthaniers... c'est-à-dire 30% du trafic mondial. Les maîtres mots sont sans doute la concentration des navires et la dispersion des routes.

Des grands ports comme Barcelone, Gênes et naturellement Marseille-Fos sont indispensables aux approvisionnements de l'Europe et on a pu le constater avec l'impact du blocage pendant deux semaines du port de Marseille, il y a un an. Pour le préfet maritime, deux points particuliers de concentration du trafic retiennent l'attention : les Bouches de Bonifacio et le canal de Corse. Si le nombre de navires concernés est modeste au regard du trafic observé en Manche ou en Atlantique – dix navires par jour dans le premier cas, soixante par jour dans le second –, le danger qu'il représente exige une attention particulière. On se souvient que trois navires se sont échoués dans les Bouches de Bonifacio entre 1990 et 1996, notamment le cargo *Fenes* dans la réserve naturelle des îles Lavezzi.

Enfin, à cette navigation commerciale, vient s'ajouter une forte fréquentation touristique de mars à octobre qui génère une concentration de navires de plaisance et de croisière, sans oublier les relations avec la Corse, Bastia étant le deuxième port de passagers français derrière Calais, Nice étant le premier port des croisiéristes en France.

#### **[ Particularités du sauvetage et de la sécurité maritime en Méditerranée. ]**

- Une zone de responsabilité de sauvetage étendue, acceptée par la France dans le cadre de la convention de Hambourg de 1979 sur le sauvetage, allant au large jusqu'à une ligne reliant le sud de la Sardaigne et le sud des îles Baléares. Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Méditerranée ou CROSSMED, en charge de la coordination des missions de sauvetage, dispose d'un centre principal à La Garde (près de Toulon) et d'un centre secondaire à Aspretto (Ajaccio).
- Un littoral de 2 000 kilomètres comprenant 1 000 kilomètres sur le continent et 1 000 autres en Corse. Ces deux littoraux sont exposés à des routes maritimes fréquentées par des navires de types variés, notamment des cargos fluviomaritimes vétustes en provenance du Moyen-Orient ou des États issus du bloc soviétique.
- Une gestion des moyens de remorquage en fonction des conditions météorologiques, avec le prépositionnement d'un remorqueur en Corse par vent d'ouest et sur le littoral de Provence par vent d'est. Ce dispositif est complété par un marché à bons de commande permettant la mise en œuvre des remorqueurs de Marseille pour intervenir sur un navire en difficulté. Un appel d'offres pour de tels marchés a été lancé, pour disposer des moyens de remorquage de Sète, Bastia et Ajaccio.
- Des distances d'intervention importantes. Par exemple, en mars 2008, deux opérations d'assistance à des navires en avarie à plus de

# Urgences en Méditerranée

**Vice-amiral d'escadre Jean TANDONNET**  
Préfet maritime de la Méditerranée

50 milles marins du continent ou de la Corse ont nécessité des remorquages, l'un le 7 mars pour le chimiquier maltais *Tefin Adam* et l'autre le 24 mars pour un autre chimiquier, le *Syn Zosma*, battant pavillon italien. Il est rappelé, dans ces conditions, que c'est la qualité du contact avec l'armateur qui est au centre de la gestion de crise.

