



**Du Japon au Vietnam en passant par Taïwan : quelle stratégie pour les Européens face aux revendications territoriales chinoises ?**

**Laurent Amelot  
et Hugues  
Eudeline**

Note 49  
Juillet 2021





L'Institut Thomas More est un think tank libéral-conservateur et indépendant, basé à Bruxelles et Paris. Il est la fois un laboratoire de solutions innovantes, un centre d'expertise et un relais d'influence.

La démarche de l'Institut se fonde sur les valeurs proclamées dans sa Charte : la liberté et la responsabilité, le respect de la dignité de la personne, la subsidiarité, l'économie de marché, les valeurs universelles qui sont l'héritage commun des pays européens.

**Paris**

8, rue Monsigny  
F-75 002 Paris  
Tel : +33 (0)1 49 49 03 30

**Bruxelles**

Avenue Walkiers, 45  
B-1160 Bruxelles  
Tel : +32 (0)2 374 23 13

[www.institut-thomas-more.org](http://www.institut-thomas-more.org)  
[info@institut-thomas-more.org](mailto:info@institut-thomas-more.org)

Du Japon au Vietnam en passant par Taïwan  
**Quelle stratégie pour les Européens  
face aux revendications territoriales  
chinoises ?**

**Laurent Amelot et Hugues Eudeline**

Note 49 Juillet 2021

**Laurent Amelot** est chercheur associé à l'Institut Thomas More et directeur du Programme « L'Indo-Pacifique à l'épreuve des ambitions chinoises ». Diplômé de l'Institut d'Etude des Relations internationales (ILERI) et titulaire d'un Master 2 en sécurité internationale et défense de l'Université Lyon 3 (CLESID) et en géographie-aménagement du territoire de l'Université Paris 4 Sorbonne, il a été rédacteur en chef de la revue *Outre-Terre* et, en 1997, lauréat du prix Amiral Daveluy. Il est aujourd'hui chargé d'enseignement à l'ILERI et membre du groupe de réflexion Asie21. Après avoir longtemps consacré ses travaux à l'Asie du Sud-est et à l'Asie du Sud principalement, il s'est intéressé ces dernières années à la Chine, à sa politique étrangère et tout particulièrement à la dimension maritime de sa stratégie de puissance ●

**CV (h) Hugues Eudeline** est ancien officier de marine (EN 72) et ingénieur. Il est breveté de l'enseignement militaire supérieur (*Naval Command College, Newport, U.S.A.*, École supérieure de guerre navale et Cours supérieur interarmées, Paris). Titulaire d'un *Master of Science - Management (Salve Regina University, R.I., U.S.A.)* il est docteur en histoire militaire, défense et sécurité de l'École pratique des hautes études (Paris). Vice-président de l'Institut culturel et géopolitique Jacques Cartier, il est également membre correspondant de l'Académie royale de marine suédoise. Il a récemment publié « Chinese Maritime Strategy in the Long Run », *Tidskrift i Sjöväsendet* (Journal de la Société Royale suédoise des Sciences navales, n°5-2020, décembre 2020) et « Objectifs politiques de la Chine et stratégie maritime », *Revue de la défense nationale* (avril 2021) ●

---

# Sommaire

Résumé	6
Introduction	7
<b>La loi de la mer et ses conséquences pour la Chine</b>	<b>9</b>
Les zones économiques exclusives et la question des accès maritimes de la Chine	9
Malacca et la question des points de passage obligés	10
<b>L'ambiguïté recherchée de la géopolitique chinoise en mer de Chine méridionale</b>	<b>11</b>
La loi de 1992 sur la mer territoriale et la zone contiguë ou la question de souveraineté chinoise sur les mers de Chine	11
La question taïwanaise	11
Une interprétation de la CNUDM aux caractéristiques chinoises	12
S'approprier les mers de Chine sans le dire	13
<b>Une géostratégie maritime agressive : commander les approches maritimes, sécuriser les échanges et les intérêts chinois partout dans le monde</b>	<b>15</b>
Se tourner vers la mer, un changement de paradigme économique et géopolitique	15
Taiwan, Malacca et la stratégie chinoise de poldérisation des récifs et ilots en mers de Chine	16
L'APL-M, une marine formatée pour reprendre de vive force Taiwan	18
Faire des mers de Chine une mer intérieure	19
S'opposer à la Chine en mers de Chine ?	19
<b>Implications et recommandations pour les Européens</b>	<b>20</b>
Les mers de Chine, une zone stratégique pour les Européens	20
Les mers de Chine dans la stratégie Indo-Pacifique de l'UE, une approche indirecte	21
Recentrer la stratégie Indo-Pacifique de l'UE sur les mers de Chine : 4 pistes d'action	22

---



## Résumé

### **Poumon économique du monde, les mers de Chine sont aussi le théâtre de revendications territoriales génératrices de tensions, dont la République populaire de Chine est l'initiateur**

• En effet, la Chine communiste est contrainte dans ses accès maritimes, car aucune des îles qui l'enserrent n'est sous sa souveraineté. De plus, ses flux commerciaux doivent transiter par des points de passage obligés qu'elle ne contrôle pas, ce qui constitue un enjeu de sécurité nationale qualifié de « Dilemme des détroits ». La Chine a un besoin impérieux de se libérer de ce carcan qui l'enserme. En 1992, soit quatre ans avant de ratifier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), la Chine Continentale promulgue une loi sur la mer territoriale et la zone contiguë, qui lui accorde souveraineté sur les deux tiers des mers de Chine. Cette loi, qui s'appuie sur la théorie de la « ligne en neuf ou dix traits », contrevient à la Loi internationale de la mer, Pékin s'appropriant purement et simplement la quasi-totalité des mers de Chine.

### **Cette posture maritime représente un changement de paradigme économique et géopolitique majeur pour une Chine habituellement plutôt tournée vers son flanc occidental**

• Dès lors, pour lever les contraintes qui sont les siennes, la Chine s'engage dans une politique de poldérisation des récifs et îlots des mers de Chine afin de résoudre le « dilemme de Malacca » et de faire sauter le verrou taiwanais. D'autant que la question n'est plus de savoir si, mais plutôt quand la Chine envahira Taïwan ; la marine dont elle se dote, aujourd'hui supérieure en tonnage à l'US Navy, est formatée pour cette mission prioritaire ; Pékin envisageant, en plus, de faire de cette région un bastion pour sa flotte océanique stratégique.

### **Un réengagement politique des Européens s'impose**

• La politique agressive que conduit la Chine populaire dans les mers de Chine représente un défi majeur pour les Occidentaux. Sont-ils prêts à se battre pour quelques récifs ? Assurément non. Mais s'il s'agit de la sécurité des routes commerciales critiques, assurément oui. Les mers de Chine sont une zone stratégique pour la communauté internationale et l'Europe, qui y possède de multiples intérêts à défendre. Ainsi, en avril 2021, l'Union européenne a énoncé les contours de ce qui sera sa stratégie pour l'Indo-Pacifique, dans le prolongement de travaux officiels de certains de ses membres (France, Allemagne, Pays-Bas) et officieux d'autres (Danemark, Royaume-Unis avant le Brexit). Toutefois, cette stratégie de l'UE n'évoque qu'indirectement les mers de Chine, qui sont pourtant l'un des points les plus chauds de la planète et, surtout, le pivot de la méga-région maritime qu'est l'Indo-Pacifique.

### **Aussi, afin de recentrer une partie du débat autour des mers de Chine, l'Institut Thomas More propose une action européenne en quatre temps :**

- **créer une communauté de valeurs démocratiques**, y associer Taïwan ;
- **asseoir une autonomie stratégique**, favoriser les partenariats renforcés ;
- **restaurer la logique des noyaux durs**, placer la France au centre de la stratégie Indo-Pacifique et mers de Chine de l'Union ;
- **mutualiser et pré-positionner des forces navales** dans l'Indo-Pacifique, organiser des opérations de liberté de navigation.

Ce pivotement vers l'Indo-Pacifique marque la volonté de l'UE de se réengager politiquement dans cette région. La zone pourrait constituer un laboratoire pour la formulation et l'élaboration d'une véritable Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) dédiée, ultérieurement transportable comme modèle à d'autres thématiques, associant et coordonnant ses propres moyens et actions à ceux de ses membres.



## Introduction

Selon le droit de la mer, fixé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 (1), quand une zone de mer relevant d'un État est ouverte sur la haute mer, elle n'a pas de « frontières » au sens terrestre du terme, mais des limites extérieures de la juridiction nationale. Les chevauchements de zones relevant d'États dont les côtes sont adjacentes ou se font face, génèrent des délimitations qui peuvent concerner la mer territoriale (2), la zone économique exclusive (ZEE) (3) et le plateau continental (4). Ce sont les seuls types de limites qui existent sur mer au niveau des États.

