

Enjeux stratégiques maritimes en Asie

Laurent de Jerphanion

| Capitaine de vaisseau. Bureau « Stratégie Politique »
à l'état-major de la Marine.

Flux commerciaux, ressources et espaces de liberté stratégique : des enjeux forts

Les enjeux maritimes, les acteurs et les politiques des parties prenantes en Asie suscitent une certaine inquiétude tant les équilibres paraissent instables ou les risques conséquents.

La mer, source potentielle de bien des crises, est l'objet de convoitise, de concurrence, voire de conflit pour trois raisons distinctes. Elle est le lieu de passage des flux commerciaux indispensables à la mondialisation. Elle recèle d'immenses richesses naturelles alors que nos sociétés en consomment toujours plus en raison de l'accroissement de population comme de l'essor de classes moyennes aux aspirations plus élevées. Elle permet enfin, dans un monde aux multiples contraintes juridiques et diplomatiques, d'affirmer une politique internationale avec un grand degré de liberté stratégique.

Ces caractéristiques se retrouvent dans les zones clés de l'Asie : mer de Chine, détroit de Malacca et océan Indien, trois zones aux caractéristiques variées impliquant des enjeux stratégiques. Une revue des objectifs et spécificités des acteurs principaux, toujours sous l'angle des enjeux stratégiques maritimes, complètera l'approche par théâtres.

La mer de Chine

Souvent sous les projecteurs, la mer de Chine concentre des enjeux liés aux flux maritimes, à la territorialisation et à sa dimension d'espace stratégique.

Les nombreux passages ou détroits, Malacca, Macassar, la mer des Célèbes et la mer de Chine du Sud, sont des artères d'approvisionnement primordiales pour l'économie régionale comme mondiale, en particulier pour les hydrocarbures et le trafic de conteneurs – 8 des 10 premiers ports mondiaux en tonnage sont chinois. La perturbation ou la restriction de la navigation aurait de graves conséquences sur des pays dépendant de ces échanges maritimes pour entretenir l'indispensable croissance économique.

De surcroît, les revendications territoriales sur des îles sont multiples et gagnent en intensité : outre les Spratleys et Paracells pour lesquelles la Chine s'oppose à plusieurs États, d'autres crises existent avec les Kouriles du Sud, au nord de la mer de Chine, objets d'un litige entre le Japon et la Russie ; les Takeshima/Tok-Do, entre Japon et les Corées ; l'île Danjo-Gunto opposant le Japon à la Corée Sud ; ou bien les Senkaku/Diaoyuta disputées entre le Japon, la Chine et Taïwan.

La mer de Chine est aussi un espace stratégique de première importance pour la Chine car celle-ci se sent acculée par ce bassin maritime peu profond et cerné d'un chapelet d'îles, avec des concurrents, États-Unis et Japon, ostensiblement présents dans ces eaux. Quant à ces deux autres puissances, la maîtrise de cet espace est vécue comme condition *sine qua non* de liberté d'action face à une Chine concurrente voire, selon nombre d'analystes, adversaire.

Le détroit de Malacca

Plus à l'ouest, le détroit de Malacca est un enjeu de sécurité maritime majeur, que l'Indonésie et la Malaisie ont vainement tenté de s'approprier en 1971. La convention de Montego Bay s'applique pleinement et permet au commerce de s'écouler librement, pour le plus grand bénéfice notamment de Singapour. Les routes maritimes vitales relient l'Asie à l'Europe, *via* Suez, et l'Asie au Moyen-Orient avec 80 % du pétrole à destination du Japon empruntant cette voie.

En l'absence de volonté d'un État de fermer ce détroit, la menace principale est la piraterie. Celle-ci a été très active dans les années 2000, profitant d'une géographie favorable et d'un désintérêt ou d'une faiblesse des États riverains. Le niveau de violence atteint et les conséquences néfastes pour le commerce ont amené une réaction vigoureuse, avec la création du *ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)* en 2006 et l'installation d'un *Information Sharing Center* à Singapour. Les résultats ont été à la hauteur des efforts, avec la quasi-extinction de la piraterie. Mais le phénomène reprend depuis février 2014 avec des attaques à l'approche du détroit, jusque dans le golfe du Bengale ou en mer de Chine méridionale. Les cibles sont des petits pétroliers pour leur cargaison (*bunkering*) ou tout autre navire pour dévaliser l'équipage et les passagers.

