UNE CONSTRUCTION FONDÉE SUR LE MARITIME

L'Indopacifique est d'abord une réalité géographique maritime qui regroupe l'océan Indien et l'océan Pacifique, par opposition à la masse continentale asiatique qui s'étend du Moyen-Orient à l'Asie orientale. Cette « maritimité » du concept, si elle est géographiquement simple puisqu'elle peut se résumer à un espace unique et ouvert grâce au *continuum* océanique, n'en conduit pas moins les Etats de la région à l'appréhender très diversement en fonction de leurs intérêts et de leurs impératifs sécuritaires. L'interdépendance due à la mer se traduit d'abord par une concurrence maritime multiforme.

UNE ZONE MAJEURE DE FLUX ET DE TRANSIT

Cette dimension éminemment maritime implique des routes maritimes, des flux de toute nature, y compris immatériels, comme les câbles sous-marins, des infrastructures portuaires, des forces navales, des flottes commerciales.

Force est de constater que la région Indopacifique est sillonnée par ces flux de part en part : d'Ouest en Est, de Bab el Mandeb à la façade orientale de l'Asie et du canal du Mozambique à l'Inde, et du Nord au Sud à travers les grands Etats archipélagiques comme l'Indonésie ou la Malaisie. Ces routes impliquent des installations portuaires qui constituent des *hub* économiques majeurs ; les plus grands ports du monde sont pour la plupart en Asie, mais de nombreux autres se développent au nord de l'océan Indien et sur la côte orientale de l'Afrique.

Les flux énergétiques sont aussi particulièrement importants, d'autant qu'ils sont vitaux pour de nombreux pays au premier rang desquels la Chine. Les principaux flux proviennent du Moyen-Orient par Bab el Mandeb et surtout Ormuz en direction de l'Asie via Malacca (80% des importations chinoises de pétrole passent par le détroit de Malacca).

L'importance de ces routes et de ces activités maritimes, explique largement l'importance que les Etats de la région leur portent et les rivalités stratégiques sous-jacentes.

UNE FORTE INSÉCURITÉ MARITIME

Cette forte interdépendance maritime est par nature très sensible aux perturbations sécuritaires et un sujet de préoccupation pour les Etats. En témoigne la réponse internationale à la piraterie dans la corne de l'Afrique qui menaçait la principale route maritime à partir de 2008. Pas moins de trois actions navales coordonnées, de l'OTAN, de l'Union européenne et des Etats Unis, ont été engagées, auxquelles se sont ajoutées la Chine et d'autres Etats de la région.

Toutefois, si la piraterie a été en grande partie jugulée, d'autres activités criminelles perdurent et même se développent, les trafics d'armes, de drogue, de personnes, le terrorisme maritime ou encore la pêche illégale qui peut prendre des formes violentes. L'attaque par les rebelles houtis de navires commerciaux au large d'Aden en novembre et décembre 2023 montre bien la permanence de ces menaces

Les tensions pour les frontières maritimes sont aussi une forme d'insécurité maritime récurrente, souvent au nom de droits historiques, prétextes à des visées de domination et d'exploitation économique. La Chine revendique ainsi la quasi-totalité de la mer de Chine méridionale et y mène des opérations d'annexions d'îlôts et de récifs. Des rivalités l'opposent au Japon pour les îles Senkoku et à Taïwan bien sûr dont elle nie l'existence en tant qu'Etat. La rivalité entre l'Inde et la Chine s'illustre par une présence croissante de la marine chinoise dans l'océan Indien, symbolisée par la construction de la base navale de Djibouti mais aussi par les investissements dans les ports des pays riverains dans le cadre de la *Belt and Road initiative*. Une seconde base navale vient d'ailleurs d'être ouverte au Laos.

DES AMBITIONS NAVALES RENFORCÉES

Cette insécurité maritime diffuse et les ambitions maritimes expliquent les rivalités navales dans la région. Les Etats-Unis l'on montré dès qu'ils ont créé le concept de « pivot » américain. A côté des mesures économiques et politiques, la composante navale était omniprésente.

C'était aussi la reconnaissance de la nécessité d'assurer la sécurité des lignes économiques et pour ce faire de renforcer la coopération navale avec leurs principaux partenaires, tels que l'Inde, Singapour, l'Indonésie, sur la route des flux. De fait, l'Indopacifique a permis aux Etats-Unis d'accroître leur présence navale contre la Chine et de préserver la sécurité des routes maritimes majeures. Les autres pays, Inde, Japon, Australie, ont fait de même dans leur contexte particulier. Pour l'Inde, l'Indopacifique lui permet de sortir de son pré-carré de l'océan Indien et de se projeter vers l'Asie du Sud-Est et le Pacifique. Quant aux pays européens, dont la France, ils utilisent le concept pour affirmer leur rôle dans la région.

Pour garantir un Indopacifique libre et ouvert, les pays coopèrent. Ainsi, le Japon a lancé le QUAD en 2007. Il s'agit de réaffirmer la liberté de navigation et de survol, de garantir le respect du droit international et de résoudre les conflits par la diplomatie. Les Etats-Unis affirment ostensiblement ces objectifs par les opérations de « liberté de navigation » en faisant transiter leurs bâtiments militaires dans des zones contestées.

Ces objectifs apparaissent donc en opposition - mais sur le fond cependant assez semblables - aux ambitions chinoises qui, avec la *Belt and Road Initiative* et sa marine militaire en pleine expansion, veut s'imposer dans la région avec un objectif de domination assumé. Dans ses

abords proches, une annexion pure et simple, et au-delà par une présence dominante, économique, militaire et *in fine* politique.

