Perspectives chinoises

2011/4 | 2011
La modernisation de l'Armée populaire de libération et ses répercussions

La modernisation de la marine de guerre chinoise

Quels enjeux pour l'Union européenne ?

Mathieu Duchâtel et Alexandre Sheldon-Duplaix

Traducteur : Jean-Paul Maréchal

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/perspectiveschinoises/6090
ISSN : 1996-4609

Éditeur
Centre d'étude français sur la Chine contemporaine

Édition imprimée
Date de publication : 30 décembre 2011
Pagination : 33-45
ISBN : 979-10-91019-01-9
ISSN : 1021-9013

Référence électronique
Mathieu Duchâtel et Alexandre Sheldon-Duplaix, « La modernisation de la marine de guerre chinoise », *Perspectives chinoises* [En ligne], 2011/4 | 2011, mis en ligne le 30 décembre 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : http://journals.openedition.org/perspectiveschinoises/6090

© Tous droits réservés

La modernisation de la marine de guerre chinoise

Quels enjeux pour l'Union européenne ?

MATHIEU DUCHÂTEL ET ALEXANDRE SHELDON-DUPLAIX*

RÉSUMÉ : Cet article soutient que l'Union européenne a davantage d'intérêts dans la modernisation de la marine de guerre de l'Armée populaire de libération et dans les questions relatives à la sécurité maritime en Asie de l'Est que cela n'a été traditionnellement reconnu. La modernisation de la marine de guerre chinoise recoupe les intérêts européens en matière de politique étrangère et de sécurité dans cinq domaines principaux : le droit international de la mer, le risque pour les Européens d'être entraînés dans un conflit maritime en Asie et la sécurité du commerce européen avec ses partenaires asiatiques, la compétitivité européenne sur les marchés internationaux des systèmes militaires navals, le potentiel de coopération en matière de sécurité maritime contre les menaces non traditionnelles et, pour finir, la question de l'embargo sur les armes à destination de la Chine et des transferts de technologies navales en direction de cette dernière. À travers une évaluation de l'actuelle modernisation de la marine de guerre chinoise, et de la contribution significative de l'Europe à cet effort, cet article soutient que la politique européenne à l'égard de la Chine ne traite pas convenablement les cinq thèmes énoncés ci-dessus.

MOTS-CLÉS : Marine de l'Armée populaire de libération, Union européenne, sécurité maritime, embargo européen, Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), lutte contre la piraterie, ventes d'armes, technologies navales.

Depuis 2008, les universitaires européens ont mis en évidence un manque de contenu dans le « partenariat stratégique global [1] » entre l'Union européenne (UE) et la République populaire de Chine (RPC). Le Premier ministre chinois, Wen Jiabao a proposé sa propre définition du concept en parlant d'une relation « stable » et de « long terme », « transcendant les différences idéologiques et de systèmes sociaux » qui ne soit pas « soumise à l'impact d'événements particuliers qui se produisent de temps à autre [2] ». Du point de vue européen, en revanche, une relation stratégique suppose généralement une coopération qui dépasse les questions purement bilatérales pour englober des actions conjointes en vue de préserver la paix, la sécurité et la gouvernance globale [3]. La réticence de la Chine à développer une relation avec l'Union européenne sur la question de la sécurité a conduit à des analyses introspectives sur la faiblesse de l'Europe comme acteur dans ce domaine. Selon ces analyses, la Chine ne considèrerait pas l'Union européenne comme un partenaire stratégique de premier ordre et préfèrerait placer en haut de son agenda européen les questions (plus étroites) d'objectifs économiques et technologiques. Dans le même temps, Pékin négocierait plus sérieusement avec Washington sur les questions de sécurité internationale. Actuellement une telle analyse est très répandue dans les cercles européens de politique étrangère.

En proposant une évaluation de l'impact exercé par la modernisation de la marine de guerre chinoise sur les intérêts européens en matière de politique étrangère et de sécurité, cet article propose une analyse nuancée de l'impuissance de l'UE (*EU's irrelevance*) comme acteur de la sécurité maritime en Asie de l'Est. Pékin récuse l'idée d'une implication européenne dans les différends maritimes qui minent la sécurité régionale et s'oppose aux tentatives européennes d'inscrire sur l'agenda des rencontres sino-européennes les discussions portant sur la sécurité en Asie. Les chercheurs chinois considèrent généralement que l'Europe n'est pas un acteur légitime dans le domaine de la sécurité en Asie [4].

Au rebours des affirmations chinoises, cet article défend la thèse selon laquelle la modernisation de la marine de guerre de la RPC a des consé-

* Mathieu Duchâtel est Senior Researcher au Stockholm International Peace Research Institute et représentant en Chine du SIPRI. Il est également Chercheur associé au Asia Centre à Paris. Alexandre Sheldon-Duplaix est chercheur et maître de conférences au Service Historique des Armées (France) et au Collège de défense depuis 1999. Il a également travaillé comme analyste au ministère français de la Défense. Cet article est issu d'un projet de recherche consacré aux implications stratégiques pour l'Europe de la modernisation de la marine de guerre chinoise, projet mené à bien par les deux auteurs dans le cadre du Asia Centre (www.centreasia.eu).

1. La notion de « partenariat stratégique global » a été utilisée pour la première fois par le Premier ministre chinois Wen Jiabao en mai 2004. Il a ensuite été inclus dans le communiqué final du 7e sommet Chine-Union européenne qui s'est tenu à La Haye le 8 décembre 2004. Pour des exemples d'articles mettant en évidence l'absence de dimension stratégique dans le partenariat stratégique sino-européen on se reportera à : Charles Grant, Katinka Barysh, *Can Europe and China Shape a New World Order?*, Center for European Reform, mai 2008 ; François Godement et John Fox, *A Power Audit of EU-China Relations*, European Council of Foreign Relations, avril 2009 ; Jonathan Holslag, « The Elusive Axis, Assessing the EU-China Strategic Partnership », *Journal of Common Market Studies*, vol. 49, n° 2, 2011, p. 293-313.
2. Cité dans Ye Jiang, « Challenges and Opportunities of EU-China Comprehensive Strategic Partnership », Track II Dialogue on EU-Taiwan Relations and the Taiwan Issue, SIIS, Shanghai, 5/6 juin 2010, disponible sur www.swp-berlin.org.
3. Thomas Renard, « The Treacheries of Strategy, a Call for True EU Strategic Partnerships », Egmont Paper, n° 45, avril 2011.
4. Feng Zhongping, « Promoting Deeper Development of EU-China Relations », *in* David Kerr et Zhou Fei (éd.), *The International Politics of EU-China Relations*, Oxford, Oxford University Press, 2007, p. 267-280.

quences sur les intérêts européens en matière de politique étrangère et de sécurité dans cinq domaines principaux, à savoir :

(1) le droit international de la mer ;
(2) le risque pour les Européens de se trouver entraînés dans un conflit maritime en Asie et la sécurité du commerce européen avec ses partenaires asiatiques ;
(3) la compétitivité européenne sur les marchés internationaux des systèmes militaires navals ;
(4) le potentiel de coopération en matière de sécurité maritime contre les menaces non traditionnelles et, pour finir,
(5) la question de l'embargo sur les armes à destination de la Chine et des transferts de technologies navales en direction de ce dernier pays.

Pour le moment, l'Europe ne s'est attaquée qu'à deux de ces thèmes : l'embargo sur les armes et les perspectives d'une coopération en matière de sécurité maritime avec la marine de guerre chinoise. Les trois autres sujets ont été laissés de côté, probablement parce que la politique étrangère de l'Union européenne se focalise de façon systématique sur la coopération, l'engagement et le commerce et accorde moins d'attention aux questions militaires et de sécurité ainsi qu'à l'évolution à long terme de l'équilibre des forces. Malgré les tentatives de la France de définir une politique européenne de sécurité, ces thèmes sont considérés comme étant typiquement du ressort de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. En conséquence, aucun des principaux piliers de la politique que l'UE mène en direction de la Chine ne prend en compte l'impact de la modernisation de l'appareil militaire chinois sur la sécurité régionale en Asie, sur l'ordre international et sur les intérêts européens en matière de sécurité.

