

PROGRAMME ASIE

LES DÉFIS SÉCURITAIRES EN MER DE CHINE MÉRIDIONALE

ÉTUDIANTS DE LA PROMOTION DÉFENSE ET SÉCURITÉ, IRIS SUP'

OCTOBRE 2017

ASIA FOCUS #47

La mer de Chine méridionale, mer bordière de l'océan Pacifique, est aussi appelée mer de Chine du Sud par les Chinois et les Japonais, ou mer de l'Est par les Vietnamiens. Elle couvre une superficie d'environ 3 500 000 km² et comprend des centaines de minuscules îles regroupées en archipels. Ces îlots font l'objet de revendications de souveraineté concurrentes par les nations limitrophes et sources de tensions palpables. La diversité des noms utilisés pour les îlots et pour la mer elle-même est un infime reflet littéraire des revendications autour de cet espace.

Les acteurs clés en mer de Chine méridionale sont essentiellement les pays côtiers comptant la Chine, Taïwan, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie, Brunei, l'Indonésie, Singapour, mais aussi les États-Unis et le Japon de par leur présence et leur influence stratégique. La présente étude cible l'ensemble de ces pays, à l'exception de la Malaisie.

La mer de Chine méridionale renferme d'immenses richesses halieutiques pour ses pays côtiers : 8% de la production de la pêche commerciale mondiale y est produite et alimente une grande partie de la population chinoise. Au-delà des ressources alimentaires, la situation géostratégique de la zone en fait une zone maritime vitale pour le commerce international. Cependant, les enjeux ne sont pas que d'ordre commercial. Les deux zones les plus sensibles sont deux grandes chaînes d'îles nommées *Spratleys* et *Paracels*, très peu habitées et d'importance faible en matière de taille et de ressources. Ces revendications territoriales permettent en revanche d'étendre des territoires nationaux via les ZEE et ainsi la souveraineté sur des zones de contrôle étendues, bien plus loin que ce que peuvent permettre les littoraux actuels. La création d'îles artificielles habitables permet ainsi d'établir des points de repères stratégiques dans la mer elle-même, et de trouver une échappatoire juridique dans la définition même de la CNUDM.¹

Comme nous le rappelle l'histoire de l'Amiral Zheng He (1371-1433), la puissance de la Chine est étroitement liée à sa capacité à maîtriser les mers qui l'entourent. « L'empire du milieu » a en effet longtemps exercé son influence sur l'ensemble des espaces

¹ Voir encadré n°1.

maritimes qu'il revendique aujourd'hui, de Taiwan au détroit de Malacca. À l'inverse, le démembrement au XIX^{ème} siècle de la Chine par les pays occidentaux et le Japon reflète l'infériorité de sa flotte, qui manque le pas de la révolution industrielle. Par la suite, le Traité de San Francisco de 1951, faisant suite à la défaite du Japon au cours de la Seconde Guerre mondiale, n'a pas clarifié la situation : le Japon capitulant renonça à ses droits sur ses îles en mer de Chine méridionale laissant un vide juridique. Dès 1947, la Chine réclame « la ligne des 9 traits », une délimitation propre qui entoure sur 1 500 km la côte sud chinoise et englobe toute la mer de Chine du Sud.

Le XXI^{ème} siècle marque ainsi le retour de l'esprit de conquête chinois en mer de Chine méridionale. Mais la mondialisation a établi de nouveaux rapports de force dans la zone, marqués par une interdépendance croissante des économies.

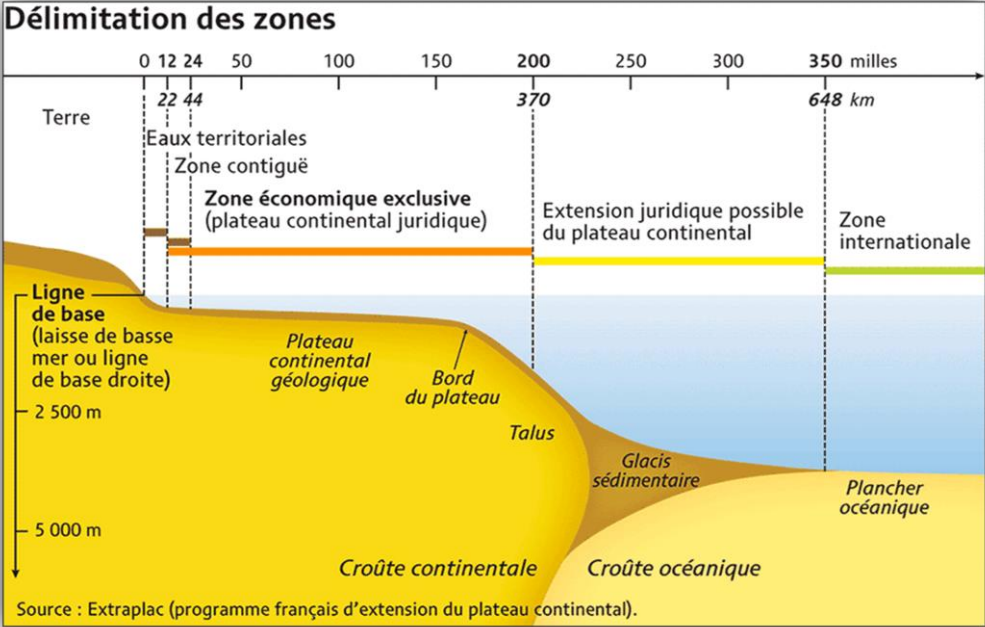
Face à l'extension de l'influence chinoise les autres acteurs s'organisent et déploient des stratégies propres pour sécuriser leurs intérêts. Les États-Unis s'appuient sur leur puissance maritime pour assurer une présence maritime forte dans la zone : ils ont déployé leur VII^{ème} flotte dans les eaux pacifiques du Japon, de la Corée du Sud et des Philippines par la suite. Le Vietnam a quant à lui revendiqué des territoires dès 1954 en s'appuyant sur des données historiques comme les registres historiques coloniaux français. D'autres revendiquent le terrain par leur présence et l'exploitation des îles ou usent simplement de leur pouvoir et influence. Brunei par exemple applique simplement le cadre juridique au large de ses côtes. En l'absence de capacité militaire sur laquelle s'appuyer, la loi est la meilleure arme.

Quatre grandes problématiques sécuritaires sont ici identifiées :

1. Entre tensions répétées et conflits ouvertement déclarés, où se trouve la limite de la définition (de quoi ?) que peut en faire chaque pays ?
2. Quelle guerre des lignes sont en train de mener les différents acteurs de la zone ? Sur quelles ressources s'appuient les États pour défendre ces revendications ?
3. La puissance militaire étant au cœur de la stratégie d'influence, en quoi les revendications peuvent-elles assouvir la montée en puissance des forces ?

4. Le commerce est-il une source de tensions ou pourrait-il créer des opportunités de coopération ?

Le traité de Montego Bay, 1982



Faisant partie de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), la signature de ce traité fut un tournant juridique majeur pour le droit maritime et devait atténuer les différends en mer de Chine méridionale. La création des ZEE, zones économiques exclusives, permet d'asseoir le droit souverain sur le plateau continental qui entoure un Etat.

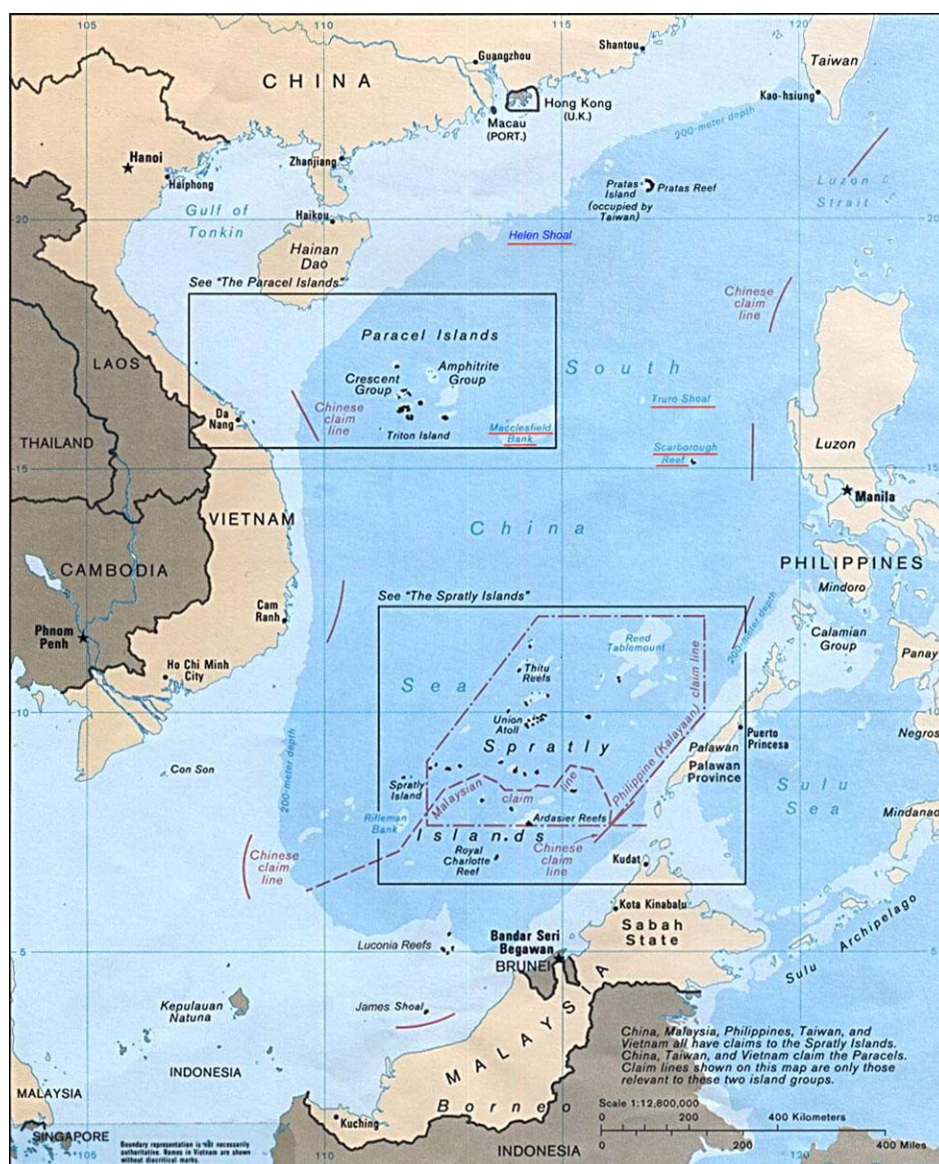
Récapitulatif des revendications en mer de Chine méridionale