Sous cet angle, le concept d'Indopacifique apparaît donc comme la source de frictions et potentiellement d'affrontements entre deux conceptions opposées.

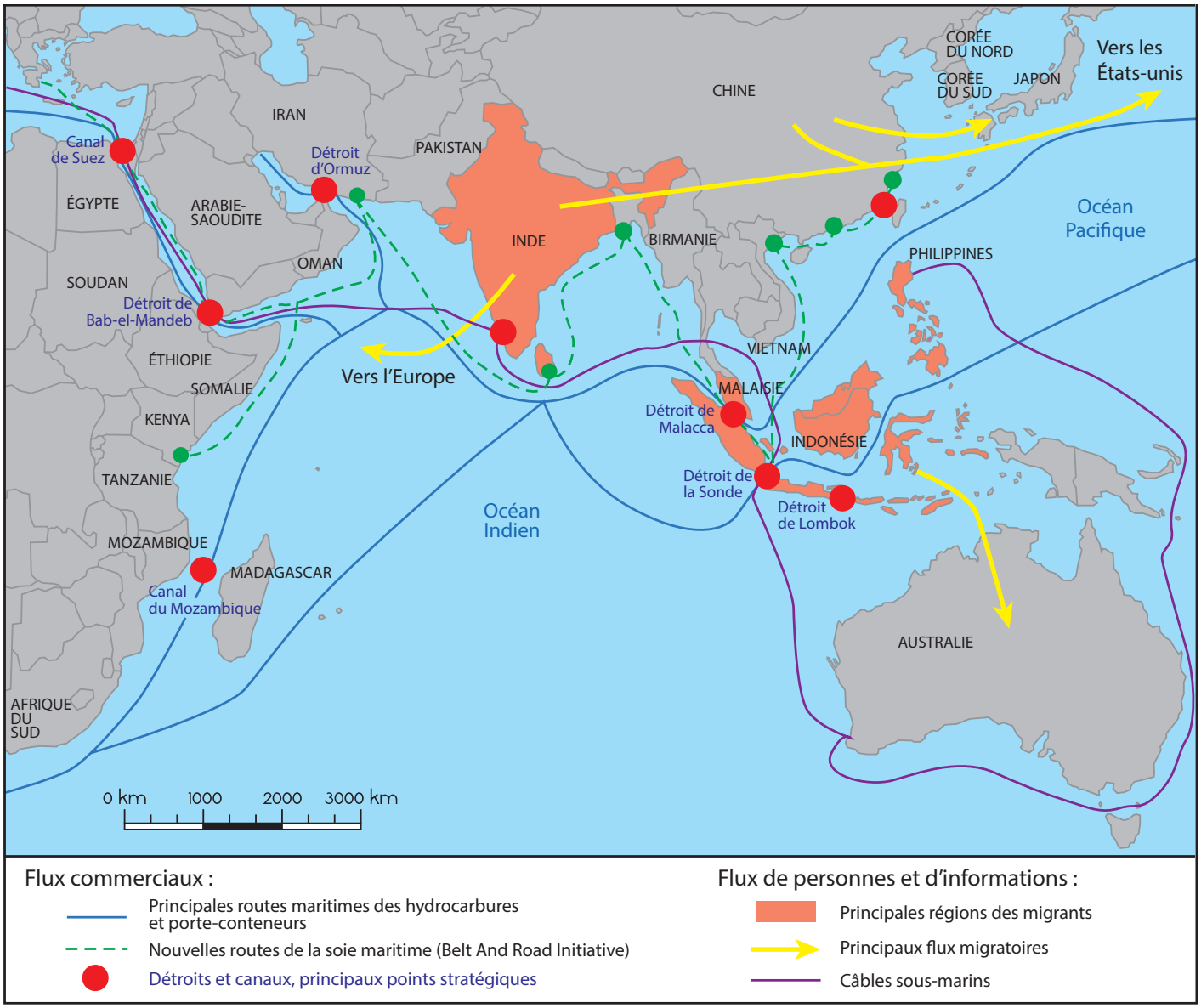
UN NÉCESSAIRE RENFORCEMENT DE LA GOUVERNANCE MARITIME

Dans ce contexte de très forte connectivité maritime, de menaces multiples et de rivalités exacerbées, le renforcement de la gouvernance maritime dans la région apparaît comme une nécessité. Elle suppose un contrôle renforcé des Etats sur leurs espaces maritimes, ce qui implique la lutte contre les prédations, le contrôle du trafic maritime et la protection et le développement coordonné des infrastructures portuaires.

L'efficacité de cette gouvernance maritime renforcée n'est toutefois possible que par une coopération active entre Etats dans des cadres pérennes. Les initiatives se sont multipliées à l'échelle régionale mais souvent de façon disparate. Des instances comme l'ASEAN (Association des Nations d'Asie du Sud-Est), l'IORA (Association des Etats riverains de l'océan Indien - *Indian Ocean Rim Association*) ou encore l'IONS (*Indian Ocean Naval Symposium*).

