



La modernisation de la flotte chinoise : émergence d'un instrument de puissance



Victor Suret
Association Werra
Mai 2021



Victor Suret a effectué trois années en classes préparatoires de lettres (HypokhâgneKhâgne) avant de poursuivre sa formation au sein du Master de géopolitique de l'Institut Catholique de Paris. Si ses mémoires d'études se sont surtout orientés vers la question de l'industrie de l'armement en Europe, il s'est également intéressé à des sujets de philosophie politique et de conflits régionaux.

Les propos exprimés par l'auteur n'engagent que sa responsabilité

© Tous droits réservés, Paris, Association Werra, Mai 2021



INTRODUCTION

C'est chose bien moderne, et bien occidentale que d'envisager le temps de manière linéaire. Les anciens Grecs considéraient l'existence tantôt comme un présent perpétuel, tantôt comme un cycle, une boucle, chaque génération étant amenée à répéter les triomphes et les défaites de ses aïeux : ainsi Cronos abattit Ouranos et dévora ses enfants, ainsi Zeus abattit Cronos et dévora d'un même mouvement Métis et la fille qu'elle portait, Athéna. L'esprit des civilisations asiatiques est en cela différent du nôtre, que l'idée de renouveau y prévaut bien davantage que celle d'un progrès permanent, à laquelle croient nos propres sociétés.

La Chine, à la croisée des chemins du bouddhisme et du confucianisme, n'échappe pas à cette règle, et elle se souvient d'un passé qui fut, qui n'est plus, mais qui pourrait être, de nouveau. Elle honore Zheng He, le grand explorateur qui, au XV^{ème} siècle, parcourut l'ensemble des côtes de l'océan Indien à la tête de sa Flotte aux Trésors, cent ans avant que Vasco de Gama ne découvrit la route des Indes en bravant le Cap de Bonne-Espérance. Cette aventure exceptionnelle, œuvre de prestige si réussie qu'elle consacra dans la mémoire du monde entier la grandeur de la dynastie des Ming, est une source inépuisable d'inspiration pour les dirigeants modernes du pays. Voici trois-cents navires, trente mille hommes, qui partent de Nankin, l'ancienne capitale impériale, et se dirigent vers tous les grands ports d'Asie ; ils font étape à Taipei, à Brunei, visitent Java et Ceylan, dont ils soumettent le roi ; à Calicut, en Inde, ils éblouissent la population de feux d'artifice, et font connaître la puissance de l'empereur Yongle ; ils vainquent les pirates qui terrorisent le détroit de Malacca ; ils poursuivent leur route jusqu'à Hormuz, s'aventurent en mer Rouge, rencontrent les souverains qui règnent sur les terres que l'on nomme aujourd'hui Somalie et Kenya, et reviennent à Nankin déposer tous les trésors et présents qu'ils ont acquis dans la magnifique Tour de porcelaine que l'empereur a fait ériger entre-temps. Cependant, c'est une caractéristique des épopées que de briller intensément, avant de s'éteindre tout aussi soudainement, ne laissant qu'une étincelle dansante s'évanouir au fond de l'œil désormais plongé dans l'obscurité.

Zheng He mourut lors de son dernier voyage, et son corps fut réclamé par la mer qui lui avait offert sa gloire. Les successeurs de l'empereur Yongle se désintéressèrent du monde, car la Chine était, après tout, l'Empire du Milieu, le centre de l'Univers, et son souverain le Fils du Ciel. Tandis que les Européens débutaient les Grandes Explorations et parcouraient l'ensemble



des mers du monde, la Chine se refermait sur elle-même, et cessa, pendant près de cinq-cents ans, d'être une puissance navale.

Nietzsche, cependant, dirait que l'avenir appartient à celui dont la mémoire est la plus longue. Et le regard de Pékin oscille aujourd'hui entre deux directions. D'une part, le passé, ce XIX^{ème} siècle honni où les canonnières britanniques, françaises et américaines firent débarquer des diplomates aux bras chargés de traités injustes ; les années 1940, durant lesquelles le Japon, autrefois État périphérique, vint établir sa domination sur tous les territoires anciennement vassaux de l'Empire ; la Guerre froide, enfin, où les États-Unis démontrèrent, une fois encore, que leur incomparable puissance leur venait du contrôle des mers. D'autre part, le futur : un futur où la Chine reprendrait le contrôle de son espace proche, où rien ni personne ne viendrait menacer son environnement, où, une fois encore, les navires chinois pourraient parcourir la route de Zheng He en recevant cadeaux, ovations et hommages. Et ce futur est en cours, soutenu par les efforts considérables que Pékin a déployés pour faire de sa flotte un instrument de puissance tel que l'Amérique elle-même n'oserait plus l'affronter de face.