PAYS	Archipels, îles et ilots revendiqués en mer de Chine méridionale
Chine	Taiwan Archipel des Spratleys: Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef, Hughes Reef, Johnson Reef, Mischief Reef, Subi Reef* Archipel des Paracels Récif Scarborough Banc Macclesfield Iles Prata* Archipel des Natuna Récif Louisa
Vietnam	Archipel des Spratleys : Alison Reef, Amboyan Reef, Barque Canada Reef, Central London Reef, Cornwallis South Reef, Da Gri-san, Da Hi Gen, East London Reef, Great Discovery Reef, Ladd Reef, Landsdowne Reef, Namyit Island, Pearson Reef, Petley Reef, Sand Cay, Sin Cowe Island, South Reef, South West Cay, Spratly Island, Tennent Reef, West London Ree*

	Archipel des Paracels
Philippines	Archipel des Spratleys : Loaita Island, Nansham Island, West York Island, Lamkian Cay, Thitu Island, North East Cay, Flat Island, Commodore Reef* Récif Scarborough
Taiwan	Chine continentale Archipel des Spratleys : Itu Aba* Archipel des Paracels Récif Scarborough Banc Macclesfield Iles Prata
Indonésie	Archipel des Natuna*
Brunei	Récif Louisa*

*Occupé par le pays

Carte de la mer de Chine australe, avec indication des frontières maritimes disputées



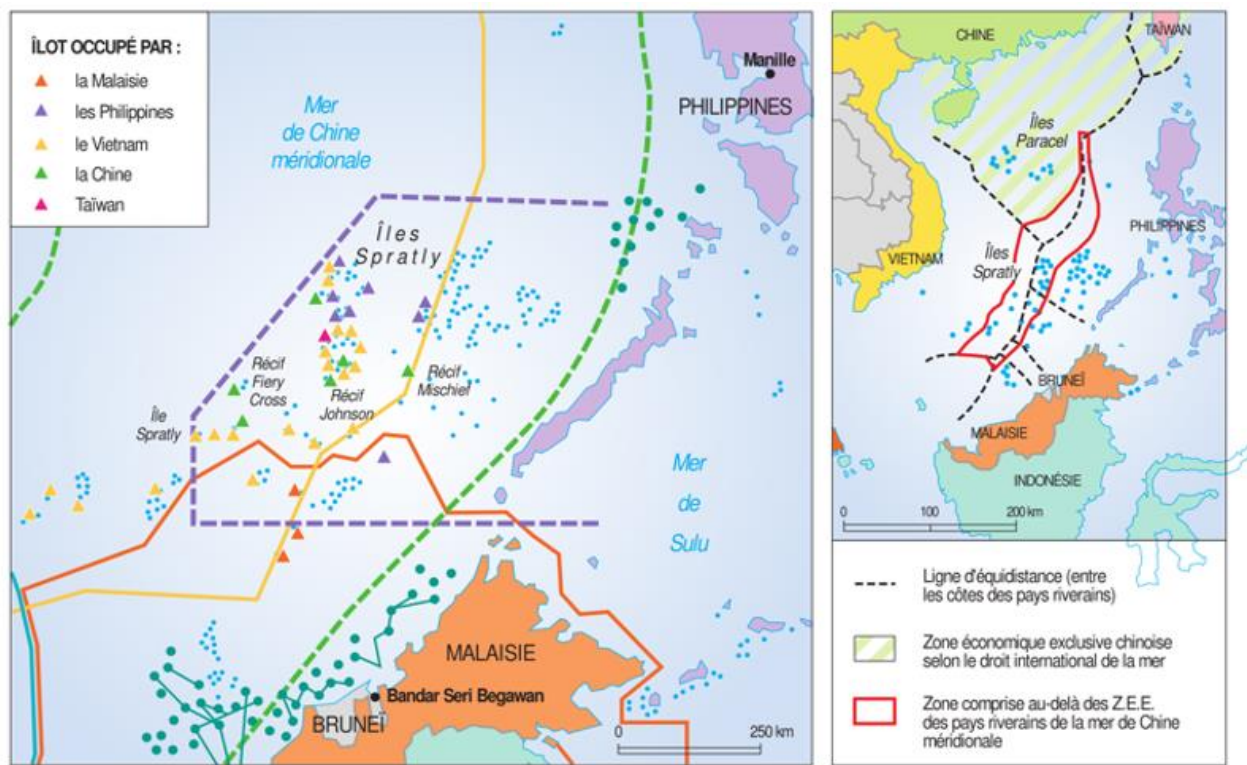
Source : © U.S. Central Intelligence Agency, placée dans le domaine public par la CIA

LA MER DE CHINE MÉRIDIONALE : PERCEPTION OU RÉALITÉ D'UN CONFLIT ?

En ce début de XXI^e siècle, la mer de Chine est le théâtre de tensions croissantes entre les différents acteurs qui évoluent sur ses flots. La République populaire de Chine y tient une place centrale, de par son ascension économique, son expansion diplomatique et la modernisation de ses forces armées. En conséquence, s'opère un traditionnel dilemme

de sécurité, cher aux courants réalistes où la montée en puissance d'un acteur s'accompagne obligatoirement d'une montée des tensions et parfois jusqu'à l'éclatement d'un conflit. Est-ce que la mer de Chine méridionale, face à cette montée inexorable des tensions, sera le théâtre d'un conflit ouvert entre les nations qui la bordent ?

Carte des différentes possessions par pays des îles Paracels et Spratleys



Source : Philippe Rekacewicz, Le Monde diplomatique, mars 1996

Depuis la bataille entre la Chine et le Vietnam autour des îles *Paracels* en 1974, les tensions n'ont fait que s'accroître entre une Chine qui voulait assumer son rôle de leader régional et ses voisins qui voyaient d'un mauvais œil un tel projet. S'en est suivi une

course aux atolls et aux récifs, pour contrôler chaque coin de terre, de sable et de roche afin de s'assurer le contrôle des eaux aux alentours, au nom du droit de la mer érigé en 1982 lors de la convention de Montego Bay. Néanmoins, ces îlots ne sont qu'une partie de la question et semblent surtout concentrer l'attention des médias depuis quelques années. En effet, la zone, de par la multitude d'acteurs en présence et par les nombreux enjeux qui en découlent, demeure complexe et reste propice aux tensions. Ces tensions sont d'autant plus fortes que la Chine s'est lancée dans un projet à long terme qui vise à doter Pékin d'une marine moderne lui conférant des capacités de projection. L'un des symboles les plus emblématiques de cette modernisation de la marine chinoise est la mise à flot de son second porte-avions fin avril 2017.

Cependant, la marine chinoise n'est pas la seule présente en mer de Chine méridionale. Les États-Unis, par le biais de leur VIIème Flotte sont largement présents dans la zone pour s'assurer de la liberté de navigation dans une mer connue comme un étant l'un des plus grands carrefours du commerce maritime. Se tient alors une confrontation des stratégies dans la zone, entre la volonté chinoise de contrôler son environnement proche et la volonté américaine de conserver la liberté de navigation dans ces eaux.

En effet, le cœur économique de la Chine se situant sur sa côte, sa stratégie se base sur la défense maritime ou sur la prévention de toute menace venant de la mer. Le besoin d'une zone sécurisée entourant la côte chinoise était vital. L'Amiral Liu Huaqing fonde alors sa stratégie de la *First island chain*, ou première chaîne d'îles. Cette chaîne est censée constituer la première zone de sécurité pour protéger la côte chinoise d'une éventuelle menace. Puis la *Second island chain*, qui rentre toujours dans la stratégie de Liu Huaqing comme sphère de protection de la Chine, mais qui ne possède pas le caractère vital de la première chaîne. Pékin érige alors une flotte lui permettant de contrôler cette zone entre sa côte et les chaînes d'îles tracées par l'Amiral Huaqing.

Les États-Unis basent leur stratégie en opposition à la stratégie chinoise de contrôle de l'espace maritime. Déjà en 2010, le Département de la Défense des États-Unis avait mis en lumière la nécessité de munir l'armée américaine de moyens pour contrer ces capacités de déni d'accès, comme ce fut le cas dans le Rapport quadriennal de la Défense. Ce concept a notamment été décrit et détaillé par l'ancien Capitaine de la Flotte du

Pacifique, Jan Van Tol ancien membre du Centre des évaluations stratégiques et budgétaires, et anciennement pour *l'Office of Net Assessment*, le think-tank du Département de la Défense des États-Unis. Dans son article, Van Tol montre clairement que le but d'un tel concept est de neutraliser les capacités ennemies censées refuser l'accès de l'espace maritime et aérien.

Cette présence traditionnelle des États-Unis dans la zone est accompagnée par un acteur lui aussi traditionnel mais dont l'influence se veut croissante : le Japon. En effet, le Cabinet du Premier ministre Shinzô Abe a fait des questions de défense son cheval de bataille en parallèle des questions économiques. Ce passage d'une politique passive à une politique plus engagée et axée sur la sécurité a un impact direct sur la zone étudiée. Tokyo est de plus en plus présent et mène une campagne de coopération de défense avec les pays membres de l'ASEAN depuis l'élection de son actuel Premier ministre. Le Japon se base alors sur trois grands acteurs de la zone, à savoir le Vietnam, l'Indonésie et les Philippines en leur donnant du matériel destiné aux garde-côtes ou bien directement des patrouilleurs ou des avions de surveillance maritime.

Au milieu de ces trois grands acteurs, les pays riverains de la mer de Chine méridionale participent eux-aussi à la montée en tension, notamment par crainte que leur voisin chinois ne prenne trop ses aises dans un territoire qui leur appartient de droit. La plupart des pays se lancent dans une modernisation de leur marine et de leurs forces aériennes en vue d'améliorer le contrôle de leur espace maritime. Tel est le cas par exemple du Vietnam qui se constitue une flotte de sous-marins, achetés auprès de la Russie.

La perception de la guerre

Un conflit ouvert pourrait également éclater de par les volontés belliqueuses de certaines populations. C'est le cas du Vietnam et de l'Indonésie, dont les populations développent un fort sentiment antichinois. D'ailleurs les émeutes de 2014 au Vietnam s'étaient tragiquement conclues par la mort de plusieurs étrangers. Mais également aux Philippines, où la population est largement ralliée à Washington pour des causes

historiques. En outre, selon une enquête de 2004, rapportée par Rémi Scoccimarro, 64% des Chinois interrogés affirment ne pas aimer le Japon. Contre 60% des Japonais envers la Chine. La perception d'un conflit ou des tensions par les différentes populations bordant la mer de Chine méridionale est donc véritable et s'ancre dans les mentalités.

