



INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATEGIQUES

L'expertise stratégique en toute indépendance

association reconnue d'utilité publique



Questions maritimes en Asie du sud-est

Inquiétudes grandissantes
quant au trafic sous-marin

Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS)

Alexandre BESSON

Diplômé de la formation « Défense, Sécurité et Gestion de crise », promotion 2010

Paris, mars 2011

Sommaire

INTRODUCTION..... 4

1. ARMEMENT ET POLITIQUES D'ACQUISITION DE SOUS-MARINS EN ASIE DU SUD-EST 5

1.1. Panorama des politiques régionales d'acquisition de sous-marins.....5

1.2. Des motivations divergentes et parfois floues8

1.3. Dans les eaux troubles d'Asie.....11

2. UN EMBRYON DE SÉCURITÉ SOUS-MARINE 14

2.1. L'absence de schéma régional de sécurité maritime14

2.2. Les prémices d'une coopération internationale15

CONCLUSION 17

ABREVIATIONS & ACRONYMES 19

BIBLIOGRAPHIE..... 20

ANNEXES..... 29

TABLE DES MATIERES 37

Figure 1 - L'Asie du sud-est¹

¹ Ressources cartographiques:

Carte du haut : *Wikimedia Commons* <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Southeast-Asia-map.PNG>

Carte du bas : *CIA, The World Factbook*. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>

Introduction

La tragédie du Kursk, sous-marin russe ayant sombré avec tout son équipage au cours de l'été 2000, a bouleversé la communauté sous-marine et les opinions publiques. Cependant, les faiblesses de la coopération en matière de sauvetage sous-marin et la course aux profondeurs actuellement opérée par quasiment l'ensemble des marines régionales nécessitent de se préparer au pire tant les risques d'accidents en grandes profondeurs s'est accru ces dernières années et continueront de grandir à court et moyen termes.

“The Asian undersea environment is likely to witness a surge in underwater traffic within the next decade.

Around 80 to 100 new submarines will be procured for the navies of India, Pakistan, China, Taiwan, Japan, South Korea, Vietnam, Malaysia, Singapore and Indonesia by 2018.”

Kelvin WONG, RSIS

1. Armement et politiques d'acquisition de sous-marins en Asie du sud-est²

1.1. Panorama des politiques régionales d'acquisition de sous-marins

L'environnement subaquatique asiatique est en pleine effervescence et devrait connaître une augmentation sans précédent de son trafic sous-marin au cours de la prochaine décennie.

En effet, quasiment l'ensemble des Etats régionaux a adopté une politique d'acquisition de nouveaux sous-marins ou poursuivent une démarche de modernisation et/ou de renouvellement et élargissement de leur flotte existante. Ainsi, entre 80 et 100 nouveaux sous-marins devraient être mis en circulation d'ici à 2018.³ Rien que sur la période 2000-2007, la flotte sous-marine asiatique aurait grossi de 50%.⁴ Si les grandes puissances maritimes régionales comme l'Inde, le Pakistan, la Chine⁵, le Japon, la Corée du Sud ou encore Taïwan font un effort particulier, les Etats sud-est asiatiques ne sont pas en reste, plusieurs d'entre eux entrant pour la première fois dans le club des puissances sous-marines, les autres consolidant une position acquise ces dernières années. A noter qu'aucune marine sud-est asiatique ne dispose ou n'est en cours d'acquisition de sous-marins à propulsion nucléaire. La totalité de la flotte en circulation et en devenir est à propulsion classique (diesel ou diesel-électrique).

² Voir : TAN, Andrew. «Force Modernisation Trends in Southeast Asia.» *IDSS Working Papers*, No. 59, p. 6-20.

³ WONG, Kelvin. «Submarine Accidents in Asia: Preparing to the Worst.» *RSIS Commentaries*, 13 November 2009: No. 112/2009.

⁴ BATEMAN, Sam. «Perils of the Deep: The Dangers of Submarine Operations in Asia.» *RSIS Commentaries*, 21 February 2007: No. 12/2007.

⁵ La Chine renforce actuellement sa flotte de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) : elle devrait en mettre 5 nouveaux en circulation (classe 095) dans les prochaines années, ce qui doublera ses capacités (elle dispose actuellement de 6 SNA opérationnels). Elle dispose par ailleurs d'une flotte de 54 sous-marins d'attaque à propulsion classique (diesel-électrique). La force sous-marine est la composante des forces armées chinoises ayant fait l'objet des plus gros efforts de modernisation ces deux dernières années. Par ailleurs, plus de la moitié des sous-marins chinois est attribuée aux flottes des mers du sud et de l'est (32 sous-marins classiques et 1 à 2 SNA), et donc destinés à patrouiller entre autre en Mer de Chine du sud.

[voir annexe 'Répartition géographique des forces navales chinoises']

Source : *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. Annual Report to Congress, Washington: US Secretariat of Defense, 2010, pp. 3, 45, 64-65.

Singapour est en cours d'acquisition (2010) de deux nouveaux sous-marins suédois A17 destinés à remplacer ses anciens A12. Rebaptisés CHALLENGER, les quatre A12 d'occasion ont permis à la Marine singapourienne de s'initier à la navigation sous-marine pendant un peu plus d'une dizaine d'années.⁶ Tous d'ailleurs n'étaient pas opérationnels, la moitié servant apparemment pour pièces de rechange aux bâtiments qui naviguaient. Plus silencieux et plus gros, mais toujours de seconde main, les A17 devraient permettre à Singapour de renforcer sa crédibilité sous-marine et de lui donner de véritables opportunités opérationnelles.⁷ Alors qu'il avait été espéré du côté de Paris et de Berlin que la Marine singapourienne puisse acquérir des bâtiments neufs pour le renouvellement de sa flotte, le gouvernement a finalement opté pour l'option suédoise dans l'espoir de bénéficier de synergies dans l'entraînement des équipages et le soutien logistique.⁸

La Malaisie vient quant à elle d'acquérir deux sous-marins français neufs de type SCORPENE⁹, ce qui en fait la marine disposant de l'outil sous-marin le plus moderne de la région. Selon un communiqué de presse de la société DCNS, « *le SCORPENE intègre le savoir-faire le plus récent dans la construction de sous-marins et bénéficie des dernières avancées issues des classes de sous-marins de la Marine nationale française, notamment pour la discrétion acoustique et la performance des systèmes de combat* ». ¹⁰ C'est également le SCORPENE que les marines chilienne, brésilienne ou encore indienne ont décidé d'acquérir dernièrement.¹¹ Après quelques problèmes de jeunesse qui l'empêchaient de plonger¹², le premier des bâtiments a pu achever ses tests en eaux tropicales en juin et a lancé avec succès son premier missile *Exocet SM39* en plongée en juillet dernier, ce qui le rend désormais parfaitement opérationnel.¹³

⁶ Les quatre A12 avaient été livrés entre 1997 et 2001 par la société Västergötland.

⁷ Un sous-marin, qu'il soit à propulsion nucléaire ou à propulsion classique, a trois grandes missions : une mission de maîtrise des mers (attaque de convois, défense d'une flotte de surface et défense des approches maritimes), une mission de renseignement et d'action clandestine (transport de forces spéciales au plus près des lignes ennemies avec un risque d'interception quasi-nul), et une mission de dissuasion (nucléaire ou conventionnelle) par ses capacités de frappes à terre. Cette dernière n'est pas forcément maîtrisée par toutes les forces sous-marines. (Entretiens avec le capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT).

⁸ Source : *Mer et marine* <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=770>

⁹ Il s'agit des sous-marins *Tunku Abdul Rahman*, livré le 27 janvier 2009, et *Tun Razak*, livré le 02 juillet 2010.

¹⁰ Communiqué de presse du 27 janvier 2009.

¹¹ IZOIRD, Romain. « Livraison du sous-marin SCORPENE à la Marine Royale malaisienne. » *Défense nationale et sécurité collective*, Mars 2009.

¹² Source : *Le Télégramme*

<http://www.letelegramme.com/ig/generales/france-monde/monde/malaisie-le-sous-marin-construit-par-dcns-ne-plonge-pas-11-02-2010-780165.php>

¹³ Source : *Le portail des sous-marins* <http://www.corlobe.tk/article19917.html> ; <http://www.corlobe.tk/article20551.html>

Le Vietnam est le pays de la région le plus dynamique dans sa politique d'acquisition de sous-marins. Disposant de deux *sous-marins de poche* de type DPRK YUGO, il semblerait qu'Hanoï est récemment passé commande de six sous-marins russes de classe KILO, sans toutefois qu'il y ait eu une confirmation officielle de cette commande.¹⁴

L'Indonésie ne possède quant à elle que deux sous-marins vieillissants de type 209-1300 de construction allemande et pas forcément bien adaptés aux mers régionales.¹⁵ Tout comme la Thaïlande, qui ne dispose d'aucun submersible, l'Indonésie a plusieurs fois évoqué des projets pour se doter d'une flotte sous-marine moderne. Le Ministre indonésien de la défense, Purnomo YUSGIANTORO, aurait même annoncé la construction – localement – de deux sous-marins diesels-électriques « *d'ici la fin de l'année* ». ¹⁶ Si toutes ces déclarations ressemblent davantage à un catalogue de vœux pieux, il n'en demeure pas moins qu'il est très probable de voir la Thaïlande et l'Indonésie se doter de sous-marins modernes à court ou moyen terme, ces-dernières ne souhaitant pas voir l'environnement stratégique régional trop évoluer en leur défaveur. De plus, les politiques d'acquisitions d'armement font souvent l'objet de mimétisme entre les différents acteurs de la région.¹⁷

Seules **les Philippines** ne semblent pas aujourd'hui financièrement en mesure de s'équiper. Même s'il on peut imaginer une aide massive des Etats-Unis qui pourraient financer un programme d'acquisition de leurs alliés philippins, cette option demeure très largement improbable. Un tel programme n'est pas une priorité : les Américains peuvent très bien assurer la surveillance des eaux philippines eux-mêmes, les forces armées de Manilles sont bien trop faibles et occupées par des problématiques urgentes autres que la surveillance de ses approches (mouvements séparatistes islamistes du sud et terrorisme).

¹⁴ STOREY, Ian. « Managing the South China Sea Problem in ASEAN-China Relations: Progress, Problems and Prospects. » *Annual RSIS-MacArthur Conference on Regional Security Cooperation*. Marina Mandarin Hotel, Singapore, 19-20 July 2010. (session des questions réponses).

¹⁵ Le *Cakra* et le *Nanggala*, construits en 1981, et destinés à évoluer en eaux dites « bleues » et « grises-vertes ».