Afin de planter le décor, la première partie de cet article décrit l'actuelle approche européenne de la modernisation de l'armée chinoise. La deuxième, en se fondant sur un examen de la production et de l'acquisition d'équipements et de technologies par la RPC, soutient l'idée selon laquelle la modernisation de la marine de guerre chinoise est le produit d'une stratégie de bastion. Elle traite également des implications pour l'Europe des turbulences qui surviennent dans la périphérie maritime de la Chine. La troisième partie s'attache à traiter de l'importante contribution, par le biais de transferts de technologies, des firmes européennes à la modernisation de la marine de guerre chinoise. La partie suivante, en partant des exemples de la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et de la compétition sino-européenne qui s'annonce sur les marchés d'exportation dans le domaine des technologies navales, examine les perspectives d'une coopération en matière de sécurité maritime entre l'UE et la Chine. Dans la cinquième partie, nous soutenons qu'il est peu vraisemblable, et cela principalement en raison du partenariat transatlantique, que l'embargo européen sur les ventes d'armes à la Chine soit levé. Enfin, la dernière partie explore les conséquences pour l'Europe de l'interprétation chinoise du droit de la mer et défend la position selon laquelle l'Europe a fortement intérêt à amener la Chine à respecter totalement la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).

Le paradigme de l'impuissance stratégique européenne

La politique étrangère européenne est conçue en termes normatifs [5]. L'objectif principal de l'UE, en ce qui concerne la Chine, est de la « socialiser » en la conduisant à une acceptation des normes européennes de la démocratie libérale par la médiation d'engagements concrets pris dans ce sens. Cette politique repose sur quatre piliers principaux définis de la manière suivante sur le site officiel du Service européen pour l'action extérieure : « encourager la Chine à s'engager davantage à l'échelle bilatérale et sur la scène internationale, par un renforcement du dialogue politique ; soutenir le développement, en Chine, d'une société ouverte fondée sur l'État de droit et le respect des droits de l'homme ; favoriser son intégration dans l'économie mondiale en la faisant participer davantage au système commercial mondial et en appuyant le processus de réformes économiques et sociales engagé dans le pays ; améliorer l'image de l'Europe en Chine [6]. » De plus, l'UE reconnaît que l'accès de la Chine au rang de grande puissance en fait un partenaire clé pour traiter les questions de sécurité internationale et de gouvernance globale, l'objectif ultime étant de parvenir à une « situation où la Chine et l'UE uniraient leurs forces en proposant des solutions conjointes aux problèmes globaux [7]. »

Dans cette façon de voir les choses, le renforcement des capacités navales chinoises permettrait à Pékin d'accroître sa contribution aux actions de la communauté internationale. En effet, la marine de guerre chinoise se retrouverait en mesure de participer à la lutte contre des menaces non traditionnelles telles que la piraterie, le terrorisme, la contrebande et les catastrophes naturelles. Cette vision du futur définit l'agenda européen de « multilatéralisme effectif [8] » en matière de sécurité extérieure.

Mais la Chine est aussi impliquée dans des contentieux de souveraineté maritime non résolus avec huit pays situés en Asie du Nord-Est et du Sud-Ouest. Or, ces contentieux étant susceptibles de dégénérer en conflits armés, les intérêts commerciaux européens se trouvent donc menacés. Certes, l'attachement de Pékin à l'élaboration de résolutions pacifiques est constamment réaffirmé. Pour autant, la modernisation de la marine de guerre chinoise a d'ores et déjà provoqué un changement dans les politiques de défense des pays ayant une frontière maritime avec l'empire du Milieu. Ainsi, le Japon et le Vietnam sont en train de mettre en œuvre des programmes de modernisation de leurs forces navales destinés à contrebalancer la montée en puissance de la marine chinoise [9]. Outre un développement actif des technologies ayant vocation à contrer les systèmes de déni d'accès, les États-Unis ont commencé, à la fin de l'année 2009, à mettre en œuvre un nouveau concept opérationnel de « bataille air-mer » qui vise directement la marine de guerre chinoise [10]. Ainsi, en Asie de l'Est, la sphère maritime devient de plus en plus une aire de rivalité stratégique.

Malgré l'importance évidente pour l'Europe de saisir les implications de ces évolutions, l'UE n'a pas dans l'ensemble, la capacité d'évaluer de façon indépendante l'accroissement de la puissance maritime chinoise. Les hommes politiques européens tendent à se satisfaire de l'expertise américaine et seuls quelques chercheurs européens s'engagent dans l'étude de

5. Zaki Laïdi, *EU Foreign Policy in a Globalized World, Normative Power and Social Preferences*, Routledge, 2008.
6. www.eeas.europa.eu/delegations/china/eu_china/political_relations/index_en.htm (consulté le 6 août 2011).
7. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, « EU-China, closer partners, growing responsibilities », 24 octobre 2006.
8. *A Secure Europe in a Better World, European Security Strategy,* document approuvé par le Conseil de l'Europe qui s'est tenu à Bruxelles le 12 décembre 2003.
9. Le Vietnam a acquis des sous-marins d'attaque de la classe Kilo et le développement par le Japon du missile supersonique antinavires XASM-3 semble destiné à contrer les ambitions chinoises en matière de porte-avions. Sources : *Jane's Air-Launched Weapons*, 6 décembre 2010, *Jane's Underwater Warfare Systems*, 12 novembre 2010
10. Eric Sayers, Senior Colonel Fan Gaoyue, « Air-Sea Battle: an Exchange », *PacNet Newsletter*, 17 mars 2011.

l'Armée populaire de libération [11]. Au sein des États membres de l'UE, les départements d'évaluation stratégique relevant des différents ministères de la Défense ne consacrent que peu de ressources à l'étude de la modernisation de l'Armée populaire de libération. De plus, ils échangent rarement entre eux les informations obtenues [12].

Cependant, certains indices tendent à prouver que Bruxelles est désormais désireux d'intégrer les questions militaires asiatiques dans la politique étrangère et de sécurité européenne à l'égard de la Chine. On en retiendra notamment trois :

(1) La détérioration de la sécurité maritime en Asie de l'Est depuis 2008 - avec des incidents au cours desquels la Chine s'est retrouvée opposée au Japon, au Vietnam, aux Philippines et aux États-Unis - a fait émerger la préoccupation qu'une crise pourrait survenir qui mettrait en danger les intérêts économiques et commerciaux européens dans la zone.
(2) Des requêtes réitérées de voisins de la Chine demandant que l'UE émette un communiqué appelant à la retenue et soulignant le manque de transparence de la modernisation militaire entreprise par la Chine.
(3) La mise en œuvre du Traité de Lisbonne qui fédéralise un peu plus la politique étrangère européenne avec la création, d'une part du Service européen pour l'action extérieure et, d'autre part, du poste de délégué chargé de la politique étrangère et de sécurité de l'UE, poste dont le titulaire est également vice-président de la Commission européenne. Le Service européen pour l'action extérieure disposera des moyens les plus récents pour contrôler les évolutions stratégiques en Asie de l'Est.

Par ailleurs, deux États membres sont allés plus loin en abordant les risques pouvant potentiellement résulter de la modernisation de l'appareil militaire chinois. En France, le Livre blanc sur la défense (2008) considère que la prolifération de missiles balistiques et de missiles de croisière constitue un nouvel élément de vulnérabilité pour l'Europe, facteur qui justifie implicitement que la France ait armé, depuis 2010, ses sous-marins de missiles à longue portée M51. Avec un rayon d'action de 11 000 kilomètres, ces missiles peuvent atteindre l'Asie de l'Est. Le Livre blanc souligne également le caractère préoccupant du fait que l'UE dépende de fournisseurs étrangers pour 75 % de sa consommation pétrolière à un moment où les demandes chinoise et indienne sont en augmentation. Il évoque la possibilité d'une « compétition et même éventuellement d'un conflit » à propos des ressources énergétiques [13]. Déclarant que la Grande-Bretagne ne faisait face à « aucune menace militaire étatique majeure », la *National Security Strategy* publiée en octobre 2010 par Londres décrivait néanmoins, sans pour autant faire explicitement référence à la Chine, comment certains États utilisent le cyberespace pour s'adonner à des activités d'espionnage « à une distance de sécurité [14] ».

