

Synthèse

La bataille de la mer de Chine n'aura pas lieu... en tout cas pas tout de suite

Qu'on se rassure, ce n'est pas encore demain que nous verrons des navires de l'US Navy et de la marine de l'Armée populaire de libération en ordre de bataille, prêts à s'affronter pour les archipels des Spratleys, des Paracels ou même pour les récifs de Scarborough.

Le séminaire organisé par la FMES au Palais du Luxembourg, le 5 novembre dernier, et qui rassemblait plus de 80 participants, a eu le mérite de replacer les tensions existantes autour de ces bouts de terre dans le contexte international qui est prioritairement le leur et ainsi d'en restituer toute la perspective.



USS McCampbell (DDG85), USS Lassen (DDG82), USS Shoup (DDG86)

Un exercice qui, certes, a permis de relativiser des incidents comme celui de l'USS Lassen, navigant le 27 octobre 2015 à moins de 12 milles nautiques de deux îles artificielles chinoises dans l'archipel des Spratleys, mais qui a aussi montré toute la complexité de la situation et recadré précisément les enjeux qui sont ceux de la communauté internationale et en particulier de la Chine. Et concernant celle-ci, si l'Europe brille par son absence, la France, quant à elle, comme il l'a été montré, est bien présente dans le jeu avec une position quelque peu originale.

Mer de Chine méridionale, un « lac chinois » ?

Malgré les incidents à répétition, généralement amplifiés par les parties en présence, nous ne sommes pas encore en mer de Chine méridionale au bord du conflit direct. Car s'il y a un conflit, ne nous y trompons pas, il ne peut concerner que les deux grandes puissances qui sont la Chine et les États-Unis, les pays riverains ne joueraient ici qu'un rôle secondaire. Et ni les États-Unis engagés dans une politique de « contenance » vis-à-vis de la Chine, ni encore moins celle-ci n'ont intérêt à la confrontation.

La Chine, en particulier, n'a pas encore les moyens de repousser les Américains, tout au plus, comme il l'a été dit, peut-elle élever le coût de leur présence dans la région. Sa marine, la 3ème du monde en tonnage (après les Etats-Unis et la Russie), si elle peut être désormais qualifiée de Blue Water Navy n'en est pas encore au niveau des marines occidentales, encore moins de la marine américaine. Ce qui n'empêche pas l'US Navy de surveiller de très près cette marine « épouvantail », qu'elle a du mal à évaluer, qu'elle voit partout, qui se développe rapidement, confirmée dans ses ambitions par le dernier Livre blanc de la défense chinoise publié en 2015.