¹⁶ D'après : GREVATT, Jon. « Indonesia reveals plan for locally built submarines. » *Jane's Defence Weekly*, 15 September 2010: vol. 47, issue 27, p. 16.

Par ailleurs, un haut responsable de la Marine indonésienne avait annoncé l'achat de 12 sous-marins de classe KILO à la Russie d'ici 2024, dont la moitié devait être livrée avant 2012, puis, faute de budget, la Marine avait en 2009 repoussé à une date non définie l'achat des deux premiers.

Source : *Le portail des sous-marins* <http://www.corlobe.tk/article1990.html> ; <http://www.corlobe.tk/article20911.html>

¹⁷ En cela, la volonté australienne affichée d'étendre sa flotte sous-marine influence sans doute les projets indonésiens.

A ces politiques d'acquisition régionales qui font tendre vers une augmentation sensible du trafic sous-marin, il ne faut pas oublier la présence de marines étrangères périphériques et de premier ordre qui peuvent être amenées à patrouiller dans les eaux sud-est asiatiques (renseignement, dissuasion nucléaire). On peut notamment penser aux marines indienne, américaine ou encore française.

1.2. Des motivations divergentes et parfois floues

Les programmes d'acquisition navals vietnamiens sont à remettre directement en perspective avec la modernisation et les progrès capacitaires de la marine chinoise (bâtiments de surface et sous-marins), et les différends maritimes qui existent entre les deux pays en Mer de Chine méridionale (revendications territoriales sur les îles Paracel et Spratley). En acquérant de nouveaux sous-marins, Hanoï entend limiter – à son échelle – son retard sur Pékin et se doter de moyens de dissuasion puissants contre son rival. Il faut souligner ici l'effort considérable que représente ce projet d'acquisition pour le Vietnam : le contrat pour les six KIL0 russes est estimé à quelque 2 milliards de dollars américains, alors même que le budget annuel de défense s'élève à 1,3 milliards. Par ailleurs, les questions de l'expérience, de l'abri et de la protection de cette flotte (quelle(s) base(s) navale(s) pour les accueillir ?) demeurent pour l'heure sans réponse.¹⁸

En revanche, si l'acquisition ou les projets d'acquisition de la Malaisie et de l'Indonésie peuvent eux aussi permettre de renforcer leurs capacités de dissuasion face à la Chine et les autres puissances régionales dans le cadre de disputes territoriales maritimes non résolues, ils semblent répondre à d'autres problématiques, complexes et entremêlées et pouvant varier selon les pays. Ainsi, sans toutefois discriminer les programmes, Andrew TAN distingue pas moins de neuf facteurs¹⁹ pouvant expliquer des politiques régionales d'armement galopantes et parfois dénuées de véritable réflexion stratégique préalable²⁰ :

1. La croissance économique

Des études ont démontré que les Etats ayant eu les taux de croissance économique les plus importants – Singapour et Malaisie – sont également ceux qui ont connus les taux de croissance de leurs budgets de défense les plus importants. Inversement, les pays avec les plus faibles taux de croissance économique – Philippines et Indonésie – sont ceux qui ont le moins augmenté leurs budgets de défense. En d'autres termes, les pays les plus riches et les plus dynamiques, ayant les moyens financiers de leurs ambitions militaires, consacrent davantage de moyens dans leurs développements en matière de défense.

¹⁸ Entretien du 1^{er} septembre 2010 avec Ian STOREY (ISEAS, Singapour).

¹⁹ TAN, Andrew. « Force Modernisation Trends in Southeast Asia. » *IDSS Working Papers*, No. 59, p. 29-35.

²⁰ *Autrement dit* : quelles missions pour quels équipements (question de la juste suffisance des moyens).

2. Les exigences en matière de sécurité maritime

Nécessité de protéger sa ZEE et les voies de communication stratégiques (*Sea Lanes of Communication, SLOCs*), de préserver ses ressources sous-marines (zones de pêche, hydrocarbures...), de se prémunir contre la piraterie et le brigandage maritimes, d'assurer une dissuasion en mer (approches maritimes et éventuellement zones territoriales revendiquées par d'autres pays), de lutter contre le trafic en mer ou encore contre l'immigration clandestine...

3. Les impératifs de sécurité nationale

En présence de nombreuses tensions interétatiques, nécessité de disposer d'une marine suffisamment puissante pour ne pas être dominé en cas de conflit avec un Etat voisin.

4. Les impératifs de sécurité intérieure

Lutte contre des rébellions et séparatismes intra-nationaux, nécessité de les contenir dans une zone définie et/ou de se prémunir contre une éventuelle contagion par des mouvements extra-nationaux.

5. L'émergence de problématiques de sécurité non-traditionnelles

Les exigences accrues en matière de sécurité économique (protection des SLOCs et des voies d'acheminement des ressources stratégiques dans le contexte de leur raréfaction), la nécessité de préserver l'environnement marin (ressources vivantes et ressources fossiles), de se prémunir contre les pollutions marines, ou encore les questions du trafic en mer et de l'immigration clandestine font émerger de nouvelles – ou anciennes mais désormais plus sensibles – problématiques de sécurité qui encouragent une plus grande présence en mer.

6. L'existence d'un marché d'armement prometteur

Dans un contexte de tensions régionales, les pays de l'Asie du sud-est ont été demandeurs d'armements modernes à une époque où les ventes d'armes des pays occidentaux n'avaient plus le ressort de la Guerre froide. Offre et demande se sont mutuellement nourries, dans des cycles toujours plus courts. Avec la multiplication des transferts de technologies et des possibilités de participer à la production de ces armements à un niveau local, les politiques d'acquisition ont permis de nourrir le développement économique et technologique du pays acheteur.

7. *Le prestige*

La possession d'armements et de moyens militaires sophistiqués et modernes est souvent considérée comme une preuve de développement politique et économique. Mettre en œuvre une flotte sous-marine est parmi les développements les plus valorisants, surtout dans une région où la plupart des Etats a connu une transition économique fulgurante, passant en quelques décennies de l'état de pays sous-développés ou en développement à des économies prospères de premier ordre.²¹ Ainsi, pour certains, disposer de sous-marins est perçu comme une étape incontournable pour l'acquisition d'un certain niveau de reconnaissance.

8. *Les facteurs de politique interne*

Les politiques d'acquisition ne font pas toujours écho à l'analyse d'un besoin opérationnel immédiat. Elles peuvent parfois résulter de la recherche d'une certaine fierté nationale ou peuvent même répondre à des agendas complètement différents. Ainsi, dans un pays où l'essentiel de l'intérêt est traditionnellement porté sur l'armée de terre, la Marine thaïlandaise a été « remerciée » de son soutien tacite à la démocratie par l'acquisition d'un porte-aéronefs, et la décision indonésienne d'acquérir plusieurs navires est-allemands a été davantage le choix du Ministre pour la Technologie HABIBIE, qui souhaitait soutenir une industrie de haute-technologie stratégique, que la demande expresse du Ministre de la Défense ou du Chef d'état-major de la marine indonésienne. La question de la survie des chantiers navals est d'ailleurs souvent au cœur des politiques d'acquisition ou des carnets de commandes de bâtiments de guerre, en Asie comme en Europe.²²

9. *La corruption*

La corruption et le procédé des rétro-commissions peuvent permettre d'influencer les décideurs politiques dans leurs choix d'acquisitions. Les affaires de ce genre sont nombreuses quand il s'agit de ventes d'armes, et parfois quasiment inéluctables (accusations fondées et réelles, ou bien instrumentalisées). Par exemple, l'opposition malaisienne avait accusé le Premier ministre d'avoir touché des pots-de-vin lors de la signature du contrat avec la DCNS pour l'acquisition des deux sous-marins SCORPENE.

²¹ LEE Kuan Yew a eu cette formule qui depuis fait autorité à Singapour : *"From third world to first"*.

Voir : LEE, Kuan Yew. *From Third World To First: The Singapore Story (1965-2000)*. Singapore: Marshall Cavendish Editions, The Straits Times Press, 2000.

²² Cf. vente du BPC à la Russie.

Voir : LASSERRE, Isabelle. « Vente de Mistral à la Russie : les dessous d'un marchandage. » Le Figaro, 07 septembre 2010.

<http://www.lefigaro.fr/international/2010/09/07/01003-20100907ARTFIG00692-vente-de-mistral-a-la-russie-les-dessous-d-un-marchandage.php>

Mais, plus généralement, si tous ces facteurs sont à prendre en compte dans l'analyse des politiques d'acquisition de sous-marins dans la région, le phénomène qui semble le plus à même d'expliquer ces politiques est le phénomène de *mimétisme*.

La mise en œuvre de sous-marins, composante importante de la maîtrise des mers et de la sécurisation des approches maritimes du territoire national, demeure un outil de domination stratégique majeur. De plus, l'asymétrie de frappe et surtout de dissuasion qui se forme entre deux marines ne disposant pas de manière égale (en technologie, ou du moins en nombre) de la force sous-marine encourage grandement à l'acquisition d'une flotte de sous-marins si ses principaux adversaires potentiels en disposent.

Dans un environnement stratégique foncièrement instable et récemment en pleine évolution, dans lequel chacun des acteurs observe ses voisins et n'entend pas se laisser distancer dans son développement militaire ou une hypothétique course au *leadership régional*, les Etats se copient plus que ne s'inspirent mutuellement.

1.3. Dans les eaux troubles d'Asie...

Le risque d'accidents sous-marins en Asie du sud-est est particulièrement élevé et tend à l'être davantage encore à court et moyen terme du fait de l'augmentation sensible du nombre de submersibles mis en œuvre par les marines régionales. Mais plusieurs autres réalités viennent conforter ce risque.

Ainsi, une grande partie des opérateurs manque encore d'expérience dans l'utilisation de moyens maritimes militaires difficiles à employer. Si la navigation en surface peut paraître assez facile car entrant dans le champ des compétences *inhérentes* aux marines de guerre, le savoir-faire nécessaire à une navigation dans les profondeurs en toute sécurité est soumis à un long processus d'apprentissage d'un environnement marin nouveau qui ne s'improvise pas.