Les priorités régionales de la modernisation de la marine de guerre chinoise : implications pour l'Europe de la stratégie chinoise du bastion

L'objectif actuel de la marine de guerre chinoise est de remplacer ses vaisseaux obsolètes et d'étendre son rayon d'action au-delà de la première chaîne d'îles. D'ici 2025, la marine chinoise aura édifié une capacité similaire à celle de la marine nationale française durant la Guerre froide. Elle aura étendu l'aire accessible à son bras aérien, mis en service deux porte-avions, six à huit nouveaux sous-marins nucléaires d'attaque de la classe Shang – sous-marins destinés aux opérations de blocus au-delà des chaînes d'îles contre les voies de communication maritimes [15] empruntées par les ennemis – et, probablement, trois exemplaires supplémentaires de sous-marins équipés de missiles balistiques de la classe Jin de façon à assurer les opérations de contre-attaque, de dissuasion et de déni d'accès. Les capacités de projection dans les sphères d'influence traditionnelles de l'Europe (Afrique et Moyen-Orient) ne sont pas une priorité de la modernisation en cours. Plusieurs experts chinois soutiennent qu'il est nécessaire de développer une marine « mahanienne » destinée à protéger l'expansion des intérêts économiques chinois [16]. Mais l'analyse des acquisitions indique que ce sont les priorités régionales qui déterminent la modernisation de la flotte chinoise.

Les stratèges chinois ont tendance à proposer une vision globale de la vulnérabilité maritime chinoise incluant des menaces traditionnelles et non traditionnelles (voir Tableau 1). Jusqu'à présent, la Chine n'a pas élaboré une stratégie maritime globale et intégrée apte à traiter ce grand éventail de menaces et cela malgré le fait que des experts, tant civils que militaires, ont été chargés de proposer des idées et des recommandations afin d'intégrer les perceptions de la menace et la doctrine opérationnelle dans un document stratégique unique [17]. La Chine possède pourtant une hiérarchie claire des objectifs qu'elle entend poursuivre. Obtenir un contrôle effectif sur ce qu'elle revendique comme zone économique exclusive (ZEE) dans les mers de Chine de l'Est et du Sud apparaît comme une priorité et sert de principe directeur, bien qu'il soit assez lâche, pour la politique maritime chinoise. Cette priorité régionale est conditionnée par des considérations ayant à voir tant avec la souveraineté qu'avec l'économie, mais sa rationalité militaire est également très forte. Établir une supériorité maritime et aérienne sur les zones que la Chine proclame comme étant le territoire maritime chinois permettrait à cette dernière d'imposer une stratégie navale du bastion (*haijun lengbao zhanlüe*

Tableau 1 – Approche chinoise de la sécurité maritime : secteurs pris en compte par les experts chinois des questions maritimes

Domaine	Intérêts et enjeux	Évaluation de la menace actuelle	Tâches et missions
Sécurité politique	Souveraineté, intégrité territoriale et protection des droits de la Chine sur la mer	Occupation étrangère du territoire chinois	Gestion de crise, soutien à une solution politique, récupération par la force
Sécurité militaro-politique	Unification nationale	Mouvement indépendantiste à Taiwan	Contenir et diviser
Sécurité politico-territoriale	Contre-ingérence	Surveillance maritime américaine, expansion de la FMAD* japonaise	Se préparer
Sécurité économique	Intérêts économiques, exploitation des ressources	Pillage des ressources, vulnérabilité informatique, contrebande	Augmenter le niveau de la lutte
Sécurité sociétale	Ordre en mer	Piraterie, contrebande, criminalité, terrorisme	Frapper et prévenir
Sécurité environnementale	Protection écologique maritime	Pollution, désastres	Contrôle et prévention

*** Force maritime d'autodéfense**

Source : Feng Liang (éd.), *Zhongguo de heping fazhan yu haishang anquan huanjing*, (Développement pacifique de la Chine et sécurité de l'environnement maritime), Shijie Zhishi Chubanshe, 2010, p. 293. Traduction de l'auteur.

cations de souveraineté chinoises dans la mer de Chine du Sud, de mener à bien des opérations humanitaires médiatiques afin d'accroître l'influence militaro-diplomatique et le *soft power* chinois. L'histoire des ambitions chinoises en matière de porte-avions illustre bien cette conception.

Le présent intérêt pour les porte-avions semble en effet trouver son origine dans la visite du USS Kitty Hawk par Liu Huaqing en mai 1980. Liu « conseilla immédiatement le développement de porte-avions à l'état-major de l'Armée populaire de libération et créa un cursus pour les futurs commandants de ce type de bâtiments ». D'après Liu, la mise en œuvre de porte-avions se trouvait justifiée par l'existence du problème taïwanais.

> *Lorsque nous étions axés sur la question du détroit de Taiwan [1994] nous nous sommes rendus compte que l'utilisation d'avions basés au sol constituait un gâchis car, dans ce cas de figure, nous aurions de plus en plus besoin d'avions et de bases aériennes. Si, au contraire, nous développions un porte-avions nous n'aurions pas à accroître le nombre total d'avions. Nous n'aurions qu'à les modifier… Le porte-avions deviendrait un multiplicateur de force, augmentant la puissance de feu de l'ensemble de la force* [19].

D'ici 2015, la Chine devrait être en mesure de produire entre 15 et 20 avions embarqués et d'entraîner suffisamment de pilotes pour conférer à son porte-avions une capacité de base comme plate-forme de défense aérienne, similaire au Kuznetsov russe qui embarque 20 chasseurs, 15 hélicoptères et quatre avions d'entrainement [20]. La Chine a construit des copies du chasseur-bombardier russe SU-33 (J-15) et elle produit son propre avion d'entraînement pour l'aéronavale, le J-9 [21]. Ayant fait l'acquisition auprès de la Russie du Ka-31, hélicoptère d'alerte avancée, la Chine développe également un petit avion embarqué pour le même type de missions [22]. L'ex-potentiel militaire du Varyag doit être considéré comme représentant un huitième de celui d'un porte-avions américain et un quart de l'actuel porte-avions français avec une faible capacité d'attaque en dehors des missiles YJ-83K [23].

L'ex-Varyag devrait être utilisé dans la périphérie maritime de la Chine, dans un premier temps pour effectuer des entraînements en mer Jaune durant la période qui suivra immédiatement l'achèvement de ses essais en mer, puis plus tard en mer de Chine du Sud où il pourra être utilisé pour contrecarrer les revendications territoriales de petits voisins de la Chine (par exemple sur les îles Spratly). La construction d'une nouvelle base de sous-marins à Sanya, sur l'île de Hainan, donne à penser que les nouveaux sous-marins stratégiques seront aussi basés en mer de Chine

19. Liu Huaqing, *Liu Huaqing huiyilu* (Mémoires de Liu Huaquing), Pékin, 2004.
20. « Aircraft carrier prototype enters semi-public status » (*Zhongguo hangkong mujian jiandaiji yuanxingji rujin bangongkai zhuangtai*), 21 mai 2010, http://bbs.wforum.com/wmf/bbsviewer.php?trd id=67769 (consulté le 13 décembre 2011). « The surveillance aircraft intended for the Chinese aircraft carrier » (*Zhongguo hangkongmu xiangmu de duanban: jianzai yujing ji*), 21 mai 2010, http://military.china.com/zh_cn/critical3/27/20100521/15945706.html (consulté le 13 décembre 2011).
21. « Russian Military: China's J-15 fighter jet not yet to par », *The Moscow News*, 6 juillet 2010.
22. « The surveillance aircraft intended for the Chinese aircraft carrier » (*Zhongguo hangkongmu xiangmu de duanban: jianzai yujing ji*), 21 mai 2010, http://military.china.com/zh_cn/critical3/27/20100521/15945706.html (consulté le 13 décembre 2011).
23. « US: China's 1st Aircraft Carrier Watched by Region », *Associated Press*, 12 avril 2011.