Ce n'est pas ce que considère le gouvernement de la République populaire de Chine (RPC). Il veut imposer un tracé d'un type nouveau – la « ligne en neuf (ou dix) traits » – dont la légitimité historique nationale transcenderait selon lui la loi internationale et s'appuierait sur la démonstration d'une présence multiséculaire de ses navigateurs en mer de Chine méridionale. Cette revendication — partagée avec Taïwan — s'explique sur le plan géostratégique par la nécessité vitale de contrôler cette mer. Principale approche maritime du pays, sa maîtrise est d'ordre existentiel pour l'État-Parti chinois dont la réémergence économique et politique a principalement reposé sur son ouverture aux échanges maritimes à partir de 1978.

En 1436, la Chine a refermé pour plus de cinq siècles le grand livre de son histoire maritime quand un édit de l'empereur met fin aux expéditions lointaines comme celles que menait l'amiral Zheng He en mer de Chine méridionale et dans l'océan Indien jusqu'à sa mort survenue pendant la septième (5). Ce décret punit de mort la construction de navire hauturier à plusieurs mâts quelques décennies avant que les Européens n'atteignent la rivière de Canton en provenance de Malacca (1514), à bord de vaisseaux technologiquement beaucoup moins évolués.

L'empire du Milieu va subir les influences toujours plus fortes des voisins russes ainsi que des étrangers venus de la mer, européens, puis américains et japonais. Au dix-huitième siècle, l'empire Qing atteint son apogée après avoir conquis d'énormes étendues de terres. Selon Angus Maddison, sa part du produit intérieur brut (PIB) mondial en 1820 est de 32,4% (6). C'est alors la première économie mondiale. L'évolution de l'Empire pendant le reste du dix-neuvième siècle est en rupture avec cette période de croissance. Les insurrections, une constante de l'histoire de Chine, sont nombreuses et particulièrement violentes. Les victimes se comptent par dizaines de millions. À l'atrocité de la situation, s'ajoutent des conséquences particulièrement importantes pour les finances de l'État.

•  
(1) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), dite convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, [disponible ici](#).

(2) Art. 15 de la CNUDM.

(3) Art. 74.

(4) Art. 83.

(5) Né en 1371 dans un village mongol du Yunnan, loin de toute mer, Zheng He venait d'une famille musulmane. A onze ans, capturé par l'armée Ming qui se débarrassait des restes de l'armée Yuan, il fut castré et mis au service de la cour royale à Nanjing. Il s'éleva rapidement dans la hiérarchie et devint le chef des eunuques. Aide apprécié du prince Zhu Di qui allait devenir Yongle, le deuxième empereur Ming. C'est Yongle qui confia à Zheng He le commandement de son énorme flotte (cf. Michael S. Yamashita, *Zheng He : sur les traces du premier navigateur chinois des océans*, Novare, White Star, 2006, p. 14.

(6) Angus Maddison et Centre de développement de l'OCDE, *L'économie chinoise : une perspective historique*, Paris, France, OCDE, 1998, p. 43.



La situation est encore aggravée par les interventions étrangères, européennes et japonaises. Bien que beaucoup moins meurtrières, elles constituent une véritable humiliation nationale par la simple démonstration de leur supériorité militaire et industrielle. La Chine perd tous les conflits, en particulier sur mer où elle est vaincue par la France en 1884-1885 et le Japon en 1894-1895. Elle doit signer une série de « traités inégaux », dont l'iniquité est largement enseignée aux élèves chinois d'aujourd'hui. La situation économique se dégrade continûment par la suite malgré les changements de régime et la prise de contrôle de la Chine continentale par Mao Tsé-toung et les communistes en 1949. Les opposants du Kuomintang (KMT) se sont repliés sur plusieurs îles dont la plus grande est Taïwan.

En 1978, il aura fallu plus de deux années à Deng Xiaoping pour prendre le pouvoir après la mort du Grand Timonier. Le PIB de la RPC ne représente plus que 4,9% de celui du monde. Depuis la rupture avec l'URSS dans les années 1960, la Chine communiste a vécu en quasi-autarcie tant économique que technologique. Le nouveau président va ouvrir le pays aux échanges internationaux en accompagnant cette transition par des réformes pragmatiques et mesurées. Ses voisins terrestres étant aux mieux hostiles, c'est par la mer que vont circuler la plus grande partie des flux énergétiques, des denrées alimentaires et des matières premières nécessaires à son développement ; en retour, les produits manufacturés dans ses usines vont inonder le monde. En 2013, l'État-Parti chinois est devenu le premier partenaire commercial mondial, importations et exportations confondues.

Le formidable redressement qui en résulte ne concerne cependant que les régions de l'Est qui constituent l'hinterland des ports, noyaux centraux de « zones économiques spéciales » (ZES). Pour maintenir la stabilité sociale dans le reste du pays, il doit être accru jusqu'à la réalisation du « rêve chinois », annoncé pour 2049 par le président Xi Jinping. L'indispensable accès à la mer des provinces enclavées par des couloirs commerciaux internationaux est soumis aux aléas de la géopolitique, alors que la multiplication des voies de communications internes vers des ports nationaux est plus sûre. Cela passe cependant par l'agrandissement et l'amélioration de ces terminaux portuaires pour permettre l'accroissement des flux d'échanges commerciaux. Ces derniers sont contraints de toujours passer dans ses approches maritimes constituées par les mers de Chine ou la mer Jaune avant d'emprunter les grandes routes maritimes de communication, que ce soit vers les Amériques par l'océan Pacifique ou encore à destination de l'Europe par l'océan Indien et, dans un futur proche, par l'Arctique.

Toutefois, cet impératif économique se double d'une stratégie offensive qui consiste à placer sous la souveraineté de l'État-Parti chinois l'essentiel des mers de Chine, en contravention directe avec les lois de la mer. Les implications d'une telle stratégie sont multiples et loin d'être neutres pour l'Europe et le reste du monde. En effet, les mers de Chine abritent parmi les économies les plus puissantes de la planète (Chine populaire, Japon, Corée du Sud, Taïwan, Singapour), se situent à l'intersection des principales chaînes de production et de valeur mondiales, des principales routes maritimes du monde et occupent une place centrale dans les flux d'investissements mondiaux, qu'ils soient industriels ou liés à l'économie du numérique.

Les Européens, entendus comme l'Union européenne (UE) et ses membres, ne peuvent rester inertes face à de tels défis. Un réengagement politique s'impose. Il nécessite, au préalable, d'analyser avec justesse les ambitions et actions chinoises afin d'y répondre avec clairvoyance.



## La loi de la mer et ses conséquences pour la Chine

La reconquête du pays par l'Armée populaire de libération en 1949 n'a pas permis de reprendre Taïwan ni les quelques îles qui restent sous la domination des nationalistes du Kuomintang. Cet échec, somme toute limité à l'échelle de la taille de la Chine continentale, n'a pu être réparé jusqu'à présent du fait du soutien naval des États-Unis à l'île État en application du *Mutual Defense Treaty Between the United States and the Republic of China* du 3 mars 1955 et du *Taiwan Relations Act* qui le remplace le 10 avril 1979. Si les conséquences immédiates de cette incapacité à réunifier par la force le pays sont avant tout d'ordre politique, elles vont s'avérer beaucoup plus pénalisantes quand la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), signée le 10 décembre 1982, entrera en vigueur le 16 novembre 1994.

### Les zones économiques exclusives et la question des accès maritimes de la Chine

---

Si la largeur de la mer territoriale — qui était déjà de 12 milles nautiques (MN) auparavant pour les pays communistes — ne change pas, la création d'une zone économique exclusive (ZEE) de 200 MN va cruellement faire ressortir à quel point les accès maritimes de la Chine sont contraints **(1)**. Aucune des îles qui longent les côtes chinoises et délimitent les mers de Chine à l'est n'est placée sous l'autorité de la Chine populaire. Elles forment ce que les stratèges chinois désignent comme la « première ligne d'îles » quienser les approches maritimes du pays. Quand ils sont séparés par moins de 400 MN, les États dont les côtes se font face ne disposent que de ZEE dont la largeur est réduite à la moitié de cette distance. La ligne médiane constitue le plus souvent la délimitation entre les juridictions des États.

Selon la géographie des approches maritimes des États, la CNUDM accentue de fait une grande inégalité entre les pays, indépendamment de la superficie de leur territoire terrestre, comme le montrent les trois cas suivants. Les États-Unis d'Amérique possèdent le plus grand espace maritime au monde avec 11 351 000 km<sup>2</sup> de ZEE ; il n'est que 1,2 fois supérieur à sa superficie territoriale. Si ce cas peut paraître équilibré, il n'en est pas de même en ce qui concerne la France (2<sup>e</sup> domaine maritime et 42<sup>e</sup> superficie terrestre), ni la Chine, respectivement 10<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> **(Focus 1)**.