La spécificité naturelle des eaux sud-est asiatiques (eaux confinées, troubles, chaudes et particulièrement salines, nombreuses zones avec faibles fonds, courants forts) est rendu d'autant plus difficile à appréhender qu'elles sont parmi les plus saturées du globe (nombreuses routes maritimes, empruntées par des dizaines de milliers de navires, commerciaux, civils et militaires, et qui plus est relativement étroites) et que la cartographie des fonds est encore largement insuffisante. En plus de ces réalités naturelles, le haut niveau de sophistication des submersibles, de plus en plus silencieux, et les logiques de dissuasion des différentes flottes sous-marines opérant dans la région, impactées par

leurs capacités balistiques et les zones de revendications territoriales rivales, leurs font emprunter les mêmes couloirs de patrouilles.²³

Si les trois dimensions de l'espace sous-marin peuvent amener à penser qu'il s'agit d'un espace gigantesque, voire illimité, les accidents dans la Manche suspectés d'avoir impliqué des sous-marins et des navires de pêche et, plus récemment, des sous-marins français (*Le Triomphant*) et britannique (*HMS Vanguard*) entrés en collision dans l'Atlantique en février 2009, suffisent à nous rappeler le contraire. Si les risques de collision au cours de la navigation demeurent des événements extraordinaires, la phase d'émergence, partiellement aveugle et parfois entreprise en urgence, est particulièrement critique. De même, les détroits sont des zones particulièrement sensibles à de tels événements, comme l'attestent plusieurs accidents survenus dans le détroit d'Hormuz. En mars 2009, alors qu'il entreprenait une manœuvre de remontée en surface, le sous-marin nucléaire américain *USS Hartford* est entré en collision avec le bâtiment de transport amphibie *USS New Orleans*. Un accident au cours duquel 15 marins furent blessés et qui provoqua une importante pollution. Un accident similaire avait déjà eu lieu au même endroit en janvier 2008 entre l'*USS Newport News* et le tanker japonais *Mogamigawa*. Ce genre d'accident est d'autant plus critique lorsqu'il provoque des pollutions marines et qu'il implique des sous-marins nucléaires, des fuites n'étant pas à exclure.

Outre le risque de collision, celui d'une défaillance technique à bord est tout aussi critique. Ainsi en 2003, les 70 membres d'équipage du sous-marin chinois *Ming-361* périrent suite à la défaillance d'une vanne, privant ses occupants d'oxygène. En Août 2000, une explosion envoya par le fond le sous-marin russe *Koursk* et ses 118 membres d'équipage.²⁴

Multiplier le nombre de submersibles multiplie d'autant le risque de collisions et de défaillances techniques, et si les opérateurs ont les ressources pour mettre en œuvre des sous-marins (et il s'agit souvent de bâtiments de seconde main), la question de savoir si tous ont les moyens d'en assurer une maintenance sérieuse reste posée.

²³ « La fosse Macclesfield – Scarborough, profonde d'environ 4.000 mètres, est (...) la seule passe qui, dans cette zone, permette à des sous-marins chinois en provenance de la base de Sanya (...) de pénétrer en zone de patrouille avec les meilleures chances de ne pas avoir été détecté. » in: SHAEFFER, Daniel. « Mer de Chine méridionale : Une sanctuarisation chinoise. » *Défense nationale et sécurité collective*, juin 2010: n° 731, p. 9.

Voir aussi : BATEMAN, *op. cit.* ; WONG, *op. cit.* ; Entretiens avec le capitaine de Corvette KERGOAT.

[cf. annexe 'Sécurité sous-marine : dix questions au capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT']

²⁴ WONG, Kelvin. « Submarine Accidents in Asia: Preparing to the Worst. » *RSIS Commentaries*, 13 November 2009: No. 112/2009.

Une autre problématique, tout aussi sensible, est celle de la formation des équipages. Dans leurs débuts, les marines nouvelles dans la mise en œuvre de submersibles expérimentent davantage qu'elles ne maîtrisent leurs navires. Alors que l'évolution sous-marine fait l'objet de filières dédiées dans les plus anciennes marines disposant de sous-marins (on fait alors une carrière de sous-marinier, dans une perspective de formation longue agrémentée de périodes en surface), cela n'est pas vrai pour toutes.

Cependant, plusieurs pays ont choisi de se doter de submersibles de manière graduée, commençant par l'acquisition de *sous-marins de poche* destinés davantage à l'aguerrissement de leurs équipages et à l'élaboration de concepts d'emplois qu'à l'acquisition d'un nouveau *vecteur de puissance*. Ainsi en a-t-il été de la Marine singapourienne qui a éprouvé pendant une dizaine d'années ses modestes A12 CHALLENGER avant de passer commande de sous-marins A17, ou encore de la Marine Royale malaisienne s'étant vu prêté – avant de lui être cédé – le sous-marin français *Ouessant* (classe AGOSTA), réarmé à l'arsenal de Brest en 2005 pour une période d'entraînement avant l'acquisition de ses SCORPENE.²⁵ Mais les nouveaux opérateurs, soucieux de combler au plus vite leur retard, pourrait s'avérer être moins scrupuleux quant à cette phase nécessaire d'apprentissage et d'aguerrissement. Mettre en œuvre des sous-marins relèvent moins de l'acquisition de *matériels* que de l'acquisition de *capacités*.

Si les contrats d'acquisition sont souvent assortis d'une période de formation des équipages prise en charge par le pays vendeur²⁶, aucune règle formelle n'est imposée et seules les exigences des pays contractant en définissent les termes au cours de leur négociation. Enfin, les conditions de formation et d'exercice peuvent très largement différer des conditions d'emploi des navires. Si les Malaisiens et Singapouriens ont beaucoup appris de leurs *mentors* français et suédois, les concepts d'emplois n'ont pas été pour l'heure éprouvés.²⁷

Sam BATEMAN résume parfaitement la situation concernant le développement de l'activité sous-marine en Asie du sud-est par une comparaison simple mais éloquentes :

*« Submarine safety is a bit like road safety: the avoidance of an accident largely depends on the skill of the other driver and the quality of the road rules. And we are going to have more drivers on regional undersea highways in the future. »*²⁸

²⁵ *Décision portant changement de position du sous-marin « Ouessant »*. Décision N°0-35641-2009/DEF/EMM/STN, Paris: Bulletin Officiel des Armées, Etat-major de la Marine (bureau "soutiens navals"), 08 juillet 2009.

²⁶ Ainsi, 80 marins malaisiens ont suivi une formation de 5 ans en France dispensée par Défense Conseil International (DCI) et la vente des A17 à Singapour a été assortie d'un contrat avec Kockums pour assurer la logistique du programme et la formation en Suède des équipages.

Sources : *Mer et marine* et *Le portail des sous-marins*

<http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=770>

<http://www.corlobe.tk/article18941.html>

²⁷ Entretien avec le capitaine de Corvette KERGOAT.

[voir : annexe 'Sécurité sous-marine : dix questions au capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT']

²⁸ BATEMAN, *op. cit.*

2. Un embryon de sécurité sous-marine

2.1. L'absence de schéma régional de sécurité maritime

En présence d'un accident sous-marin au cours duquel un sous-marin serait prisonnier des fonds sans possibilité de refaire surface, une assistance extérieure est nécessaire. Si la mise en œuvre d'une flotte sous-marine n'est pas chose aisée, une démarche de secours sous-marin l'est encore moins. Il faut être capable de localiser avec exactitude le sous-marin en détresse, se rendre sur les lieux de l'accident le plus rapidement possible et mettre à l'eau un sous-marin de secours capable de se présenter à la hauteur de la cible et de s'y arrimer afin de permettre l'évacuation des membres d'équipages. Cette procédure est délicate et risquée, jamais aisée. Même pour les équipages les plus aguerris. Il faut ensuite pouvoir conduire les membres secourus au bateau-mère stationnant en surface et réitérer l'action autant de fois que nécessaire pour secourir l'ensemble de l'équipage. Le navire SAR (*Search And Rescue*) doit disposer des structures médicales et d'évacuation appropriées (cf. problèmes éventuels liés à la décompression et à la carence en oxygène affectant le personnel évacué).

En Asie, seuls cinq opérateurs de sous-marins disposent de leur propre système d'intervention : Singapour, la Corée du Sud, l'Inde, la Chine et le Japon. Singapour est le seul pays disposant d'une telle capacité en Asie du sud-est et est également celui s'en étant doté le plus récemment. Ce système met en œuvre le navire de soutien *M/V Swift Rescue* (construit localement) et son sous-marin de secours *DSAR-6*.²⁹ Ils ont été mis en œuvre pour la première fois en août 2010. D'autres pays n'ayant pas cette capacité d'intervention comme la Malaisie et Taïwan font appel à des services contractualisés avec des sociétés privées ou d'autres opérateurs militaires.³⁰

Cependant, il n'existe encore aucun système de management des risques liés à la mise en œuvre de sous-marins dans la région. Le mimétisme d'acquisition, la course au prestige (et donc à l'autonomie de mise en œuvre), la nature intrinsèquement sensible de l'usage des sous-marins, les rivalités militaires et territoriales et un climat de suspicion mutuelle limitent la collaboration entre les opérateurs à un niveau bilatéral. Seule une coopération internationale semble émerger depuis peu mais n'en est qu'à ses prémices.

²⁹ Le *DSAR-6* est capable de plonger à 500 mètres de profondeur et d'évacuer 17 personnes par rotation, en plus de ses 3 membres d'équipage.

³⁰ WONG, Kelvin. *Op. cit.*

2.2. Les prémices d'une coopération internationale



Le faible nombre d'opérateurs régionaux disposant de capacités sous-marines SAR et l'absolue nécessité d'engager très rapidement les recherches sitôt l'alerte donnée rendent la coopération internationale absolument vitale face à un accident dans les profondeurs. Cela implique également la non-discrimination des opérateurs face à l'assistance en mer.

Trois grandes mesures encourageantes ont été entreprises pour amorcer une coopération internationale encore à ses débuts :

1. La mise en place d'un bureau de liaison international :

L'*International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO)* a été établi en 2003, initialement par l'OTAN, afin de coordonner les efforts SAR en cas d'accident en mer. Il s'agit d'un groupe d'experts internationaux, basé à Norfolk en Virginie (Etats-Unis), dont la mission est d'établir des procédures internationales standardisées en consultant les nations opérant des sous-marins. ISMERLO conseille également les opérateurs sur les problématiques liées à l'entraînement des équipages et également sur l'acquisition des submersibles. Le bras armé d'ISMERLO est le SMERWG (*Submarine Escape and Rescue Working Group*), un groupe de travail qui organise des exercices et des sessions de partage d'information et d'expertise.³¹

2. L'organisation d'exercices réguliers :

L'exercice biennuel PACIFIC REACH est l'occasion pour les marines régionales de s'essayer à la coordination des secours en cas d'accident sous-marin, de partager leur expérience et expertise en la matière mais aussi de définir des procédures partagées tout en renforçant la confiance mutuelle. Inauguré en 2000, le dernier exercice s'est déroulé à Singapour en août 2010. Cette seconde édition accueillie par la Cité-Etat a été l'occasion pour la Marine singapourienne de mettre en œuvre pour la première fois ses nouveaux moyens de secours sous-marin (*MV SWIFT RESCUE et DSAR-6*). L'exercice a consisté en deux phases distinctes : la première à terre, au centre C2 de Changi, et la seconde en Mer de Chine du sud. Y participaient Singapour, l'Australie, le Japon, la Corée du Sud et les Etats-Unis. Treize pays en étaient observateurs.³²

³¹ <http://www.ismerlo.org/> (site consulté le 15 septembre 2010).