Tableau 2 – Estimations actuelles des formations paramilitaires engagées dans la surveillance maritime

	Administration de la sécurité maritime de la RPC	Commandement chargé de l'application de la loi sur la pêche	Administration chinoise de la surveillance maritime	Gardes-côtes	Douanes
Autorités correspondantes	Ministère des Transports, Conseil d'État	Ministère de l'Agriculture, Conseil d'État	Administration d'État chargée des Océans	Ministère de la Sécurité publique	Administration générale des douanes de la RPC
Nom en chinois	Zhongguo jiaotongbu haishiju haixun				

du Sud. Assurer la sécurité des zones de patrouille des SNLE [24] s'inspire directement d'une doctrine d'emploi des porte-avions – dite de bastion – développée par les Soviétiques. Une telle approche confèrera une mission défensive au porte-avions. Il sera utilisé pour protéger les SNLE chinois de façon à rendre crédible les capacités de seconde frappe en maintenant en dehors de la périphérie maritime chinoise les sous-marins, navires et avions américains. Le contentieux à propos de Taiwan demeure un théâtre potentiel où le porte-avions pourrait être employé. D'un point de vue militaire, les caractéristiques de l'ex-Varyag lui donneraient la capacité d'attaquer la côte est de Taiwan à partir de Hainan en utilisant l'escadre de chasseurs embarqués pour protéger les zones de patrouille des sous-marins chinois contre les incursions d'avions de patrouille maritime japonais ou américains durant une confrontation avec Taiwan. Un porte-avions chinois serait également susceptible de participer à des opérations humanitaires et d'apporter une aide, par exemple à des missions de rapatriement comme l'évacuation de citoyens Chinois de Libye au début de l'année 2011. En dehors de ces rôles, il semble improbable que la Chine utilise pour des opérations offensives ce type d'équipement destiné à assurer la sécurité de ses zones périphériques.

Les forces sous-marines constituent un puissant facteur de l'organisation mise en place par la Chine pour interdire l'accès à des zones déterminées (« *aera denial* »). La Chine considère ainsi les sous-marins comme une réponse asymétrique susceptible de retarder la progression des forces navales américaines tandis que l'armée chinoise tenterait d'assurer sa victoire sur Taiwan. Pour parvenir à mettre en place une telle stratégie d'interdiction territoriale, il est vraisemblable que la Chine alignera, d'ici dix ans, jusqu'à 20 sous-marins anaérobie et 30 sous-marins conventionnels afin d'étendre la « portée de la défense navale » au-delà de la première chaine d'îles (c'est-à-dire au-delà de 500 à 1 000 milles marins). Des auteurs chinois semblent considérer que les missions anti-sous-marins devraient être assurées par la flotte de sous-marins classiques et par le recours à des champs de mines.

Tous les nouveaux sous-marins conventionnels chinois sont armés de missiles de croisière antinavires et certains de missiles de croisière d'attaque au sol. Les sous-marins modernes et conventionnels (c'est-à-dire

24. SNLE : sous-marins nucléaires lanceurs d'engins.

Tableau 3 – Estimations de l'évolution de l'ordre de bataille, 2011-2025

	2011	2025
Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins	3+1 (ancien)	6
Sous-marins lanceurs d'engins à propulsion classique	1	-
Sous-marins nucléaires d'attaque	4	10
Sous-marins anaérobie	6	22
Sous-marins diesel électriques	28	28
Sous-marins diesel électriques obsolètes	27	10
Porte-avions	1	2
Ancien destroyers équipés de missiles anti-navires	18	-
Destroyers de défense aérienne et anti-navires à long rayon d'action	67	25
Destroyers poyvalents	3	25
Frégates de défense aérienne	10	
Frégates poyvalentes	45	30
Bâtiments de transport de chalands de débarquement	2	6
Bâtiments de débarquement de chars	38	38
Petits bâtiments de débarquement	58	40
Bâtiments de détection et de destruction de mines navales	20 (+80)	50
Bâtiments de patrouille	55	100-150
Bâtiments de soutien	6	8

Source : Les estimations des auteurs sont fondées sur les projections en matière de construction navale. Saunders, *Jane's Fighting Ships*, 2011-12, p. 129-168

ceux de classe Kilo, Song et Yuan) auraient une bonne chance de ne pas être détectés alors qu'ils essaieraient de prendre en embuscade les forces américaines. De plus, la Chine, qui met d'ores et déjà en ligne des torpilles à détection de sillage (*wake-homing*) (53-65) et anti-sous-marins (Test-71) russes difficiles à éviter, pourrait utiliser des torpilles sous-marines russes ultra-rapides, à supercavitation (Skvall). Des champs défensifs de mines sous-marines déployés à l'avance pourraient être activés ou désactivés sur demande.

Au début de l'année 2010, une force navale chinoise d'environ dix bâtiments atteignit le Pacifique en longeant les côtes d'Okinawa et de Miyako, consternant le Japon et démontrant la capacité de la marine chinoise à croiser au-delà de la première chaîne d'îles. D'ici une décennie la Chine devrait posséder entre 20 et 22 destroyers équipés de missiles de défense et de croisière, 25 frégates de défense aérienne et 30 corvettes de patrouille. Les destroyers seront essentiels pour protéger les futurs porte-avions chinois. Les meilleurs destroyers (052B/C) et frégates (054A) de la marine chinoise sont d'ores et déjà affectés à la Flotte du Sud au sein de laquelle sera probablement affecté le futur porte-avions [25]. C'est le destroyer 052C (Luyang II), qui a été préféré, et dont les troisième et quatrième exemplaires seront lancés en 2010 et 2011 au nouveau chantier naval Jiangnan. D'ici 2020, la Chine disposera d'environ 20 à 22 destroyers équipés de missiles de défense aérienne et de missiles de croisière contre seulement 13 aujourd'hui. Certains des nouveaux bâtiments auront de meilleures capacités anti-sous-marins que ceux qui équipent actuellement la flotte chinoise. Ils remplaceront les neuf vaisseaux Luda (051) encore en service.

La Chine n'ayant pas suffisamment de destroyers pour satisfaire ses besoins, elle doit donc continuer à construire des frégates. Un lot de 15 nouvelles frégates de la classe 054A Jiangkai II, ou une version modifiée de ce type, sera probablement construit d'ici 2020 sur un total d'au moins 25. Une corvette plus petite (056), moins sophistiquée et moins coûteuse que le Jiangkai II, devrait remplacer l'obsolète Jianghu [26].

Dans une revue spécialisée publiée par la China Shipbuilding Industry Corporation, Jiang Yu (un pseudonyme) estime que, d'ici 2020, l'aéronavale chinoise disposera de 200 avions d'attaque à long rayon d'action. La priorité sera donnée à la concentration des moyens navals dans les mers de Chine de l'Est et du Sud. D'ici 2020, la flotte de l'Est disposera de 120 avions modernes de types JH-7A, SU-30Mk2, J-10 et J-11 ayant pour mission d'accompagner les H-6 dans des missions d'attaque dans un rayon de 400 milles marins. La Flotte du Sud aura une centaine d'avions pouvant être ravitaillés en vol ainsi que le groupe de combat naval articulé autour du porte-avions et susceptible de mener un conflit dans les îles Spratly [27].

Désormais, la couverture aéronavale et des catamarans équipés de missiles furtifs assureront la plupart des opérations dans la limite des 200 milles marins, remplaçant de ce fait des unités non dotées de systèmes de combat intégrés. En temps de paix, la protection des activités de pêche et les missions de surveillance seront assurées par la police armée, équipée de navires retirés des forces navales et par des organisations civiles paramilitaires (voir tableau 2). Dans les zones faisant l'objet de contentieux, de tels navires, avec des équipages civils, sont plus adaptés à la réduction des ten-

25. Fang Zhen, « A personal estimate of the Chinese fleet of destroyers by 2015 », Feiyang Junshi, www.fyjs.cn, 15 novembre 2010.
26. *Ibid.*
27. Jiang Yu, « Zhongguo Haijun zhuangbei de weilai shinian » (Enquêtes sur les appareillages de la marine chinoise durant la prochaine décennie), *Jianzai Wuqi – Shipborne Weapons*, juillet 2010, p. 23-34.

sions avec les puissances riveraines [28].