En outre, trafics illicites et immigration illégale par voie maritime perdurent, étant autant de sources d'insécurité en mer à surveiller.

Océan Indien

Encore plus à l'ouest, à la charnière entre Asie et Afrique, l'océan Indien est une zone bien agitée et pas seulement par les moussons.

Les flux commerciaux ont été la cible de pirates au large de la corne de l'Afrique dans les années 2000, à tel point que la communauté internationale a réagi : l'Union européenne, l'Otan, puis d'autres pays (Australie, Nouvelle-Zélande mais aussi Iran, Chine, Inde, Pakistan...). Les forces maritimes de multiples nationalités sont finalement venues à bout de la piraterie. Combiné à des mesures de précautions « *Best Practices* » appliquées par les armateurs, cet effort international a permis, après un pic de piraterie en 2010, de parvenir à l'absence de capture en 2014, et à une première attaque seulement en mars 2015.

Cet effort international aura aussi mis en avant le Nord de l'océan Indien comme espace convoité pour l'Inde, la Chine, l'Iran, la Russie et les États-Unis. Chaque pays tâche d'affirmer sa puissance par une présence navale accrue, aussi bien pour la protection de ses flux commerciaux que pour faire valoir son influence dans une zone stratégique et instable.

Les alliances évoluent sur ce théâtre : en janvier 2015, les États-Unis et l'Inde ont signé un accord d'alliance stratégique pour « combattre la piraterie, l'insécurité, la prolifération d'armes de destruction massive, et promouvoir l'économie et la paix ».

Les enjeux stratégiques maritimes en Asie apparaissent donc sous diverses formes selon les zones considérées. Afin de compléter cette approche, il est intéressant de considérer les objectifs des principaux acteurs.

Acteurs asiatiques

L'Asie se caractérise par une importante croissance économique et par un développement des instruments de puissance militaire, en particulier les flottes de guerre. La croissance des dépenses de défense régionales atteint 5 % entre 2012 et 2013, et un total de 47 % entre 2004 et 2013.

Facteur supplémentaire d'inquiétude, les structures régionales de sécurité et de gouvernance ne sont pas encore suffisamment matures et efficaces pour désamorcer les crises, en particulier dans le cas des conflits territoriaux en mer. Certes l'*Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)* ⁽¹⁾ progresse mais le poids de la Chine et les inimitiés entre voisins compliquent singulièrement la tâche. Le maintien de la stabilité régionale restera au cœur du défi sécuritaire.

Chine

Souvent considéré comme un voisin inquiétant, la Chine occupe une place de choix par sa taille, son développement et ses ambitions. Sa part dans le commerce avec l'*ASEAN* est passée de 5 milliards en 1991 à 210 milliards d'euros en 2010.

(1) *ASEAN* : fondée le 8 août 1967 à Bangkok, par l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, Singapour et la Thaïlande ; rejoint par Brunei en 1984, le Vietnam en 1995, le Laos et Myanmar en 1997 et le Cambodge en 1999.

Ses ambitions sont clairement affichées par le projet de « Nouvelles Routes de la Soie » terrestres et maritimes, qui, au contraire du « collier de perles », expression forgée par des *think tanks* américains, est revendiquée par le Président chinois. Ainsi la Chine a déclaré en 2010 considérer la mer de Chine d'intérêt stratégique équivalent au Tibet ou à Taïwan.

De fait, la mer de Chine méridionale a une importance majeure en raison des flux maritimes dont dépend l'économie chinoise (« dilemme de Malacca » selon l'expression du président Hu Jintao). Elle peut être aussi la garantie de profondeur stratégique, pour mettre la Chine à l'abri de la menace des navires américains capables de frapper son territoire, mais aussi pour assurer l'accès des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins chinois à des zones d'eaux profondes. Enfin la mer de Chine méridionale est largement revendiquée par la Chine, depuis 1947, en se fondant sur des « droits historiques incontestables » pour s'assurer des ressources halieutiques, énergétiques et minières. Au besoin en construisant des îles sur des récifs ⁽²⁾ afin de donner plus de force à ses ambitions.