³² Afrique du Sud, Canada, Chine, France, Grande-Bretagne, Inde, Indonésie, Italie, Malaisie, Pakistan, Suède, Thaïlande et Vietnam. Voir : LOW, Jesse. « Exercice Pacific Reach: Going to Depths for Submarine Safety. » *Navy News*, Issue 04 2010: p. 12-14.

3. L'organisation de forums et conférences ad hoc :

Des conférences et forums à thèmes portant sur la mise en œuvre d'opérations de sauvetage sous-marin sont régulièrement organisés à différents niveaux. Au niveau régional, il s'agit notamment des *Asia-Pacific Submarine Conferences (ASPC)*.³³ D'autres sont également organisées au niveau national, comme la *Singapore Hyperbaric and Underwater Medicine Course (SHUMEC)*, destinée à réunir des experts médicaux civils et militaires pour évoquer les spécificités des soins à apporter aux victimes d'accidents sous-marins.³⁴

³³ La 10^{ème} du genre s'est tenue à Singapour en juin 2010.

³⁴ La 2^{nde} édition s'est déroulée du 13 au 17 septembre 2010 et a rassemblé plus de 30 experts (praticiens locaux, médecins et directeurs de services d'hôpitaux étrangers).

Source : *Singapore Republic Navy* http://www.mindef.gov.sg/imindef/mindef_websites/atozlistings/navy/newsevents/101.html (page consultée le 15 septembre 2010).

Conclusion

Perspectives

Face à la multiplication du nombre de submersibles opérant dans la région et la faible expérience dont disposent les marines qui les mettent en œuvre, il semble urgent de renforcer la coopération et les échanges en matière de secours sous-marin.

Si une telle coopération tend à se mettre en place depuis le début des années 2000 à un niveau international, renforcer la coopération à un niveau régional pourrait être hautement bénéfique compte-tenu de la *rivalité* des programmes d'acquisition et de la faiblesse de la confiance mutuelle entre les différentes puissances d'Asie du sud-est.³⁵

Les grandes puissances sous-marines traditionnelles, à savoir par exemple le Japon, les Etats-Unis, l'Australie ou encore la France, ont un rôle actif à jouer dans le développement d'une coopération régionale accrue. Disposant de l'expertise et des moyens techniques nécessaires et utiles, ils peuvent jouer un rôle primordial de *facilitateurs des débats*. Une plus grande implication dans la formation des équipages pourrait également être un vecteur de sécurisation important, sécurisation dont tout le monde tirerait avantage.

Par ailleurs, une réflexion sur le niveau de responsabilité des fournisseurs semble nécessaire et la mise en place de standards minimums de formation à délivrer avant livraison des bâtiments pourraient être une piste à explorer pour une plus grande sécurité en mer. Cependant, la mise en place de tels standards semble difficile à envisager, ce qui implique de devoir s'en remettre aux exigences des acquéreurs et à la perception des fournisseurs de leurs responsabilités propres.

³⁵ [voir annexe 'L'ASEAN : Une communauté en quête de confiance mutuelle']

D'une manière générale, L'augmentation en volume du trafic sous-marin sud-est asiatique et son contexte (rivalités territoriales et maritimes, manque de confiance mutuelle entre les différentes armées...) accroissent significativement la probabilité d'accidents en profondeurs. Mais ils accroissent également les risques d'incidents, particulièrement en Mer de Chine du sud où ils sont utilisés dans des opérations sensibles de renseignement. De plus, comme le souligne Sam BATEMAN, la particularité des armes anti-sous-marines fait qu'elles ont tendance à répondre au schéma « tout ou rien ».³⁶ Auquel cas un sous-marin qui serait la cible de contre-mesures efficaces n'aurait que très peu de chances d'en réchapper...

* *

*

³⁶ BATEMAN, Sam. «Perils of the Deep: The Dangers of Submarine Operations in Asia. » *RSIS Commentaries*, 21 February 2007: No. 12/2007.

ABBREVIATIONS & ACRONYMES

<i>APSEC</i>	<i>Asia-Pacific Security Conference</i>
<i>ASEAN</i>	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
<i>ASPC</i>	<i>Asia-Pacific Submarine Conference</i>
<i>BPC</i>	<i>Bâtiment de Projection et de Commandement</i>
<i>CIA</i>	<i>Central Intelligence Agency</i>
<i>CSCAP</i>	<i>Council for Security Cooperation in the Asia Pacific</i>
<i>IDSS</i>	<i>Institute of Defense and Security Studies (NTU)</i>
<i>IFC</i>	<i>Information Fusion Centre</i>
<i>IHEDN</i>	<i>Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale</i>
<i>IMB</i>	<i>International Maritime Bureau</i>
<i>IRIS</i>	<i>Institut de Relations Internationales et Stratégiques</i>
<i>ISEAS</i>	<i>Institute of Southeast Asian Studies</i>
<i>ISMERLO</i>	<i>International Submarine Escape and Rescue Liaison Office</i>
<i>NTU</i>	<i>Nanyang Technological University of Singapore</i>
<i>RSIS</i>	<i>Rajaratnam School of International Studies (NTU)</i>
<i>SAR</i>	<i>Search And Rescue</i>
<i>SHUMEC</i>	<i>Singapore Hyperbaric and Underwater Medicine</i>
<i>SLOCs</i>	<i>Sea Lanes of Communication</i>
<i>SMERWG</i>	<i>Submarine Escape and Rescue Working Group</i>
<i>SNA</i>	<i>Sous-marin Nucléaire d'Attaque</i>
<i>SNLE</i>	<i>Sous-marin Nucléaire Lanceur d'Engins</i>
<i>ZEE</i>	<i>Zone Economique Exclusive</i>

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

LEE, Kuan Yew. *From Third World To First: The Singapore Story (1965-2000)*. Singapore: Marshall Cavendish Editions, The Straits Times Press, 2000, 778 p.

LUCCHINI, Laurent & Michel VOELCKEL. *Les Etats et la mer: le nationalisme maritime*. Paris: La Documentation française, 1978, 463 p.

SCHWARZ, Jürgen, Wilfried A. HERRMANN & Hanns-Frank SELLER. *Maritime Strategies in Asia*. Bangkok: White Lotus Press, 2002, 655 p.

SEVERINO, Rodolfo C. *Southeast Asia in search of an ASEAN community: Insights from the former ASEAN Secretary-General*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2006, 489 p.

SRIDHARAN, Kripa. *Regional Cooperation in South Asia and Southeast Asia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2007.

TAN, Andrew (ed.) & J.D. Kenneth BOUTIN (ed.). *Non-Traditional Security Issues in Southeast Asia*. Singapore: Institute of Defence and Strategic Studies, 2001, 581 p.

TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. NYC: Routledge, 2009 (2nd edition), 409 p.

ARTICLES ACADEMIQUES ET ARTICLES DE *THINK-TANKS*

ACHARYA, Amitav & Jorge I. DOMINGUEZ. «72-hour Neighbours? Designing an ASEAN Crisis Management Mechanism.» *IDSS Commentaries*, 10 July 2006: No. 62/2006.

BATEMAN, Sam. «Australian Defence White Paper: What Price Maritime Security?» *RSIS Commentaries*, 07 May 2009: No. 45/2009.

—. «Perils of the Deep: The Dangers of Submarine Operations in Asia.» *RSIS Commentaries*, 21 February 2007: No. 12/2007.

BITZINGER, Richard A. «Everything Must Go: The Impact of Motivated Sellers on the Asia-Pacific Arms Market.» *IDSS Commentaries*, 10 November 2006: No. 118/2006.

—. «The China Syndrome: Chinese Military Modernization and the Rearming of Southeast Asia.» *RSIS Working Papers*, 02 May 2007: No. 126 (31p).

- BOISSEAU DU ROCHER, Sophie. «La sécurité maritime en Asie du sud-est.» *Les Etudes de la Documentation française*, Novembre 2005: N° 5223-24, p. 113-134.
- BRADFORD, John F. «The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia.» *Naval War College Review*, Summer 2005: Vol. 58, No. 3.
- BRAILEY, Malcolm. «Vietnam's Defence Policy: Combining Tradition with Transformation.» *IDSS Commentaries*, 20 April 2004: No. 12/2004.
- CABALLERO-ATHONY, Mely & Amitav ACHARYA. «Building a Regional Disaster Response Mechanism for a Secure ASEAN Community.» *IDSS Commentaries*, 13 June 2006: No. 50/2006.
- COURMONT, Barthélémy. *L'océan Indien : un enjeu pour les puissances asiatiques*. Regard de Taïwan n°10, Paris: Institut de Relations Internationales et Stratégiques, Juillet 2007.
- DING, Arthur S. «The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles?» *RSIS Commentaries*, 02 January 2008: No. 1/2008.
- DO, Thi Thuy. «China and Vietnam: From 'friendly neighbours' to 'comprehensive partners'.» *RSIS Commentaries*, 09 July 2008: No. 76/2008.
- EMMERS, Ralf. «What Explains the De-Escalation of the Spratlys Dispute?» *IDSS Commentaries*, 05 December 2006: No. 124/2006.
- . «The Role of the Five Power Defence Arrangements in the Southeast Asian Security Architecture.» *RSIS Working Papers*, 20 April 2010: No. 195.
- GU, Xiaosong & LI Mingjiang. «Nanning-Singapore Corridor: A New Vision in China-ASEAN Cooperation.» *RSIS Commentaries*, 24 October 2008: No. 114/2008.
- GUILLARD, Olivier. «Chine-Etats Unis: 2010, année du Tigre... Et du rapport de forces?» *Actualité stratégique en Asie (IRIS)*, 09 février 2010: n°64.
- HORTA, Loro & ONG Weichong. «Steel Sharks: China's Growing Submarine Fleet.» *RSIS Commentaries*, 05 May 2008: No. 57/2008.
- NIQUET, Valérie. *Singapour-Malaisie-Indonésie : équilibres stratégiques et scénarii d'évolution à 10-20 ans*. Rapport n°2003/058, Paris: Institut de Relations Internationales et Stratégiques, 2003.
- PARDESI, Manjeet S. «Offshore Balancer: US Role in Asia's Emerging Security Architecture.» *IDSS Commentaries*, 28 December 2005: No. 93/2005.
- RAYMOND, Catherine Zara. «Australia's New Maritime Security Strategy.» *IDSS Commentaries*, 16 November 2004: No. 58/2004.
- ROBERTS, Christopher B. «The ASEAN Community: Trusting Thy Neighbour.» *RSIS Commentaries*, 22 October 2007: No. 110/2007.