Au cours des 15 dernières années, la Chine a également doublé sa capacité de transport militaire maritime en réponse à la menace de ce qu'elle perçoit comme le mouvement indépendantiste de Taiwan. Les péniches de débarquement chinoises peuvent transporter au moins 30 000 hommes et probablement jusqu'à 60 000 dont 37 000 sur des petits bâtiments qui ne sont probablement pas en état de naviguer (tableau 3). En conséquence, l'estimation généralement admise d'une capacité de 10 000 à 20 000 hommes d'ici 2020, à peu près deux brigades, sous-estime probablement les capacités de transport actuelles et futures de la marine de guerre chinoise [29]. En outre, d'ici 2025, une série de bâtiments militaires de transport de chalands de débarquement et, potentiellement, de porte-hélicoptères, devraient être en mesure de remplacer les anciens bâtiments et, par là même, de renforcer la capacité de projection de la Chine par-delà le détroit de Taiwan [30].

La Chine a également réalisé des progrès en développant des systèmes de commandement, contrôle, communication et renseignement (C3I pour *Command, Control, Communications and Intelligence*) basés sur l'utilisation d'un système radio à très basse fréquence pour communiquer avec les sous-marins et sur les systèmes de navigation Loran et Changhe qui peuvent être utilisés pour des opérations se déroulant jusqu'à 1 000 milles marins. À partir de 2020, le système chinois de C3I sera probablement basé sur l'utilisation de cinq satellites géostationnaires et de 30 satellites en orbite haute. D'ici cette date, la Chine disposera d'un système d'informations global entièrement intégré. Jiang Yu écrit que « la période de 2010 à 2020 sera cruciale en matière d'équipement de la marine en systèmes de combat intégrés (*xitong peitao de zuozhan zhuangbei tixi*

clarées de la Chine de projeter sa puissance maritime dans ces zones [40]. Reste qu'aucune garantie ne peut être apportée que la stratégie chinoise ne changera pas, la littérature réaliste en relations internationales soutenant que les intentions changent avec l'accumulation de puissance. Mais, tandis que pour l'Europe, les défis potentiels de la modernisation de la marine militaire chinoise portent principalement sur les thèmes de la sécurité maritime en Asie orientale, les interactions sino-européennes dans la sphère militaire au cours des trois dernières décennies se sont traduites par une contribution significative de l'Europe à la modernisation de la marine chinoise.

La contribution européenne à la modernisation de la marine militaire chinoise avant et après l'embargo

Comme Liu Huaqing le note dans ses mémoires, acheter des armements étrangers est une étape intermédiaire pour apprendre les techniques étrangères et combler le fossé en termes de capacités et de calendrier. L'objectif ultime de la Chine est de parvenir à produire à l'échelle industrielle des armements avancés sans assistance technologique étrangère, puisque les pays étrangers ne partagent pas leurs technologies les plus récentes et n'ont pas, non plus, les mêmes exigences [41].

Les réformes impulsées par Deng Xiaoping en 1978 ont permis au capitalisme ainsi qu'aux technologies occidentales de pénétrer en Chine [42]. Avec l'approbation de Washington, les membres de l'OTAN (principalement la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Italie) ont transféré des technologies militaires ou à double usage (civil et militaire) qui ont contribué à améliorer l'Armée populaire de libération en général et la marine de guerre en particulier. À titre d'exemples, la marine chinoise a acquis :

- Des systèmes de combat naval tels que le Tavitac fabriqué par Thomson CSF (France) ou le ZJK-4 qui est la copie chinoise d'un modèle produit par Alenia Marconi Systems (Italie).
- Des missiles de défense anti-aérienne Crotale Naval produit par Thomson CFM.
- Des fusils (Creusot-Loire, France, 100 mm Compact).
- Des capteurs anti-sous-marins, en l'occurrence des sonars Syntra produits par le français Thomson CSF, y compris les DUUX-5 et DUBV-23 qui ont inspiré le SDJ8/9 et le DUBV-43.
- Des radars français, hollandais et italiens, y compris le Sea Tiger de Thomson CSF, une version pour l'exportation de la version destinée à la Marine nationale française DBRV-15, utilisant la bande S et d'une porté de 80 milles marins, le radar de recherche civil hollandais REL-1, utilisant la bande L et d'une portée de 130 milles marins, et le radar italien RAN 10S (qui a inspiré le Type 518 et le 360 Mouette chinois qui équipent les destroyers de la classe Luhu et Jiangwei I/II et les frégates de la classe Jiangkai I).
- Des systèmes de guerre électronique (Dutch Hollandse Signaal Apparaten Rapids/Ramese et peut-être des DR2000U français et des Alligator utilisant la bande X).
- Des torpilles italiennes (Whitehead A244S).
- Des hélicoptères navals (Aérospatiale Dauphin).
- Des réacteurs d'avion (Rolls-Royce Spey).
- La technologie des matériaux composites (de BP États-Unis et de Sikorsky).
- Des torpilles anti-sous-marins Mark 46.
- Des moteurs diesel (Pielstick, France, et MTU, Allemagne) [43].

Durant les années 1980, principalement grâce à ses achats d'équipements d'origine européenne, la marine chinoise a été en mesure d'améliorer une douzaine d'unités (des destroyers de la classe Luhu, des frégates de la classe Jiangwei I/II et quelques vieux destroyers de la classe Luda) en les dotant de meilleures capacités de défense. Par comparaison, au cours de la même période, les États-Unis ont vendu seulement des turbines à gaz, des hélicoptères, des leurres antiradars et, peut-être, des sonars, à la Chine. Malgré ces ventes, le fossé entre la marine chinoise et la flotte soviétique du Pacifique demeurait considérable. La Chine a développé également le C-801, une copie du missile antinavires Exocet et, ensuite, une variante, le C-802, propulsé par un petit réacteur de fabrication française produit par la société Microturbo. Un faible nombre de ces petits turboréacteurs a été vendu légalement à la Chine [44]. Ces formes d'assistance technologique ont permis à la marine chinoise de se remettre des années de la Révolution culturelle durant lesquelles elle avait été négligée.

Le massacre de la place Tiananmen en 1989 eut pour conséquence un embargo occidental limitant les possibilités de passer de nouveaux contrats de vente d'armements. Les firmes européennes furent autorisées à achever l'exécution des contrats qu'elles avaient signés avec la Chine avant 1989. La victoire spectaculaire des États-Unis en Irak au cours de la Guerre du Golfe de 1991 contre une armée retranchée qui ressemblait à l'Armée populaire de libération amena la Chine à redéfinir sa doctrine. De façon à être en mesure de gagner « des guerres locales menées dans un environnement de haute technologie », la nouvelle doctrine fut construite autour de la notion de « défense active ». On estima alors que la technologie moderne constituait la clé de la transformation militaire chinoise. Avec la fin de la Guerre froide, on assista à une reprise des relations militaires formelles avec la Russie. Une industrie de défense postsoviétique moribonde, soucieuse de combler la perte des contrats en provenance des pays de l'Est, était toute disposée à répondre aux commandes chinoises. Cependant, la fin de la Guerre froide fut aussi synonyme de la levée des restrictions à l'exportation de technologies à double usage. En contournant partiellement l'embargo dû aux événements de Tiananmen, la Chine fit l'acquisition, auprès des États-Unis, de technologies liées à l'espace, au laser et aux missiles balistiques et auprès de l'Europe d'avions, d'hélicoptères, de véhicules terrestres, de radars, de moteurs marins et de machines-outils [45].