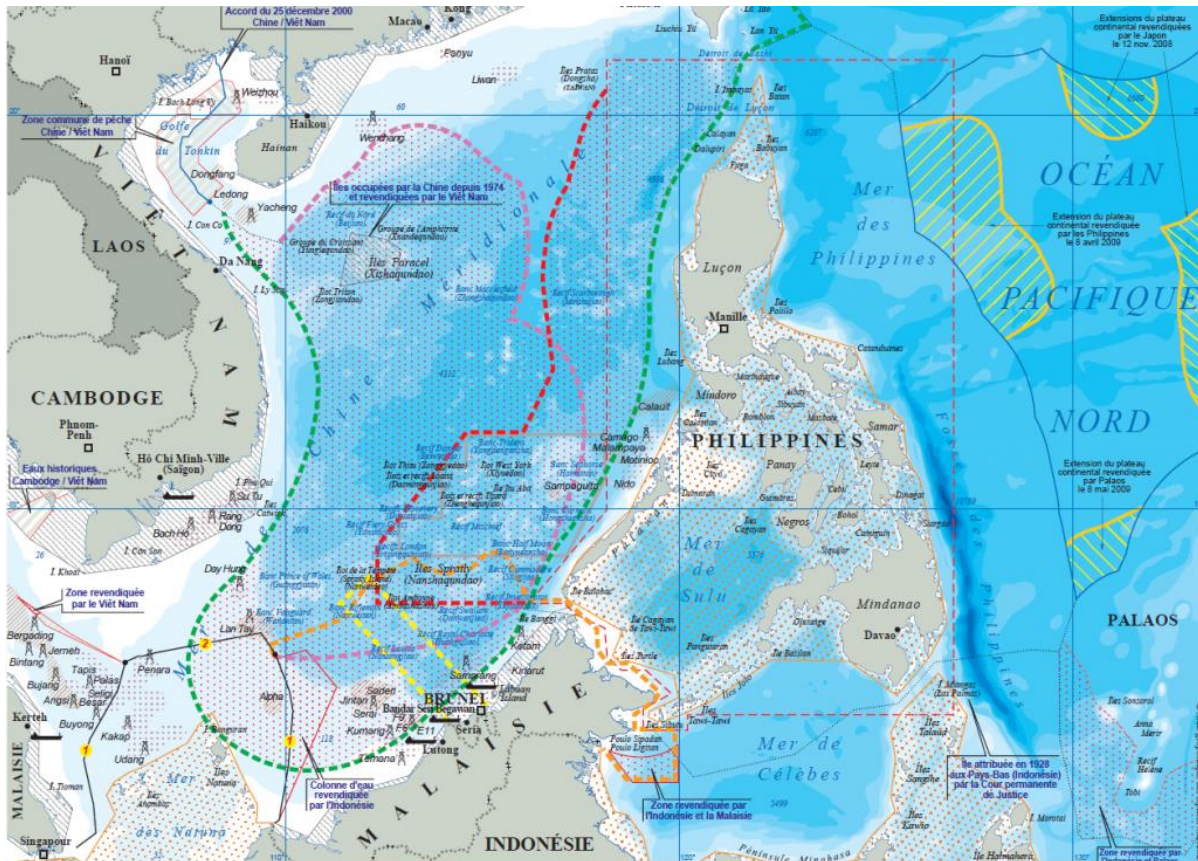
Aussi, n'y-a-t-il pas, de part et d'autre, de prise de risque inconsidérée, ce qui est somme toute rassurant. Verrous et procédures semblent bien en place (comme l'a montré l'affaire de l'USS Lassen) pour éviter les dérapages toujours possibles tant les marges de manœuvre sont étroites et la composante émotionnelle dans les réactions toujours très présente, en particulier chez les Chinois.

La Chine n'a pas non plus intérêt à précipiter les choses. Outre la faiblesse (momentanée) des capacités opérationnelles de sa flotte de combat face à celle de l'US Navy ni même d'ailleurs à celle des forces maritimes d'autodéfense japonaise (en passe de sortir de cette posture d'autodéfense), il est dans sa nature même d'éviter la crise pour lui préférer la détermination « maîtrisée », l'insistance, la ténacité, la politique du « fait accompli ». Il est vrai qu'elle excelle dans ce genre et fait montre d'une grande habileté, d'une grande capacité de manœuvre en la matière. Aussi, sans doute, préfère-t-elle attendre, pour agir à un moment qui lui soit plus favorable.

En effet, sa conduite en mer de Chine s'inscrit dans cette volonté d'acquérir toute la profondeur stratégique nécessaire à ses ambitions de superpuissance. La Chine veut faire évoluer l'ordre international en sa faveur pour égaliser ses relations avec les États-Unis, les tenir en respect et faire en sorte de reprendre en main la sécurisation de ses flux entrants et sortants, notamment maritimes. Elle sait donc toute l'importance de la mer de Chine méridionale par laquelle transite 90% de son commerce extérieur, 80% de ses approvisionnements en hydrocarbures. La mer de Chine méridionale est aussi capitale pour sa dissuasion nucléaire. C'est à partir de l'île de Hainan qu'elle compte lancer ses patrouilles de SNLE et ce à l'échéance 2030. Cette voie de passage représente donc pour Pékin une vulnérabilité considérable qu'il lui faut réduire en la transformant en mer territoriale, « en lac chinois », ainsi qu'en « arme de longue portée » au service de ses ambitions internationales.

Aussi, n'a-t-elle pas droit à l'erreur, car il y va non seulement de sa sécurité mais également de sa crédibilité extérieure comme intérieure. Elle inscrit donc son action dans le temps, le temps de la stratégie ; une stratégie qui présente ici l'originalité, et la difficulté, de se décliner en deux volets devant nécessairement avancer concomitamment pour s'épauler l'un l'autre : un volet territorial avec la nouvelle route de la soie (réduire la dépendance vis-à-vis de la mer) et un volet maritime, la sécurisation des approches.