Malgré cette méfiance des uns envers les autres, notamment envers le géant chinois, les pays membres de l'ASEAN conduisent généralement une politique plus souple qu'il n'y paraît. Leurs différents gouvernements souffrent d'une certaine schizophrénie face à la situation ce qui révèle la complexité de notre analyse. L'affaire de *Benham Rise* entre les Philippines et la Chine éclaire ce point de vue. En effet, en avril 2017, la Chine a envoyé un navire d'exploration dans la mer des Philippines, sur le plateau de *Benham Rise*. Manille est divisée entre un président souple vis-à-vis de Pékin et une population largement rattachée à Washington et méfiante quant aux agissements de la Chine près de l'archipel. C'est également le cas de Jakarta qui oscille entre une politique souple envers Pékin et une ligne plus dure, basée sur la modernisation de sa marine et de sa flotte aérienne. Cette politique traditionnelle en Indonésie est plus connue sous le nom de *bebas-aktif*. Tous les pays de la zone n'ont donc aucun intérêt à déclencher un conflit ouvert mais restent prudents face à une Chine toujours plus présente dans la zone.

De surcroît, il en va de la stratégie chinoise de maintenir un certain seuil de tension pour faire avancer ses pions. Chong-Pin Lin, professeur à la *Taiwan's National Defense University*, met en lumière la politique chinoise de Deng Xiaoping avec la conception du *struggle without breaking*, pouvant être traduit par « lutter sans détruire/anéantir ». Celle-ci visant à pousser l'adversaire du moment dans ses retranchements jusqu'à la limite du supportable pour alors arrêter immédiatement l'affaire en attendant une autre opportunité. Cette stratégie tire son origine en 1982 après que les États-Unis, sous le gouvernement Reagan, aient vendu des armes à Taïwan, la Chine de Deng Xiaoping s'y était fortement opposée. Le Secrétaire général du Parti avait alors dicté une ligne de conduite : « *Pour lutter avec les États-Unis, nous devons être sans peur. Cependant, nous devons aussi mettre l'accent sur une stratégie en insistant sur nos principes tout en veillant à ne pas rompre la relation* » (Lin C.-P., 2015, p. 480).

Xi Jinping conduit une stratégie différente, qui intègre les nouvelles capacités chinoises en terme économiques, militaires et diplomatiques. L'actuel gouvernement reconnaît donc le nouveau statut de la Chine dans la région comme acteur majeur avec les États-Unis. Cette stratégie se voit au travers de son concept de « nouvelles relations entre grandes puissances », qui propose plus un système bipolaire en Asie entre Pékin et Washington. Cette nouvelle relation entre grandes puissances se base sur le principe suivant : « De la coopération, de la compétitivité mais pas de confrontations ».

Relativiser les tensions : la guerre des bateaux blancs et les espaces de dialogue

Toutefois, la réalité d'un conflit ouvert en mer de Chine méridionale doit être relativisée. En effet, la totalité des pays utilisent leurs garde-côtes lors de la montée des tensions ou pour intercepter des navires de pêche étrangers. Les différents acteurs, y compris la Chine, restent prudents vis-à-vis d'un possible conflit et l'envoi de navires garde-côtes ne peut être perçu comme un acte de guerre en soi. Lors d'accidents, d'accrochages ou d'opérations de contrôle maritime, les pays ont tendance à envoyer leurs navires blancs, à savoir les garde-côtes, plus que leurs bâtiments de guerre. D'ailleurs, la plupart des gardes-côtières sont rattachés à différents ministères que celui de la défense. Tel est le cas au Japon où ses garde-côtes sont directement rattachés au Ministère du Territoire et non celui de la Défense. Les nations de la région restent extrêmement prudentes face à un possible conflit ouvert. Il faut alors relativiser ces tensions répétées même si celles-ci sont de plus en plus nombreuses en mer de Chine méridionale.

Il nous faut également nuancer la difficulté d'établir le dialogue avec la Chine comme possible source d'un conflit. En effet, Pékin préfère largement la voie du bilatéralisme pour traiter avec les autres nations, afin d'éviter de diluer sa capacité d'influence lors de grands forums régionaux. Néanmoins, la Chine est loin d'être fermée au dialogue et montre sa volonté d'apaiser les tensions avec ses voisins. Par exemple, la DoC ou *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*, ratifiée en 2002, offre la possibilité, même très relative, de régler les différends de manière pacifique en mer de Chine méridionale. De surcroît, Pékin tente également de rassurer la première puissance

que sont les États-Unis toujours en quête de conserver leur hégémonie dans la région. En témoigne le discours de Xi Jinping pendant un sommet à Palm Spring en 2013, dans lequel celui-ci déclamaient que l'océan Pacifique était bien assez grand pour les deux puissances.

Malgré la montée des tensions, la modernisation des forces armées de chaque pays de la région et la méfiance des uns envers les autres, la mer de Chine méridionale n'est pas encore le théâtre d'un conflit ouvert. Le degré de tension est maintenu par une Chine voulant assumer son rôle de leader régional et contrôler son espace proche, et par des États-Unis soucieux de conserver la liberté de navigation dans ces eaux de plus en plus troubles. La mer de Chine est donc plus le théâtre de tensions répétées que d'un hypothétique conflit ouvert.

LA GUERRE DES LIGNES EN MER DE CHINE MÉRIDIONALE : LES LIMITES DU DROIT INTERNATIONAL

La ligne, la frontière, représente ce qui sépare deux souverainetés. C'est « *l'élément déterminant de la stato-génèse qui conditionne la réalisation du titre territorial* »². Dans le droit international, elle détermine l'espace de souveraineté d'un Etat. La Chine remet en question cette détermination par sa propre interprétation des lignes et de ses droits en mer de Chine méridionale, « sa mer ». Les lignes maritimes des États de la zone, partageant cette mer, sont modifiées contre leur volonté. En réaction, ces États en appellent au droit international et cherchent à retrouver ou imposer leur souveraineté. Les États-Unis, le Japon, les Nations Unies et l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) sont arbitres.

² SOREL Jean-Marc, "La frontière comme enjeu de droit international", *CERISCOPE Frontières*, 2011, <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/la-frontiere-comme-enjeu-de-droit-international>.

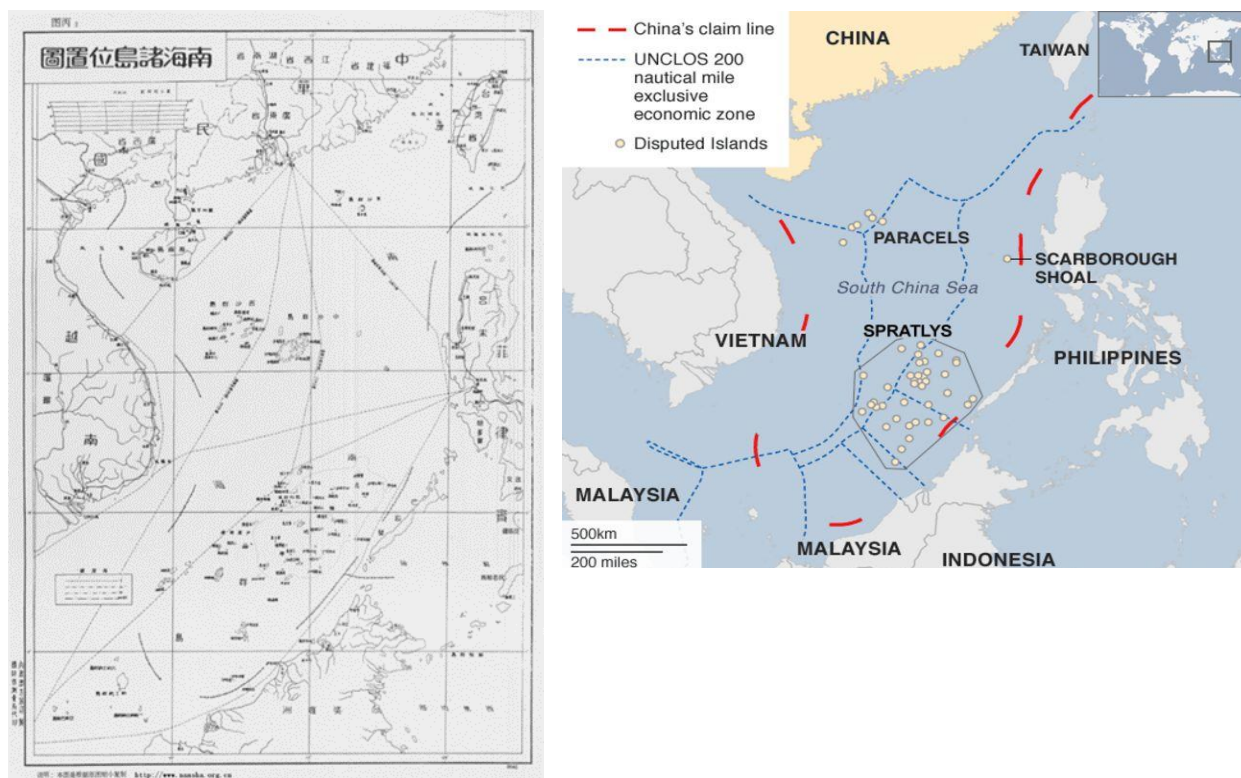
Le combat des cartes : les sources historiques et archéologiques utilisées par les différents acteurs pour justifier leurs frontières

Afin de justifier leurs revendications territoriales et maritimes, les pays concernés (la Chine, Taïwan, le Vietnam, les Philippines, l'Indonésie, la Malaisie et Brunei) ont engagé des recherches scientifiques sur et dans la zone.

Présentée en 2009 devant les Nations Unies comme une revendication de sa souveraineté sur toute la mer de Chine, la « ligne en neuf traits » est surtout une justification fallacieuse créée unilatéralement par la Chine et n'a pas de valeur juridique. Elle traverse notamment les zones économiques exclusives des Philippines, du Vietnam, de l'Indonésie, de la Malaisie et de Brunei. Par ailleurs, cette ligne est contestée par tous les pays concernés et est une source majeure de désaccords et de tensions.

En réponse, ces États (excepté Brunei) utilisent des supports cartographiques pour illustrer leurs contestations des lignes chinoises. Les cartes géographiques et océanographiques espagnoles, hollandaises, anglaises et françaises de la région, très riches sur l'évolution des frontières maritimes, sont devenues des objets de propagande. Les documents coloniaux anglais servent de preuve juridique à Singapour pour que sa souveraineté sur Petra Branca soit reconnue face à la Malaisie. De plus, le gouvernement philippin s'appuie sur les archives espagnoles et américaines pour témoigner de leur responsabilité historique pour sécuriser le récif Scarborough.