Au cours des 9e et 10e Plans quinquennaux, la Chine utilisa les moteurs marins diesel franco-allemands Pielstieck pour propulser chacune de ses nouvelles frégates ou chacun de ses nouveaux bateaux amphibies et vaisseaux auxiliaires. Bien sûr, ces moteurs diesel civils n'avaient pas la même endurance que leurs équivalents militaires et étaient, à haute vitesse, sujets à des pannes. Cependant, ils constituaient un facteur essentiel de la moder-

40. Mathieu Duchâtel, François Godement, Alexandre Sheldon-Duplaix, « China's Sea Power, Reaching Out to the Blue Waters », *China Analysis*, The European Council on Foreign Relations, mars 2011.
41. Liu Huaqing, *Liu Huaqing huiyilu* (Mémoires de Liu Huaqing), Pékin, Jiefangjun Chubanshe, 2004.
42. Bates Gill, Taeho Kim, *China's arms acquisitions from abroad: a quest for 'superb and secret weapons'*, Oxford University Press, 1995.
43. Norman Friedman, *World Naval Weapon Systems*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2006.
44. Voir le site Sinodefence.com pour des données détaillées sur ces systèmes d'armes et A. Sheldon-Duplaix, « Les transferts de technologie et le développement de la marine de l'Armée populaire de libération », communication orale, Sorbonne, Université Paris 1, juin 2007 (publication prévue en 2011).
45. Le rapport GAO au Congrès : « The PRC's effort to assimilate advanced US military technology, US Government monitoring of PRC technology acquisition efforts in the United States », 1999.

nisation navale chinoise. Le dessin des frégates de la classe Jiangkai I/II était à ce point similaire à celui des frégates françaises de la classe La Fayette vendues à Taiwan que certains soutinrent que la France avait passé les plans à la Chine ou du moins que de l'information avait filtré depuis Taiwan. Il semble néanmoins que ce dessin était principalement dû à l'étude scrupuleuse par les Chinois de toutes les informations disponibles. Les sous-marins conventionnels de la classe Song étaient clairement inspirés des sous-marins français Agosta, les informations étant vraisemblablement venues d'un allié stratégique : le Pakistan. Ces unités fusionnèrent des technologies étrangères acquises légalement ou grâce à l'espionnage et elles apparurent comme des créations authentiquement chinoises et apparemment réussies.

On prétend que l'Institut 709 chinois, connaissant les systèmes de combat français et italiens, a développé un réseau local pour intégrer les capteurs des navires et les systèmes de contrôle de feu des armements. La Chine a également copié la technologie russe et les systèmes d'armes chinois les plus récents sont, de façon prédominante, basés sur des systèmes russes. Parmi les exceptions, on trouve le canon anti-missiles Type 730 qui est très proche du Goalkeeper hollandais, un radar qui rappelle le Smart-L de Thales et une copie pure et simple du système de défense « close-in » (*Close-In Weapon System*) RAM, produit d'une coopération franco-allemande. Ces analyses sont fondées sur des ressemblances entre systèmes mais on ne dispose généralement pas de suffisamment d'informations pour affirmer de façon certaine que l'on a affaire à des cas d'espionnage.

Une perspective globale : la coopération sino-européenne en matière de sécurité et la compétition industrielle

Le développement d'une marine de haute mer par la Chine est susceptible d'offrir à l'Europe et à la communauté internationale de nouvelles opportunités en matière de coopération dans la sécurité maritime. Dans de nombreuses crises régionales impliquant la sécurité, la Chine est vue par certains en Europe comme un « swing power » : si la Chine reste neutre ou opposée à une solution destinée à résoudre une crise internationale, celle-ci ne peut être mise en œuvre. C'est ce qui s'est passé au cours de la dernière décennie avec le Soudan, la Birmanie, le Zimbabwe, la Corée du Nord, l'Iran, avec à chaque fois des résultats différents.

Plus important pour l'Europe, cependant, la diplomatie active du vieux continent a complètement échoué à assurer un soutien chinois aux positions et approches européennes. La Chine a privilégié un dialogue avec les États-Unis et négligé les problèmes de sécurité et les demandes de coopérations européens. Cela est également vrai même dans les domaines liés à la politique de sécurité où Pékin a pourtant progressivement adopté une approche plus en phase avec les normes et les pratiques européennes. On a observé cela sur la question de la non-prolifération nucléaire où une convergence croissance avec l'Occident a pu être notée. Toutefois, cette dernière évolution est bien plus due à l'engagement américain qu'européen [46].

La tendance chinoise à négliger les inquiétudes et les demandes européennes peut également être observée dans le domaine de la sécurité maritime. En décembre 2008, la Commission militaire centrale a pris la décision sans précédent d'envoyer une flottille dans le Golfe d'Aden pour prendre part à une opération internationale anti-piraterie. Ce premier déploiement opérationnel de la marine militaire chinoise hors d'Asie souleva l'espoir, en Europe, qu'une fenêtre d'opportunité venait de s'ouvrir pour une coopération bilatérale dans le domaine de la sécurité maritime. Les opérations dans le Golfe d'Aden constituèrent une plate-forme pour un engagement militaire conjoint avec la Chine au niveau opérationnel. Un nombre croissant d'interactions avec la marine chinoise pourrait, idéalement, enclencher un cercle vertueux de construction de confiance et de compréhension mutuelle.

Dans le même temps, les officiers de marine européens et les observateurs de la Chine n'ignoraient pas que la marine de guerre chinoise tirait parti de ce déploiement à l'extérieur pour gagner en expérience opérationnelle. À plus long terme, ce type d'opérations pourrait justifier, pour des raisons d'ordre logistique (la marine chinoise ayant de faibles capacités de réapprovisionnement en mer) l'installation de bases navales à l'étranger. La Chine a de fortes incitations économiques à sécuriser la zone, parmi lesquelles par exemple l'augmentation des coûts de l'assurance maritime [47], et cela explique mieux la décision de la Commission militaire centrale qu'une potentielle ambition de devenir un acteur responsable dans le domaine de la sécurité maritime. Mais, dans l'ensemble, la décision chinoise a été favorablement accueillie en Europe car les avantages liés à la mise en œuvre de mécanismes de sécurité en mer l'ont emporté sur les incertitudes pesant sur les intentions stratégiques chinoises à long terme.

La Chine a d'abord escorté des navires chinois et taïwanais, à l'extérieur des trois coalitions internationales : l'opération Atlanta (une opération de l'UE), l'opération Ocean Shield (une opération de l'OTAN) et la Combined Task Force-151 (CTF-151, une coalition de 25 pays sous commandement américain). Les communications avec les autres marines militaires étaient limitées et les contacts directs avec les bâtiments européens étaient maintenus au strict minimum.

Les navires américains furent les premiers à entrer en contact avec leurs homologues chinois. La communication entre Chinois et Américains conduisit à un dialogue informel mais intense au niveau tactique avec le CTF-151 [48]. Au cours des la période 2010-2011, le débat en Europe fut centré sur la participation chinoise au Shared Awarness and De-Confliction (SHADE), un mécanisme de dialogue impulsé en décembre 2008 et destiné à partager mensuellement de l'information entre marines nationales. La Chine est favorable à une séparation géographique des théâtres d'opérations en zones de responsabilité, au sein desquelles les marines nationales escorteraient les navires indépendamment mais de façon coordonnée [49].

Tandis que la coopération navale avec la Chine évoluait lentement, le nombre de bateaux attaquées ou détournés a continué de croître tout au long de 2009 et 2010 [50]. La zone où opèrent désormais les pirates s'étend de la mer Rouge jusqu'aux Seychelles et aux Maldives, ce qui nourrit les inquiétudes indiennes à propos de la présence navale chinoise à proximité du sous-continent [51].