Attendre, placer devant le fait accompli, user puis agir au bon moment, tel pourrait être résumé ce qui paraît relever du comportement de la Chine. Alors, Pékin n'a aucune raison de prendre le risque d'un retour en force des Américains dans la zone ni d'une coalition contre elle des pays riverains. Surtout que ces derniers paraissent divisés sur la question car pas forcément concernés de la même façon et surtout tiraillés entre leur premier partenaire économique : la Chine et leur premier partenaire de défense : les Etats-Unis. Il est un fait que hormis le Vietnam et les Philippines, les autres pays sont beaucoup plus prudents. Et que dire alors de la position relativement ambiguë de l'ASEAN ? Le piège chinois, finalement, ne fonctionne-t-il pas ?



Mer de Chine méridionale

La liberté de navigation en question

Les enjeux de cet espace maritime contesté sont donc, pour la Chine, hautement stratégiques. En tout cas, ils dépassent largement les enjeux en termes de maîtrise de ressources couramment évoqués et qui finalement n'auraient d'importance qu'au niveau des pays riverains. Ceux-ci peuvent, en effet, y trouver là les moyens de satisfaire certains de leurs besoins croissants et surtout de justifier leur réarmement (40% des projets d'acquisition de sous-marins et 25% de navires de surface sont localisés dans cette partie du monde). Quant à la Chine, c'est peut-être pour elle prétexte et justification à la présence de sa marine ; des unités des gardes-côtes qui ont fort habilement remplacé les navires de guerre.

En matière de gisements d'hydrocarbures, par exemple, les évaluations seraient, aux dires des spécialistes, exagérées, en tout cas pas à la hauteur des attentes : 11 milliards de barils de pétrole (Venezuela, 300 milliards de barils) et 200 milliards de pieds cubes de gaz (Russie, 1.700 milliards de pieds cubes). Par ailleurs, des contraintes géologiques importantes rendraient leurs conditions d'exploitation assez difficiles et peu compatibles avec le prix d'un baril inférieur à 50 dollars. Pas de quoi motiver outre mesure les « majors » pétrolières. Enjeu régional également pour la pêche (14 millions de tonnes de captures), industrielle pour les chinois et artisanale pour les autres pays. A noter que ce secteur concentre aussi le plus grand nombre d'incidents en mer entre bateaux.

Face aux prétentions chinoises, quels sont alors les enjeux fondamentaux qui mobilisent véritablement la communauté internationale ? Mis en lumière au cours du séminaire et précisé au fil des interventions, c'est bien de la liberté de la navigation dans la zone dont il est question, une zone où, rappelons-le, transite près du quart du commerce mondial et 50% du transport mondial d'hydrocarbures. On imagine fort bien ce que seraient les répercussions d'une appropriation par la Chine de près de 85% d'une mer internationale où la circulation maritime serait par elle contrôlée, soumise à sa police. Notons qu'il en serait de même au niveau de la circulation aérienne avec la création d'une zone d'identification de défense aérienne.

Pour contrer cette menace potentielle et faire baisser les tensions, reste l'arme du droit. C'est elle qui a été utilisée par les Philippines, certainement soutenus par les Etats-Unis, qui ont demandé à la cour permanente d'arbitrage de la Haye de se prononcer sur la méthode de revendication de la Chine fondée sur la notion de mer historique (le tracé en neuf traits).

Il s'agit ainsi de démontrer que n'ayant pas de base légale dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay), les prétentions de la Chine sont excessives et qu'il y a là une illégalité manifeste au-delà de ce qui est permis entraînant une exploitation illégale des ressources et une entrave à la libre circulation dans la zone. Par ailleurs, les Philippines veulent savoir si certaines structures immergées permettent ou non un titre sur des espaces maritimes au-delà des 12 milles nautiques. La cour permanente arbitrale vient, le 29 octobre 2015, de se déclarer compétente pour connaître l'ensemble du différend entre Manille et Pékin et ce malgré le refus de ce dernier. C'est un revers pour la Chine qui prétend qu'il s'agit là d'un conflit de souveraineté pour lequel le tribunal arbitral n'est pas compétent et qu'il y a violation manifeste de l'obligation de négociation imposée par la déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale signée par les pays concernés.