Excluant les questions politiques, cette coopération se développe surtout dans le domaine de la connaissance de la situation maritime pour anticiper, préparer et le cas échéant agir dans des scénarios de crise. Cette coopération souple permet de prendre en compte la diversité des Etats et de leurs capacités. Elle se traduit concrètement par la mise en place de centres d'échanges d'information maritime qui se partagent les données afin de prendre en compte l'étendue et la diversité de la zone. Enfin, ce renforcement de la sécurité maritime a conduit plusieurs États à créer des flottes de garde-côtes destinées à protéger les souverainetés étatiques. Ces flottes, non militaires, permettent de traiter la sécurité maritime hors du champ militaire et sans le recours direct aux flottes de guerre.

FLUX ET TRANSITS EN INDOPACIFIQUE



©P. GAU/CESM/MN

MARINE NATIONALE
CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE

LES DÉTROITS ET CANAUX : DES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS

Méga-région maritime, l'Indopacifique n'est en pas moins quasiment fermée, bordée à l'ouest par la côte orientale de l'Afrique, au nord par la masse continentale eurasiatique et à l'est par une myriade d'archipels et d'îles (dont l'Australie) qui forment une véritable barrière. La communication maritime avec l'extérieur passe donc pour l'essentiel par des zones maritimes resserrées comme des détroits, des canaux ou des États archipélagiques. Dans l'espace Indopacifique lui-même, la configuration géographique impose à la navigation de passer par des zones maritimes resserrées, principalement les détroits de Malacca, de la Sonde, de Lombok et de Makassar.

UN RÔLE ÉCONOMIQUE MAJEUR

Les zones maritimes resserrées doivent leur importance au développement exponentiel des routes commerciales maritimes qui relient les grands pôles économiques de la planète. Ils sont devenus avec la mondialisation le véritable cordon ombilical de l'économie mondiale. Ainsi, la route maritime la plus directe entre les ports d'Europe et d'Asie passe nécessairement par le canal de Suez et le détroit de Bab-el-Mandeb, le nord de l'océan Indien, et le détroit de Malacca. Aucun de ces passages resserrés ne peut être évité, sauf à rallonger considérablement le trajet en contournant l'Afrique, puis à l'Est en empruntant les détroits de Lambok, de la Sonde ou de Makassar.

Ce rôle économique des routes maritimes concerne tous les types de fret, conteneurs via Bab-el-Mandeb et Suez, énergétique pour le détroit d'Ormuz qui voit passer plus de 50% du pétrole de l'Europe à l'Ouest et de l'Asie à l'Est.

Le canal du Mozambique et les détroits de l'Insulinde, quoique moins utilisés, jouent aussi un rôle majeur dans le développement de routes plus secondaires qui permettent un équilibre du trafic, et d'éviter des zones de tensions, comme par exemple en décembre 2023 où les compagnies maritimes israéliennes commencent à emprunter cette route afin d'éviter la mer Rouge et la mer au large d'Aden.

DES RÉGIONS SOUMISES À DE FORTES RIVALITÉS DE PUISSANCE

Conséquence de leur rôle économique, les canaux et détroits sont des lieux de rivalités et de démonstration de puissance : contrôler un détroit, assurer la liberté de navigation, anticiper les éventuels blocages, conduit les Etats riverains, ou ceux qui ont des intérêts, à exercer des pressions directes ou non.

Le droit international de la mer régit la navigation dans ces zones en distinguant, en fonction de la largeur, s'il y a un couloir de navigation relevant des eaux internationales, une ZEE ou une mer territoriale ou encore si le régime juridique spécifique de la navigation dans les Etats archipélagiques s'applique (détroits de la Sonde, Makassar et Lombok) où la règle est le régime du passage dit « inoffensif ». Cela n'empêche cependant pas des pressions de toute nature comme le montre l'Iran dans le détroit d'Ormuz.

Le transit des navires militaires (en surface ou en plongée) explique aussi la pression exercée par certains Etats. C'est le cas du détroit de Taïwan où la Chine refuse le partage des eaux puisqu'elle ne reconnaît pas Taïwan comme un Etat. Mais, elle souhaite surtout l'utiliser librement pour permettre à ses sous-marins nucléaires de rejoindre en toute discrétion le Pacifique.

Enfin, les détroits et canaux, par leur intense activité maritime, sont devenus des *hubs* portuaires majeurs, impliquant des investissements colossaux et donc, *in fine*, des rivalités économiques et politiques. L'importance de Singapour dans la région de Malacca est inversement proportionnelle avec la taille de l'Etat, l'un des plus petits, mais des plus puissants économiquement de la région. Enfin, la Chine s'intéresse tout spécialement aux zones maritimes resserrées dans le cadre de la « *Belt and Road Initiative* ».