Alors que des possibilités d'amélioration de la coopération navale entre l'UE et la RPC demeurent, l'Europe et la Chine n'en sont pas moins en compétition sur les marchés lucratifs de l'armement. Longtemps, les armements navals chinois ne purent atteindre les standards occidentaux. Leur piètre qualité et leurs coûts plus bas en faisaient un choix de « second

46. Evan S. Medeiros, *Reluctant Restraint, The Evolution of China Non Proliferation Policies and Practices*, Stanford, Stanford University Press, 2007.
47. Interview avec un expert de haut rang en sécurité maritime chinoise. Pékin, décembre 2010.
48. Gaye Christoffersen, "China and Maritime Cooperation, Piracy in the Gulf of Aden," Institut für Strategie, Sicherheits und Wirtschaftberatung, Berlin, 2010.
49. « China to lead anti-piracy patrols », *South China Morning Post*, 28 janvier 2010.
50. « No Stopping Them », *The Economist*, 3 février 2011.
51. Interview avec un ancient participant de l'US Navy, Washington, mai 2011.

rang » pour des pays comme l'Égypte, l'Algérie, le Bangladesh, le Sri Lanka, l'Albanie, la Roumanie. Reste que la vente, depuis la fin des années 1980, de huit navires de guerre et de patrouille chinois à la Thaïlande a marqué un changement. Même si ces bateaux se révélèrent avoir de sérieux défauts, ils furent achetés comme une alternative à des produits occidentaux plus chers et quatre d'entre eux – deux grandes frégates et deux patrouilleurs – furent rééquipés avec des systèmes américains obtenus dans le cadre du programme américain FMS (*Foreign Military Sales*). Plus récemment, la Chine a modernisé des frégates pakistanaises, construit deux frégates et aidé à la construction d'une troisième pour le Pakistan équipée de systèmes d'armes chinois, y compris des copies de missiles de défense aérienne français Crotale et italiens Aspide. Ce dernier programme vint se substituer à l'achat de navires occidentaux d'occasion. On dit également que le Pakistan aurait préféré la Chine à la France et à l'Allemagne pour la construction de ses futurs sous-marins anaérobie [52]. Les experts chinois soutiennent que les ventes d'armes au Pakistan servent de vitrine pour montrer le savoir-faire chinois aux pays du Moyen-Orient [53]. La Chine est désormais vraisemblablement en mesure d'offrir une alternative aux produits occidentaux sur les marchés africains et sud-américains. Les chantiers navals chinois participent, depuis 2002, au salon chilien Exponaval et pourraient répondre aux appels d'offre pour la modernisation de la marine équatorienne et, peut-être, pour la construction, d'ici la fin de la décennie, d'un porte-avion pour le Brésil, et cela en concurrence directe avec la France [54].

L'embargo sur les armes : évaluer l'ambigüité calculée de l'Europe

L'embargo européen sur les armes à destination de la Chine est l'unique embargo adopté par l'UE avant l'élaboration d'une Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) dans le cadre du Traité de Maastricht de 1992. En tant que tel, cet embargo n'est pas une « position commune » de l'UE mais une déclaration politique non contraignante du Conseil. Elle laisse ouverte des possibilités d'interprétation aux États-membres sur les armes non létales, les technologies duales, l'échange d'informations, l'entraînement et les logiciels. Cette distinction se reflète dans la terminologie chinoise qui distingue les « embargos complets » (*quanmian jinyun*

au Premier ministre chinois Wen Jiabao que trois conditions en matière de respect des droits de l'homme devaient être respectées avant toute levée de l'embargo sur les armes [61]. D'autres experts demandèrent la réciprocité. François Godement et John Fox suggérèrent de lever l'embargo en échange d'une coopération chinoise pour empêcher l'Iran de développer des armes atomiques [62]. Jusqu'à présent, Pékin a rejeté la notion d'un grand marchandage avec l'Europe pour lever l'embargo. En conséquence, la Chine n'a jamais expliqué clairement quels seraient les bénéfices pour l'Union européenne de lever l'embargo sur les armes au-delà d'une vague assurance que cela rehausserait le partenariat stratégique global et bénéficierait au secteur européen de l'armement. En outre, face au refus persistant de Pékin d'entreprendre des reformes politiques, l'amenuisement de l'espoir de voir la Chine se transformer en une démocratie libérale a fait qu'il n'y pas de consensus en Europe sur le point de savoir quels objectifs politiques devraient être poursuivis à travers la levée de l'embargo sur les armes.

Par ailleurs, la construction d'un mécanisme de contrôle des ventes d'armement au niveau européen est un chantier qui progresse. En mars 2005, le Premier ministre Tony Blair a déclaré que l'adoption d'un code de conduite stricte et légalement contraignant était une condition *sine qua non* à la levée de l'embargo [63]. Une telle approche aurait inclus une liste de produits interdits d'exportation en Chine. En 2004-2005 [64], Washington a essayé de limiter les exportations européenne en Chine de technologies duales et de défense en suggérant, jusqu'à présent sans succès, une nouvelle version du Coordinating Committee for Multilateral Export Controls (CoCom) de l'époque de la guerre froide.

Le 8 décembre 2008, le Conseil de l'Europe a finalement remplacé son Code de conduite non légalement contraignant de 1998 par une Position commune 2008/944/CSFP [65]. Ladite Position commune fut adoptée comme moyen de renforcer les mécanismes de contrôle de l'UE sans être lié à l'embargo post-Tiananmen sur les exportations d'armes. Les États-membres sont tenus d'aligner leur politique sur la Position commune mais sa mise en œuvre ne se trouve pas sous la juridiction de la Cour européenne de justice [66]. Avec la Position commune, les exportations de technologies militaires doivent respecter huit critères, parmi lesquels le respect des droits de l'homme dans le pays destinataire, le maintien de la paix, de la sécurité et de la stabilité régionales et la limitation des risques de réexportation. L'adoption de la Position commune renforce les mécanismes européens de contrôle des ventes d'armes mais une certaine ambigüité demeure pour savoir si la Position pourrait prévaloir sur des décisions d'exportations prises par des États-membres et fondées sur l'intérêt national. Chaque État-membre peut donc toujours faire sa propre interprétation de la Position commune pour justifier ses propres ventes d'armes [67].

S'attaquant à la question des transferts de technologies duales, le Conseil de l'Europe du 5 mai 2009 a adopté la Réglementation n° 428/2009 établissant un Régime communautaire pour l'exportation, le transfert, le courtage et le transit de produits à double usage [68]. La Réglementation inclut une liste de produits à double usage se basant sur la pratique des accords multilatéraux et les régimes de contrôle des exportations, le Wassenaar Arrangement, le Missile Technology Control Regime et un certain nombre de documents internationaux réglementant le commerce international de produits à double usage utilisés dans la fabrication des armes de destruction massive. Mais la décision finale de la mise en œuvre de la Réglementation demeure toujours entre les mains des États-membres de l'UE [69].

En réalité, le débat sur la levée de l'embargo a fait réaliser à l'UE les implications transatlantiques de ce type de décision. Des menaces de sanctions et de perte d'accès au marché américain ont dissuadé les firmes de défense européennes comme l'anglais BAE Systems de soutenir une telle évolution [70]. Officiellement, l'UE considère toujours la levée de l'embargo sur les armes comme un « but ultime ». Mais, dans les faits, les gouvernements européens sont tacitement d'accord sur le fait que le thème doit être laissé de côté. Aucun État-membre ne peut, de façon crédible, lancer une révision politique de cette question. C'est ainsi que, lorsqu'en janvier 2010, le ministre des Affaires étrangères espagnol annonça que Madrid était en train « de peser le pour et le contre » d'une levée de l'embargo, cela ne suscita même pas une réaction forte de la partie chinoise [71]. Les observateurs les plus sérieux de la politique extérieure chinoise y virent un élément de la politique chinoise de Madrid et non pas une position sérieuse à l'échelle de l'UE. De fait, depuis le 10e Sommet UE-Chine de 2007, la mention de l'embargo sur les armes est absente des communiqués finals des sommets annuels [72].

La crise financière de 2011 en Europe a fourni à la Chine une nouvelle occasion de soulever la question de l'embargo. En novembre 2011, les pays européens ont demandé à Pékin d'acheter des bons du Trésor de pays européens à travers le Fonds de stabilité financière. Lors d'un voyage en Europe intervenu par la suite, le président Hu Jintao a déclaré que l'assouplissement des restrictions européennes sur les exportations de produits de haute technologie demeurait une priorité, sans pour autant lier explicitement la levée de l'embargo sur les armes à une éventuelle assistance à l'Europe pour surmonter la crise de sa dette souveraine [73]. La faiblesse majeure de l'ambigüité calculée de l'Europe est que la Chine peut soulever la question de l'embargo à chaque fois que l'UE essaie de développer plus avant le partenariat stratégique sino-européen. Mais, au vu des éléments évoqués ci-dessus, il est peu vraisemblable qu'un changement européen sur l'embargo intervienne à moyen terme.