La ligne de revendication chinoise (9 traits en 1947 et 2011, 10 traits en 2013)



Source : Ministère de l'intérieur chinois / UNCLOS, CIA / Sinomap press

Pékin, Hanoi et Manille ont aussi tenté de démontrer une présence antérieure de leurs peuples respectifs par des fouilles archéologiques autour des ilots contestés. Le

gouvernement vietnamien prétend que des pêcheurs vietnamiens fréquentaient les eaux territoriales des îlots depuis le XVI^e siècle. À la fin du mois de mars 2017, le porte-parole du ministère des Affaires étrangères vietnamien, Le Hai Binh a notamment déclaré que le Vietnam possède suffisamment de preuves historiques et de fondements juridiques pour affirmer sa souveraineté sur les deux archipels de *Hoang Sa* (Paracels) et *Truong Sa* (Spratleys)³.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), 1982

- **Article 56** : l'État côtier peut exploiter sa **Zone économique exclusive** (ZEE) : il a la juridiction pour établir et utiliser des îles artificielles, des installations et des structures, ou la recherche scientifique maritime. L'État côtier doit tenir compte des droits et des devoirs des autres États.
- La ZEE est une zone maritime au-delà de la mer territoriale, elle s'étend sur 200 milles nautiques. La ZEE ne fait pas partie des hautes mers et n'est pas soumise à la souveraineté d'un État côtier. Seules les règles de la Convention s'y appliquent.
- **Article 76** : « *Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure* ».
- **Article 89** : « *Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

Enfin, face au Vietnam, le gouvernement chinois fait souvent référence à la note diplomatique du 14 septembre 1958, où le Premier ministre Pham Van Dong reconnaissait la présence des îles Paracels dans les eaux territoriales chinoises. Occupées par les Français pendant l'époque coloniale, les Vietnamiens ont perdu le contrôle des îles Paracels après la bataille de 1974 contre la Chine.

La justification historique régionale passe donc par une compétition cartographique et archéologique, qui semble sans fin. La deuxième étape de justification se trouve au niveau juridique. Si la vision internationale du droit est défendue par la majorité des acteurs, elle est paradoxalement affaiblie par l'imposante vision chinoise, qui la conteste.

³ <http://fr.vietnamplus.vn/le-vietnam-proteste-contre-l'exercice-de-tir-a-balles-reelles-de-taiwan/87302.vnp>.

La question du droit international face à l'héritage confucéen

Pour le gouvernement chinois, les droits historiques chinois existent indépendamment de la Convention sur le droit de la mer. Cet espace maritime, portant son nom, lui appartiendrait légitimement. En n'inscrivant pas ses revendications dans la Convention, Pékin se place en dehors de la loi internationale. Pourtant, Pékin l'a signée et ratifiée, mais la ZEE chinoise tracée comporte une partie de la haute mer et empiète sur les zones maritimes voisines. Le danger est que les Chinois continuent à s'installer de force en mer de Chine.

De plus, le problème d'une telle optique est l'escalade de réactions similaires des autres États : par exemple, l'Indonésie affirme sa souveraineté sur l'archipel Natuna en nommant une partie de la mer Chine méridionale comme « la mer des Natuna ».

Le droit international permet aux « petits États asiatiques » que leurs revendications soient reconnues face aux actions chinoises. Le cas de Taïwan est particulier, l'île n'étant pas reconnue sur la scène internationale, il lui est difficile d'être entendue concernant l'îlot Itu Aba (ce qui n'empêche pas le gouvernement taïwanais de continuer la poldérisation). La législation internationale a été inefficace face à la Chine sur le récif de Scarborough en juillet 2016 : malgré la condamnation de la Cour permanente d'arbitrage contre la présence chinoise dans la ZEE philippine, la Chine ne respecte pas cette décision internationale et continue de légitimer ses droits. Les Philippines et le Vietnam ont toujours prôné le respect du droit international, mais ce non-respect chinois à la Cour pourrait les amener à ne pas rester passifs.

Face à la perception chinoise, les puissances extérieures américaines et japonaises affirment la prédominance du droit international de la mer. Bien que n'ayant pas signé la Convention de Montego Bay, les États-Unis promeuvent le respect du droit de la mer et la liberté de navigation. Les États-Unis sont perçus comme une force stabilisatrice pour la région. Du fait des tensions partagées avec la Chine en mer de Chine orientale, le gouvernement japonais soutient le respect du droit international en mer de Chine méridionale. Il considère la CNUDM comme un outil indispensable pour arbitrer et réguler les crises dans les zones maritimes.

Quelle autorité nationale, régionale ou internationale peut décider des frontières ?

La Chine est le seul État à proclamer sa propre autorité sur les lignes. Néanmoins, Pékin accepte de discuter bilatéralement et multilatéralement avec les acteurs de la zone, sans influence extérieure (notamment américaine). Les pays côtiers de l'ASEAN et les puissances extérieures demandent une médiation internationale onusienne, ou régionale par l'ASEAN.

Les États continuent à faire appel aux Nations Unies : Singapour et la Malaisie sont passés par la Cour internationale de justice pour résoudre leur contentieux sur les récifs de South Ledge et de Middle Rocks⁴. En mai 2008, la Cour internationale de justice affirma que les Middle Rocks étaient sous souveraineté malaisienne et Petra Branca sous souveraineté singapourienne. Concernant South Ledge, Singapour et la Malaisie ont dû négocier de manière bilatérale par un Joint Technical Committee. A la fin de l'année 2016, la déclassification d'archives britanniques a finalement poussé le gouvernement malais à faire appel de la décision de la CIJ de 2008.

L'Indonésie a aussi déposé une plainte auprès de l'instrument juridique des Nations Unies à propos de la ligne en neuf traits.

Ces disputes non-réglées et le non-respect du droit de la mer questionnent le rôle de l'ASEAN. En 2002, la Chine et les pays de l'ASEAN ont signé la Déclaration de Conduite des parties en mer de Chine, menant à des discussions sur un Code de conduite. Cependant, la Chine a toujours refusé que ce code soit contraignant. De bonnes intentions ne sont pas suffisantes. Il semblerait que la Chine, contrariée par les revendications voisines et les accusations de militarisation, soit plus ouverte à discuter de mesures contraignantes. En mai 2017, Xi Jinping et l'ASEAN devraient discuter d'un accord préliminaire sur un futur code de conduite.

De plus, l'ASEAN n'arrive pas à adopter une diplomatie commune face aux tensions en mer de Chine méridionale, ce qui pousse les États à régler leurs différends par l'ONU ou

⁴ www.sbs.com.au/news/article/2017/03/01/malaysia-singapore-south-china-sea-stoush.

bilatéralement. En effet, l'organisation mène une politique de non-ingérence dans les affaires internes des États, et elle ne traite pas toutes les querelles de la région. Elle choisit au cas par cas. Dans le cas des disputes territoriales, elle préfère souvent laisser chaque État discuter de manière bilatérale. D'une part, Singapour et la Malaisie ont réussi à s'accorder sur Petra Branca en passant par les cours internationales, plutôt que par l'ASEAN. Le traité d'amitié et de coopération de l'ASEAN n'a pas permis cette réconciliation. D'autre part, le gouvernement de Brunei a réglé le contentieux sur le récif Louisa de manière bilatérale avec la Malaisie, en se basant sur le droit international (selon l'article 76 de la CNUDM, le récif fait partie du plateau continental de Brunei).

Depuis l'élection de Donald Trump, la position américaine en Asie-Pacifique reste, pour le moment, inchangée. Avec la crise coréenne, les forces américaines sont renforcées en Asie du Nord-Est, et les navires américains continuent leurs opérations au Sud, notamment par la présence de l'USS Stethem et de l'USS Carl Vinson (entre l'Indonésie et les Philippines, mi-avril). Pourtant, le président philippin Rodrigo Duterte estime que les Américains ne jouent pas leur rôle en mer de Chine méridionale, oscillant entre provocation et silence face aux revendications chinoises⁵.

Lors d'une conférence de presse en Indonésie à la fin du mois d'avril 2017, le vice-président américain Mike Pence a déclaré que les États-Unis continueront à assurer la liberté de navigation dans la région⁶. Le président américain est aussi attendu au sommet de l'APEC (Coopération Economique pour l'Asie-Pacifique) au Vietnam en novembre prochain, ainsi qu'au sommet ASEAN-US aux Philippines.

Le principal défi se portant sur la mouvance des lignes maritimes, chaque acteur national, régional ou international doit continuer à être attentif aux mesures entreprises par la Chine, mais aussi à l'imprévisibilité des présidents philippin et américain.

L'ASEAN et les Nations Unies témoignent de leurs limites, même en tant qu'acteur médiateur. Si l'application du droit international se heurte à la vision chinoise des droits

⁵ New York Times: www.nytimes.com/reuters/2017/03/23/world/asia/23reuters-southchinasea-philippines.html?_r=0.

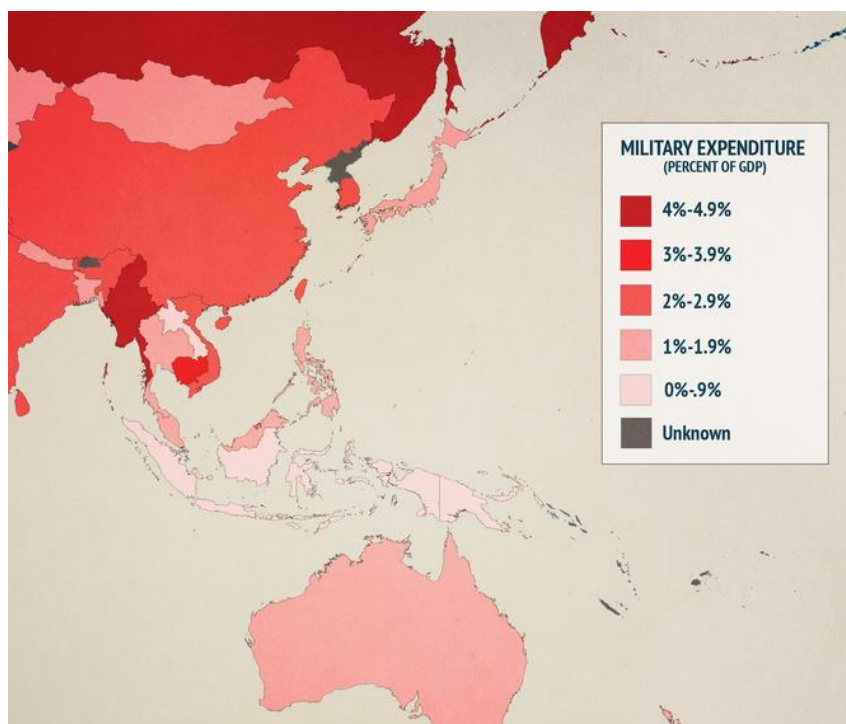
⁶ www.philstar.com/headlines/2017/04/21/1692497/us-underscores-freedom-navigation-south-china-sea-pence-tours-asia?utm_content=bufferbb070&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer.

souverains, l'ASEAN et les Nations Unies devraient réfléchir ensemble à un nouveau Code de conduite en mer de Chine, par la réunion de tous les acteurs (dont les États-Unis et le Japon), et pas seulement par un dialogue Chine – ASEAN.