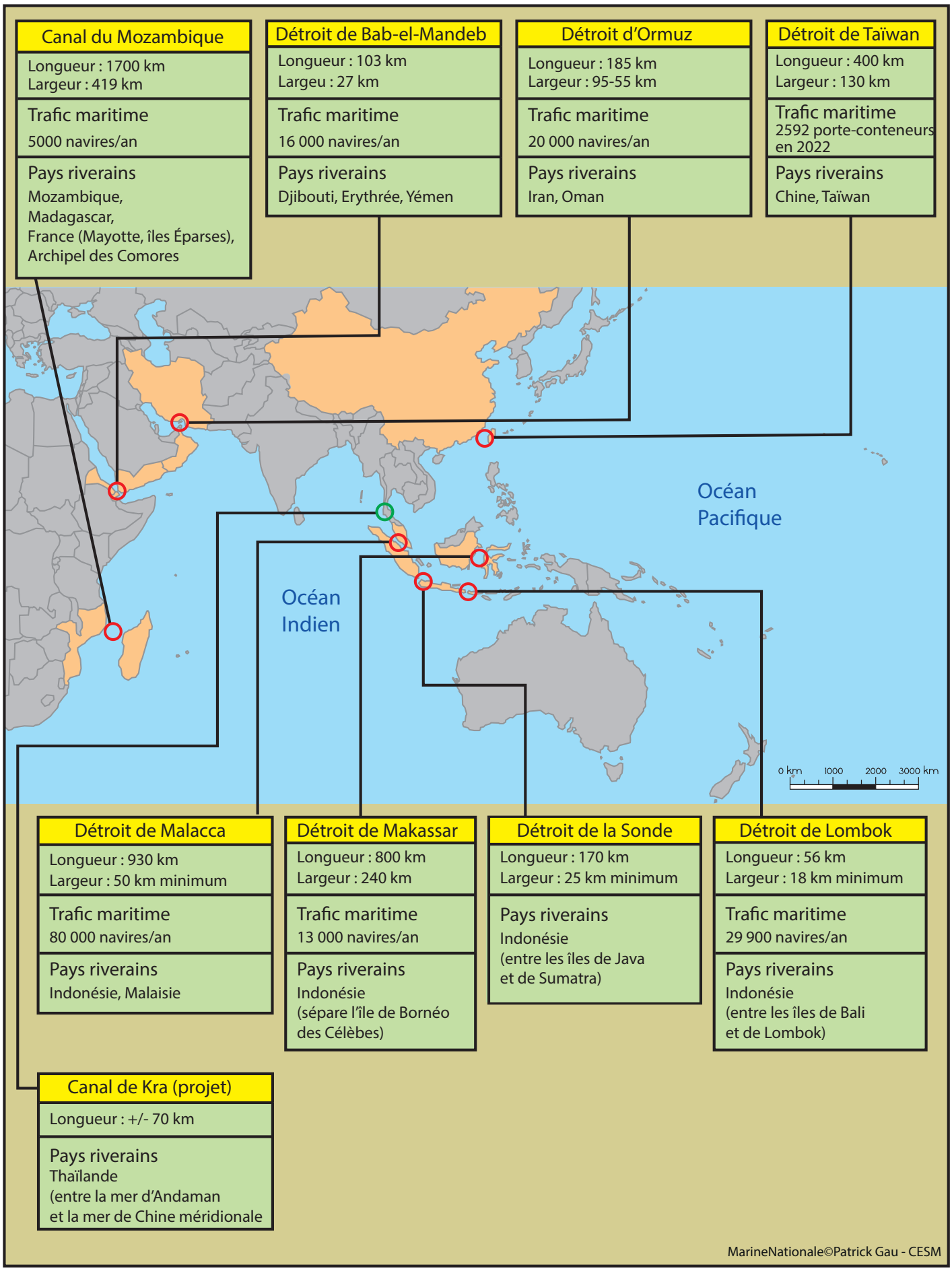
DES RISQUES MULTIPLES

Par leur importance économique, politique, stratégique, les détroits et canaux sont confrontés à de nombreux risques. Il en est ainsi traditionnellement de la piraterie et du brigandage maritimes, endémiques dans tous les passages resserrés du fait de la proximité des côtes. Mais le phénomène s'est intensifié depuis quelques dizaines d'années en raison de l'augmentation du nombre de navires et de la valeur de leur cargaison. Partout, les Etats riverains s'organisent pour coopérer et coordonner les moyens de surveillance et d'intervention. La Chine est ainsi un des plus gros contributeurs à la surveillance du détroit de Malacca, vital pour son économie.

Les détroits sont aussi victimes d'autres types de risques, le terrorisme contre les bateaux en transit, civils comme militaires. Dans tous les cas, c'est la perturbation, voire le blocage de la circulation maritime qui est recherché, de manière à exercer des pressions sur d'autres Etats. L'attaque de bateaux dans le détroit d'Ormuz visait à perturber les exportations de pétrole vers les pays occidentaux.

Enfin, la sur-fréquentation des détroits par la navigation commerciale peut entrainer des accidents qui perturbent ou peuvent même bloquer temporairement le trafic. Les conséquences économiques sont presque immédiates et conduisent alors à utiliser d'autres routes maritimes, comme les détroits de l'Insulinde ou le contournement de l'Afrique. Ces itinéraires sont d'ailleurs de plus en plus utilisés pour désengorger les détroits les plus encombrés.

LES DÉTROITS DE L'INDOPACIFIQUE



DES MENACES POUR LES VOIES DE COMMUNICATIONS

Dans un espace maritime traversé par des routes maritimes parmi les plus importantes du monde, par où transite 30% du commerce mondial et les deux tiers du trafic pétrolier, la sécurité de la navigation - donc des échanges - est d'une importance capitale puisqu'il en va de la vie économique de nombreux pays, au premier rang desquels la Chine.

En outre, la région Indopacifique repose sur une interdépendance maritime croissante, tant sur le plan économique, que commercial et énergétique. Mais ces routes maritimes « stratégiques » traversent des zones où la sécurité est peu ou mal assurée en raison de conflits entre Etats riverains, d'une piraterie attirée par la valeur des marchandises transportées et de l'intensité du trafic. A cela s'ajoute des risques climatiques locaux comme les cyclones, raz de marée, tempêtes... Les Etats tentent de s'organiser pour réagir à cette insécurité multiforme.