SCHOFIELD, Clive & Ian STOREY. *The South China Sea Dispute: Increasing Stakes and Rising Tensions*. Washington: The Jamestown Foundation, November 2009.

STOREY, Ian. «Power play in South China Sea stirs up tension.» *ISEAS Viewpoints*, 27 July 2010.

TAN, Andrew. «Force Modernisation Trends in Southeast Asia.» *IDSS Working Papers*, No. 59.

WHITE, Hugh. *A Focused Force: Australia's Defence Priorities in the Asian Century*. Lowy Institute Paper No. 26, Sydney: Lowy Institute for International Policy, April 2009.

WONG, Kelvin & YANG Fang. «Made in China: Beijing Woos Southeast Asian Defence Market.» *RSIS Commentaries*, 18 August 2010: No. 94/2010.

WONG, Kelvin. «Submarine Accidents in Asia: Preparing to the Worst.» *RSIS Commentaries*, 13 November 2009: No. 112/2009.

ZHAI, Kun & Wendy WANG. «The South China Sea: A Chinese Perspective.» *RSIS Commentaries*, 20 August 2009: No. 84/2009.

ZHANG, Mingliang & YANG Fang. «South China Sea: Reconciling Chinese-US Interests.» *RSIS Commentaries*, 22 July 2010: No. 80/2010.

ARTICLES DE REVUES ET DE SITES INTERNET SPECIALISEES

COURAYE, Hervé. «Le contentieux maritime dans les relations sino-vietnamiennes.» *Bulletin d'études de la Marine, "Asie, nouveau centre du monde?"*, n°44, p. 49-53.

FORISSIER, Pierre-François. «La liberté des mers.» *Défense nationale et sécurité collective*, Octobre 2009: n°723, p. 35-39.

GREVATT, Jon. «Indonesia reveals plan for locally built submarines.» *Jane's Defence Weekly*, 15 September 2010: vol. 47, issue 37, p. 16.

—. «Industry Briefing: Made in China.» *Jane's Defence Weekly*, 15 September 2010: vol. 47, issue 37, p. 26-31.

GUIOT, Raphaël. «Penser autrement la modernisation de la flotte de combat chinoise.» *Bulletin d'études de la Marine, "Asie, nouveau centre du monde?"*, n°44, p. 61-65.

IZOIRD, Romain. «Livraison du sous-marin SCORPENE à la Marine Royale malaisienne.» *Défense nationale et sécurité collective*, Mars 2009.

LOW, Jesse. «Exercice Pacific Reach: Going to Depths for Submarine Safety.» *Navy News*, Issue 04 2010: p. 12-14.

MA, Jingpeng. «Sécurité énergétique de la Chine et choix stratégiques.» *Revue Défense Nationale*, Avril 2010: n°729, p. 121-126.

MOUYSSET, Jacques. «Vers une action navale élargie.» *Défense nationale et sécurité collective*, Août-Septembre 2009: n°722.

OUDOT DE DAINVILLE, Alain. «La Chine et la mer.» *Bulletin d'études de la Marine, "Asie, nouveau centre du monde?"*, n°44, p. 57-59.

PALMER, Diego A. Ruiz. «La sécurité maritime : couler ou nager - La fin de l'ère navale ?» *La Revue de l'OTAN*.

http://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/end_of_naval_era/FR/index.htm.

PETERSEN, Kristoffer. «SEA 1000 Submarine Programme Delivers Australian Counter Punch to Chinese Sea Power.» *Defence IQ*.

http://www.defenceiq.com/article.cfm?externalID=3123&mac=DFIQ_OI_Featured_2010&utm_source=defenceiq.com&utm_medium=email&utm_campaign=DefOptIn&utm_content=9/8/10 (accès le August 2010).

PIPOLO, Christophe. «Pour une politique globale des espaces maritimes.» *Défense nationale et sécurité collective*, Août-Septembre 2009 : n°722.

SCHAEFFER, Daniel. «Mer de Chine méridionale : Une sanctuarisation chinoise.» *Défense nationale et sécurité collective*, juin 2010: n° 731.

—. «Situation stratégique : nouvelle bipolarité.» *Revue Défense Nationale*, Février 2010: n°727, p. 132-135.

«Spratly Islands Conflicting Claims.» *Global Security*. <http://www.globalsecurity.org/> (accès le September 27, 2010).

Vietnam/China: The Dispute over Significant Waterways. Sample article, STRATFOR, 13 August 2010.

MEMOIRE

ROUSSEL, Marc. *Enjeux et droits en Mer de Chine méridionale*. Mémoire de recherches, Paris: Collège Interarmées de Défense (CID), Février 2000.

RAPPORTS, TEXTES & DOCUMENTS OFFICIELS

Australia's Defence Intelligence Organisation (DIO). *Defence Economic Trends in the Asia-Pacific*. Commonwealth of Australia, 2009.

Décision portant changement de position du sous-marin « Ouessant ». Décision N°0-35641-2009/DEF/EMM/STN, Paris: Bulletin Officiel des Armées, Etat-major de la Marine (bureau "soutiens navals"), 08 juillet 2009.

«Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030.» Defence White Paper, Canberra, 2009.

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). (1974).

Military and Security Developments Involving the People's Republic of China. Annual Report to Congress, Washington: US Secretariat of Defense, 2010.

The South China Sea Dispute: Renewal of a Commitment for Peace. Memorandum No. 6, paragraphe 1, ASEAN-ISI, May 1995.

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (accès le September 30, 2010).

ARTICLES ET COMMUNIQUES DE PRESSE

«Beijing plants flag in South China Sea amid regional tussle.» *The Straits Times*, 27 August 2010: p. B5.

«China plans base for deep-sea study.» *The Straits Times*, 28 August 2010: p. C5.

«China reiterates 'indisputable' sovereignty over South China Sea islands.» *Global Times*. 30 July 2010. <http://www.globaltimes.cn/>.

«Chinese expect strong Navy to ensure sea security.» *Global Times*. 16 April 2009. <http://www.globaltimes.cn/>.

«Chinese fishing boat seized by Indonesia in South China Sea.» *Global Times*. 24 June 2010. <http://www.globaltimes.cn/>.

COUTAU-BEGARIE, Hervé. «Géostratégie du Pacifique.» *Economica*, 1987.

DCNS. «Communiqué de presse.» 27 janvier 2009.

«Hanoi to invest billions in South China Sea.» *Global Times*. 05 May 2010. <http://www.globaltimes.cn/>.

KERR, Pauline. «The Security Dialogue in the Asia-Pacific.» *Pacific Review* 7, 1994: No. 4.

LASSERRE, Isabelle. «Vente de Mistral à la Russie : les dessous d'un marchandage.» *Le Figaro*, 07 septembre 2010.

Le Monde - Bilan géostratégie : Les nouveaux rapports de force planétaire. «L'inexorable ascension de la Chine.» 2010: p. 30-31.

—.«L'offensive navale de la Chine.» 2010.

LIANG, Yan. «US looks to Asia after Iraq withdrawal.» *Global Times*. 02 September 2010. <http://www.globaltimes.cn/>.

MEDCALF, Rory. «Asia's maritime security is all at sea.» *The Australian*, 15 September 2010: p. 10.

RICHARDSON, Michael. «China's network of places, not bases.» *The Straits Times*, 16 August 2010: p. A15.

—.«Chinese patience limited over maritime underbelly.» *The Straits Times*, 02 August 2010.

—.«In knots and tangles over freedom of the sea.» *The Straits Times*, 28 July 2010: p. A20.

«Road map toward China's maritime peace.» *The Global Times*, 27 July 2010.

SINGH, Daljit. «Imagining Asia's future power plays.» *The Straits Times*, 26 June 2010.

—.«South China Sea tensions hurt South-east Asian security.» *The Straits Times*, 16 August 2010.

TEN KATE, Daniel. «U.S. Signals to China It Won't Keep Out of South Sea.» *Business Week*. 23 July 2010.
<http://www.businessweek.com>.

ZAJEC, Olivier. «Actualité et réalité du 'collier de perles'.» *Mondes chinois*, été 2009: n°18, p. 59-67.

ZHANG, Mingliang et YANG Fang. «South China Sea: Navigating a sea of conflicting claims.» *The Straits Times*, 28 July 2010: p. A20.

DISCOURS

MARCIEL, Scot, Deputy Assistant Secretary, Senate Foreign Relations Committee. «Maritime Issues and Sovereignty Disputes in East Asia.» *U.S. Department of State*. 15 July 2009. <http://www.state.gov/> (accès le August 2010).

TEO, Chee Huan, Deputy Prime Minister and Minister for Defence of Singapore. «2010 Singapore Armed Forces Overseas Scholarship award ceremony.» Speech, Istana, Singapore, 17 August 2010.

—.«Renewing the Regional Security Architecture.» *The 9th IISS Asian Security Summit: The Shangri-La Dialogue*. Singapore: International Institute for Strategic Studies, 06 June 2010. 6th Plenary Session.

CONFERENCES (ASSISTEES)

CHALIAND, Gérard. «The Re-Emerging Asiatic Powers in a Conflicting World.» *RSIS Conference*. NTU, Singapore, 23 September 2010.

DAVIES, Andrew. «The Australian Defence White Paper: One Year On.» *IISS-Asia Seminar Series*. Singapore, 1st July 2010.

«RSIS-MacArthur Annual Conference on Regional Security Cooperation .» Marina Mandarin Hotel, Singapore, 19-20 July 2010.

CONFERENCES (COMPTE-RENDUS)

IISS. «The Shangri-La Dialogue: 9th IISS Asia Security Summit.» *IISS News*. Singapore, July 2010.

«Maritime Security in Southeast Asia.» *IDSS-NUPI Public Seminar*. Traders Hotel, Singapore: IDSS, 29 November 2005.