L'ESPACE MILITAIRE AU CŒUR DES STRATÉGIES D'INFLUENCE⁷

Les défis sécuritaires du XXI^e siècle en Mer de Chine méridionale ne se limitent pas à la seule composante maritime. Il faut effectivement considérer l'ensemble de l'espace en soi, les différents espaces : espace aérien, espace maritime, et espace sous-marin. Le prisme de l'aspect militaire de ces espaces éclaire sensiblement les aspects d'influence stratégique exercée par chaque pays dans la zone. La militarisation de ces différents espaces est inquiétante pour la communauté internationale dont 80% des voies commerciales passent par la mer⁸.

Les dépenses militaires en Asie du Sud-Est⁹



Source : CSIS

⁷ Il est à ce jour difficile de faire un état des lieux exhaustif des forces navales, aériennes, sous-marines de la zone dans la mesure où les capacités sont encore dissimulées par certains États de la zone.

⁸ Arte, « Le commerce maritime mondial », Infographies : info.arte.tv/fr/le-commerce-maritime-mondial-infographies.

⁹ Légende : dépenses exprimées en pourcentage du PIB.

L'espace aérien

La Chine a proclamé une ADIZ en 2013 sur une grande partie de la mer de Chine orientale, autour des Îles Diaoyu, provoquant de graves tensions avec le Japon et le mécontentement des États-Unis. La République populaire de Chine a ainsi donné l'occasion aux médias occidentaux de manifester leur inquiétude face à « la montée en puissance de la Chine » selon l'expression consacrée. En conséquence, deux bombardiers américains B 52 ont aussitôt été dépêchés dans l'ADIZ chinoise pour manifester un non-respect de la mesure chinoise et réaliser une provocation militaire.

À la suite du jugement rendu par la CPA le 12 juillet 2016, Pékin a annoncé préparer l'instauration d'une seconde ADIZ en mer de Chine Méridionale en cas de provocation et de contestation de sa souveraineté dans la région. Le 25 mars 2017, un bombardier B-1B de l'USAF, alors en vol d'entraînement avec les forces armées sud-coréennes et japonaises, s'est vu demander de quitter « l'espace aérien » chinois alors qu'il volait à environ 130km au sud-ouest de l'île de Jeju-do, située à 440 km de Shanghai, limite inférieure de l'ADIZ chinoise. Le 08 février 2017, sur le récif de Scarborough dont la souveraineté est disputée entre la Chine et les Philippines, un avion de patrouille maritime chinois KJ-200 est passé à 300 mètre d'un appareil américain de surveillance maritime type P3-C Orion. Pour favoriser son implantation dans le ciel en mer de Chine Méridionale, la Chine vient de mettre à flot, le 26 avril 2017, son deuxième porte-avion. Un second bâtiment du même type est en cours de construction et tous deux devraient rejoindre le Liaoning qui est basé dans la zone.

Les ADIZ, un enjeu stratégique

Une zone de défense d'identification aérienne (ZDIA) ou **ADIZ (Air Defense Identification Zone)** est un concept inspiré de celui des eaux territoriales pour les océans et les mers : un État détermine à sa périphérie une zone dans laquelle il étend sa souveraineté.

De la même façon qu'un navire de guerre étranger peut se voir refuser par l'Etat riverain le droit de pénétrer dans ses eaux territoriales, un avion militaire étranger peut se voir interdire l'accès à la zone de défense aérienne du pays. Pour les avions civils par contre il n'y a pas d'exclusion mais il est demandé à l'aéronef étranger de donner des informations sur son vol avant de pénétrer dans l'ADIZ.

La notion d'ADIZ n'est pas définie dans un traité international et n'est pas réglementée par un organisme international. Les zones de défense aérienne ne doivent pas être confondues avec les régions d'information de vol (FIR), qui sont utilisées pour gérer le trafic aérien.

Premiers à déclarer une ADIZ en 1950 pour réduire les risques d'une attaque surprise par l'URSS, les États-Unis sont favorables aux ADIZ tant que celles-ci sont établies dans le respect du droit international : intangibilité des frontières, non-ingérence dans les affaires intérieures d'un État. La nouvelle administration américaine souhaite renforcer sa présence militaire (déclaration de John Mattis) et ne reconnaît pas l'ADIZ chinoise. L'US Navy et le Pacific Command ont demandé à l'administration Trump l'autorisation de mener des FONOPs (Freedom Of Navigation Operations) en mer de Chine du Sud.

Pour affirmer leur résolution face à ce qu'ils considèrent comme des provocations chinoises, les États-Unis se sont livrés eux-mêmes à des provocations. En décembre 2016, la Chine a capturé un drone sous-marin de l'US Navy, alors même que Trump menaçait de mettre un terme à la reconnaissance de la « Chine unique » en se rapprochant de Taïwan.¹⁰ Cette implication accrue de Washington pourrait constituer un facteur d'instabilité supplémentaire en mer de Chine Méridionale.

Taïwan tient une position ferme et négative quant à la reconnaissance d'ADIZ déclarée par la Chine sur le territoire qu'elle considère comme sien, et souhaite garder le contrôle de son espace aérien et continuer à le défendre. Un dispositif anti-aérien doit être déployé par Taïwan sur les îles Dongsha et Itu Aba afin de renforcer cette défense.

Les différents pays de la zone semblent approuver les ADIZ existantes, et soutiennent le respect du droit international en ce sens. Seule la Chine prétend vouloir proclamer une ADIZ sur la mer de Chine méridionale sans l'approbation des autres acteurs de la zone, États-Unis compris. Source de tensions, l'espace aérien est un espace où les interventions peuvent être rapides et avoir des conséquences diplomatiques importantes, telles qu'une escalade des réponses étatiques.

¹⁰ AFP, « La Chine capture un drone sous-marin de l'US Navy » : www.france24.com/fr/20161217-chine-etats-unis-taiwan-capture-sonde-navy-tensions-extreme-mer-trump.

L'espace maritime

L'espace maritime est la vitrine mettant en avant de la puissance maritime militaire de chaque pays. Comme dans les airs, la Chine aspire à dominer cet espace en le déclarant comme espace territorial. Or ceci remet en cause la libre circulation dans ce « bassin océanique ».

L'occupation de zones est la cause de réelles tensions. L'archipel des Paracels est revendiqué par le Vietnam et la Chine. Cette dernière l'occupe suite à un coup de force militaire en 1974. Le récif Scarborough est quant à lui, l'objet de tensions entre la Chine et les Philippines avec une atmosphère explosive. Les archipels Spratleys connaissent une situation complexe où la Chine tente de remblayer pour créer des îles artificielles depuis le printemps 2015, avec une présence militaire. Les Spratleys sont revendiquées par la Chine, le Vietnam, Taïwan, les Philippines, la Malaisie, le Brunei et l'Indonésie. Ces deux derniers n'exercent pas d'occupation militaire pour autant.

Petits îlots, atolls, récifs, peu habitables, aux ressources taries (en phosphate) depuis un siècle, l'enjeu est de faire reconnaître sa suprématie sur ces archipels et étendre considérablement sa ZEE. L'exploitation exclusive des ressources naturelles offshore en devient un objectif.

La présence militaire maritime est donc un moyen essentiel des Etats d'appuyer leur volonté de protection et de souveraineté de leur zone. Les contours peuvent être flous et la présence militaire et

Les ZEE, sources de rivalités

ZEE : Zone Économique Exclusive. S'étend jusqu'à 200 mn (environ 370km). Droits souverains pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles biologiques et non biologiques, du plancher océanique et du sous-sol.

paramilitaire donne l'illusion de légitimité de la zone. La Chine, sur ce point, est en tension avec la quasi intégralité des pays de la région, à savoir les Philippines, le Japon, le Vietnam, mais également les Etats-Unis très présents. À ce titre, le 11 mai 2016, l'USS William P. Lawrence s'est approché du récif de Yongshu où la Chine avait construit une piste d'atterrissage. Trois chasseurs et trois navires chinois ont escorté le destroyer

américain pour quitter la zone. La Chine assure sa présence en mer de Chine méridionale aux moyens de sa marine militaire, mais également de cinq corps de garde-côtes sous statut paramilitaires. En outre, les navires de pêche chinois, soit une flotte de près de 200 000 bâtiments armés¹¹, contribue également à la présence effective chinoise.

Même sans avoir ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Marine américaine traite ses dispositions comme base du droit coutumier, en préservant la liberté de navigation pour les navires civils et militaires dans la région. La Chine prétend également soutenir la liberté de navigation, mais distingue celle des navires commerciaux de celle des navires militaires. En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les navires militaires étrangers sont libres de mener des activités régulières, y compris la surveillance et les exercices dans la ZEE, mais sont plus limités dans la mer territoriale d'un état côtier.

Les États-Unis ne souhaitent pas prendre position sur les questions de souveraineté et veulent seulement clarifier les droits accordés à tous les pays en vertu du droit international en protestant contre les réclamations excessives. Les États-Unis ne font pas de distinction entre allié, partenaire et adversaire lorsqu'il s'agit d'affirmer la liberté de navigation en vertu du droit international.

¹¹ Le mot « armés » est une expression consacrée qui ne renvoie pas simplement au domaine militaire mais aussi à l'immense secteur de la pêche, où les 5 millions de pêcheurs sont parfois « armés » et justifient la présence de garde côtes.

Les revendications territoriales et maritimes en mer de Chine méridionale



Source: Voice of America, "Challenging Beijing in the South China Sea"

Espace sous-marin

L'espace sous-marin, bien que moins visible médiatiquement par rapport aux espaces aériens et maritimes, n'en est pas moins stratégique. La furtivité du sous-marin lui assure une discrétion supérieure : il peut veiller, espionner ou frapper avec des torpilles ou missiles. Il connaît un regain d'intérêt au sein des flottes mondiales. Sa discrétion est un atout majeur. Les navires de surface et les avions sont facilement détectables et vulnérables face aux missiles et radars adverses.

La Chine s'est dotée de capacités de défense maritime et anti-aérienne sophistiquées visant à interdire toute approche de ses côtes, mais aussi influencer la zone. Elle dispose aujourd'hui d'une cinquantaine de sous-marins diesel et de 5 sous-marins nucléaires d'attaque. Les autres pays de la zone se dotent également de cette capacité : le

Vietnam a acheté 6 sous-marins à la Russie, le Japon, l'Indonésie développent également leurs capacités en la matière. Quant aux Etats-Unis, ils possèdent la plus grande flotte de sous-marins nucléaires (14 SNLE, 4 SSGN et 55 SNA).

La sous-marinade

La sous-marinade doit trouver des eaux suffisamment profondes pour s'immerger totalement, et se déplacer en étant le moins détectable possible (selon relief, courants, salinité, température de l'eau...). Compte-tenu de cet élément, il est facilement compréhensible qu'un Etat cherche à éloigner des adversaires de ses côtes afin de laisser sa flotte sous-marine sortir du port et descendre en eaux profondes sans être repéré. Cet aspect tactique est un argument important dans la volonté d'accroître leur ZEE par les États souhaitant manœuvrer en toute discrétion.