LES CONSÉQUENCES EN MER DE CONFLITS OU DE TENSIONS À TERRE

La navigation maritime est souvent la victime, directe ou non, de situations conflictuelles ou de tensions à terre entre Etats ou groupes politiques. La perturber est un moyen de chantage pour poursuivre des buts politiques qui s'apparentent, dans leur logique, au terrorisme. Ce peut être un ou des Etats directement visés et leurs bateaux pris pour cibles, attaqués ou déroutés, comme ce fut le cas de la part de l'Iran à l'encontre de bateaux ou de pétroliers occidentaux à la suite de sanctions internationales adoptés contre ce pays, ou récemment par des factions de la guerre civile yéménite à l'encontre de navires liés à des intérêts israéliens. C'est encore le chantage au blocage de passages stratégiques, pour tous les bateaux, qui vise alors à faire pression sur la communauté internationale comme ce fut aussi le cas par l'Iran durant les guerres avec l'Irak et la menace de blocage du détroit d'Ormuz.

On note que l'intensité de ces actions est directement liée au degré de tension entre les Etats en conflit.

DES ZONES CONVOITÉES ET DANGEREUSES

L'espace Indopacifique compte aussi de nombreuses zones maritimes contestées ou convoitées pour des raisons de souveraineté ou de course aux ressources économiques, en Asie du Sud-Est notamment. Elles donnent lieu à des incidents de navigation avec des navires militaires mais aussi entre pêcheurs ou navires locaux. Les Etats peuvent aussi simplement considérer le passage de navires de commerce - *a fortiori* de bâtiments militaires - comme une atteinte ou un risque pour leurs intérêts. C'est notamment le cas dans le détroit de Taiwan ou dans les zones contestées de la mer de Chine.

Les détroits et toutes les zones maritimes resserrées sont par nature dangeureux. L'intensité du trafic - plus de 100 000 navires chaque année dans le détroit de Malacca par exemple - multiplie les risques d'incidents de mer malgré les mesures prises par les autorités des Etats riverains. En outre, la navigation locale et régionale intense, souvent anarchique et difficilement prévisible, interfère avec la navigation commerciale internationale. C'est particulièrement le cas pour les Etats archipélagiques.

UNE PIRATERIE ENDÉMIQUE

Elle est un fléau pour la navigation dans toute la région Indopacifique et ses conséquences sont importantes pour la navigation commerciale car, outre la mise en danger des équipages, elle renchérit très sensiblement le coût du transport par les dépenses de carburant (les navires doivent accélérer dans les zones dangereuses ou faire de longs détours), augmente les assurances, les frais de sécurité et les primes pour les équipages.

©MARINE NATIONALE/DEFENSE

Escorte d'un navire marchand dans le détroit d'Ormuz par la FREMM *Languedoc* en 2020.

Elle est endémique dans certaines régions comme l'Asie du Sud-Est et particulièrement dans les Etats archipélagiques où les pirates profitent du dédale d'îlots pour se cacher et se réfugier. Mais elle est aussi présente sur la côte orientale de l'Afrique et en Océanie. Ses ressorts sont d'abord terrestres : la pauvreté et l'appât du gain. L'ampleur de la piraterie augmente parallèlement avec le développement du commerce international et l'augmentation de la valeur des biens transportés, marchandises comme produits énergétiques. Pour ces raisons, alors qu'elle a longtemps été opportuniste, elle a pris récemment des proportions quasi-industrielles. Les régions les plus dangereuses pour la piraterie sont aujourd'hui en Asie du Sud-Est et un tiers des actes de piraterie dans le monde ont lieu dans les eaux indonésiennes.

Elle a été particulièrement importante dans la corne de l'Afrique à partir de 2008 et jusqu'en 2015. Elle s'est développée à la faveur de l'instabilité en Somalie et a été le fait de groupes informels qui en tiraient l'essentiel de leurs revenus, n'hésitant pas à utiliser les moyens les plus violents. En 2011, on dénombrait 128 attaques. Ses conséquences étaient d'autant plus importantes qu'elle concernait une zone essentielle du commerce international à proximité de la route passant par la mer Rouge.

Face à ce danger pour le commerce, la réponse internationale a été particulièrement forte. Ainsi de 2008 à 2014, trois missions navales, de l'OTAN, de l'Union européenne et la coalition *Combined maritime forces* sous commandement américain, auxquels s'ajoutaient des déploiements nationaux chinois, russes, indiens et japonais, sont intervenues avec des moyens militaires lourds. De fait, dès 2015, la piraterie dans la corne de l'Afrique a été presque maîtrisée. C'est désormais en Asie du Sud-Est et particulièrement dans les détroits de Malacca et de Singapour que se concentrent l'essentiel des actes de piraterie ou de brigandage maritime, régions économiques particulièrement dynamiques où se croisent annuellement plus de 120 000 navires et qui compte les plus grands centres de stockage et de vente d'Asie.