●  
**(1)** Cette zone qui s'étend à partir de la ligne de base de l'État jusqu'à 200 MN au maximum est soumise à un régime juridique particulier. L'État côtier y a des droits souverains aux fins d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques.



### Focus 1 • Comparaison des espaces maritimes et terrestres

Pays	Surface maritime en km <sup>2</sup> (ZEE) <b>M</b>	Superficie terrestre en km <sup>2</sup> <b>T</b>	<b>M/T</b>
États-Unis	11 351 000 (1 <sup>er</sup> )	9 371 175 (4 <sup>e</sup> )	<b>1,2</b>
France	11 035 000 (2 <sup>e</sup> )	640 294 (42 <sup>e</sup> )	<b>17,2</b>
Japon	4 470 000 (6 <sup>e</sup> )	377 944 (62 <sup>e</sup> )	<b>12</b>
Chine	3 879 666 (10 <sup>e</sup> ) <small>(62% mer de Chine méridionale: 2.000.000)</small>	9 596 966 (3 <sup>e</sup> )	<b>0,4</b>

Source. Hugues Eudeline.

## Malacca et la question des points de passage obligés

De plus, pour franchir cette première ligne d'îles, les flux maritimes de la Chine populaire doivent franchir des détroits qu'elle ne contrôle pas. La poursuite du développement économique de la Chine et, par effet domino, sa stabilité sociale puis son régime politique sont menacés en cas de coupure de ses échanges maritimes. Il faut aussi ajouter à cela la dépendance de la Chine aux importations de produits d'alimentation pour nourrir ses habitants qui représentent 18 % de la population mondiale alors qu'elle ne dispose que de 10% des terres arables. Ce sont ces menaces existentielles que le président Hu Jintao avait qualifiées en 2003 de « dilemme de Malacca » **(1)**. Il lui a donné le nom du principal détroit qui relie les mers de Chine à l'océan Indien par lequel transite l'essentiel de ses flux commerciaux. La Chine en a un besoin absolu pour se libérer du carcan qui enserre ses côtes.

**(1)** Laurent Amelot, « Le Dilemme de Malacca », *Outre-Terre*, n° 25-26, 2010, pp. 249-271.



## L'ambiguïté recherchée de la géopolitique chinoise en mer de Chine méridionale

Depuis 1984, les cartes chinoises modernes de la mer de Chine méridionale présentent une zone maritime en forme de « langue de bœuf » dont les contours sont déterminés par neuf traits. Elle a pour origine les travaux qu'un géographe du Kuomintang a publiés en 1947 sous le titre « Carte des îles de mer de Chine méridionale ». Depuis 2013, elle compte un dixième trait qui englobe l'île de Taïwan, signifiant clairement que l'île et le détroit homonyme relèvent de sa juridiction. Apparaissant dans les Atlas publiés en Chine et sur les passeports chinois, cette ligne est dessinée avec le même code graphique que les frontières terrestres de la RPC, avec pour seule différence la discontinuité du tracé.

### **La loi de 1992 sur la mer territoriale et la zone contiguë ou la question de souveraineté chinoise sur les mers de Chine**

---

Le 25 février 1992, l'Etat-parti chinois promulgue unilatéralement une « Loi de la République Populaire de Chine sur la mer territoriale et la zone contiguë » qui contredit la CNUDM et la corrige en définissant dans son article 2 l'étendue de son territoire : « Le territoire terrestre de la République populaire de Chine comprend la partie continentale de la République populaire de Chine et ses îles côtières ; Taïwan et toutes les îles qui y sont rattachées, y compris les îles Diaoyu (*Senkaku*) ; les îles Penghu (*Pescadores*) ; les îles Dongsha (*Pratas*) ; les îles Xisha (*Paracel*) ; les îles Zhongsha (*en particulier les bancs Macclesfield et Scarborough*) et les îles Nansha (*Spratly*) ; ainsi que toutes les autres îles appartenant à la République populaire de Chine ». Tous ces îles, bancs ou récifs sont inclus dans la zone en dix traits. Ils sont également tous dans les ZEE d'États côtiers et constituent autant de différends maritimes avec ceux-ci. De plus, l'article 6 ne reconnaît pas le droit de passage innocent aux bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et impose une approbation préalable du gouvernement de l'État-Parti chinois. Enfin, il impose aux sous-marins étrangers de naviguer en surface lorsqu'ils transitent dans la mer territoriale en arborant leur pavillon (art. 7).

### **La question taïwanaise**

---

Le Consensus de 1992, principe d'une seule Chine, est la pierre angulaire de la politique du gouvernement de la Chine populaire à l'égard de Taïwan. Depuis 1949, malgré les nombreux affrontements graves entre les deux parties, celles-ci ont toujours maintenu le principe d'une Chine unique ; il s'agissait seulement de savoir qui représentait la Chine ; c'était en fait la continuation de la guerre civile. Taïwan n'a pas promulgué de loi déclarant qu'il ne faisait plus partie de la Chine et qu'il existait deux Chine.

Sur cette base politique commune, l'Association – continentale – pour les relations de part et d'autre du détroit de Taïwan (ARATS) et la Fondation – taïwanaise – pour les échanges de part et d'autre du détroit de Taïwan (SEF) sont parvenues à un consensus en 1992, chaque partie exprimant oralement son adhésion au principe d'une seule Chine. Réalisant le développement rapide des relations entre les deux rives du détroit, Lee Teng-hui, président de Taïwan de 1988 à 2000, a délibérément mis fin en 1999 au consensus de 1992 en proposant sa théorie des deux États. Depuis l'accession au pouvoir en 2000 du



Democratic Progressive Party (DPP) qui prône l'indépendance de Taïwan, les relations entre les deux Chine se sont enlisées (1).

## Une interprétation de la CNUDM aux caractéristiques chinoises

---

En mai 2009, le gouvernement chinois a transmis deux « Notes Verbales » au Secrétaire général des Nations-Unies comprenant une carte d'une grande importance (Focus 2). Dans l'une d'entre elles, on peut lire : « La Chine a une souveraineté incontestable sur les îles de la mer de Chine méridionale et les eaux adjacentes, et jouit de droits souverains et d'une juridiction sur les eaux concernées ainsi que sur les fonds marins et le sous-sol de celles-ci. La position ci-dessus est tenue sans varier par le gouvernement chinois et est largement connue de la communauté internationale ».

Cette déclaration venant d'un État qui a signé et ratifié la CNUDM (2) est antinomique. C'est pourtant une pratique courante du gouvernement chinois qui cultive l'ambiguïté de façon à s'inscrire dans le temps long pour ne pas risquer de déclencher des événements qu'il ne pourrait pas maîtriser. Le fait que les positions géographiques de chacun des tirets évoluent légèrement au grès des publications répond à la même volonté. Il y a trois interprétations possibles quant à l'utilisation par la diplomatie chinoise de ce concept spécifique, sans qu'il soit possible de déterminer précisément la bonne :