Cette revendication de la « ligne de 9 traits » se heurte aux pays riverains car le fondement historique n'est pas reconnu internationalement et l'imprécision du tracé complique l'affaire. La probabilité d'incidents qui dégènerent augmente, même si l'approche chinoise mesurée rend peu vraisemblable un conflit délibéré. Reflet de sa confiance, la Chine refuse tout arbitrage international ou approche multilatérale.

Au-delà de la mer de Chine, la flotte chinoise est présente en permanence dans l'océan Indien, dans le cadre de la lutte contre la piraterie, mais aussi de déploiements de navires vers l'Iran, ou régulièrement de sous-marins d'attaque depuis 2014. L'amiral Zeng He ⁽³⁾ a dorénavant de dignes héritiers après une parenthèse de plusieurs siècles.

Que le budget de la défense annoncé par Pékin soit en hausse de 10 % en 2015, après une hausse de 12 % en 2014, avec effort sur les sous-marins ⁽⁴⁾ et des avions de 5^e génération, est particulièrement significatif.

États-Unis

Face à la Chine, les États-Unis dans leur politique de « pivot vers l'Asie », prévoient une présence permanente de 60 % de leur flotte.

La doctrine Obama cherche l'appui des acteurs régionaux comme de puissances occidentales. Ainsi en janvier 2013, le secrétaire Leon Panetta invitait les

(2) La Chine a érigé un polder comprenant deux quais, une usine de ciment et une plateforme d'hélicoptère sur un rocher du Hughes Reef (200 NQS des Philippines et 800 NQS de la Chine), passant d'un quai de 380 m² en mars 2014, à un îlot de 75 000 m² avec port et héliport en janvier 2015.

(3) L'amiral Zeng He est célèbre pour avoir conduit au XV^e siècle la flotte chinoise dans de lointaines expéditions, jusqu'à la décision impériale d'interdire toute activité hauturière.

(4) Deux sous-marins nucléaires d'attaque *Shang* sont terminés, un troisième serait en construction.

pays de l'Otan à se joindre aux États-Unis, par une présence navale en Asie ⁽⁵⁾. Les États-Unis incitent le Japon et la Corée du Sud à diversifier leurs partenariats afin de créer un réseau d'alliances qui présente un front uni face aux revendications chinoises.

L'objectif américain est de conserver la supériorité militaire régionale, aussi bien pour assumer ses accords de défense avec ses partenaires que pour éviter que la Chine ne développe une hégémonie contraire aux intérêts américains ou aux principes de liberté des mers. Au nombre des buts concrets figure la volonté de « ralentir ou stopper » les travaux de poldérisation de la Chine sur les Spratleys. Le développement de capacités chinoises de déni d'accès à la mer de Chine est la menace la plus conséquente ; l'impossibilité pour la flotte américaine d'être en portée des côtes chinoises remettrait en cause la capacité des États-Unis à soutenir ses alliés asiatiques.

Japon

Plus proche allié des États-Unis dans la région, le Japon réagit face aux progrès chinois par un renouvellement de ses équipements de défense. Cet effort porte en particulier sur les domaines cyber et maritime, mais aussi antimissiles balistiques. Le Japon fait évoluer sa constitution afin que ses forces armées poursuivent leur mutation et puissent agir au-delà de leur rôle de « *Self Defence Forces* ». Cette révision de la Constitution japonaise est un signal fort à l'adresse de la Chine. En janvier 2015, Shinzo Abe a accéléré le processus en appuyant les exportations d'armes, abandonnant la doctrine d'interdiction de vente d'armes datant de 1967.

La stratégie japonaise tâche de nouer des alliances avec divers pays asiatiques, même si selon la diplomatie nipponne, hormis Vietnam et Philippines, les pays de l'ASEAN demeurent excessivement passifs ⁽⁶⁾. Les manœuvres diplomatiques sont entreprises en direction de l'Australie, avec la proposition de vente de sous-marins ou de certains pays européens.

Au Nord, les gesticulations de la Russie sont une autre source d'inquiétude, au-delà du différend territorial sur les îles Kouriles. Le nombre de décollages de chasseurs, pour intercepter les bombardiers et avions espions russes qui « testent » les défenses du Nord de l'archipel, a quadruplé en dix ans. Malgré une flotte du Pacifique vieillissante et un déficit capacitaire face aux acteurs régionaux, la marine russe participe depuis 2009 à des manœuvres bilatérales annuelles avec la Chine, l'Indonésie ou l'Inde. Un rééquilibrage avec la flotte du Nord est envisagé par le Kremlin.