MILLER, Marc. *PLA Missions Beyond Taiwan*. Carlisle Barracks, Pennsylvania: U.S. Army War College; The National Bureau of Asian Research; The Bush School of Government and Public Service at Texas A&M University, 26 September 2008.

STOREY, Ian. «Managing the South China Sea Problem in ASEAN-China Relations: Progress, Problems and Prospects.» *Annual RSIS-MacArthur Conference on Regional Security Cooperation*. Marina Mandarin Hotel, Singapore, 19-20 July 2010.

«The Evolution of Military Power in the 21st Century.» *5th Asia-Pacific Security Conference (APSEC)*. Singapore: Rajaratnam School of International Studies & Singapore Airshow and Events Pte Ltd, 21 January - 1 February 2010.

TILL, Geoffrey. «The Historical Attributes of the Sea and Maritime Developments in the Asia Pacific.» *Maritime Challenges and Priorities in Asia*. Singapore: Rajaratnam School of International Relations (RSIS), 20-21 January 2010.

ENTRETIENS & CORRESPONDANCES PERSONNELLES

ALBLAS, Anton, interviewé par Alexandre BESSON. *Maritime Security in Southeast Asia: An Australian Perspective*. "Le Petit Salut", Singapore, (July 2010).

CHAN, Jane, Joshua HO et YANG Fang, interviewés par Alexandre BESSON et Thomas LORNE. *Maritime Disputes in South China Sea*. (26 August 2010).

EMMERS, Ralf, interviewé par Alexandre BESSON et Thomas LORNE. *Développements récents en Mer de Chine du sud*. RSIS, Singapour, (24 August 2010).

EVRON, Yoram, interviewé par Alexandre BESSON et Thomas LORNE. *PLA's modernization* (22 September 2010).

KERGOAT, Jean-Michel, interviewé par Alexandre BESSON. *Sécurité maritime en Asie du sud-est*. Ambassade de France, Singapour, (25 Juin 2010).

PEJSOVA, Eva, interviewée par Alexandre BESSON. *La sécurité maritime en Asie du sud-est* (September 2010).

STOREY, Ian, interviewé par Alexandre BESSON et Thomas LORNE. *Territorial Disputes in South China Sea*. ISEAS, Singapore, (1st September 2010).

SITES INTERNETS

(CIA), Central Intelligence Agency. «The World Factbook.» <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (accès le 16 septembre 2010).

(EIA), U.S. Energy Information Administration. *South China Sea Energy Data, Statistics and Analysis*. http://www.eia.gov/emeu/cabs/South_China_Sea/OilNaturalGas.html (accès le 30 septembre 2010).

«ASEAN Secretariat.» *Association of Southeast Asia Nations (ASEAN)*. <http://www.aseansec.org/> (accès le 27 septembre 2010).

DCNS. <http://www.dcnsgroup.com/cms/press.html> (accès le 14 septembre 2010).

Defense IQ. <http://www.defenceiq.com/> (accès le 26 juin 2010).

Government, Australian. *Department of Defence, Intelligence and Security*. <http://www.defence.gov.au/dio/> (accès en août 2010).

Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). <http://www.iris-france.org/> (accès le 20 septembre 2010).

International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO). <http://www.ismerlo.org/> (accès le 14 septembre 2010).

Jane's Defence Weekly. <http://www.jdw.janes.com/>.

Le portail des sous-marins. <http://www.corlobe.tk/> (accès le 14 septembre 2010).

Le Télégramme. <http://www.letelegramme.com/> (accès le 14 septembre 2010).

Lowy Institute for International Policy. <http://www.lowyinstitute.org/> (accès le 15 septembre 2010).

Mer et marine. <http://www.meretmarine.com/> (accès le 14 septembre 2010).

Ministry of Defence, Republic of Singapore. <http://www.mindef.gov.sg/> (accès le 30 août 2010).

Republic Singapore Navy, Ministry of Defence. <http://www.mindef.gov.sg/> (accès le 15 septembre 2010).

South China Sea. <http://www.southchinasea.org/>. (accès le 13 septembre 2010)

The Global Times (opinion). <http://opinion.globaltimes.cn/> (accès en juillet-septembre 2010).

The Global Times. <http://www.globaltimes.cn/> (accès en juillet-septembre 2010).

AUTRES ARTICLES ET DOCUMENTS

«Bases navales. Le collier de perles chinois.» *Spyworld Actu*. 30 March 2008. <http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article7375> (accès le August 2010).

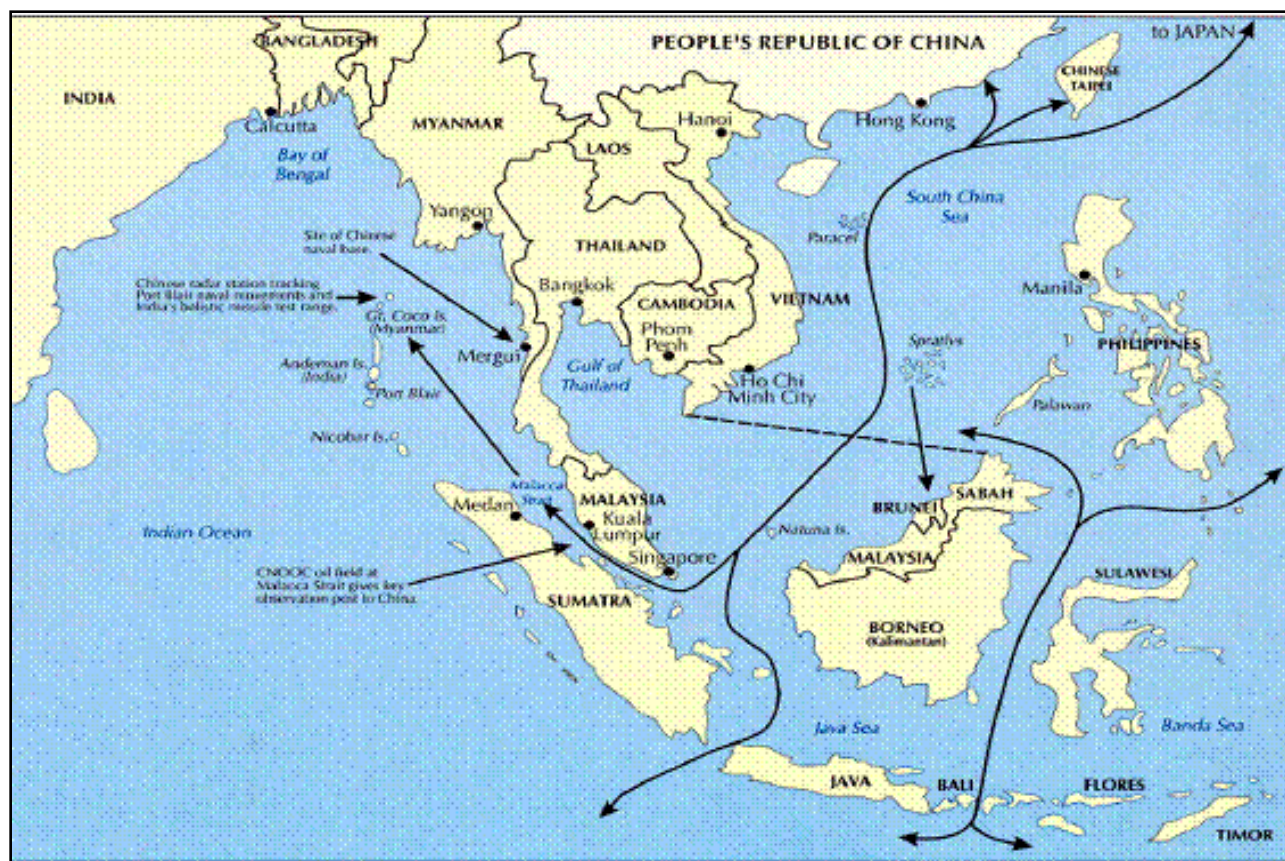
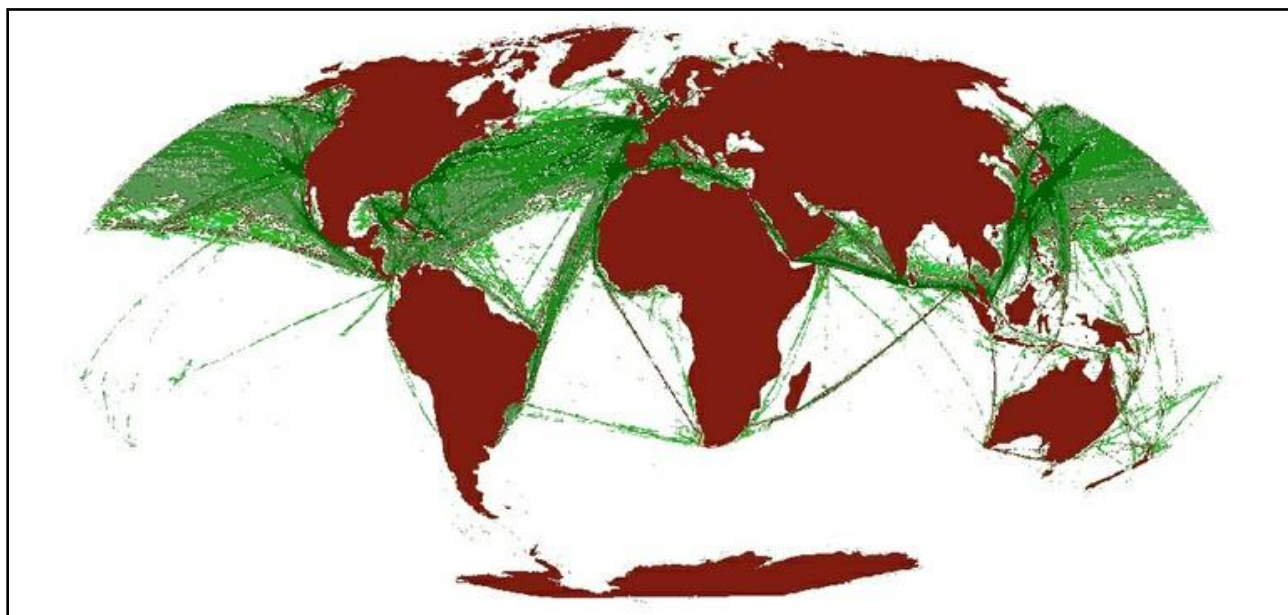
«Clinton Urges Legal Resolution of South China Sea Dispute.» *U.S. Department of State*. 23 July 2010. <http://www.america.gov>.