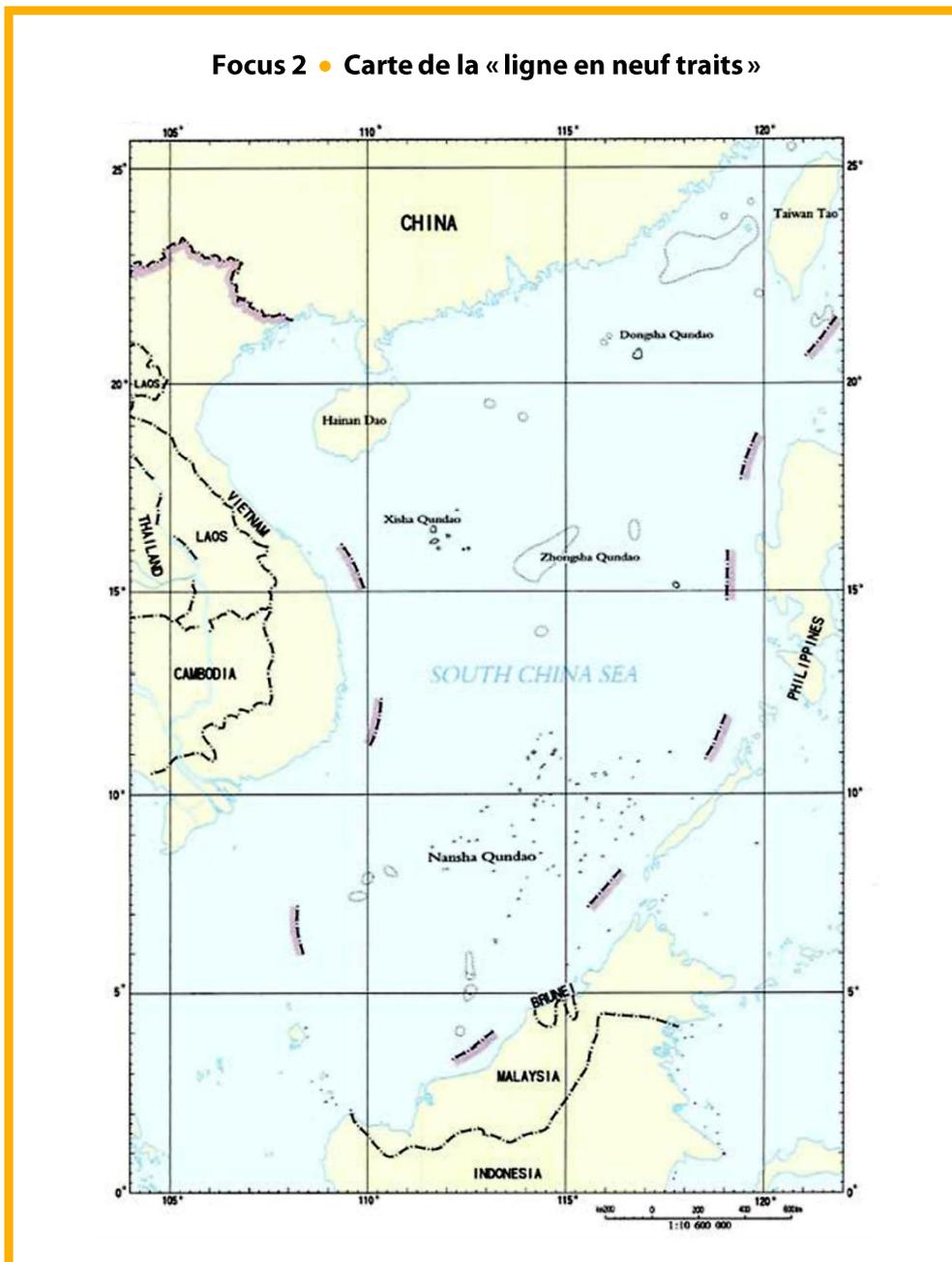
- il s'agit d'une manière d'englober simplement toutes les îles et les hauts fonds que la Chine revendique dans cette mer (Taïwan avec les îles Pescadores et Pratas, îles Paracel et Spratly (3), etc.);
- le tracé représente une frontière nationale, au même titre que celles séparant deux pays sur terre ; les espaces maritimes ainsi délimités seraient des eaux intérieures, en particulier le détroit de Taïwan ;
- il marque une revendication historique, sans précision de la fin recherchée.

(1) Xu Shiquan, « The 1992 Consensus: A Review and Assessment of Consultations Between the Association for Relations Across the Taiwan Strait and the Straits Exchange Foundation », *American Foreign Policy Interest*, vol. 23, issue 3, 2001, pp. 121–140.

(2) La RPC a ratifié le 15 mai 1996 la CNUDM, avant de déposer ses instruments au siège de l'ONU le 7 juin 1996. Elle émet les réserves suivantes : 1. Conformément aux dispositions de [ladite Convention], la République populaire de Chine aura des droits souverains et juridiction sur une zone économique exclusive de 200 milles marins et sur le plateau continental. 2. La République populaire de Chine procédera à des consultations avec les États dont les côtes sont adjacentes aux siennes ou leur font face afin de délimiter, sur la base du droit international et conformément au principe de l'équité, les zones sur lesquelles s'exerce respectivement leur juridiction maritime. 3. La République populaire de Chine réaffirme sa souveraineté sur tous ses archipels et îles énumérés à l'article 2 de la Loi de la République populaire de Chine sur la mer territoriale et la zone contiguë, qui a été promulguée le 25 février 1992. 4. La République populaire de Chine réaffirme que les dispositions de [ladite Convention] relatives au passage inoffensif dans la mer territoriale ne porteront pas atteinte au droit d'un État côtier de demander, conformément à ses lois et règlements, à un État étranger qu'il obtienne de l'État côtier une autorisation préalable aux fins du passage de ses navires de guerre dans la mer territoriale de l'État côtier ou qu'il donne audit État côtier notification préalable du passage en question. 5. Le Gouvernement de la République populaire de Chine n'accepte aucune des procédures stipulées à la section 2 de la Partie XV de la Convention à l'égard de toutes les catégories de différends mentionnés aux alinéas a), b) et c) de l'article 298 de la Convention.

(3) En chinois, respectivement, Penghu Qundao, Dongsha Qundao, Xisha Qundao, Nansha Qundao.

## Focus 2 • Carte de la « ligne en neuf traits »



Source. Carte insérée en annexe de la note verbale de mai 2009. Voir *Limits in the seas* n°143 : *China Maritime Claims in the South China Sea*. Office of Ocean and Polar Affairs, U.S. Department of State, 5 décembre 2014, p.4.

## S'appropriier les mers de Chine sans le dire

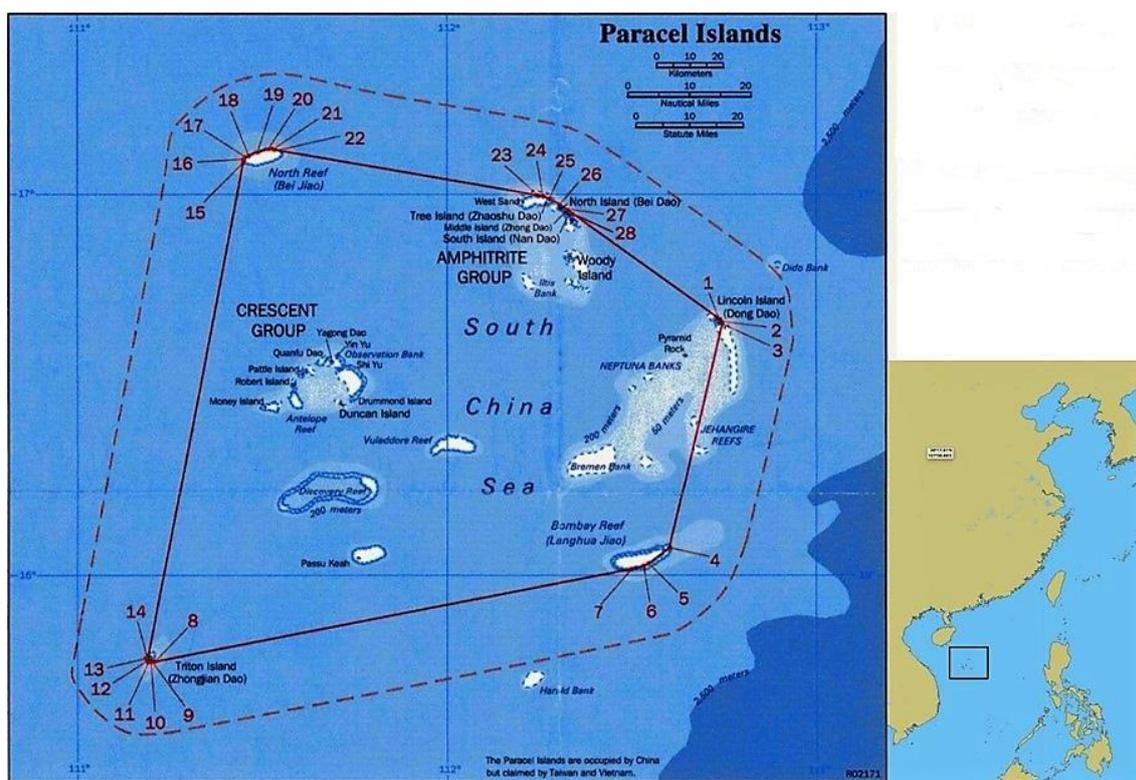
La « ligne en dix traits » génère des différends maritimes avec le Vietnam, les Philippines, l'Indonésie, la Malaisie et Brunei en empiétant largement sur leurs ZEE et en incluant des îles occupées par des forces de ces différents États. Elle englobe un domaine maritime de 2 000 000 km<sup>2</sup> (soit 62% de la mer de Chine méridionale) ainsi que les îles et hauts fonds des Pratas, Paracel, Spratly, le banc Macclesfield et le récif de Scarborough.



En parallèle, la Chine s'appuie sur les principes de la loi de la mer pour faire respecter une mer territoriale de 12 MN autour des îles qu'elle a construites en mer de Chine méridionale, alors même que les îles artificielles en sont dépourvues. Elle a aussi fixé unilatéralement – et en contradiction avec le CNUDM qui ne lui reconnaît pas le statut d'archipel – une ligne de base autour des îles Paracel (**Focus 3**). Cela lui permet de les contrôler en totalité et d'y englober une grande zone maritime qu'elle considère être des eaux intérieures.