Innovations militaires et objectifs stratégiques de Pékin

La mise en service, samedi 24 avril 2021, de trois navires de combat différents par l'Armée Populaire de Libération (APL), est un événement à la fois banal et très significatif. Banal, car la Chine s'est lancée dans un grand programme naval qui lui permet de mettre à l'eau l'équivalent de la flotte française tous les quatre ans, soit un tonnage d'environ 350 000 tonnes¹, pour atteindre aujourd'hui un total d'environ trois-cent-cinquante navires². Significatif, car ce sont un sous-marin, un croiseur et un navire d'assaut porte-hélicoptères amphibie qui sont entrés en service, illustrant par-là les ambitions stratégiques de Pékin, et ses projets pour l'avenir.

Dès les années 1980, grâce au travail de l'amiral Liu Huaqing, la Chine a fait le constat de sa situation géographique : la plupart des nations se trouvant de l'autre côté de la mer étaient soit alliées, soit favorables à Washington (Corée du Sud, Japon, Taïwan, Malaisie, Philippines). Par-delà cette première ceinture, se trouvaient les possessions américaines directes (Guam, Midway, Hawaii). En d'autres termes, la Chine était entièrement à la portée des navires et des missiles des États-Unis, tandis que ceux-ci demeuraient inatteignables. Les premiers efforts chinois se sont donc orientés, avec l'aide des soviétiques, vers le développement des sous-marins, aussi bien conventionnels que nucléaires, d'attaque et lanceurs d'engins. Cependant, leurs premiers modèles souffraient d'une mauvaise acoustique, élément indispensable à l'efficacité d'un tel bâtiment, tandis que leur balistique ne leur permettait pas d'atteindre les grandes villes américaines depuis une longue distance : pour y parvenir, ils auraient dû se rapprocher d'Hawaii, de la Californie, et auraient été inmanquablement détectés, avant d'être neutralisés. La doctrine chinoise a donc évolué pour pallier ces faiblesses : si ces navires ne pouvaient être invisibles, ils devaient opérer depuis un sanctuaire fortifié, sans craindre de détection ni de représailles : et quel meilleur sanctuaire que les eaux profondes de la mer de Chine méridionale³ ? Cette région présente bien des avantages stratégiques, et on comprend sans peine que les îles en son centre, les Spratleyset les Paracels, fassent l'objet de

¹GROIZELEAU Vincent, « La Chine consolide sa position de seconde flotte mondiale », Mer et Marine – Toute l'actualité maritime, publié le 06 février 2019. URL : <https://www.meretmarine.com/fr/content/la-chine-consolide-sa-position-de-seconde-flotte-mondiale>

² ROMANACCE Thomas, « La Chine possède désormais la plus grande marine militaire au monde », Capital, publié le 04 septembre 2020. URL : <https://www.capital.fr/economie-politique/la-chine-possede-desormais-la-plus-grande-marine-militaire-au-monde-1379583>

³ SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « La vertigineuse ascension de la marine chinoise », IRSEM, podcast présenté par Alexandre Jubelin, diffusé le 17 novembre 2020. URL : <https://www.irsem.fr/le-collimateur/la-vertigineuse-ascension-de-la-marine-chinoise-17-11-2020.html>



revendications aussi âpres de la part de toutes les nations limitrophes (Philippines, Vietnam, Brunei, Malaisie et Taïwan). Pour la Chine cependant, cet objectif s'avérait absolument central dans le cadre de sa stratégie de dissuasion nucléaire, à condition de disposer en parallèle de missiles à longue portée, pouvant parcourir plus de 12 000 kilomètres. C'est pourquoi, dans les années 1990, le programme Julang 2 fut lancé, poursuivi jusqu'à aujourd'hui, pour donner naissance au missile JL-2, opéré depuis un SNLE de classe Jin, dont les caractéristiques, encore mal connues, laissent supposer qu'il possède une portée de 8000, voire 10 000 kilomètres, et peut transporter, selon certaines sources, jusqu'à huit têtes nucléaires⁴.