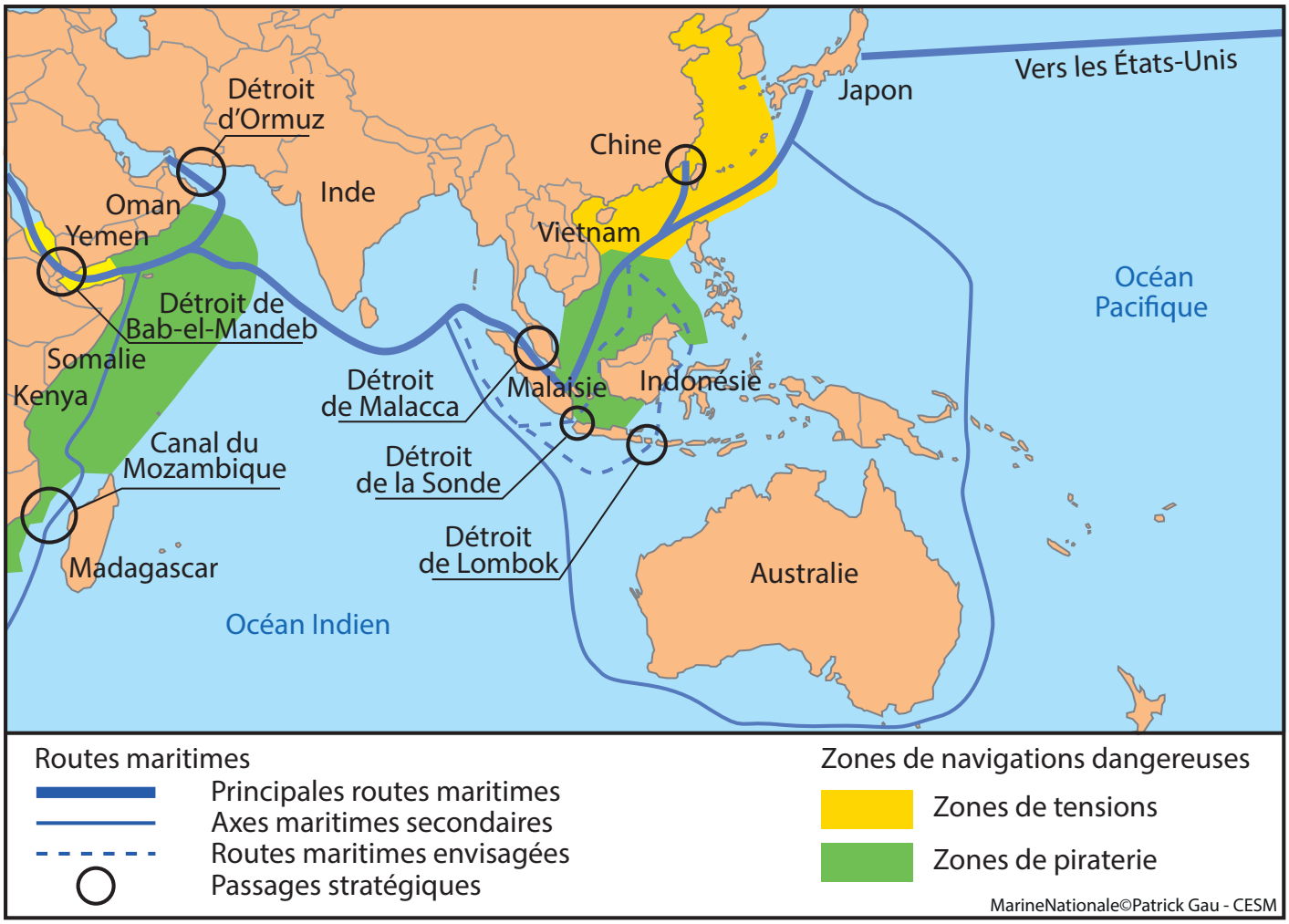
La Chine, dont l'économie repose en grande partie sur le pétrole du Golfe et sur les exportations par voie maritime est très attentive à la piraterie dont les conséquences pourraient lui être très dommageables.

DES RÉPONSES INTERNATIONALES FORTES

Outre les forces navales engagées dans la lutte contre la piraterie somalienne, mais qui était en partie le fait de pays extérieurs à la région, l'insécurité maritime a permis l'émergence d'une architecture de coopération de la part des pays de la région. Dès 2009, le « Code de conduite de Djibouti », signé par 21 pays, a posé les bases d'une coopération pour coordonner les moyens de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie. Par la suite, les Etats ont orienté leurs efforts sur une architecture régionale qui repose sur l'amélioration de la connaissance du domaine maritime (la *Maritime Domain Awareness*). Ainsi la Commission de l'océan Indien a créé deux centres régionaux, le Centre régional de fusion des informations maritimes (RMIFC) à Madagascar et le Centre d'opérations et de coordination régionale (RCDC) aux Seychelles. Ces centres sont connectés à leurs homologues de Singapour, du Vanuatu et du Pérou. Par l'échange d'informations, ils permettent d'anticiper les menaces et de coordonner les moyens d'action afin d'être dissuasifs face à la criminalité maritime internationale.

Enfin, pour sécuriser les voies de communication maritime avec des moyens militaires, les grands Etats entretiennent des forces navales prépositionnées, pour la France à Djibouti et aux Emirats Arabes Unis. La Chine a aussi installé une base à Djibouti, au plus près du Golfe, par lequel passe l'essentiel de son approvisionnement en hydrocarbures. Ses implantations dans le cadre de la « Route de la soie » répondent aussi pour partie à cet objectif.

ZONES DE TENSIONS EN INDOPACIFIQUE



UN RÉARMEMENT NAVAL IMPRESSIONNANT

La région Indopacifique est le théâtre, depuis le début des années 2000, d'un impressionnant développement des forces navales que l'on peut expliquer à la fois par une rivalité stratégique de plus en plus accentuée et par l'existence de nombreux foyers de tensions : différents territoriaux, crise de prolifération nucléaire, piraterie, menaces hybrides, enjeux environnementaux …
Ce réarmement massif concerne tout autant les flottes militaires que les flottes de garde-côtes ou, dans certains cas, de milices maritimes, ces deux dernières catégories permettant d'agir sous le seuil des conflits armés.