- Des dispositions juridiques particulières dans les Bouches de Bonifacio, détroit international au sens du droit international de la mer. Pour tenir compte des difficultés nautiques de ce détroit et du grand intérêt écologique des lieux, la France et l'Italie se sont engagées, en 1993, à interdire le passage des navires battant leur pavillon et transportant des hydrocarbures et des matières premières. Cette mesure avait eu pour résultat de faire chuter des deux tiers le volume des matières dangereuses transitant par les Bouches de Bonifacio. À la suite de l'accident du cargo panaméen *Fénes* qui s'est échoué, le 25 septembre 1996, dans la réserve naturelle des îles Lavezzi, avec 3 000 tonnes de blé à bord, la France et l'Italie ont présenté devant l'Organisation maritime internationale (OMI) un dispositif comprenant une route recommandée à double sens, une zone de prudence à chaque extrémité et un système de compte rendu obligatoire. Ce dispositif fait l'objet d'une surveillance alternée assurée une semaine sur deux par le sémaphore français de Pertusato et la station de la garde-côte italienne de La Maddalena. Enfin, un accord franco-italien de février 2001 fixe les modalités d'accès aux eaux territoriales nationales des moyens français et italiens affectés à la surveillance de la navigation. Un dispositif comparable à mettre en place dans le canal de Corse devrait être proposé lors du prochain comité de la sécurité de l'OMI en juillet 2008.

- Le trafic de navires à passagers est en augmentation constante, avec d'une part, les relations avec la Corse (Nice, Toulon, Marseille vers Bastia, l'île Rousse, Ajaccio et Calvi) et l'Afrique du Nord (Marseille et Sète vers l'Algérie et le Maroc) et, d'autre part, la grande croisière. Les escales de navires de 2 000 passagers se multiplient à Marseille, Cannes, Nice et Villefranche, sans oublier nos voisins de Monaco. Par exemple, la rade de Cannes a connu 82 mouillages de navires de croisière en 2007



contre 45 en 2004. Cette évolution a conduit à demander au directeur des affaires maritimes des Alpes-Maritimes, la création d'une zone de pilotage obligatoire qui est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mars 2008. Dans ce contexte, c'est avec beaucoup d'attention qui a été effectué un retour d'expérience inter-services sur l'assistance au navire à grande vitesse *Sardinia Express*, sous pavillon italien, victime d'un incendie de machine dans la nuit du 8 au 9 août 2007 alors qu'il effectuait une liaison entre la Sardaigne et Livourne avec 250 personnes à bord et qu'il traversait la zone de sauvetage de responsabilité française. Des pompiers de Corse et des marins-pompiers de Toulon ont été hélicoptérés pour porter main forte à un équipage en passe d'être débordé. Le navire a finalement été remorqué à Bastia.

- Enfin, la façade méditerranéenne est caractérisée par une forte fréquentation de la plaisance pendant une saison estivale qui commence en mai pour se poursuivre jusqu'en octobre. Aux 400 000 navires de plaisance immatriculés en Méditerranée française viennent s'ajouter les navires français ou étrangers transportés par voie routière ou qui viennent en escale, notamment en provenance d'Italie. Le département du Gard, s'il n'a pas beaucoup de côtes, compte cependant le premier port de plaisance français et européen avec les 4.800 anneaux de Port-Camargue. En Méditerranée, le vent et l'inconscience tuent. Si le nombre d'opérations de sauvetage (1750) et de personnes secourues

(4 285) n'a pas sensiblement augmenté en 2007 par rapport à 2006, celui des morts et disparus a augmenté d'un quart avec 51 victimes (22 décédées et neuf disparues entre juin et septembre). La principale cause de décès est due aux noyades par baignade et à la pratique des sports sous-marins (quinze victimes en 2007). L'âge ou l'état de santé des victimes sont bien souvent à l'origine des accidents. La Méditerranée se caractérise par la pratique des loisirs nautiques par des estivants souvent ignorants des risques de la mer, notamment le vent. Tout ceci n'est pas sans conséquence sur les moyens de sauvetage, notamment la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), dont les équipiers bénévoles sont décontenancés, voire choqués, par les demandes d'intervention qui résultent de méconnaissances élémentaires des réalités maritimes. Ceux que l'on peut désigner sous le terme de "plaisanciers du dimanche" entraînent 65 % de l'activité de la SNSM.

**[ Particularités de la lutte contre les pollutions du milieu marin en Méditerranée. ]**

- Des caractéristiques géographiques particulières : une mer fermée avec un système écologique riche et fragile. Le brassage naturel des pollutions y est moins efficace qu'ailleurs et les périodes de beau temps voient la persistance des tâches de pollution.