L'autre grand enjeu de la mer de Chine, c'est le contrôle de Taïwan, l'île-refuge de l'ancien gouvernement nationaliste de Tchang Kai-Chek, qui aujourd'hui encore se revendique république de Chine, mais n'est qualifiée que de « province rebelle » par le pouvoir à Pékin. L'île est farouchement défendue par les États-Unis : l'enjeu pour la Chine, pour reprendre les mots du chercheur Alexandre Sheldon-Duplaix, est de démontrer que, virtuellement, elle est désormais en mesure de remporter une nouvelle guerre du Pacifique, et de dissuader une quelconque intervention extérieure s'il lui venait l'envie de s'emparer par la force de cette île⁵. L'Amérique serait-elle prête à sacrifier des dizaines de milliards de dollars dans une guerre avec la Chine, pour protéger Taïwan, une guerre qu'elle n'est désormais plus certaine de remporter ?

C'est dans ce contexte que le déploiement du navire amphibie Hainan, le 25 avril dernier, prend tout son sens. Dès 1989, des revues chinoises annonçaient la volonté du gouvernement de se doter de navires d'assaut modernes, transportant des troupes d'infanterie de marine pouvant « *conduire rapidement des manœuvres de débarquement, défendre les îles et les points stratégiques de la zone côtière, et enfin soutenir d'autres opérations militaires* ». ⁶ Le Hainan, de classe Type 075, est certes un porte-hélicoptères, mais contrairement au Mistral français, plus léger, c'est un navire lourdement blindé, pouvant opérer sous le feu, et doté d'une électronique suffisamment avancée pour être qualifié par les officiels américains d'un des « navires les plus avancés et les plus puissants au monde ». ⁷ Autrement dit, une pièce essentielle

⁴ Missile Defense Project, « JL-2 (Ju Lang-2/CSS-NX-14) » *Missile Threat*, Center for Strategic and International Studies, août 12, 2016, last modified October 7, 2019. URL : <https://missilethreat.csis.org/missile/jl-2/>

⁵ SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « La vertigineuse ascension de la marine chinoise », op. cit.

⁶ FOUQUOIRE-BRILLET Elisabeth, « La stratégie navale chinoise », Institut Stratégie. URL : http://www.institut-strategie.fr/strat_048_Fouquiere.htm

⁷ LAGNEAU Laurent, « Le même jour, la Chine a mis en service un sous-marin nucléaire, un croiseur et un navire d'assaut amphibie », sur [opex360.com](http://www.opex360.com), publié le 26 avril 2021. URL : <http://www.opex360.com/2021/04/26/le-meme-jour-la-chine-a-mis-en-service-un-sous-marin-nucleaire-un-croiseur-et-un-navire-dassaut-amphibie/>



d'une stratégie visant à garantir la domination chinoise sur les îles de son environnement proche, y compris face aux autres puissances technologiquement avancées de la région (n'oublions pas le contentieux avec le Japon pour le contrôle des îles Senkaku).

Le dernier des grands composants de cette nouvelle doctrine maritime chinoise n'est nul autre que le porte-avions. Là encore, c'est l'amiral Liu Huaqing, qui, après sa visite du *Kitty Hawk* américain, et l'exemple de la victoire des Britanniques sur les Argentins lors de la guerre des Malouines, s'est aperçu de la nécessité pour son pays de se lancer dans l'acquisition de tels bâtiments de projection. Le premier modèle acquis par la Chine, le *Liaoning*, fut acheté auprès de l'Ukraine en 1998, qui détenait ce qui était un ancien porte-avions soviétique de classe *Amiral Kouznetzov*, et, après de longues rénovations, fut remis en service en 2017. Le *Shandong*, deuxième porte-avions chinois, fut quant à lui le premier à être construit entièrement dans les chantiers navals nationaux.⁸ Mais ces deux modèles souffrent d'un défaut dont seront débarrassés les prochains composants aéronavals de la MAPL : le pont d'envol courbé. À l'heure actuelle, les avions décollent grâce à un pont à l'extrémité légèrement surélevée, à la manière d'un tremplin, ce qui leur permet d'être dispensés de l'usage d'une catapulte. Le catapultage est en effet une technologie particulièrement délicate que, globalement, seuls les États-Unis et la France maîtrisent à l'heure actuelle – et encore ! Florence Parly, ministre des Armées, avait elle-même déclaré que le prochain porte-avions français serait doté d'une catapulte électromagnétique américaine, car son coût d'achat, un milliard de dollars, demeurerait inférieur au coût de maintien d'une industrie capable d'entretenir cette technologie, la France n'ayant qu'un seul bâtiment en faisant usage.⁹ Cependant, la catapulte offre un avantage considérable au navire qui en fait usage, car, en permettant aux avions d'économiser une quantité significative de carburant à l'envol, elle augmente leur temps en vol, et leur portée d'action. En outre, la poussée considérable permet à l'avion de s'envoler en emportant avec lui une quantité d'armes nettement supérieure : le pont d'envol d'un porte-avions étant très court, un chasseur ne pourrait en effet pas décoller suffisamment rapidement en ayant une masse trop élevée. De la même manière, les prochains modèles chinois devraient également disposer de réacteurs nucléaires, là encore pour augmenter leur rayon d'action en mer, sans nécessiter de ravitaillement en carburant. Il semblerait que la Marine de l'APL prévoie, à terme, de mettre en service six porte-avions, un chiffre qui n'a rien d'hasardeux : c'est en effet l'exact nombre de