UN RÉARMEMENT AUTANT QUANTITATIF QUE QUALITATIF

Au cours des deux dernières décennies, les dépenses militaires des pays de l'Indopacifique ont connu une augmentation de plus de 140 %,[1] alors que par comparaison, elles n'ont été que de 15 % en Europe. Cette augmentation devrait se poursuivre compte tenu du contexte stratégique.

Si le nombre de bâtiments militaires de toutes catégories a augmenté dans des proportions importantes presque partout (+ 140 % pour le tonnage de la flotte chinoise entre 2008 et 2030), l'acquisition d'unités plus puissantes et polyvalentes et une recherche d'innovation dans tous les domaines, traduit une amélioration qualitative très sensible. La composante sous-marine (sous-marins et drones) est en outre devenue essentielle pour le contrôle et la maîtrise des espaces maritimes et des approches, mais aussi des fonds marins et de la protection des infrastructures sous-marines. La tension autour de Taïwan s'explique ainsi en partie par la volonté de la Chine de contrôler le détroit éponyme afin de déployer en toute discrétion ses sous-marins nucléaires dans le Pacifique.

Dans ce contexte, on constate l'émergence de nouvelles puissances navales qui se dotent des moyens de faire prévaloir leurs intérêts, au besoin par des moyens coercitifs. C'est particulièrement le cas de l'Iran, à la pointe dans le domaine des drones, du Pakistan, et bien sûr de la Corée du Nord qui se dote de sous-marins possiblement nucléaires et de missiles à longue portée, même s'il est difficile, dans son cas, de connaître l'état réel de ses forces.

1 Principalement du fait de la Chine, de la Corée du Sud, de l'Inde et du Japon

©PLAN

Le porte-aéronefs chinois *Liaoning* et son groupe aéronaval au cours de manoeuvres dans le Pacifique, 2018.

LA RIVALITÉ MAJEURE CHINE/ÉTATS-UNIS

Pays riverains du Pacifique et disposant de bases navales dans les deux océans (Djibouti, Diego Garcia, Bahreïn, Guam …), les Etats-Unis jouent en Indopacifique un rôle militaire majeur. Le développement de la flotte chinoise les a d'ailleurs conduits à redéployer une partie de leurs forces navales et à adapter leurs flottes pré-positionnées en fonction des évolutions géostratégiques : tensions accrues en mer de Chine méridionale, moindre présence dans le golfe Persique …

Les deux marines se font aujourd'hui face et envisagent tous les scénarios pour l'avenir. Si Taïwan cristallise les tensions, il n'en constitue cependant qu'un élément et la rivalité dans le Pacifique pourrait mettre un jour face à face les deux marines.

LA MARINE CHINOISE, UNE CROISSANCE FULGURANTE AU SERVICE DES AMBITIONS DU PAYS

La Chine ambitionne d'atteindre dans les prochaines années la parité stratégique avec les Etats-Unis. Alors qu'au début des années 2000, elle ne disposait que d'un nombre réduit de bateaux souvent vétustes, aujourd'hui elle dispose de plus de navires (de surface et sous-marins) que l'*US Navy* et devrait en aligner 450 en 2030 contre 360 aux Etats-Unis. Toutefois elle reste encore loin des Etats-Unis en puissance de feu avec trois, (bientôt quatre) porte-avions contre douze américains. Le budget naval chinois a été multiplié par huit en vingt ans. Il répond à l'objectif de « faire de la Chine une armée de classe mondiale à l'horizon 2050 », comme l'a dit le président Xi Jimping en 2017. Le double objectif est de sécuriser les échanges et de garantir les intérêts chinois dans le monde entier.

La marine chinoise porte ses efforts sur une forte modernisation des équipements avec de nombreux programmes innovants tels que des missiles, des drones, des capteurs ISR, le renseignement spatial, le domaine numérique et une montée en puissance des domaines amphibies et des missiles à longue portée.

Les points forts de la marine chinoise sont le grand nombre de bateaux qui lui permet de disséminer ses forces au plus près de ses zones d'intérêts, de disposer d'importantes capacités industrielles de construction navale et d'innovations technologiques. Cependant, n'ayant jamais été confrontée à des combats navals sé-

rieux, elle dispose d'un savoir-faire opérationnel sans doute limité dans certains domaines. En outre, pour ses déploiements loin de ses bases, elle ne dispose pour le moment que d'un soutien logistique limité, c'est pourquoi le développement des points d'appui est une priorité.

Outre la marine militaire proprement dit, la Chine dispose aussi d'une puissante flotte de garde-côtes qui totalise 1250 bâtiments et d'une Milice Maritime qui mobilise les capacités de la marine marchande et de pêche en appui à sa marine militaire et qui constitue la première force paramilitaire du monde.