- Les aires marines protégées sont nombreuses. Certaines sont nationales, comme le parc national de Port-Cros, la réserve naturelle de Cerbère-Banuyls ou celle des îles Lavezzi. Les projets sont nombreux : le parc naturel marin de la côte Vermeille, le parc national des Calanques, l'extension du parc de Port-Cros. D'autres aires marines protégées sont développées dans le cadre communautaire, tel le réseau Natura 2000 en mer. Enfin, l'accord Pélagos a été signé entre la France, l'Italie et Monaco pour la protection des mammifères marins.

- Si l'arrivée de résidus d'hydrocarbures suscite une émotion légitime sur les plages de l'Atlantique et de la mer du Nord, la présence de boulettes ou de reflets huileux déclenche l'indignation des élus et des populations des rivages méditerranéens, surtout en période estivale. L'échouement du yacht de 98 mètres *Lady Moura* dans la baie de Cannes, à la veille de l'inauguration de la soixantième édition du festival du film, avec une pollution par eaux noires et hydrocarbures légers, a suscité des réactions disproportionnées par rapport à l'évènement mais très compréhensibles dans le contexte. Cette perception doit être intégrée par le représentant de l'État en mer pour le traitement des pollutions : il n'y a pas de petite pollution.

- La lutte contre les pollutions accidentelles ne peut être considérée que dans le cadre d'une coopération étroite avec les États riverains que sont l'Espagne, l'Italie et Monaco. Avec les deux derniers, l'accord RAMOGE constitue, depuis 30 ans, ce cadre de travail pour la préservation du milieu marin. Le plan particulier d'intervention RAMOGEPOL est l'outil de la coopération pour la lutte contre les pollutions accidentelles depuis 1993. Avec l'Espagne a été signé en juillet 2002 le LION PLAN, cousin méditerranéen du BISCAY PLAN de l'Atlantique, accord technique pour le sauvetage maritime et la lutte antipollution. Depuis 2003, l'Espagne est invitée aux exercices majeurs franco-italo-monégasques. Une nouvelle évolution est constituée par le rapprochement entre RAMOGEPOL et le volet ANTIPOL du LION PLAN. Depuis 2006, les exercices majeurs sont élaborés successivement par la France, l'Italie et l'Espagne.

- Les perspectives de coopération sont étendues aux États de la rive sud. Dans un premier temps avec des exercices bilatéraux avec le Maroc (CHEBEC ANTIPOL) qui se transforment en exercices multilatéraux dans le cadre de la démarche "5+5". Ce sera le cas de l'exercice qui se déroulera au Maroc en juin prochain, SIMULEX 2008, avec les partenaires du 5+5. Ce cadre de coopération est encouragé par le REMPEC (*regional marine pollution emergency response centre for the Mediterranean sea*), dont le siège est à Malte, dirigé par Frédéric Hébert. Issu de la convention de Barcelone, cet organisme favorise la coopération entre les États riverains de la Méditerranée pour la préservation de l'environnement marin. Son directeur voit dans la démarche "5+5" un moyen de favoriser la coopération régionale dans le bassin occidental.

- Concernant la lutte contre les pollutions volontaires, la Méditerranée française présente la particularité de disposer d'une zone de protection écologique (ZPE), démembrement de la notion de zone économique exclusive aux fins de permettre la répression des rejets illicites au-delà de la mer territoriale et dans les limites de cette zone. Le concept juridique de ZPE a été créé par une loi du 15 avril 2003 et la ZPE a été instituée en Méditerranée par un décret du 8 janvier 2004. Cette ZPE a été tracée largement en deçà des limites des 200 milles marins. Le choix de cette largeur inférieure à 100 milles marins a été