Enfin, la Chine, pour preuve de sa « bonne foi », rappelle systématiquement qu'elle est prête à traiter de façon bilatérale avec chacun des États riverains, mais qu'elle refusera toujours l'intervention d'organisations internationales ou multinationales. Elle l'a clairement indiqué par les réserves émises lors de la ratification de la CNUDM. C'est un des arguments qui lui a permis en 2016 de rejeter la sentence défavorable de la cour arbitrale de La Haye dans le conflit qui l'opposait aux Philippines.

### Focus 3 • Ligne de base revendiquée par la Chine et contestée par le Vietnam aux Paracel



Source. *Limits in the seas*, n°117 : Straight baselines claim, Office of Ocean and Polar Affairs, U.S. Department of State, 9 juillet 1996, p. 18.



## Une géostratégie maritime agressive : commander les approches maritimes, sécuriser les échanges et les intérêts chinois partout dans le monde

La question se pose de comprendre pourquoi le gouvernement de l'État-Parti chinois poursuit une telle politique maritime, une première dans son histoire quoiqu'il en dise dans ses différents Livres blancs. Mao s'intéressait très peu à la mer sinon pour protéger ses côtes et reprendre Taïwan et les quelques îles sous le contrôle du KMT. Il a mené une politique domestique et lancé des réformes toutes axées sur le développement intérieur de la Chine, en particulier après la séparation violente d'avec l'URSS : « Réforme agraire », « Grand bond en avant » et « Grande révolution culturelle prolétarienne » se sont succédés de 1950 à sa fin, entraînant un effondrement de plus en plus rapide de l'économie du pays ainsi que la mort d'environ 60 millions de personnes.

### **Se tourner vers la mer, un changement de paradigme économique et géopolitique**

---

Quand Deng Xiaoping a ouvert la Chine au commerce mondial en 1978, il a compris l'importance primordiale des voies de communication maritimes en raison de leur capacité bien supérieure à transporter aux moindres coûts les énormes volumes de matières premières et d'hydrocarbures nécessaires au développement rapide de son industrie. Disposant d'une main-d'œuvre abondante, il pouvait produire et exporter des produits manufacturés dont les prix très bas compenseraient une qualité souvent médiocre, permettant de conquérir rapidement des marchés à l'échelle mondiale. Aucun autre moyen de transport, qu'il soit ferré, routier ou aérien ne peut concurrencer la mer qui, pour toute infrastructure, ne nécessite que des terminaux portuaires capables d'accueillir des navires marchands dont il n'est même pas nécessaire qu'ils battent pavillon chinois. Comme ses successeurs, il comprend la valeur du retour d'expérience historique et a adopté de fait le mantra énoncé par un Britannique, Sir Walter Raleigh, vers 1600 : « Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde et par conséquent le monde lui-même ».

Sur le plan géopolitique, cette préférence maritime permet de minimiser les aléas que présente l'accès – pourtant indispensable pour désenclaver les provinces les plus occidentales – aux couloirs terrestres à travers certains des quatorze pays voisins avec nombre desquels la RCP entretient souvent des relations tumultueuses et que sa taille et ses ambitions nouvelles effraient toujours.

Afin de garantir le libre passage des navires, la Chine populaire – qui ne dispose que d'une seule façade maritime – doit être en mesure de « commander » (au sens que donne Alfred T. Mahan à ce terme) ses approches maritimes (les mers de Chine et la mer Jaune) et de « contrôler » progressivement les routes maritimes qui les relient aux ports d'Asie, du Moyen-Orient, d'Europe et d'Afrique. Pour cela, elle développe des forces maritimes complémentaires, dotées de moyens logistiques efficaces. Placées sous un même commandement, elles sont organisées pour être capables de faire face à toutes les situations de confrontation tout en limitant les risques d'embarquement, et ce quels que soient leurs adversaires.



En 1982, quand la CNUDM est signée, l'État-Parti chinois en voit rapidement les inconvénients en ce qui la concerne. Si l'accès à la haute mer à partir de ses ports est garanti par le caractère international des détroits qui le permettent en temps de paix, il n'en serait pas de même en temps de guerre. Cette situation est jugée inévitable à plus ou moins long terme par tous les dirigeants qui se succéderont à la tête du pays en raison de l'ampleur des objectifs politiques que tous poursuivront à la suite de Deng Xiaoping. Pour laisser le temps de permettre à son *Hard Power* (économique et militaire) d'atteindre une taille critique, ce dernier préconisait dans un premier temps la notion Tao Guang Yang Hui (« cachez votre force, attendez votre heure »). Il entame alors une stratégie des petits pas indispensable au renforcement de l'implantation territoriale de la Chine populaire en mer de Chine méridionale sans inquiéter ses compétiteurs.

C'est Xi Jinping qui synthétisera et affichera en 2013 sous le terme de « rêve chinois », la volonté de retour du pays au premier rang social, technologique, économique, militaire et politique mondial en 2049, date anniversaire de la création de la République populaire de Chine. Pour cela, l'État-Parti chinois doit impérativement conserver un fort taux de croissance économique bien qu'il soit devenu la première puissance économique en parité de pouvoir d'achat depuis 2014. L'annonce officielle de cet objectif n'a fait qu'accroître l'inquiétude des voisins et généré un accroissement des budgets d'armement naval de leurs marines, en particulier dans le domaine des sous-marins, considérés comme des moyens de surveillance discrète et offrant une forme de dissuasion classique en raison de leur don d'ubiquité (1).

## **Taiwan, Malacca et la stratégie chinoise de poldérisation des récifs et ilots en mers de Chine**

---

La volonté de la Chine populaire de recouvrer Taiwan et de prendre le contrôle des deux tiers de la mer de Chine méridionale est bien arrêtée et, en l'absence d'une solution politique rapide, la question qui se pose n'est pas de savoir si elle va décider d'agir militairement, mais quand. La montée en puissance rapide d'imposantes forces amphibies en témoigne, en l'absence d'autres visées territoriales connues. Réunification et non-guerre sont des objectifs qui semblent de plus en plus antinomiques après la reprise en main de Hong Kong quand, le 1er juillet 2020, 23e anniversaire de sa rétrocession à la Chine, la nouvelle loi sur la sécurité nationale entraine en vigueur. Le mythe « un pays, deux systèmes » perdait toute crédibilité. Seule la menace d'une supériorité aéromaritime écrasante pourrait éventuellement permettre d'espérer soumettre Taïwan sans combat, ce qui suppose un recul très improbable des États-Unis et de leurs alliés. Pour l'heure, l'habileté de l'État-Parti chinois à manier l'ambiguïté dans sa stratégie diplomatique, jointe aux possibilités de coordonner l'action de moyens maritimes civils et militaires placés sous un même contrôle opérationnel dans ses approches maritimes lui permet de rester sous le seuil de conflictualité.

La stratégie des petits pas entamée par Deng Xiaoping a ainsi permis d'étendre progressivement son installation en mer de Chine méridionale. Elle avait été précédée par des actions navales de vive force en janvier 1974 et la prise au Vietnam du Sud des îles Paracel qui ne seront jamais rétrocédées au Vietnam

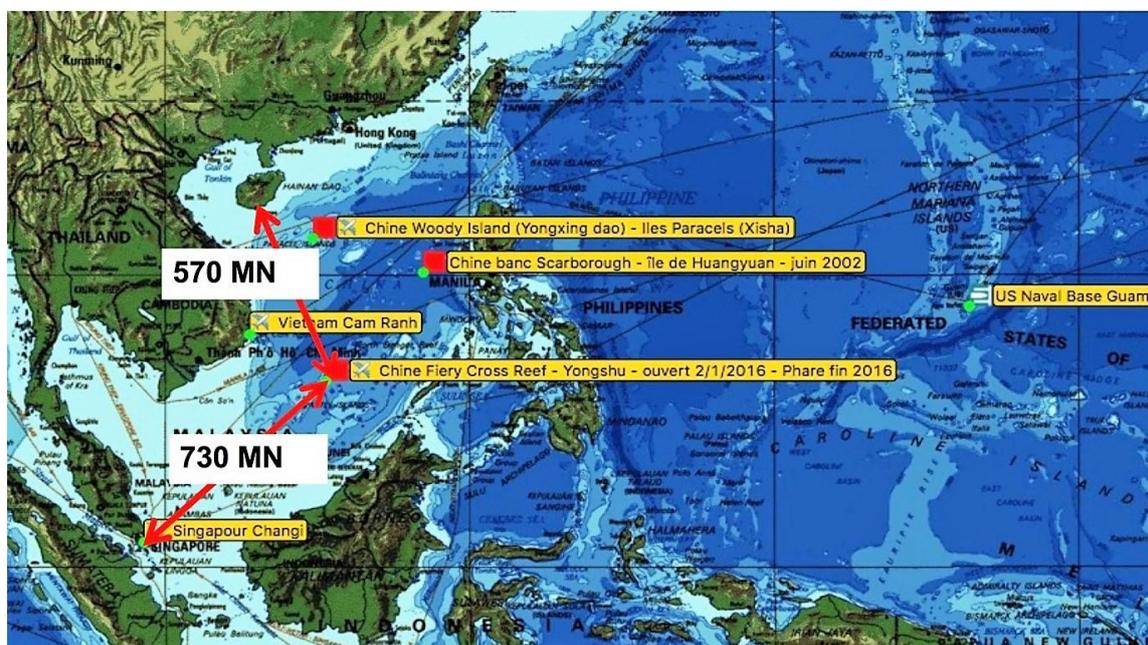
●  
(1) Un sous-marin en plongée, difficile à détecter, génère un sentiment de vulnérabilité qui incite ses adversaires à déployer un dispositif important de moyens pour le rechercher. Il dispose par ailleurs de moyens efficaces de recherche de renseignements techniques, tactiques et de positions très utiles. C'est enfin un porteur d'armes (torpilles ; mines et missiles) particulièrement efficaces et létales ainsi que de commandos.

après sa réunification. C'est encore à ce pays que, après une sanglante confrontation navale dans les îles Spratly en mars 1988, la Chine populaire va prendre le contrôle du récif Johnson South (1).