Le droit arrivera-t-il à calmer les prétentions chinoises ? La Chine reconnaîtra-t-elle la primauté du droit sur la force ? Ce sont là d'autres enjeux fondamentaux car il en va ainsi de l'avenir du droit international et du droit de la mer.

La France, une position prudente

Un règlement par le droit donc que défendent l'Europe (sans grande vigueur) et surtout la France qui est à peu près le seul pays européen à s'intéresser à la mer de Chine méridionale (avec l'Allemagne qui y connaît quelques succès dans le naval de défense). Il faut dire que la France y a des intérêts économiques, des ressortissants en grand nombre (44.000 recensés), une histoire, des traités et des partenariats stratégiques (Singapour, Indonésie, Vietnam). De plus, on le sait, elle est fortement liée à la Chine et aux Etats-Unis. Ce qui a fait dire à certains qu'elle n'avait ici que des amis, mais des amis qui se détestent...

Présente en mer de Chine méridionale à travers des escales de bateaux militaires (groupe Jeanne d'Arc, frégate Vendémiaire), des exercices, des actions humanitaires, la France entend se faire reconnaître comme un acteur sécuritaire à part entière et participer ainsi à un règlement pacifique des tensions dans la région. Elle prône le recours aux enceintes multilatérales et veut y amener la Chine au dialogue, cela tout en participant au renforcement de la capacité d'affirmation de leur souveraineté des pays de l'ASEAN (vente d'armements, coopération militaire, dialogue stratégique...). Elle essaie par là même de sortir des logiques de coalition et donc de division au sein de cette ASEAN qui représente, avec le « Shangri-La Dialogue », une de ces plateformes multilatérales qu'elle entend privilégier (la France souhaite intégrer l'Asean Defence Ministers Meeting Plus). Attachée au respect de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui constitue, pour elle, un texte essentiel, la France qui est un farouche défenseur de la liberté de navigation observe une certaine discrétion. Elle évite, autant que faire se peut, de prendre des positions très directes sur le conflit territorial existant pour ne pas avoir à se prononcer sur des questions de délimitation, incitant toujours à la négociation plutôt qu'au recours en justice (une solution transitoire est parfois même considérée comme préférable).

Une neutralité en accord avec cette voie indépendante qu'elle entend suivre mais qui n'est pas non plus dénuée d'arrière-pensées, « ne faisons pas à l'autre ce que nous n'aimerions pas qu'il nous fasse ». N'oublions pas que nous sommes, nous aussi, souvent contestés dans nos territoires ultramarins. Mais cette neutralité affichée résistera-t-elle à la confrontation avec la réalité ? Les enjeux dans cette zone, les intérêts que nous y avons et nos responsabilités ne nous mettront-ils pas en difficulté, ne nous imposeront-ils pas le choix d'un camp ? Aurons-nous alors toujours autant d'amis ?

Le séminaire organisé par la FMES, comme d'autres sur le même thème, a apporté sa contribution à une meilleure compréhension de ce qui passe, aujourd'hui, en mer de Chine méridionale. Toutefois, et c'est peut-être son originalité, il a également permis d'entrer plus en avant dans le comportement des acteurs, en particulier de la Chine, et ainsi de nous pénétrer de ce qui s'y joue réellement, de ce qu'en sont les déterminants fondamentaux.

On retiendra alors toute l'importance de cette relation entre la Chine et les Etats-Unis dont l'évolution conditionnera, à ne pas en douter, l'avenir de cette mer et certainement au-delà. Elle est à surveiller. Pour le moment elle paraît sous contrôle de part et d'autre et le fait que la Chine soit parfaitement intégrée à notre système économique serait plutôt rassurant quant à son attitude future. Mais retenons, tout de même, que nous ne sommes pas à l'abri d'incidents, notamment entre gardes-côtes des pays riverains. De plus, les Américains continueront à coup sûr leurs opérations de « freedom of navigation » qui provoqueront, inévitablement, d'autres périodes de forte tension.

« L'avenir, tu n'as point à le prévoir mais à le permettre » – Citadelle – Antoine de Saint-Exupéry.

Commissaire général de la marine (2s) Alain VERDEAUX et Stéphane BRAULT (FMES)