MENGES, Constantine C. «China: Its geostrategy and energy needs.» *United States-China Economic and Security Review Commission*. 30 October 2003. <http://www.uscg.gov/> (accès le August 13, 2010).

ANNEXES

Les voies de communication maritimes dans le monde et en Asie du sud-est	30
Répartition géographique des forces navales chinoises.....	31
Sécurité sous-marine : dix questions au capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT	32
L'ASEAN.....	34
L'ASEAN : Une communauté en quête de confiance mutuelle	35

Les voies de communication maritimes dans le monde et en Asie du sud-est³⁷

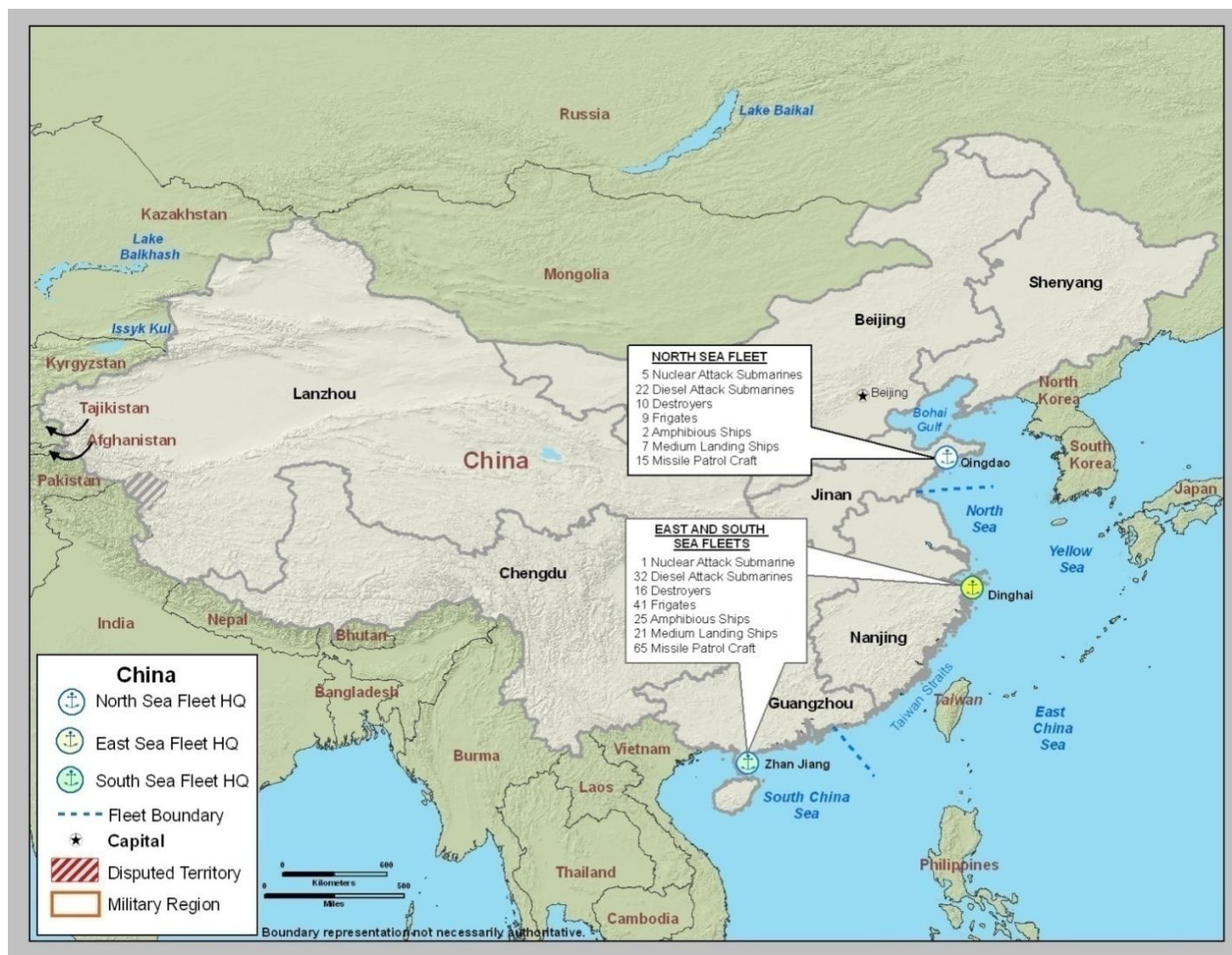


³⁷ Resources cartographiques :

Carte du haut : *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)* <http://www.sipri.org/>

Carte du bas : *United States-China Economic and Security Review Commission (USCC)* <http://www.uscc.gov/>

Répartition géographique des forces navales chinoises³⁸



³⁸ Ressource cartographique: *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*. Annual Report to Congress, Washington: US Secretariat of Defense, 2010: p. 65.

Sécurité sous-marine : dix questions au capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT³⁹

1. Est-ce difficile de mettre en œuvre des sous-marins dans la région ?

Oui. Les fonds sont faibles, les courants forts, la température de l'eau élevée et le milieu sonore bruyant. Pour couronner le tout, la cartographie des forages exploratoires dans certaines zones n'existe pas ou est uniquement connue des Américains et n'est pas partagée...

2. Comment qualifieriez-vous le risque représenté par les accidents de sous-marins ?

Le risque peut être maîtrisé si la qualification des équipages est au rendez-vous.

3. Est-ce à l'heure actuelle une préoccupation pour les marines mettant en œuvre des submersibles ?

Depuis le naufrage du *Koursk*, oui. Cela a été une révélation sur l'impossibilité de coopérer et l'absence d'interopérabilité des moyens et des procédures en temps de paix, d'où la création d'ISMERLO par les Etats-Unis et l'OTAN.

4. Les équipages de sous-marinières sont particulièrement récents dans la région. Comment qualifieriez-vous l'état de leur préparation et de leur formation ?

Tout dépend du pays guide et de la nature du contrat. Si le pays a une tradition sous-marine ancienne et une bonne connaissance des conditions d'emploi des sous-marins pour lesquels il doit former les équipages cela peut être très bon. La nature du soutien sur les court, moyen et long termes est cruciale. Vient ensuite la capacité de maintenance des submersibles et celle du renouvellement des équipages. On ne se « paie » pas une tradition et une connaissance sous-marine comme on peut se payer un sous-marin. Cela s'acquière avec l'expérience, le temps, et des accidents...

5. Pensez-vous que les Etats fournisseurs devraient être davantage impliqués dans la formation, la préparation et l'entraînement des équipages ?

C'est une question avant tout politique et financière. Tout dépend de l'objectif suivi par le fournisseur, et par l'acheteur.

6. Quel est l'état des dispositifs de recherche et de secours dans la région ? Les Marines sont-elles bien équipées pour faire face à d'éventuels accidents ?

Seule la Marine singapourienne est réellement capable d'intervenir au plus haut niveau. Les Indiens ont des moyens lourds traditionnels, les Etats-Unis aussi, mais ils sont loin. Les Chinois commencent à coopérer et à acquérir les technologies et l'emploi des engins russes peut poser des problèmes de taille et de poids pour les structures d'accueil des sous-marins. Un écueil important à ne pas négliger: les différences de procédures et la compréhension linguistique... (...)

³⁹ Le capitaine de Corvette J.M. KERGOAT est officier de liaison français auprès de l'IFC (entretien réalisé en septembre 2010).

(...)

7. Où en est la coopération régionale à ce sujet ?

Voir le portail ISMERLO, mais au vu du dernier exercice *Pacific Reach*, c'est encourageant. Toutes les Marines opérant des sous-marins dans la zone ont conscience du besoin urgent de coopérer.

8. Peut-on être optimiste quant aux développements futurs de cette coopération ?

Je pense que oui.

9. Existe-t-il des modèles de coopération ou de *confidence-building* en Europe qui puissent inspirer les Etats de la région ?

Oui : l'OTAN et ISMERLO, qui servent tous deux de références mondiales.

10. Vous avez récemment participé à l'exercice *Pacific Reach* comme observateur. Quelles sont en ont été vos principales impressions ?

Sans faute des Singapouriens. Lacunes américaines bientôt comblées. Et très net intérêt des pays observateurs (Chine, Vietnam, Inde, Italie, Japon, Malaisie, Corée du sud...). Cela donne de réelles ouvertures sur des coopérations en temps de paix. L'idée partagée par tous semble être qu'un sous-marin en difficulté doit être secouru par tous les moyens disponibles, quelque soit son pavillon. Enfin, l'externalisation semble une solution réaliste.