⁸ GROIZELEAU Vincent, « La Chine va mettre sur cale son quatrième porte-avions », Mer et Marine – Toute l'actualité maritime, publié le 13 janvier 2021.

⁹Porte-avions de nouvelle génération, Sénat, rapport d'information, 30 avril 2021. URL : <http://www.senat.fr/rap/r19-559/r19-5595.html>



groupes aéronavals que les Américains pourraient affecter à un éventuel conflit dans le Pacifique, sur leur total de onze, sans prendre le risque d'abandonner de manière critique d'autres espaces stratégiques des mers du globe.¹⁰

Les points d'appuis ultramarins de la Chine

Au-delà des enjeux stratégiques de proximité directe, la Chine cherche aussi à protéger ses intérêts dans d'autres régions du monde. L'étude du passé a cela d'intéressant que la géographie, à l'échelle du temps humain, ne change pratiquement pas : un point stratégique durant l'Antiquité reste un point stratégique au XXI^{ème} siècle, et le voyage de Zheng He semble être une piste toute tracée pour la composante maritime du projet modernedes « nouvelles routes de la soie » (Projet *One Road One Belt*). Aujourd'hui, le pays est le deuxième consommateur et le deuxième importateur mondial de pétrole, dont 80% transite par voie de mer. 60% provient du Golfe persique, notamment d'Iran et d'Arabie saoudite, le reste provenant de ses fournisseurs africains en Angola, au Soudan et au Nigeria. Enfin, 85% de ces approvisionnements passent par le détroit de Malacca, aux côtés de 70% des flux commerciaux du pays¹¹¹². Ces chiffres expliquent donc l'existence d'une « *Sea Line of Communications* », en vérité commune à plusieurs pays d'Asie de l'Est, dont le Japon et la Corée du Sud. Ce n'est pas par hasard que le pays projette une série de ports en eaux profondes allant de la Birmanie à Djibouti en passant par le Sri-Lanka, le plus célèbre de tous ces projets étant le port de Gwadar, au Pakistan, relié à la Chine par une immense autoroute franchissant l'intégralité du pays jusqu'au Tibet (route du Karakorum).

Ces ports, officiellement, sont destinés à accueillir des navires marchands, mais s'il est courant de distinguer installations portuaires civiles et militaires, dans les faits, elles présentent de nombreuses similitudes. Dans les deux cas, l'important est d'avoir des structures permettant la manutention du fret, la gestion des personnels, le déploiement d'équipements et de nourriture, et dotées du nécessaire technique pour entretenir les navires.¹³ Ainsi, même si certains navires tels que les porte-avions ou les sous-marins nécessitent des structures dédiées, globalement, des installations civiles peuvent être utilisées comme point d'appui pour des navires militaires : on

¹⁰ SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « La vertigineuse ascension de la marine chinoise », op. cit.

¹¹ MERIGOT Kevin, « "Collier de perles" et bases à usage logistique dual », *Geostrategica*, CSFRS, 7 février 2019, [en ligne], consulté le 30/5/21.