Elle se poursuit par le remblaiement non autorisé et la militarisation de sept hauts fonds non protégés dont trois (*Fiery Cross Reef, Subi Reef et Mischief Shoal*) sont à présent dotés d'une piste d'atterrissage de 3000 m de longueur. Ces plateformes aéronavales sont situées à 600 milles nautiques au sud de Hainan et à proximité du centre de la mer de Chine méridionale. Les avions qui en décollent ont la capacité d'intervenir sans ravitaillement en vol sur toute la mer et ses accès, dont le détroit de Malacca. Ces sept îles artificielles constituent autant de bases navales avancées permettant d'y prépositionner des moyens de sécurité maritime et de combat (Focus 4).

Pour terminer de contrôler l'ensemble de l'archipel des Spratly, il faut en chasser les forces étrangères qui s'y trouvent. C'est ce qu'a entrepris de faire l'État-Parti chinois début 2019 en envahissant les eaux territoriales de l'île de Pag-Asa (Thitu), où les Philippines entretiennent une petite plateforme aéroportuaire, avec des dizaines de bateaux de la milice maritime, accompagnés de quelques bâtiments des garde-côtes en soutien armé. Ils y resteront probablement aussi longtemps que nécessaire pour faire plier un gouvernement philippin impuissant et incertain quant à la solidité de l'alliance américaine. Elle a agi de

#### Focus 4 • Principales bases chinoises en mer de Chine méridionale



Source: Hugue Eudeline.

(1) Situé à égale distance (environ 75 MN) de trois hauts fonds remblayés en 2016 et pourvus chacun d'un aérodrome.



façon similaire en mars 2021 quand 220 navires de cette même milice ont mouillé sur le récif Whitsun qui se prêterait à la construction d'une piste d'atterrissage après remblaiement. L'île vietnamienne Spratly (Tempête), également pourvue d'une piste d'atterrissage pourrait suivre.

## L'APL-M, une marine formatée pour reprendre de vive force Taïwan

---

La marine de guerre chinoise (APL-M) s'est dotée progressivement de moyens très importants de projection de forces, y compris un corps de fusiliers marins (*Marines*) destiné à opérer à partir de la flotte amphibie. Ses effectifs passent progressivement de 8 000 à 100 000 hommes. Le premier porte-hélicoptères d'assaut de type 075 a été lancé en août 2019, le deuxième en avril 2020 et le troisième en janvier 2021. D'autres sont en construction. Ces bâtiments de 40 000 tonnes en charge s'ajoutent aux huit transports de chalands de débarquement Type 071 de 25 000 tonnes déjà en service et à une quarantaine de bâtiments de débarquement de chars de divers déplacements. Cette composante amphibie de l'APL-M dépasse largement les besoins nécessaires à la prise des îles qui constituent les différends maritimes avec les autres pays riverains des mers de Chine. Seule une attaque de Taïwan peut requérir une telle puissance dans l'environnement géostratégique actuel. Elle permettrait de contourner l'île qui est séparée du continent par le détroit de Taïwan, un bras de mer peu profond et donc propice à des opérations défensives de guerre des mines qui seraient mises en œuvre par Taïwan. Une attaque amphibie venant du large et soutenue par les moyens de projection de puissance que représentent les porte-avions qui équipent progressivement la marine de la Chine communiste est probable, en complément d'attaques aéroportées à partir du continent.

Outre ces forces amphibies, l'APL-M (1) dispose d'une force océanique stratégique de dissuasion basée à Hainan, à proximité immédiate des grands fonds de la mer de Chine méridionale que la Chine populaire transforme concomitamment en « Bastion » pour protéger ses sous-marins lanceurs d'engins balistiques encore trop facilement détectables pour pouvoir patrouiller seuls en haute mer, comme l'avait fait l'URSS en mer de Barents à la fin de la guerre froide. Elle se dote également de forces de présence et de projection de puissance à l'échelle mondiale.

La Chine mène une politique de constructions navales technologiquement avancées de très grande ampleur pour se doter d'une marine équilibrée capable de mener des opérations de grande envergure dans tous les domaines de lutte et loin de ses bases. Elle applique en même temps une stratégie d'actions de faible intensité en faisant peser la menace permanente d'une réponse immédiate et brutale à toute attaque. Ce concept de « défense active », issu de l'expérience des guerres révolutionnaires, a été énoncé en mai 2015 dans le Livre blanc *China's Military Strategy*, dans lequel il occupe un chapitre entier.

●  
(1) Pendant la seule année 2019, la Chine a lancé 28 bâtiments de combat de surface déplaçant environ 153 000 tonnes. La cadence de production de nouvelles unités ne cesse de croître depuis, au point que l'APL-M dépasse l'*U.S. Navy* en tonnage.

## Faire des mers de Chine une mer intérieure

---

La Chine s'est pourvue en mers de Chine de deux types de forces maritimes, la milice maritime et les garde-côtes, placées sous la même autorité militaire que l'APL-M. La milice maritime chinoise est la plus importante organisation de ce type au monde. Les navires de pêche à coque d'acier qui la composent sont également des auxiliaires militaires. Dépourvus d'armement visible, ils sont systématiquement impliqués dans les conflits de souveraineté où leur nombre et l'incertitude quant à leur statut permettent de déstabiliser des forces adverses puissantes en jouant sur l'ambiguïté de la situation. Elle dispose également d'un corps de garde-côtes (CCG) (1) qui est passé sous commandement de la Police armée du peuple le 1er janvier 2018 et dont les opérations sont coordonnées par l'échelon local des forces armées, au même titre que l'APL-M et les milices maritimes.

Le 1er février 2021, la Chine communiste a franchi un nouveau jalon vers le commandement de ses approches maritimes en promulguant une loi autorisant les garde-côtes à faire usage de la violence. Les nouvelles règles autoriseraient les forces de l'ordre maritimes chinoises à utiliser :

- des armes légères si les circonstances d'une infraction perçue l'exigent, en fonction de « la nature, du degré et de l'urgence » de l'affaire et de leur propre « jugement raisonnable » ;
- des canons en cas de manquement plus grave.

Les règles permettent aussi explicitement à l'agence d'arrêter la construction ou de détruire des structures situées sur des éléments terrestres revendiqués par la Chine. Il donne également à la CCG un large pouvoir discrétionnaire pour établir des zones d'exclusion temporaire et pour arraisonner et inspecter les navires étrangers dans les eaux revendiquées par la Chine communiste.

## S'opposer à la Chine en mers de Chine ?

---

L'État-Parti chinois revendiquant l'écrasante majorité de la mer de Chine méridionale, ces mesures s'appliquent potentiellement à une fraction importante du trafic maritime mondial. Il les exécutera si bon lui semble et ne recule pas devant les protestations, ni sous la pression internationale. En effet, quand apparaît une résistance, la Chine communiste préfère attendre jusqu'à ce que le temps fasse son œuvre et que la situation évolue en sa faveur. Le temps politique est court dans les démocraties où les responsables politiques se succèdent à une cadence plus rapide qu'en Chine où, de plus, les dirigeants quand ils se succédaient à échéance régulière, suivaient une même ligne politique. Xi Jinping est lui élu à vie. Dès lors, protégé par la puissance de ses forces militaires, l'État-Parti chinois peut pratiquer une politique efficace des petits pas dont les gains cumulés constituent à terme des avancées déterminantes. Qui voudrait entrer en conflit de forte intensité avec une puissance nucléaire disposant de la première marine de guerre au monde en termes de tonnage pour la possession de hauts fonds remblayés ou d'îlots inhabités ? Peu de pays sans doute, mais probablement beaucoup si le commerce international est en jeu quand la liberté de navigation est menacée (2). Face à cette perspective, l'Europe doit se positionner.