dicté par le souci de procéder rapidement à sa création dans des espaces où la France pouvait légitimement revendiquer l'exercice de sa juridiction en vertu du droit de la mer, sans attendre les négociations diplomatiques en vue de définir les frontières maritimes avec l'Espagne et l'Italie. Environ 200 traces de pollution sont observées en moyenne chaque année par les avions de la douane et de la marine nationale ; pour la plupart dites "orphelines" car on ne peut pas faire le lien avec leur auteur. Depuis l'institution de la ZPE, une vingtaine de navires a été prise en flagrant délit. Douze condamnations ont été prononcées par le tribunal de grande instance de Marseille, compétent pour connaître de ces affaires pour toute la façade représentant quatre millions d'euros d'amende. Si un phénomène de dissuasion est observé pour les pollutions de jour, des progrès sont à faire pour la lutte de nuit. À cet égard, la mise en service de l'avion POLMAR 3 de la douane est attendue avec intérêt.

#### [ Conclusion. ]

En guise de conclusion, la Méditerranée est moins sous le feu de la rampe que les autres façades, au regard de l'urgence. Il y fait souvent beau mais la rapidité avec laquelle la mer peut se déchaîner est impressionnante. Il est nécessaire de mentionner, à côté des plaisanciers surpris par le vent, tous ceux qui perdent la vie dans une tentative de traversée vers un monde meilleur. On estime à plus de 1 500 morts, en 2007, le tribut payé lors de traversées périlleuses.

À l'inverse, le problème posé par la sécurité de croisiéristes, de plus en plus nombreux et exigeants, reste une véritable question pour des navires de plus de 2 000 passagers, pas tous très vaillants, pour ne pas dire appartenant pour beaucoup au troisième âge.

Enfin, la hantise d'un accident de pollution majeure dans une mer à l'équilibre écologique précaire, reste permanente. La coopération avec les autres États riverains est donc essentielle. Une constatation toutefois : dans cette "*mare nostrum*", il y a un véritable trou noir... Une zone où il n'existe aucune coopération, c'est le golfe de Syrte, c'est-à-dire les eaux sous compétence libyenne. En revanche, des pays comme l'Algérie ou le Maroc ont com-

## C R É D I T S   I C O N O G R A P H I Q U E S

Peintures de Mr KING (peintre officiel de la marine),  
www.freemages.fr / photographe : EYQUEM Christophe (article "Le Mékong : corridor d'intégration régional du Laos"),  
Hyundai Heavy Industries (article "les chantiers navals sud-coréens"),  
STX Europe (article "les chantiers navals sud-coréens"),  
FOSIT de Toulon,  
SIRPA Marine,  
Service historique de la Défense,

Toutes les iconographies contenues dans le présent numéro de la revue sont de droits réservés  
et ne peuvent être utilisées sans l'autorisation des ayant-droits.

Une version numérique de ce numéro a été mise en ligne sur le site  
du Centre de documentation de l'École militaire  
à l'adresse suivante : [www.cedoc.defense.gouv.fr](http://www.cedoc.defense.gouv.fr)

*Comité de lecture du Bulletin d'études de la Marine*  
*Amiral Pierre Lacoste, professeur Pascal Chaigneau, amiral François Dupont, professeur Martin Motte,*  
*contre-amiral Olivier Lajous, Monsieur Emmanuel Serot*

Directeur de la publication  
Contre-amiral François de Lastic

Rédacteur en chef  
Capitaine de vaisseau Bertrand Combourieu

Correcteurs :  
Capitaine de frégate Jean-Patrick Thiollet  
Lieutenant de vaisseau Céline Horlaville  
Enseigne de vaisseau Tina Di Carmine



Ce numéro a été réalisé  
au Centre d'enseignement  
supérieur de la Marine  
[cesm@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm@marine.defense.gouv.fr)

Mise en page / iconographie  
Aspirant Christelle Bacle

Préresse de la Marine  
Impression SGA/SMG  
dépôt légal : novembre 1999  
ISSN 1292-5497