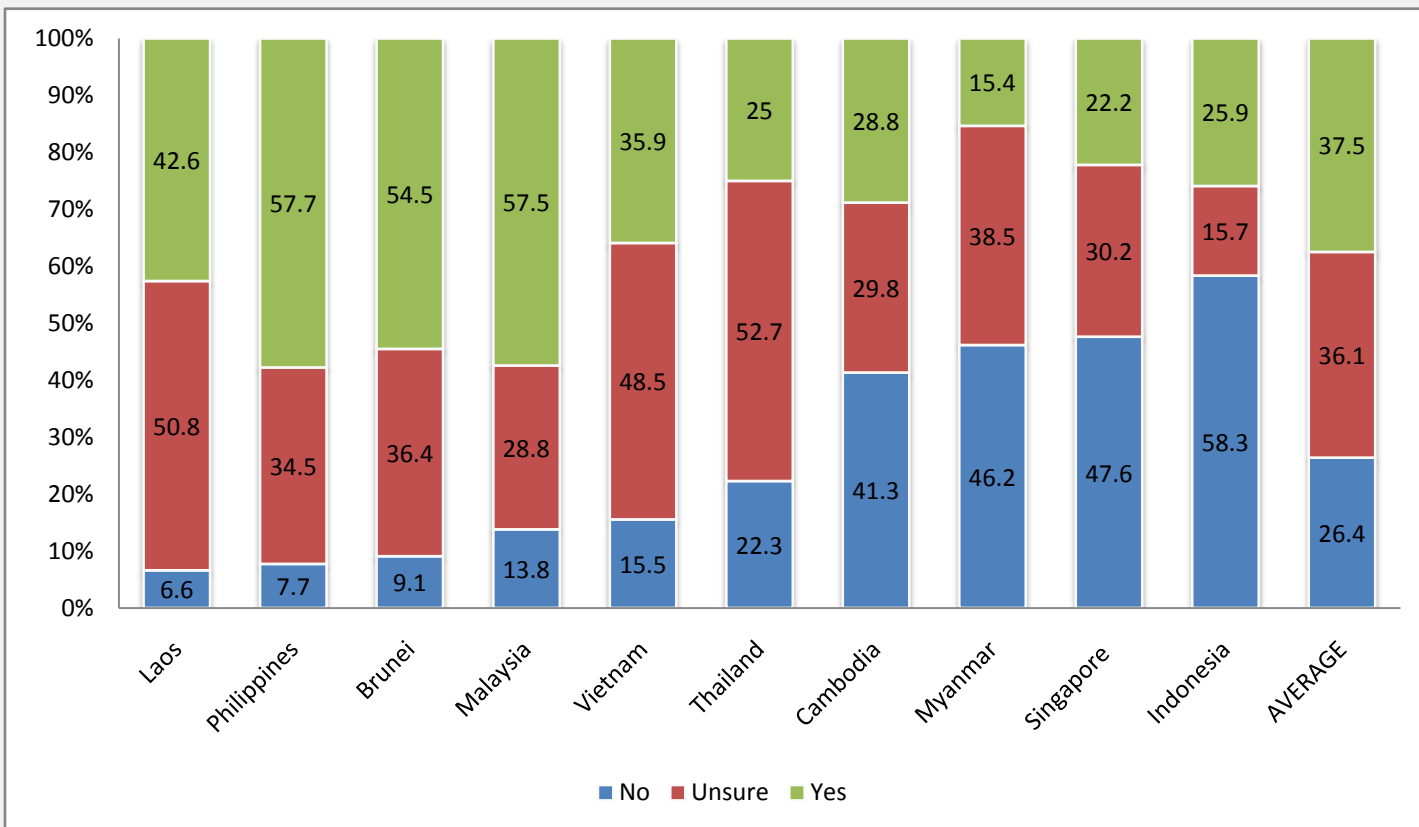
L'ASEAN⁴⁰

⁴⁰Ressource cartographique : *ASEAN Secretariat*
<http://www.aseansec.org/>

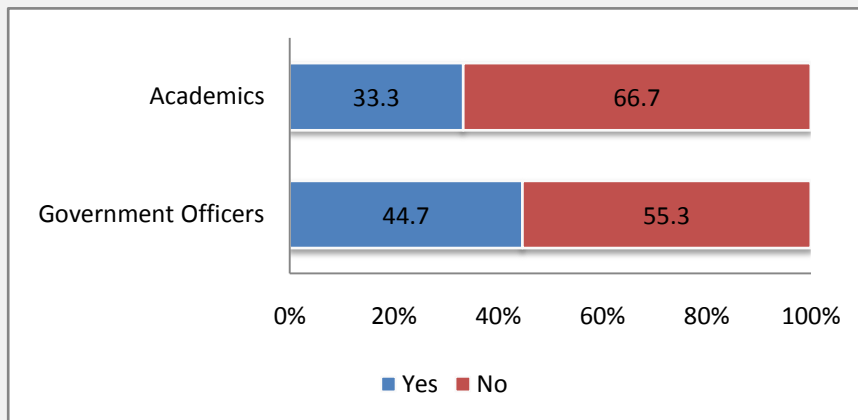
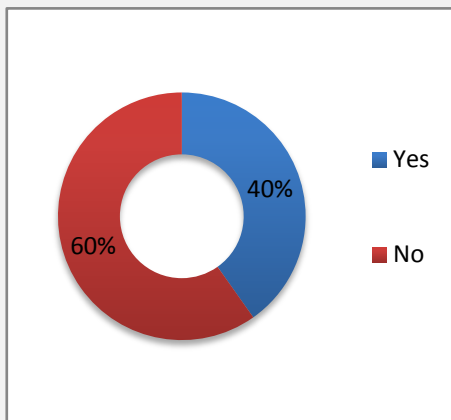
L'ASEAN : Une communauté en quête de confiance mutuelle⁴¹

GRASSROOTS TRUST IN SOUTHEAST ASIA

Do you believe you can trust all the countries in Southeast Asia to be 'good neighbours' ?



ELITES TRUST IN SOUTHEAST ASIA



⁴¹ D'après : ROBERTS, Christopher B. « The ASEAN Community: Trusting Thy Neighbour. » *RSIS Commentaries*, 22 October 2007: No. 110/2007. **Graphiques réalisés par l'auteur.**

ELITE PERCEPTIONS OVER THE RISK OF CONFLICT IN SOUTHEAST ASIA

Can you imagine armed conflict between the ASEAN states within the next twenty years?

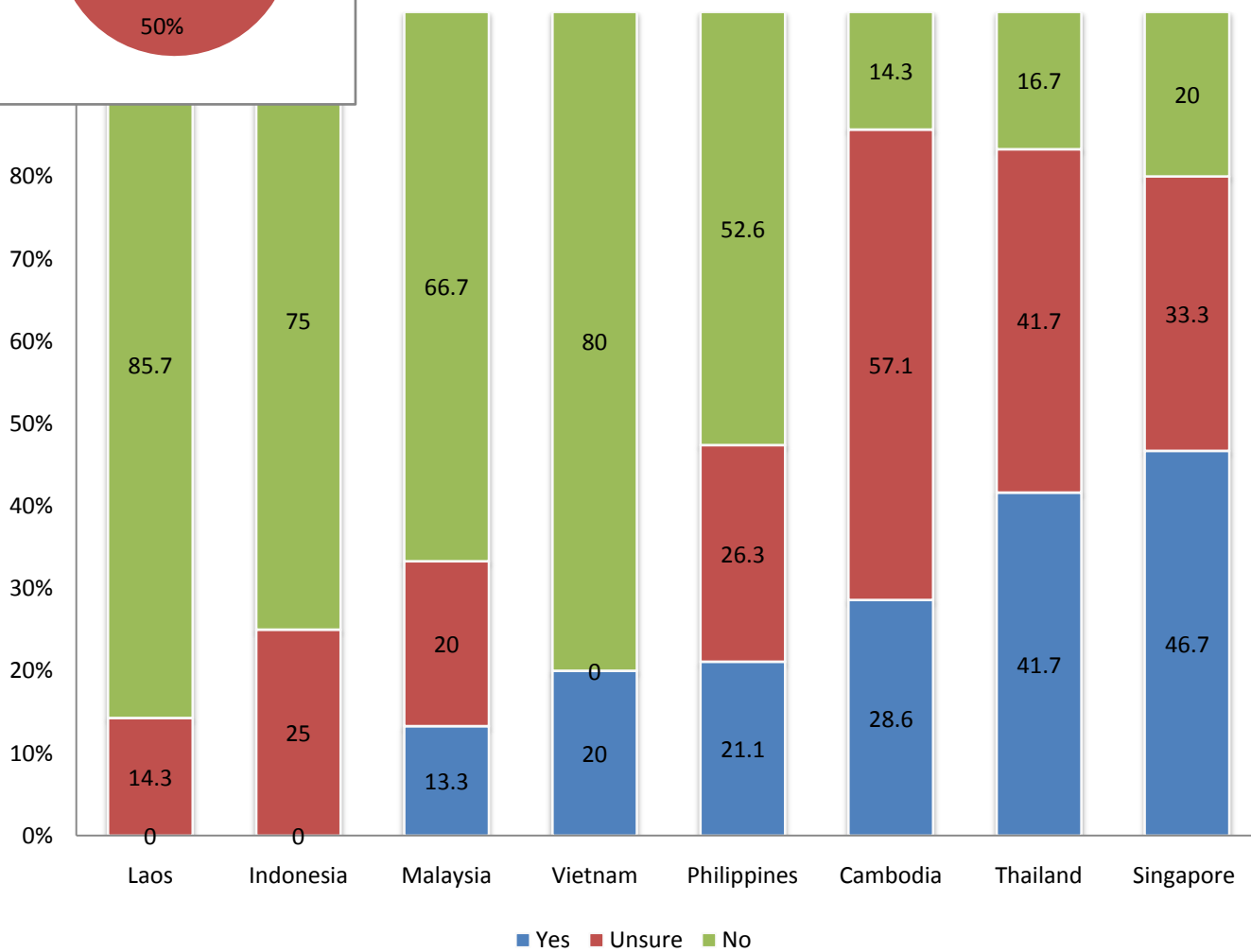
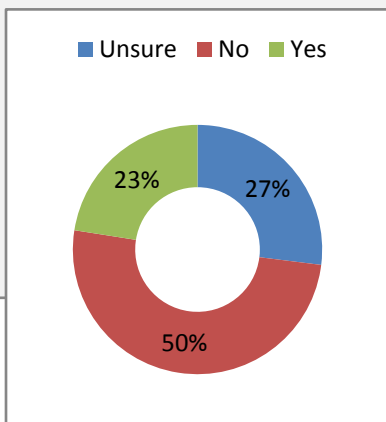


TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	II
INTRODUCTION.....	4
1. ARMEMENT ET POLITIQUES D'ACQUISITION DE SOUS-MARINS EN ASIE DU SUD-EST	5
1.1. Panorama des politiques régionales d'acquisition de sous-marins.....	5
1.2. Des motivations divergentes et parfois floues	8
1.3. Dans les eaux troubles d'Asie.....	11
2. UN EMBRYON DE SÉCURITÉ SOUS-MARINE	14
2.1. L'absence de schéma régional de sécurité maritime	14
2.2. Les prémices d'une coopération internationale	15
CONCLUSION	17
<i>Perspectives</i>	<i>17</i>

ABREVIATIONS & ACRONYMES	19
BIBLIOGRAPHIE	20
OUVRAGES	20
ARTICLES ACADEMIQUES ET ARTICLES DE <i>THINK-TANKS</i>	20
ARTICLES DE REVUES ET DE SITES INTERNET SPECIALISEES	22
MEMOIRE	23
RAPPORTS, TEXTES & DOCUMENTS OFFICIELS	23
ARTICLES ET COMMUNIQUEES DE PRESSE	24
DISCOURS	25
CONFERENCES (ASSISTEES)	25
CONFERENCES (COMPTES-RENDUS)	26
ENTRETIENS & CORRESPONDANCES PERSONNELLES	26
SITES INTERNETS	27
AUTRES ARTICLES ET DOCUMENTS	28
ANNEXES	29
Les voies de communication maritimes dans le monde et en Asie du sud-est	30
Répartition géographique des forces navales chinoises	31
Sécurité sous-marine : dix questions au capitaine de Corvette Jean-Michel KERGOAT	32
L'ASEAN	34
L'ASEAN : Une communauté en quête de confiance mutuelle	35
TABLE DES MATIERES	37