La particularité du relief subaquatique de la zone est qu'il connaît de nombreuses zones peu profondes, aux abords d'archipels ou dans les passages de détroits, ce qui est peu favorable à l'emploi de sous-marins avec un équipage humain car trop détectable. L'utilisation de drones peut être la solution immédiate la plus adaptée. Ces drones pourraient mener des missions de reconnaissance et d'attaque, s'approchant au plus près des côtes ennemies et submergeant les défenses de l'adversaire.

La politique menée par Pékin dans les eaux méridionales de la mer de Chine vise non seulement la gestion des droits de passage mais aussi l'exclusivité de la présence sous-marine, d'où l'importance de la dynamique de territorialisation. À ce titre, les eaux profondes se trouvant au cœur des Spartleys forment des routes sous-marines permettant de naviguer discrètement, élément important pour Pékin. De même, le contrôle sur l'archipel des Zhongsha assure à la Chine la sortie des sous-marins de Sanya vers le sud et le contrôle des points stratégiques de cette route.

Enfin, il convient d'évoquer le Dangerous Ground : les Spartleys sont baignées d'eaux profondes et organisées autour de deux grands axes qui n'ont jamais été pleinement cartographiés. Ces deux axes principaux ou routes maritimes discrètes relativement au

contexte de navigation général, peuvent être utilisés par des sous-marins, traditionnels ou nucléaires. Le contrôle des Spratleys suit ces deux axes. Un contrôle complet des Spratleys par une force hostile pourrait potentiellement menacer une grande partie de l'Asie. Techniquement, si une nation hostile peut cartographier cette région avec un degré tel qu'elle peut faire naviguer un sous-marin porteur de missiles balistiques, cette nation peut stationner des sous-marins de type Polaris et serait capable de contrôler ou menacer une région dans un rayon de 4000 km contenant un tiers de la population mondiale dont l'ensemble de l'ASEAN. La bathymétrie de la région est telle qu'il n'est pas possible de détecter un sous-marin, donc il est impossible de contre attaquer.

Le champ militaire reste le domaine le plus évident d'expression de la puissance d'un Etat. En mer de Chine méridionale, cette démonstration de puissance se traduit dans les différents espaces, aérien, maritime et sous-marin. Elle est un atout majeur pour assurer la liberté d'action, synonyme de garantie de ravitaillement et de soutien à l'économie pour le pays. Même si chaque pays de la zone aspire à la reconnaissance de sa territorialité, seule la Chine affirme une volonté d'expansion pour accroître ses intérêts militaires, et ainsi appuyer ses intérêts commerciaux mais surtout politiques. Ces revendications sont considérées par beaucoup d'observateurs occidentaux comme abusives.

Les tensions militaires ainsi générées peuvent être atténuées par la diplomatie : cette voie n'est pas définitivement abandonnée. Mais le silence de la communauté internationale risque d'être perçu comme une acceptation tacite des revendications de Pékin. Les tensions pourront alors être reconduites de façon décuplée, et l'implication accrue de Washington pourrait y apporter un facteur d'instabilité supplémentaire.

UN CARREFOUR COMMERCIAL ENTRE RIVALITÉS ET COOPÉRATION

Le commerce en mer de Chine méridionale



Source : CSIS

À la rencontre entre l'océan Indien et l'océan Pacifique, le détroit de Malacca est devenu au cours du 20^{ème} siècle un point de passage obligé, véritable « porte océane »¹² du commerce maritime mondial. Bien qu'il n'existe pas de statistiques arrêtées quant au passage maritime dans la zone, on estime qu'aujourd'hui un navire y passe en moyenne toutes les huit minutes¹³. L'explosion des échanges, conséquence directe du poids démographique de la région et de l'ouverture progressive au libre-échange, a fait de la sécurisation maritime de la zone un enjeu majeur, partagé à la fois par tous les pays riverains (Indonésie, Malaisie et Singapour) mais aussi par des pays utilisateurs bien plus éloignés comme le Japon, qui dépend à 90% des routes maritimes de la zone pour son approvisionnement en pétrole.¹⁴

¹² LASSERRE Jean-Claude, « Le Pas-de-Calais et le détroit de Gibraltar », *Études Internationales*, juin 2003.

¹³ Planétoscope, Statistiques mondiales en temps réel, <http://www.planetoscope.com>.

¹⁴ POUGET Benoît, « Le corridor maritime de la mer méditerranée asiatique, axe majeur de la mondialisation », *Études stratégiques*, <https://etudesgeostrategiques.com/2014/05/19/le-corridor-maritime-de-la-meditteranee-asiatique-axe-majeur-de-la-mondialisation/>.

La sécurisation des routes maritimes : un enjeu qui fait consensus dans la région

Si certains pays importateurs de pétrole sont intrinsèquement dépendants des routes maritimes, de même en va-t-il pour les grands pays exportateurs. Brunei, par exemple, est le 30^{ème} pays exportateur de pétrole au monde et le 25^{ème} exportateur mondial de gaz : l'industrie énergétique représente non seulement 70% du PIB mais permet aussi d'assurer une paix sociale dans le pays. Ainsi, les biens énergétiques dominent largement les échanges maritimes en Asie du Sud-Est : 15 millions de barils de pétrole transitent en 2010 par le détroit de Malacca. Près de la moitié du pétrole chinois est importée du Golfe Persique et un quart d'Afrique. Enfin, l'industrie portuaire qui s'est développée autour de ces enjeux commerciaux alimente désormais la croissance du Viêtnam, de la Malaisie, de Singapour et de l'Indonésie. À la fin des années 90, l'augmentation drastique du trafic dans le port de Singapour a fait craindre une saturation et a donc ouvert la voie au développement d'autres ports dans la région.

Les flux de gaz naturel liquéfié en Asie du Sud-Est

Source : AMTI, CSIS

Ainsi, au sud du détroit de Malacca, le port de Tanjung Pelapas, construit en 2000 à proximité du second pont reliant l'État de Johore à Singapour, a été conçu dans l'intention exclusive de rivaliser directement avec le port de Singapour, aujourd'hui

deuxième plus gros port d'import-export au monde et premier pays exportateur de l'ASEAN. 80% de ses revenus sont liés uniquement à des activités de transbordement. Dans cette optique, le Viêtnam a développé fortement son activité portuaire, aujourd'hui stratégique pour le développement économique du pays, afin de désenclaver les ports de Hong-Kong et de Bangkok. Lors du dernier congrès, le Parti communiste vietnamien a stipulé l'objectif d'élever la part des revenus du transport maritime à 55% du PIB national. Là encore, il ne s'agit non pas d'industrie portuaire, à la différence du port de Singapour, mais essentiellement d'activités de transit.

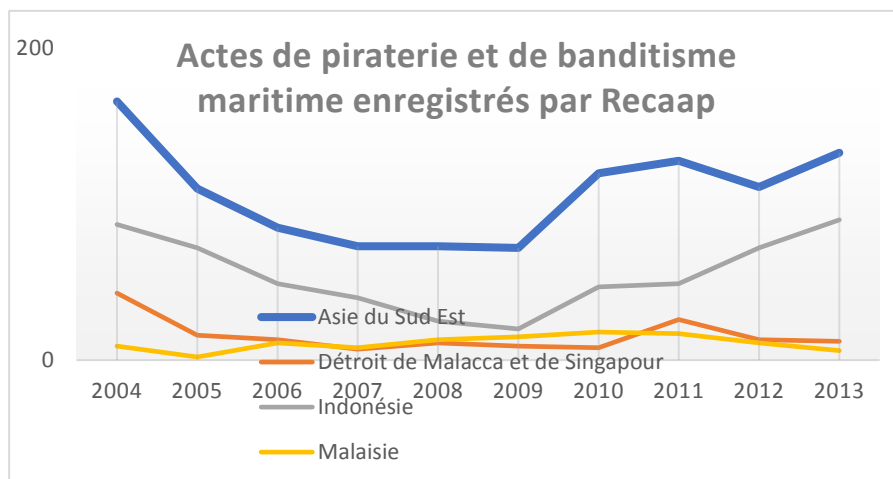
Ainsi, le détroit revêt une très forte dimension stratégique afin d'assurer le maintien de forts taux de croissance dans la zone. Cependant, la primauté du détroit de Malacca en termes de trafic ne doit pas faire oublier d'autres nœuds stratégiques comme le détroit de Lombok en Indonésie. Par ailleurs, au vu de l'ensemble des utilisateurs de ces routes, l'effort de sécurité doit être porté non seulement aux niveaux national et régional mais aussi multilatéral : l'Union Européenne est, par exemple, le second partenaire commercial de la Chine. Les États-Unis commercent via 17 ports en Asie du Sud-Est. Cet état des lieux justifie le consensus général qui existe dans la région autour de la sécurisation des détroits et plus largement, des couloirs maritimes. Celle-ci peut relever de la *sécurité maritime (maritime safety)* relative aux risques inhérents à l'usage de la mer, ou de la *sureté maritime*, qui elle traite des menaces, directement liées à la volonté de nuire d'individus, d'organisations ou de pays.

La piraterie en mer de Chine méridionale présente des spécificités qui lui sont propres

Concernant la définition juridique de piraterie, la définition internationalement partagée par la plupart des autorités intéressées est celle reprise dans ses rapports par le Bureau Maritime International et définie par l'Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, i.e. « une attaque perpétrée à des fins privées sur un bateau en haute mer, avec usage de la violence, détention illégale de personnes ou de propriétés, ou vol et destruction de biens ». Or la plupart des actes commis en mer de Chine méridionale ne correspondent pas à cette définition mais à celle dite du « brigandage maritime », dans la mesure où il s'agit majoritairement d'actes constatés dans les eaux

intérieures d'un Etat, les eaux archipélagiques ou dans les eaux territoriales.¹⁵ En effet, les eaux territoriales des trois États côtiers du détroit de Malacca sont en contact direct : dès lors si Singapour, par exemple, poursuit un bateau pirate dans ses eaux territoriales, le droit de poursuite s'arrête dès qu'il pénètre les eaux de l'Indonésie ou de la Malaisie. Ainsi, juridiquement, la définition de « piraterie » est donc inappropriée au contexte de la mer de Chine méridionale et par ailleurs, la proximité des espaces maritimes exige une coopération très étroite.

Historiquement, la piraterie et le brigandage ont toujours représenté une réelle menace pour le détroit de Malacca. Cependant, l'année 2000, qui compte 75 attaques dans le détroit de Malacca et 119 au large de l'Indonésie, a poussé les États côtiers à s'organiser et à prendre des mesures de coopération pour rétablir la sécurité de la zone.¹⁶ Au-delà d'une prise de conscience régionale, une véritable coopération internationale s'est déployée. Les trois-quarts du trafic maritime entre le Proche et l'Extrême-Orient passent par le détroit de Malacca, soit 300 navires par jour, dont 25 pétroliers. Chaque année, 500 milliards de dollars y transitent, de quoi attiser les envies et les tentations. Selon le Bureau International Maritime, la zone Asie du Sud-Est totalise 178 actes de piraterie maritime en 2015 (+ 19,5 %), soit 72 % des attaques répertoriées dans le monde. Le Vietnam concentre un cinquième des attaques au mouillage recensées (22 sur 104). L'Indonésie arrive en tête des pays les plus touchés en 2015 par les actes de piraterie.