Ces tensions entre États n'occultent pas un autre enjeu majeur pour le Japon : le détroit de Malacca par lequel s'écoule, selon les produits, de 60 à 80 % du commerce japonais. D'où un soutien constant à la sécurité de Malacca.

(5) Conférence au Kings College London, janvier 2013.

(6) Réunion des ministres des Affaires étrangères et de la Défense français et japonais à Tokyo, mars 2015.

Indonésie

Riverain de Malacca, l'Indonésie, État archipélagique aux 13 000 îles, veut développer ses capacités navales pour défendre ses intérêts stratégiques. Au premier plan, la sécurité du détroit.

Les prétentions chinoises sont un autre défi. En particulier, l'île indonésienne de Natuna serait incluse dans le périmètre de la « ligne de 9 traits » chinoise.

La *Stratégie maritime indonésienne* publiée en 2014, vise à « assurer la liberté de navigation » et « l'intégrité du territoire national ». Elle ambitionne à moderniser ports et bases, installer une base à Natuna, renouveler la flotte avec des frégates, des corvettes et des sous-marins. La posture adoptée cherche à ne pas provoquer la Chine, tâche compliquée par l'imprécision géographique des prétentions chinoises en mer de Chine méridionale.

Inde

L'Inde, autre acteur majeur, considère l'océan Indien comme sa zone naturelle d'influence et y assure une présence navale toujours plus importante. Ses ambitions s'affichent dans le développement de sa flotte, notamment sous-marins et porte-avions. La lutte contre la piraterie, contre le terrorisme, les exercices de grande ampleur sont autant d'affirmation de puissance pour protéger ses flux commerciaux, ses ressortissants et son territoire. Le non-alignement historique cède place à un pragmatisme politique, avec aussi une présence à l'est de Malacca.

Les autres acteurs asiatiques augmentent tous leurs capacités navales, en quantité comme en qualité. Le Vietnam aura 6 sous-marins *Kilo* russes en 2018, ainsi que des missiles et corvettes anti-sous-marines ; les Philippines ont prévu de posséder 3 sous-marins en 2020 et Singapour 4 sous-marins.

France

Quant à la France, sa priorité affichée est la stabilité de la zone, dans une approche de neutralité et de respect du droit international ⁽⁷⁾. Les intérêts économiques sont majeurs pour elle, deux tiers de son trafic de conteneurs passent par Malacca. La sauvegarde du droit international est un principe fondamental afin de ne pas créer de précédent. Les territoires français en Asie-Pacifique justifient aussi l'implication française, étant de plus des points d'appui pour la protection des intérêts et des ressortissants.

La stratégie développée en conséquence passe par la présence navale, en moyenne deux missions de frégate des forces navales du Pacifique chaque année, et

(7) Extrait du *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* de 2013 : « Aux côtés de ses alliés, la France apporterait, en cas de crise ouverte, une contribution politique et militaire d'un niveau adapté ».

des déploiements de navires de France métropolitaine, comme en 2015 la mission « Jeanne d'Arc », composée d'un bâtiment de projection et de commandement, et d'une frégate.

Dans la lutte contre la piraterie, la France a mis en place une zone de contrôle navale volontaire, en 2013, renforçant sa connaissance d'une zone maritime au profit des armateurs et sa coopération avec l'*IFC (Information Fusion Centre)* en mer de Chine méridionale. Elle a également vu sa candidature d'adhésion à *ReCAAP* acceptée, quelques détails restant à régler du côté français.

Enfin, marquant l'intérêt français pour la zone, le ministre de la Défense se rend en personne, chaque année depuis 2013, au forum international « Shangri La ».

*

**

Quel que soit l'angle d'approche de la question asiatique, théâtres ou acteurs, les enjeux maritimes stratégiques sont des sources potentielles de crises fortes. Intégrité territoriale, protection des flux commerciaux restent liés à la mer.

Les risques de dérapage sont réels dans les nombreux différends existants, mais, en dépit des rodomontades ou de la course asiatique aux armements, la volonté de maintien de la croissance économique est partagée par tous. Il faut donc souhaiter que les acteurs maintiennent un niveau de dialogue suffisant pour désamorcer les conflits potentiels dans un souci humaniste comme commercial. Ainsi, la stabilité et la sécurité en mer seront gages de prospérité pour les populations.