- 
- (1) Le plus nombreux au monde, il dispose en 2020 de plus de 1 300 navires, dont 260 hauturiers.
- (2) Il faut cependant noter que mener des opérations de guerre dans les approches maritimes constituent une arme à double tranchant, les économies de tous les pays riverains en pâtissant.



## Implications et recommandations pour les Européens

L'Union européenne et ses membres sont de plus en plus conscients des enjeux que représentent les revendications en mers de Chine, qu'il s'agisse de Taïwan ou des îlots et récifs situés dans les Spratly ou les Paracel. Le comportement toujours plus agressif de l'État-Parti chinois, que Bruxelles condamne en qualifiant la Chine de « rival systémique », renforce cette prise de conscience.

### **Les mers de Chine, une zone stratégique pour les Européens**

---

Les mers de Chine sont un pivot, un poumon de l'économie mondiale. Les tensions qui les habitent sont une source d'inquiétude pour la stabilité du système international. Dès lors, les enjeux qui les animent s'articulent autour de quatre axes essentiels. Ils sont de nature économique et stratégique :

- le contrôle des ressources (énergétique et halieutique, 10 % des prises mondiales) ;
- le contrôle, voire le blocus, des flux maritimes des cinq grandes puissances économiques de la région (Corée du Sud, Japon, Singapour, Taïwan et Chine continentale) et de tous les États du monde qui commercent avec eux (dont les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Inde et les pays de l'UE) ;
- le contrôle des accès maritimes et de la première ligne d'îles, y compris Taïwan, ainsi que la perspective d'une rupture verticale de la continuité géographique du réseau d'alliance américain en Asie ;
- la mise en œuvre du concept de « Bastion » pour l'APL-M afin de protéger les sous-marins de sa force océanique stratégique.

De plus, si l'État-Parti chinois parvenait à prendre le contrôle de l'ensemble des territoires revendiqués en mers de Chine, il disposerait alors d'une confiance renouvelée pour assouvir ses autres prétentions territoriales et des capacités nécessaires pour réorienter une partie significative de ses efforts maritimes et navals vers l'océan Indien, avant de s'intéresser avec plus d'acuité à la route du Nord, renforçant ainsi sa quête révisionniste de l'ordre international.



## Les mers de Chine dans la stratégie Indo-Pacifique de l'UE, une approche indirecte

---

Afin de répondre à ces défis, l'UE a dévoilé en avril 2021 les grandes lignes de sa future stratégie dans l'Indo-Pacifique (1), dont la communication officielle est attendue pour le quatrième trimestre 2021. Cette stratégie devra être une synthèse clairvoyante des intérêts des Européens. Elle aura une ambition de coordination. Pour l'heure, elle se fait l'écho des documents publiés par l'Allemagne (septembre 2020) (2) et les Pays-Bas (novembre 2020) (3), chacun proposant sa propre vision de ce que devrait être la politique de l'Union dans cette méga-région maritime. La France, qui a publié son propre document stratégique en 2019 (4), n'est pas négligée, d'autant qu'elle joue un rôle actif dans la mise en œuvre des initiatives européennes dans cette région, même si sa politique dans la zone, ancrée dans une logique inclusive, revêt un caractère plutôt national.

Aussi, les Allemands estiment que l'UE, autour d'un noyau dur regroupant Français, Allemands et Néerlandais, doit conduire une politique de la troisième voie autour d'une relation durable avec la Chine et des liens renforcés avec l'Ansea et ses membres, alors que les Néerlandais s'interrogent : troisième voie ou neutralité ? En effet, si ces derniers prônent l'autonomie stratégique, ils considèrent surtout que l'Union doit forger sa propre vision de l'Indo-Pacifique, ce qui nécessite une vraie convergence d'intérêts entre ses membres ; c'est le prix de sa crédibilité. Toutefois, Allemands et Néerlandais considèrent aussi que si les liens avec les États-Unis et l'OTAN restent primordiaux, l'Union doit faire preuve de souplesse stratégique et ne pas s'aligner automatiquement sur leurs positions dans l'Indo-Pacifique.

Au Danemark par ailleurs, le Danish Institute for International Studies appelle le pays à réfléchir à une stratégie nationale dans un cadre européen dans l'Indo-Pacifique (5). Au Royaume-Uni, une commission internationale réunie par le think tank Policy Exchange a présenté en novembre 2020 des conclusions dédiées à l'élaboration d'une politique britannique propre dans la région (6). Ainsi, les Danois estiment que les Européens doivent se doter d'une stratégie alliant partenariat global avec la Chine et réaffirmation des relations avec l'OTAN et les États-Unis. Toutefois, le cadre doit rester européen, avec une coopération opérationnelle entre forces navales européennes, comme point d'ancrage. À cet égard, la France, qui, dans les mers de Chine, teste la Chine sans la provoquer, est prise comme modèle. Du côté britannique, la Commission, empreinte d'une certaine nostalgie, prône un retour à l'est de Suez, au sein d'une communauté de l'Indo-Pacifique, construite autour du Commonwealth, des partenaires locaux (Japon notamment), associés à l'OTAN et à la France, si elle accepte. Cette communauté serait régie par une charte, qui ne serait pas sans rappeler celle de l'Atlantique (1941).

Cette stratégie Indo-Pacifique traduit la nouvelle ambition de l'UE : réinvestir politiquement le nouveau centre de gravité de la scène internationale. Elle se fixe comme objectifs de soutenir la stabilité, la prospérité et le développement durable, de promouvoir la démocratie, les droits de l'homme et le droit international, à travers des coopérations dédiées dans les domaines du commerce et des routes

●  
(1) *Stratégie de l'UE pour la coopération dans la région indo-pacifique*, Conseil de l'Union européenne, 16 avril 2021, [disponible ici](#).

(2) *Policy guidelines for the Indo-Pacific*, Gouvernement fédéral, août 2020, [disponible ici](#).

(3) *Indo-Pacific: Guidelines for strengthening Dutch and EU cooperation with partners in Asia*, Gouvernement des Pays-Bas, novembre 2020, [disponible ici](#).

(4) *La stratégie de défense française en Indopacifique*, Ministère des Armées, juin 2020, [disponible ici](#).

(5) *Denmark needs an Indo-Pacific strategy*, Danish Institute for International Studies, s.d., [disponible ici](#).

(6) Commission internationale présidée par Stephen J Harper, *A Very British Tilt. Towards a new UK strategy in the Indo-Pacific Region*, Policy Exchange, 22 novembre 2020, [disponible ici](#).



maritimes, des investissements et des nouvelles technologies, du réchauffement climatique et des menaces transnationales, ainsi que des partenariats rénovés avec l'ASEAN, le Japon et l'Inde, l'Australie et la Nouvelle Zélande, la Corée du Sud et les divers accords régionaux. Toutefois, ce document ne mentionne ni la Chine communiste et ni les mers de Chine alors que les références à la promotion du droit international, en l'espèce la CNUDM, et au renforcement de la sécurité des routes maritimes et du commerce peuvent être interprétées comme autant de messages clairs à l'attention de l'État-Parti chinois, lui signifiant que son comportement agressif dans les mers de Chine n'est pas, n'est plus accepté. Un signal fort que les autres riverains des mers de Chine ont également parfaitement reçu et qui impose à l'UE d'apporter une réponse appropriée dans le cadre de sa future stratégie Indo-Pacifique.

## **Recentrer la stratégie Indo-Pacifique de l'UE sur les mers de Chine : 4 pistes d'action**

---

Si l'Indo-Pacifique est le nouveau cadre structurant de l'évolution des rapports de force sur la scène internationale, les mers de Chine se situent au cœur des problématiques politiques, juridiques, économiques, géopolitiques et stratégiques de cette méga-région. L'Union européenne ne peut l'ignorer et doit, dans la formulation de sa stratégie Indo-Pacifique, comporter un chapitre dédié. Celui-ci doit lui permettre de se doter d'un cadre, adossé à un outil organisationnel et des moyens en vue de soutenir des opérations. Elle peut constituer un laboratoire pour la formulation et l'élaboration d'une véritable Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) dédiée, ultérieurement transportable comme modèle à d'autres thématiques, associant et coordonnant ses propres moyens et actions à ceux de ses membres.

**Créer une communauté de valeurs démocratiques, y associer Taïwan** • Cette stratégie doit reposer sur un socle, une communauté de valeurs démocratiques associant l'Union et ses membres, d'une part, leurs partenaires locaux, de l'autre. Sa priorité sera d'empêcher que les mers de Chine deviennent le théâtre d'une rivalité exacerbée entre Chinois et Américains afin de préserver l'ordre régional libéral et les mers de Chine libres et ouvertes. Dès lors, une attention particulière sera apportée au respect du droit international, à la sécurité des routes maritimes critiques, ainsi qu'à la protection des chaînes d'approvisionnement et de valeurs, dans le droit fil de l'initiative du Royaume-Uni, de la France et de l'Allemagne de transmettre le 16 septembre 2020, une note commune aux Nations Unies, après la Malaisie, l'Australie, l'Indonésie, le Vietnam, les Philippines et les États-Unis pour demander le respect de la liberté de navigation et de survol en mers de Chine conformément à la CNUDM. Parallèlement, l'Union doit densifier ses relations avec Taïwan afin de faciliter son intégration au sein de la communauté des nations et de lui accorder son soutien face aux provocations persistantes de l'État-Parti chinois.