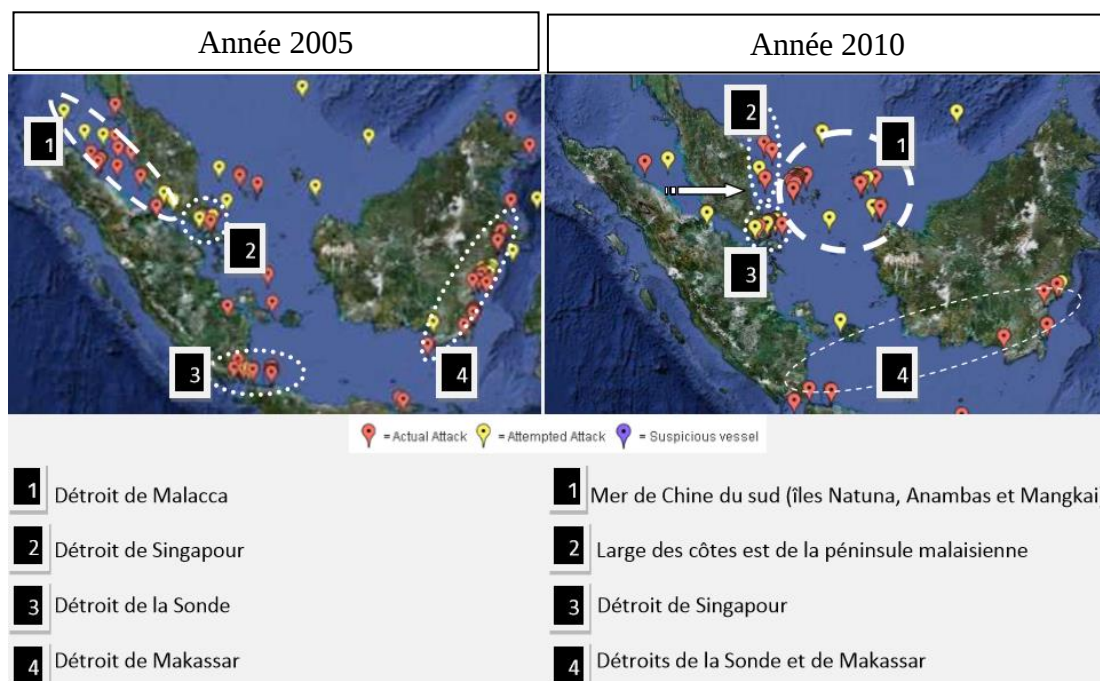
Source: ReCAAP ISC, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, Annual Reports*

¹⁵Définition du banditisme maritime selon l'Organisation Maritime Internationale (International Maritime Organization, IMO) lors de sa 26^{ème} session plénière, résolution A.1025 (26).

¹⁶ RecAap, Statistiques, <http://www.recaap.org>

Le graphique ci-dessus représente l'évolution des actes de piraterie et de brigandisme en Asie du Sud-Est.¹⁷ Après une baisse continue de la piraterie en Asie du Sud-Est au début des années 2000, on observe une recrudescence de ces actes depuis 2009. Si les attaques n'ont cessé de diminuer dans les deux détroits majeurs de la région, on observe une forte augmentation des actes en Indonésie, en particulier depuis 2011. Il faut souligner que la fiabilité des statistiques présentées peut être mise en cause, dans la mesure où beaucoup de navires ne reportent pas les attaques dont ils sont victimes. En effet, l'augmentation du nombre d'actes violents contre les transports maritimes implique mécaniquement une hausse du prix des assurances, ce qui augmente les coûts *in fine* pour les compagnies maritimes. Plus loin, on constate le déplacement des traditionnelles attaques au sein du détroit de Malacca, vers des zones moins patrouillées à l'Est, à savoir le détroit de Singapour ou encore les eaux de la mer de Chine méridionale, comme le montre le schéma ci-dessous.

Localisation géographique des actes de piraterie en Asie du Sud-Est entre 2005 et 2010.



Source : RecAap

¹⁷ Sont compris dans la catégorie « Asie du Sud-Est » : Golfe de Thaïlande, Indonésie, Malaisie, Birmanie, Philippines, Singapour, Mer de Chine, Détroit de Malacca et de Singapour, Thaïlande et Vietnam.

Aujourd'hui la plupart des attaques ont lieu à l'Est des côtes de la péninsule malaisienne à proximité des îles indonésiennes Anambas et Natuna. En effet ces régions isolées et sous-développées échappent la plupart du temps aux contrôles des Etats. Par ailleurs, elles constituent de véritables nappes de pauvreté qui poussent les riverains à passer à l'acte. Les attaques sont le fait de gangs armés situés sur l'archipel de Riau, également impliqués dans des activités de contrebande. De manière générale, le *modus operandi* des pirates est souvent le même : les attaques ont lieu la nuit, contre des navires au mouillage ou lorsque le navire est très ralenti (sortie de détroit par exemple). Les pirates (par groupe de 7-8 en moyenne) attaquent alors par « *speed boat* », se hissent à bord et prennent l'équipage en otage. La plupart des incidents sont classés « peu significatifs » ou « modérément significatifs »¹⁸ puisqu'il s'agit majoritairement de vols en mer et non de détournement de navires.

Depuis quelques années, on observe une nouveauté dans la manière d'opérer puisque si les attaques étaient auparavant toujours lancées depuis la mer. Elles sont désormais de plus en plus lancées depuis un bateau-mère : cela élargit considérablement la zone d'attaque et permet une succession d'attaques sur plusieurs jours consécutifs et une recrudescence des actes. Concernant le profil des pirates, on peut distinguer les « pirates des campagnes » des « pirates des villes »¹⁹. Les premiers sont souvent de simples pêcheurs locaux d'îles isolées et les seconds sont des individus organisés en gang urbain, souvent prêts à prendre tous les risques pour ramener leur butin. 90% des navires impliqués dans les incidents sont des pétroliers, des vraquiers et des porte-conteneurs.

Au vu de ces spécificités, seule une coopération renforcée entre les pays de la zone peut permettre de lutter efficacement contre le banditisme et la piraterie

À la suite de la publication du rapport *Llyod* en 2004, les Etats côtiers ont pris conscience de la nécessité de se mobiliser ensemble pour assurer la sécurité du trafic. Les mesures prises aux niveaux national, bilatéral et multilatéral vont contribuer à la réduction du nombre d'attaques. Au niveau national, il s'agit pour les États de renforcer

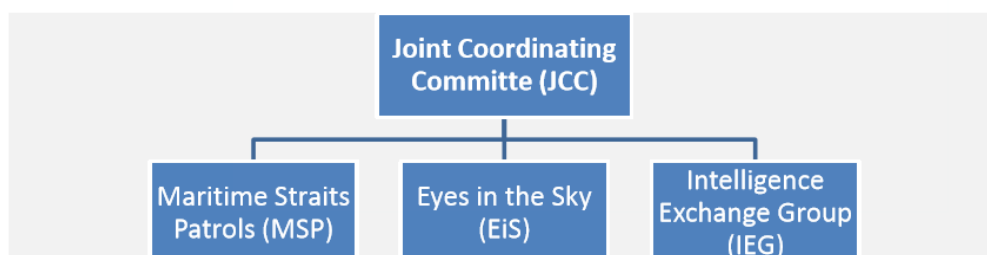
¹⁸ Nomenclature RecAAp.

¹⁹ FRECON, Eric. *Etat des lieux de la piraterie en Asie du Sud-Est*. Entretien du 21 août 2010. RSIS, Singapour.

leur dispositif de contrôle et d'augmenter les capacités de surveillance du trafic maritime, en multipliant notamment le nombre de patrouilles et les exercices de lutte contre la piraterie. Au niveau bilatéral, des patrouilles ont été organisées conjointement par l'Indonésie et Singapour, l'Indonésie et la Malaisie, la Malaisie et la Thaïlande. Ces exercices permettent de se prémunir contre des pirates qui traversent une frontière maritime du détroit pour mener des attaques d'un côté et se réfugier de l'autre. Enfin, une réponse globale, supervisée par le **Joint Coordinating Committee (JCC)** se dessine depuis 2004 :

- Les **Maritime Straits Patrols (MSP)** ont été inaugurées en 2004 par l'opération "MALSINDO" (acronyme pour Malaisie-Singapour-Indonésie) et ont mobilisé 17 navires de Malaisie, de Singapour et d'Indonésie. En 2008, la Thaïlande a rejoint les MSP. Les différentes marines ont mené des patrouilles dans leurs eaux territoriales et les ZEE respectives.
- Lancée en Septembre 2005, l'opération **Eyes in the Sky** consiste en des patrouilles militaires aériennes, qui ont pour objectifs d'identifier les bâtiments suspects et à dissuader les pirates. L'avantage de cette initiative est que les avions ont été autorisés à voler au-dessus de tous les territoires, à l'inverse des patrouilles maritimes qui sont tenues de respecter le strict cadre de leurs eaux souveraines. Elle permet également la participation d'Etats non-côtiers aux patrouilles aériennes.
- Enfin, **l'Intelligence Exchange Group (IEG)**, groupe d'échange de renseignements, a été formé en 2006 et vise à partager des informations maritimes en temps réel mais aussi à analyser les différents incidents. Il a pour but d'identifier des tendances lourdes afin d'apporter une meilleure réponse opérationnelle.

Schéma organisationnel du **Joint Coordinating Committee**



En parallèle de ce système, le gouvernement japonais de Junichiro Koizumi a impulsé en 2004 la signature d'un accord multilatéral ratifié par vingt Etats dont l'Australie, l'Inde, les États-Unis et quatre Etats européens afin de promouvoir la coopération interétatique dans la lutte contre les vols à main armée et la piraterie en Asie.

RecAap s'organise autour de trois piliers :

- **Le partage d'informations** : établi à Singapour, l'*Information Sharing Center (ISC)* est l'organe central de RecAap. Il fait circuler en temps réel, entre chaque pays membre, les renseignements relatifs aux incidents en mer, qu'il s'agisse d'un signal d'alerte d'une menace imminente de piraterie ou de la diffusion de rapports pour comprendre les phénomènes de piraterie dans la région.
- **Le renforcement des activités** : les parties coopèrent pour accroître les capacités de prévention et de répression, à travers l'assistance technique et des programmes d'entraînement.
- **La demande de coopération** : un membre du RecAap a le droit de demander à un autre Etat-membre une coopération dans la détection d'un navire pirate et de prendre des mesures appropriées. Cela peut prendre en compte l'arrestation des auteurs d'actes illicites ou la saisie de navires utilisés pour ces actes. Les parties peuvent également coopérer autour de l'extradition judiciaire des pirates.