¹² VERON Emmanuel & LINCOT Emmanuel, « Comment la Chine avance ses pions dans le monde indo-malais », sur [theconversation.com](https://theconversation.com/comment-la-chine-avance-ses-pions-dans-le-monde-indo-malais-141574), publié le 06 juillet 2020. URL : <https://theconversation.com/comment-la-chine-avance-ses-pions-dans-le-monde-indo-malais-141574>

¹³ MERIGOT Kevin, « "Collier de perles" et bases à usage logistique dual », *Geostrategica*, CSFRS, 7 février 2019, [en ligne], consulté le 30/05/21



appelle de telles installations des « *Dual Use Logistic Facility* »¹⁴. Enfin, le dernier point qu'il convient d'évoquer est celui de la profondeur des bassins : les grands navires de guerre, à l'instar des pétroliers et méthaniers, ont un tirant d'eau très important, de l'ordre d'une dizaine de mètres. Dès lors qu'un port est capable d'accueillir un *supertanker* en son sein, un navire de guerre peut y accoster et y demeurer pendant plusieurs jours, tandis que son équipage et ses personnels effectuent leur service dans des hangars et autres bâtiments dont l'aménagement est aisément modulable. C'est pourquoi, sur les quinze points d'appui chinois actuellement fonctionnels, si seulement trois sont effectivement des ports militaires ou semi-militaires, pratiquement tous sont en mesure d'accueillir au moins des navires de second rang, et donc de permettre à la marine chinoise d'effectuer ses missions sécuritaires à travers tout l'océan Indien.

Sur le plan stratégique, ce mode de fonctionnement est particulièrement utile. Ces plateformes duales offrent une grande souplesse d'aménagement, et peuvent notamment servir de plateformes logistiques opérationnelles dans le cadre d'opérations spéciales. Elles sont utiles dans le cadre de la lutte de faible intensité (piraterie, terrorisme...) mais également pour remplir des missions non-combattantes, telles que l'évacuation de civils, ou l'envoi rapide d'aide dans un cadre humanitaire¹⁵. En outre, elles présentent d'autres avantages très significatifs : elles coûtent nettement moins cher que des bases classiques en raison de leur polyvalence, et favorisent l'activité commerciale du pays-hôte ; elles sont nettement moins menaçantes pour les pays voisins, car elles n'accueillent pas de manière permanente des forces armées, ce qui est positif sur le plan politique ; enfin, elles permettent de mener des opérations militaires plus discrètement qu'avec une base fixe. Mises en réseau, elles permettent de créer une maille logistique aussi souple qu'efficace, ce qui peut conférer un avantage significatif aux forces armées dans le cadre d'un engagement.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Idem.



CONCLUSION

Il est évident que la Chine, si elle n'est pas dans une perspective ouvertement belliciste, met tout en place pour se préparer à un affrontement avec les États-Unis. Elle n'ignore pas que, dans l'Histoire, le déclin d'une puissance et l'émergence d'une autre se sont presque toujours traduits par une guerre de grande ampleur, et que les Américains considèrent avec beaucoup de méfiance l'ascension de Pékin au rang des superpuissances mondiales, capable de s'opposer frontalement à leurs intérêts et à leurs objectifs. Plus encore, elle n'ignore pas l'antagonisme naturel des deux pays qui, au-delà de la concurrence économique, trouve sa source dans l'idéologie (libéralisme contre communisme), le modèle politique (démocratie contre dictature) et la vision du monde (universalisme messianique contre non-ingérence ferme). Enfin, la pierre d'achoppement centrale de ces divergences réside en Taïwan, si convoitée par la Chine, si fermement défendue par les Américains.

La Chine ne veut pas la guerre, comme l'indique le développement de sa stratégie de dissuasion nucléaire ; mais elle ne veut dépendre des États-Unis en rien : elle ne veut pas de leur présence en mer de Chine ; elle ne veut pas d'eux pour assurer la sécurité du détroit de Malacca ; elle ne veut pas qu'ils soient les seuls à surveiller les points stratégiques d'Aden et d'Hormuz ; et surtout, elle ne veut plus qu'ils s'engagent pour défendre Taïwan. Elle n'est pas dans la perspective américaine d'une flotte par mer, d'une omniprésence sur les mers du globe : son armée n'est là que pour défendre ses intérêts directs, et sa marine, pour assurer la sécurité de son environnement immédiat.

Nul n'est dupe : la quantité est certes une qualité en soi, mais six porte-avions chinois ne valent pas six porte-avions américains, et il en va de même pour les avions et les sous-marins. Les États-Unis disposent d'un savoir-faire, d'une expérience que la Chine commence tout juste à acquérir. C'est la raison même pour laquelle elle concentre également ses efforts sur d'autres instruments, tels que les missiles antinavires Dongfeng-21 et 26, conçus pour être des « tueurs de porte-avions ». Cependant, elle franchit des étapes que les États-majors occidentaux ne la croyaient pas capables d'atteindre, et c'est une donnée à prendre en compte : les prochains progrès technologiques de la Chine lui permettront-ils de se mettre sur un pied d'égalité avec l'armée américaine ?