**Assoir une autonomie stratégique, favoriser les partenariats renforcés** • Le réengagement politique de l'Union dans les mers de Chine doit s'accompagner d'un positionnement spécifique construit autour des notions d'autonomie stratégique et de partenariats renforcés. L'idée étant de soutenir les États-Unis dans leurs actions dans la région sans être automatiquement aligné, d'afficher une fermeté vis-à-vis de la Chine populaire sans fermer la possibilité au dialogue ou aux coopérations si les intérêts mutuels les dictent. De plus, afin d'asoir sa légitimité et sa crédibilité vis-vis de ses partenaires, riverains des mers de Chine, l'Union, sur la base de ses valeurs et de ses intérêts, doit assumer ses prises de position et ses décisions au risque de sanctions, mesures de rétorsion ou de représailles de la part de l'État-parti chinois.

### **Restaurer la logique des noyaux durs, placer la France au centre de la stratégie Indo-Pacifique-**

**mers de Chine de l'Union** • Une cellule dédiée aux mers de Chine doit être créée au sein de la structure orchestrant la stratégie Indo-Pacifique de l'Union. Toutes deux seront composées de membres issus du noyau dur ayant formulé une approche spécifique pour l'Indo-Pacifique (France, Allemagne, Danemark et Pays-Bas). Si la France apparaît comme le leader naturel de ce bureau du fait de sa présence souveraine dans les océans Indien et Pacifique et son aptitude à projeter dans la région, en toute autonomie, des moyens navals, elle devrait être associée à une direction tournante. Cette cellule aura pour mission, notamment, d'assurer la planification et la conduite des stratégies de moyens et opérationnelles, de représenter l'Union dans la région.

### **Mutualiser et pré-positionner des forces navales dans l'Indo-Pacifique, organiser des opérations de liberté de navigation**

• Les mers de Chine et l'Indo-Pacifique étant des espaces maritimes, les capacités navales constituent l'outil privilégié en vue d'actions. Des moyens mutualisés et prépositionnés seront requis, stationnés en Polynésie française, dans le cadre d'un accord-cadre conclu entre la France, l'Union et les pays du noyau dur, pour remplir les missions assignées et répondre aux situations d'urgence. En parallèle, une coopération industrielle navale renforcée sera promue. Les missions de l'Union en mers de Chine s'articuleront autour de trois axes :

- aide et assistance aux pays riverains partenaires dans le développement de leurs capacités navales, de surveillance maritime et de commandement ;
- participation à des exercices et des patrouilles communs avec les partenaires locaux, membres de l'Asean et Japon, Australie et États-Unis, en particulier, afin de renforcer l'interopérabilité des forces ;
- organisation d'opérations de liberté de navigation (*FONOPs pour Freedom of Navigation Operations*) (1).

Ces missions s'inscriront dans le cadre du programme CRIMARIO II renforcé (2) ; les *FONOPs* s'appuyant sur le modèle opérationnel de l'EUNAVFOR Atalante. Ensemble, elles participeront de la volonté des Européens de faire respecter la CNUDM dans la région et constitueront une réponse aux défis posés par les tensions et revendications territoriales. Par ailleurs, il s'agira d'accorder une attention particulière à la sécurité de Taïwan en lui apportant un soutien diplomatique et en organisant des exercices conjoints réguliers.

Le pivotement vers l'Indo-Pacifique et les mers de Chine qu'esquisse l'UE participe de sa volonté de devenir un acteur politique mondial. Il implique, toutefois, à l'échelle européenne, un partage des missions plus structuré avec des capacités militaires rationalisées afin de faire face efficacement aux risques et menaces susceptibles de surgir des périphéries proches et, à l'échelle de l'Indo-Pacifique et des mers de Chine, une communication vertueuse destinée à expliquer clairement les objectifs de la stratégie qui se dessine. L'UE n'ayant pas vocation à s'ingérer dans les affaires intérieures de ses partenaires, mais plutôt à leur apporter son soutien dans le cadre d'une communauté de valeurs et du respect du droit.

•

(1) Opérations qui consistent à faire passer à échéances irrégulières des bâtiments de combat et des avions dans les eaux et l'espace aérien revendiqués par la Chine populaire en mer de Chine méridionale et orientale, ainsi que dans le golfe de Taïwan, dans le respect du droit de la mer.

(2) Pour « Route Maritimes Critiques de l'Union dans l'océan Indien », ce programme, désormais étendu à l'Asie du Sud et à l'Asie du Sud-est, contribue à la sécurité des voies maritimes commerciales de l'UE.



## L'Indo-Pacifique à l'épreuve des ambitions chinoises

Programme de  
recherche 2021

Analyser, évaluer,  
préconiser pour  
anticiper  
les menaces

**Cette note est publiée dans le cadre  
du Programme « L'Indo-Pacifique à  
l'épreuve des ambitions chinoises »**

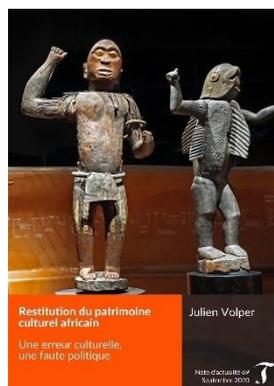
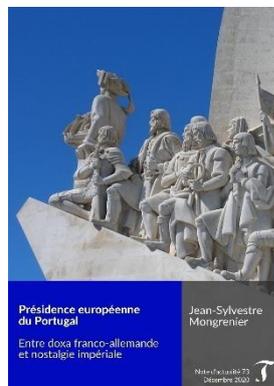
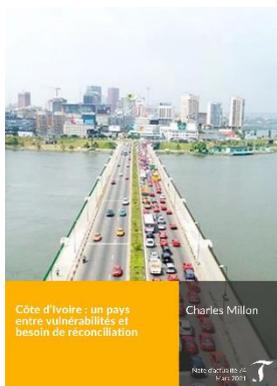
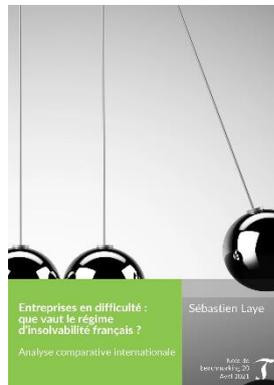
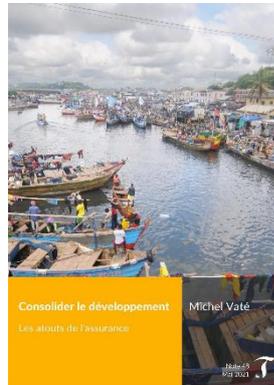
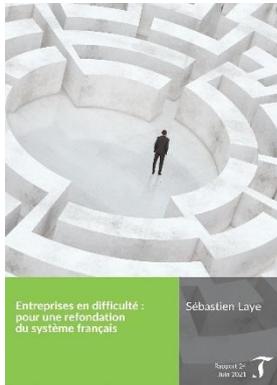
Le Programme Indo-Pacifique 2021 de l'Institut Thomas More, piloté par Laurent Amelot, vise à analyser les ambitions de plus en plus affirmées de la Chine dans cette méga-région maritime de l'Asie, à en évaluer les risques pour l'ensemble des acteurs régionaux et mondiaux et à formuler des préconisations stratégiques pour la France, l'Europe et plus globalement l'Occident.

**En savoir +**

---

# Publications récentes

Retrouvez toutes nos publications sur [www.institut-thomas-more.org](http://www.institut-thomas-more.org)





Programme  
**Enjeux internationaux**

Dans un contexte de fortes tensions internationales, d'émergence de nouveaux acteurs étatiques et non-étatiques et d'accroissement des menaces pour l'Europe, le Programme *Enjeux internationaux* décrypte les dynamiques internationales et géopolitiques actuelles sous l'angle spécifique de la sécurité et de la défense des intérêts vitaux de l'Europe et des Européens.

Ce document est la propriété de l'Institut Thomas More asbl. Les propos et opinions exprimés dans ce document n'engagent que la responsabilité de l'auteur. Sa reproduction, partielle ou totale, est autorisée à deux conditions : obtenir l'accord formel de l'Institut Thomas More asbl et en faire apparaître lisiblement sa provenance.

© Institut Thomas More asbl, juillet 2021