61. Il s'agissait de la ratification du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (ICCPR), de, la libération des prisonniers politiques de Tiananmen et de l'abolition des camps de travail. Jerker Hellström, « The EU Arms Embargo on China: A Swedish Perspective », Swedish Defense Research Agency, 2010.
62. John Fox, François Godement, *A Power Audit of EU-China Relations*, *op.cit.*
63. Hellström, « The EU Arms Embargo on China », *art. cit.*
64. Sébastien Decreton, « La question de l'embargo sur les ventes d'armes à la Chine », *Critique Internationale*, n° 43, 2009, p. 109-132.
65. « Council Common Position 2008/944/CSFP of December 8, 2008 defining common rules governing control of exports of military technology and equipment », *Official Journal of the European Union*, 13 décembre 2008, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:335:0099:0103:EN:PDF (consulté le 14 décembre 2011).
66. Mark Bromley, « The Impact on Domestic Policy of the EU Code of Conduct on Arms Exports, the Czech Republic, the Netherlands and Spain », *SIPRI Policy Paper*, n° 21, octobre 2008.
67. Paul Holtom, Mark Bromley, « The Limitations of European Union Reports on Arms Exports: the Case of Central Asia », *SIPRI Insights on Peace and Security*, n° 2010/5, septembre 2010.
68. Council Regulation (EC) No 428/2009 of 5 May 2009 setting up a community regime for the control of exports, transfer, brokering and transit of dual-use items www.consilium.europa.eu/eeas/foreign-policy/non-proliferation,-disarmament-and-export-control-/security-related-export-controls-i.aspx?lang=en (consulté le 14 décembre 2011).
69. May-Britt Stumbaum, « Risky Business? The EU, China and dual-use technology », *EUISS Occasional Paper*, n° 80, octobre 2009.
70. « British Arms Firm will Spurn if Arms Embargo Ends », *The Times*, 22 février 2005. Interview avec un Politique européen de haut niveau, alors charge de la Politique de défense, Paris 18 décembre 2009.
71. « EU Presidency Reconsidering China Arms Embargo », *EU Observer*, 27 janvier 2010.
72. Huang Dong, « Oumeng jiechu duihua wuqi jinyun shijian zhong de meiguo yinsu » (Le rôle des USA et l'embargo sur les armes de l'UE à l'égard de la Chine), *Waijiao pinglun*, n° 5, 2010, p. 91-102.
73. Jiang Junbo, « The Dragon is No White Knight », *Asiatimes online*, 3 novembre 2011.

Le droit international de la mer et les intérêts stratégiques européens à long terme

L'un des problèmes rencontré par l'Europe en matière d'élaboration d'une politique portant sur les contentieux maritimes en Asie orientale réside dans le fait qu'il n'y a qu'une très faible chance que le droit international se révèle utile pour fournir des solutions aux demandes de souveraineté et aux problèmes de sécurité qui caractérisent la région. La Chine ne reconnaît pas la compétence de la Cour internationale de justice ou d'autres tribunaux pour trancher les différends maritimes. Le 25 août 2006, le gouvernement chinois a ajouté une réserve concernant l'article 298 de la CNUDM aux termes de laquelle elle n'accepte pas les procédures prévues par ladite Convention pour régler la plupart des différends territoriaux [(74)]. L'article 298 définit les procédures obligatoires pour des décisions légalement contraignantes en cas de différends entre États signataires. En conséquence, la Chine rejette la compétence du Tribunal international du droit de la mer (TIDM), de la Cour internationale de justice (CIJ) ou de tout autre tribunal arbitral ayant vocation à régler les différends relatifs aux délimitations des frontières maritimes, aux activités militaires et aux « contestations pour lesquelles le Conseil de sécurité des Nations unies exerce les fonctions qui lui sont assignées par la Charte des Nations unies [(75)]. »

Même face au TIDM, l'issue d'un règlement à propos de la souveraineté sur les iles Diaoyu/Senkaku ne peut pas être prédite compte tenu de la faiblesse des arguments juridiques tant du Japon que de la Chine [(76)]. La situation en mer de Chine du Sud est légèrement différente. « Des droits historiques » (*lishixing quanli*

droits de l'homme des Nations unies. Le révisionnisme juridique chinois est donc susceptible d'affaiblir les positions américaine et européenne [82].

Conclusion : comprendre la véritable pertinence stratégique de l'UE vis-à-vis de la Chine

L'UE a plus d'intérêts dans la modernisation de la marine de guerre chinoise et la sécurité maritime en Asie de l'Est qu'on ne le reconnaît habituellement. En fait, la modernisation de la marine chinoise soulève des questions bilatérales, transatlantiques et globales pour la politique étrangère et de sécurité commune européenne qui est en train de naître.

Sur le plan de la relation bilatérale entre l'UE et la Chine, le premier défi auquel sont confrontés les Européens est de renforcer leur capacité à réaliser des évaluations stratégiques autonomes. Si elle ne surmonte pas, ce problème, l'UE ne sera pas en mesure de prendre ses distances par rapport à une approche normative qui échoue à appréhender la modernisation militaire chinoise dans sa globalité. Les Européens ont besoin que les Chinois les rassurent sur leurs intentions stratégiques à long terme, tout comme il existe un besoin d'assurance que la Chine s'autocontrôlera dans ses différends maritimes avec ses voisins plus faibles.

Les politiques européennes devraient se focaliser sur des objectifs simples : rendre les intérêts européens clairs et sans ambiguïté pour les Chinois, intégrer la sécurité maritime dans le dialogue stratégique sino-européen et dans les dialogues que l'UE mène avec les États-Unis et les pays d'Asie de l'Est. Ce n'est qu'à travers ce type de processus que l'Europe sera en mesure d'envisager, sur une base saine, des engagements coopératifs avec la Chine dans des domaines tels que la lutte contre la piraterie, les opérations d'évacuation de civils et les opérations de sauvetage et d'assistance.

L'Europe a fortement intérêt à amener la Chine à se conformer complètement à la CNUDM. Les restrictions chinoises au droit de navigation pour les navires de guerre dans sa ZEE, tout comme la notion de « droits maritimes historiques » sont en opposition avec les approches française et britannique du droit de la mer. En cas de crise, de telles divergences renforceraient la difficulté pour l'Europe et la Chine de trouver un terrain commun de résolution. À cela s'ajoute le fait que l'Europe devrait faire attention aux défis posés par l'adoption par la Chine d'une stratégie de « guerre légale », stratégie qui vise à former une coalition internationale ayant pour objectif de renégocier la CNUDM et, partant, de miner les intérêts européens.

De plus, le partenariat transatlantique détermine, dans une large mesure, l'approche européenne de la sécurité maritime en Asie de l'Est. Il n'y a aucune raison de penser que les nouvelles conditions conduiront à la fin de l'embargo sur les exportations d'armes à destination de la Chine. Le partenariat transatlantique pourrait également entraîner l'Europe dans un conflit maritime en Asie orientale. Si les États-Unis intervenaient militairement dans une crise régionale, les alliés européens seraient, de façon quasi-certaine, appelés à contribuer politiquement ou militairement à l'opération. L'Europe devrait insister auprès des États-Unis pour qu'ils ratifient la CNUDM de manière à renforcer les positions communes sur ces thèmes.

Enfin, la compétition sur le marché international de l'armement semble inévitable et l'Europe devra réfléchir sérieusement aux moyens à utiliser pour éviter une fuite de technologies sensibles (militaires ou duales) au profit de la Chine.

À court et long terme, l'UE et la Chine ont de nombreux intérêts communs à maintenir la stabilité internationale, intérêts qui appellent une amélioration de la coopération navale, y compris dans les opérations d'assistance humanitaire, de rapatriement de zones de guerre et de lutte contre la piraterie. Le front maritime restera en conséquence un domaine où un engagement accru entre l'UE et la Chine pourrait être poursuivi.

Traduit par Jean-Paul Maréchal

82. Richard Gowan, Franziska Brantner, *A Global Force for Human Rights? An Audit of European Power at the UN*, Conseil européen des affaires étrangères, septembre 2008.