LA CORÉE DU SUD, UNE MARINE EN PLEINE EXPANSION

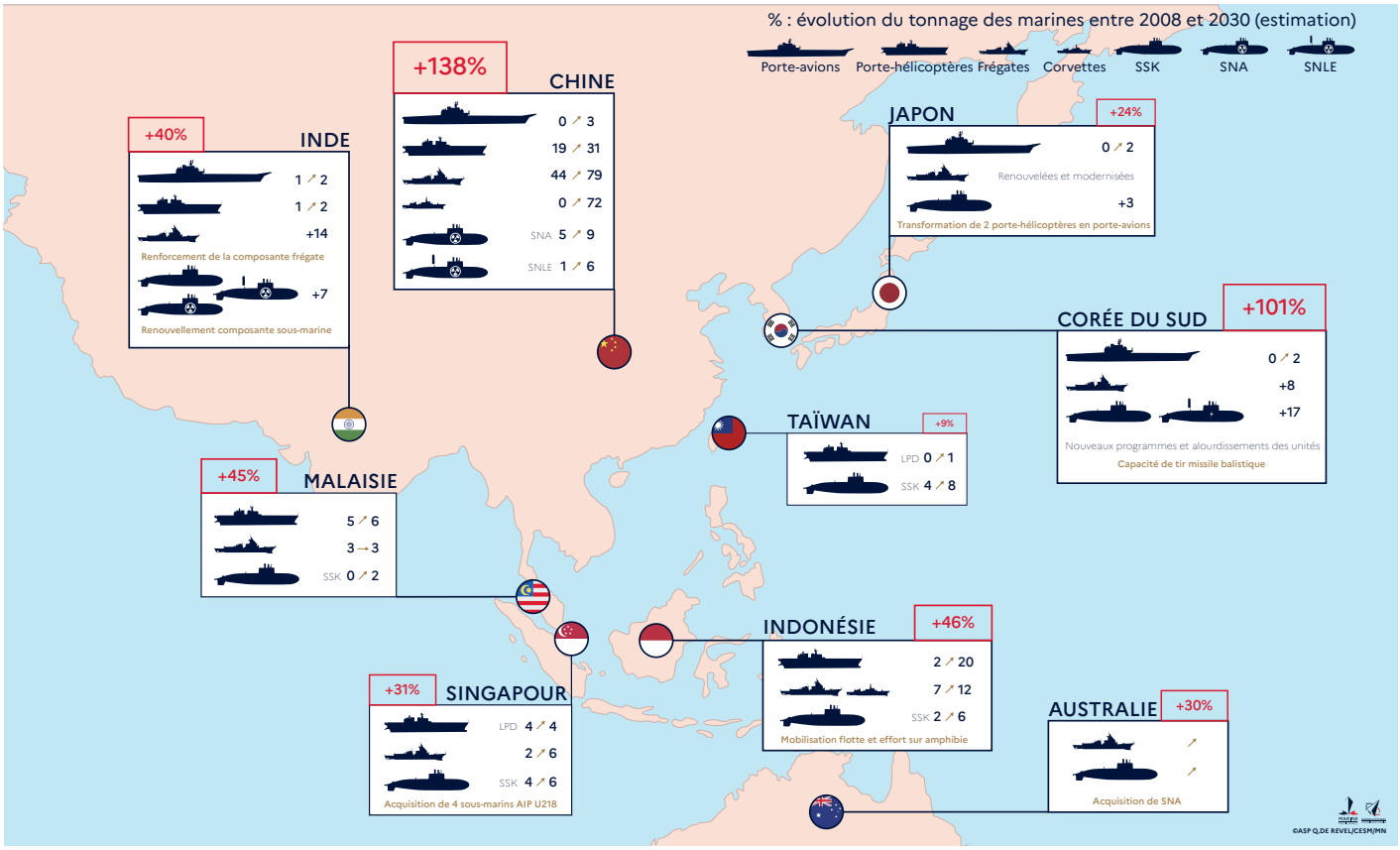
La marine sud-coréenne apparaît de plus en plus comme l'une des plus puissantes de la région. Elle s'est développée depuis les années 1990 en raison des tensions navales dans son environnement proche, particulièrement les menaces de la Corée du Nord et l'expansionnisme chinois. Elle est aujourd'hui la huitième marine du monde avec près de 180 bâtiments de combat. Elle s'appuie sur une industrie navale parmi les plus puissantes du monde. Elle ambitionne aussi de construire un porte-avions léger de 30 000 tonnes.

LA MARINE INDIENNE, INCONTOURNABLE EN OCÉAN INDIEN

Elle est aujourd'hui la septième du monde en tonnage et ambitionne de devenir la puissance militaire dominante de l'océan Indien où elle s'oppose à la Chine et au Pakistan. La marine sert aussi de vecteur d'influence majeur pour asseoir le statut de grande puissance régionale de l'Inde dans la région Indopacifique.

L'essor de la marine indienne repose sur l'acquisition de porte-avions – elle en possède deux et a lancé la construction d'un troisième de fabrication nationale – et sur le développement d'une flotte sous-marine nucléaire. Elle dispose de deux SNLE et a signé un contrat pour 6 unités de classe Scorpène avec Naval Group. L'Inde, pour développer sa marine s'est tournée à la fois vers les pays occidentaux (dont la France) mais elle poursuit parallèlement une relation étroite avec la Russie qui assiste ses principaux programmes industriels.

UN NATIONALISME NAVAL GÉNÉRALISÉ

La quasi-totalité des pays de l'Indopacifique sont engagées dans une politique de réarmement naval, chacun en fonction de ses capacités économiques, de sa situation géographique et de ses alliances. Le Japon, l'Australie, l'Indonésie, l'Iran, Thaïlande, mais aussi de « petits » pays comme Singapour, sont engagés dans l'acquisition de moyens puissants et diversifiés qui démontrent l'importance du fait naval dans la région et un nationalisme maritime très développé.

RÉARMEMENT NAVAL DE 2008 À 2030 DANS L'INDOPACIFIQUE (EN CAPACITÉS DE COMBAT)