Pour faire face aux réalités en Asie du Sud-Est, RecAAp a mis en place un système de coopération régionale dont le partage d'informations joue un rôle fondamental. Toutefois, le système a des défauts, tant sur le plan juridique que structurel. Il est établi sur le strict respect de la souveraineté des Etats, ce qui constitue un frein dans le développement de la coopération au-delà des frontières maritimes nationales. En outre, la majorité des dispositions de l'accord ne sont pas contraignantes envers les parties. L'accord stipule uniquement de « s'efforcer » à coopérer. Enfin, l'Indonésie et la Malaisie, acteurs majeurs, ne font pas partie de cet accord. L'ASEAN joue une part de sa crédibilité sur son aptitude à formuler une réponse régionale à ses problématiques sécuritaires. De son côté la Chine dispose de ses propres patrouilles et organise nationalement la lutte contre la piraterie, voire périodiquement de manière bilatérale avec certains de ses voisins.

L'avenir des écosystèmes en mer de Chine méridionale

La Chine est accusée de mener une surpêche, le braconnage d'espèces protégées et la destruction des récifs coraliens par les pêcheurs chinois venus de l'île de Hainan. Pour remblayer 13,5km² de ses sept îles artificielles, la Chine a dû détruire le volume équivalent de récifs environnants, occasionnant des dégâts considérables pour les écosystèmes. En 2013, les Philippines ont saisi la Cour Permanente d'Arbitrage (CPA) de La Haye afin de contester les revendications maritimes de la Chine. Ceci n'a fait qu'accélérer les constructions et son déploiement en mer de Chine méridionale. C'est le 12 juillet 2016 que la CPA a statué en faveur des Philippines et déclaré la revendication de la ligne des 9 points comme invalide. De plus, la cour a statué qu'aucune des îles Spratleys ne relevaient de la définition de la CNUDM pour étendre sa ZEE, que ce soit une île naturelle ou artificielle.

La coopération en matière de lutte contre la piraterie est un véritable projet pilote pour ces pays de l'ASEAN dans la mesure où l'objectif, autour de la protection des routes maritimes, fait unanimement consensus. Cependant, on a vu les limites de coopération, là encore rattrapée par la volonté de chacun de conserver sa souveraineté sur ses eaux territoriales, et par les rivalités entre certains Etats.

CONCLUSION : UNE RÉGION MARITIME BOUSCULÉE PAR UNE CHINE EXPANSIONNISTE

Pour conclure, la mer de Chine méridionale est le théâtre de vives tensions couplées à une coopération régulière entre les différents États impliqués. Fer de lance de singularité, la Chine présente une attitude complexe entre « ses positions diplomatiques apaisantes et les actes de harcèlement en mer de Chine du Sud, voire au-delà ».²⁰

Toute l'ambiguïté des défis sécuritaires repose sur cette ambivalence historique en Asie du Sud-Est. Région pionnière du non-alignement, ces pays ont toujours joué sur une forme d'équilibre entre l'influence occidentale, capitaliste, et l'influence chinoise, confucéenne, communiste. C'est aussi une région marquée par les divers empires coloniaux occidentaux, dont les passages et les départs ont définitivement marqué les routes commerciales, les frontières, les systèmes politiques et le développement économique.

Une telle effervescence politico-culturelle a pour conséquence la naissance d'intérêts nationaux, régionaux et internationaux où se juxtaposent les grandes puissances (États-Unis, Chine, Japon) et les « petits États asiatiques » (Vietnam, Philippines, Brunei, Indonésie, Singapour).

Quatre défis sécuritaires majeurs se sont dessinés en mer de Chine méridionale : la définition des limites entre un conflit ouvert et des tensions régulières ; la guerre des lignes et l'interprétation du droit de la mer, que la Chine tente de manœuvrer pour le faire évoluer dans son intérêt ; l'espace militaire (aérien, maritime et sous-marin) qui se retrouve au cœur des diverses stratégies d'influence ; et l'importance du carrefour commercial mêlé aux rivalités et à la coopération.

Il en ressort des réponses transversales :

²⁰ « Les îles Spratleys et Paracel », Laurent Garnier, Centre d'Etudes Supérieures de la Marine

- La Chine mène une politique expansionniste afin d'assurer sa zone d'influence et cela pose problème à tous les acteurs de la région. Forte de sa puissance, la Chine semble guider les jeux stratégiques dans la région, bien qu'elle soit isolée dans ses revendications. Malgré le retour des États-Unis dans la région, la Chine entend bien régler ses antagonismes de manière bilatérale, et non multilatérale comme le souhaitent la plupart des acteurs de la région.
- En réaction, les États côtiers d'Asie du Sud-Est se réarment et continuent à faire osciller leur diplomatie entre l'influence chinoise et l'influence américaine, à l'image des Philippines de Duterte qui oscille régulièrement entre les deux protagonistes.
- Les rivalités territoriales non-résolues exacerbent l'impuissance et la perte d'influence des institutions régionales et internationales sur les sujets de sécurité majeurs. En cela, le conflit qui se pose aujourd'hui en mer de Chine méridionale est un véritable ultimatum posé au multilatéralisme.
- La reconnaissance et l'utilisation des navires deviennent floues : les bateaux de pêche sont armés, les garde-côtes chinois sont menaçants et il devient compliqué de bien distinguer le garde-côte du navire militaire chinois. L'agressivité est certes présente, mais savamment entretenue pour contourner l'escalade de violence que déclencherait un conflit ouvert, qui risquerait de s'internationaliser très rapidement, au vu de l'importance stratégique de la zone.
- La lutte contre la piraterie et le brigandage en mer n'est efficace que par une coopération entre les puissances régionales. Les nouveaux défis sécuritaires transnationaux comme l'expansion du groupe terroriste Abu Sayyaf aux Philippines exigent des espaces de dialogue régionaux et des actions coordonnées. Cependant, cette coopération ne semble pas transposable à un partage des mers et des îlots disputés. Dès lors, la sécurité de la zone est conditionnée par une entente régionale pragmatique dénuée de volonté souveraine, ce qui aujourd'hui est compromis par la montée des nationalismes et des revendications souveraines, en particulier par la Chine.

Depuis plusieurs semaines, la crise coréenne attire les regards du monde entier et déplace l'attention de la mer de Chine méridionale vers la mer de l'Est coréenne. D'une part, le porte-hélicoptères japonais Izumo, censé naviguer de manière dissuasive en mer

de Chine méridionale, va finalement rejoindre le porte-avions américain USS Carl Vinson en mer de Chine orientale prochainement²¹. D'autre part, la surprise des frappes aériennes américaines contre la Syrie et l'Afghanistan peut inquiéter les pays asiatiques sur le tournant coréen et un potentiel conflit en mer de Chine méridionale. De ce fait, un dernier questionnement peut se poser sur la réaction américaine. Pour le moment, la diplomatie américaine s'accorde avec le gouvernement chinois sur un dialogue régional concernant la crise coréenne.

La non-ratification du *TransPacific Partnership* (TPP) est sans conteste « une aubaine pour Xi Jinping qui a désormais le champ libre pour se poser en dirigeant d'un nouvel ordre économique »²². Le sommet de mai 2017, censé expliciter les contours du projet démesuré « One Belt, One Road » qui prévoit près de 1000 milliards de dollars d'investissements reflète parfaitement cette nouvelle stratégie. Ce projet, qui vise aussi à tisser des relations privilégiées avec l'Afrique montre également que la Chine oriente de plus en plus son regard vers l'Afrique, motivée par les nombreuses ressources du continent, qui offre aux entreprises chinoises des marchés toujours plus attractifs.

Entre conflit ouvert, compétition exacerbée et coopération en mer de Chine méridionale, les priorités stratégiques des acteurs de la zone semblent désormais se tournaient vers d'autres sphères, conséquence directe de la crise financière de 2007-2008. Alors que la Chine engage des projets colossaux à travers le monde pour dynamiser son économie intérieure, l'Amérique de Donald Trump fait le choix du protectionnisme. ■

²¹ Décision au 1^{er} mai 2017.

²² Propos tenus par Simon Denyer, chef du bureau de Pékin du Washington Post.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

COURMONT Barthélémy, LASSERRE Frédéric et MOTTET Eric (ed.), *Assessing Maritime Disputes in East Asia: Political and Legal Perspectives*, Londres, Routledge, 2017.

DANIELS Christopher L., *South China sea: energy and security conflicts*, Lanham, Scarecrow press, 2014.

DO Thanh Hai, *Vietnam and the South China sea: politics, security and legality*, Londres, Routledge, 2017.

EKMAN Alice, *La Chine, une puissance maritime*, Paris, Le Seuil / Volumen, 2016.

FRECON Eric, PAUTET Arnaud, KLEIN Jean-François, *Asie de l'Est et du Sud-Est : de l'émergence à la puissance*, Paris, Ellipses, 2015.

GREEN Michaël, HICKS Kathleen, CANCIAN Mark dir., *Asia-Pacific Rebalance. Capabilities, presence and partnerships. An independent review of US Defense Strategy in the Asia-Pacific (CSIS)*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2016.

KAPLAN Robert D., *Asia's cauldron: the South China sea and the end of a stable Pacific*, New York, Random House, 2014.

PESSÉS Abigaël dir., *L'Asie du Sud-Est 2016 : bilan, enjeux et perspectives*, Paris, Les Indes savantes, 2016.

SONG Yann-Huei, ZOU Keyuan, *Major law and policy issues in the South China sea, European and American perspectives*, Farnham, Ashgate, 2014.

TALMON Stefan, JIA Bing Bing, *The South China sea arbitration: a Chinese perspective*, Oxford, Hart Publishing, 2014.

TRAN Truong Thuy, LE Thuy Trang, *Power, law and maritime order in the South China sea*, Lanham, Lexington Books, 2015.

TSENG Hui-Yi Katherine, *Rethinking South China sea disputes: the untold dimensions and great expectations*, Londres, Routledge, 2017.

WU Shicun, ZOU Keyuan, *Non-traditional security issues and the South China sea: shaping a new framework for cooperation*, Farnham, Ashgate, 2014.

Articles

- ANDERSON Nicholas D., SILOVE Nina, "Perspectives on the pivot", *International Security*, 2017, 41/3.
- ALLES Delphine, « L'identité de petit Etat sans la condition de faible puissance ? Le répertoire d'action multilatérale de Singapour », *Critique internationale*, 2016, 71.
- BOISSEAU DU ROCHER Sophie, « Le Vietnam et l'ASEAN : dépasser la stratégie de l'utilitaire », *Hérodote*, 2015, 157.
- BOISSEAU DU ROCHER Sophie, « Scientific cooperation in the South China sea : a new vector for China's security diplomacy in Southeast Asia?", *Asie.Visions* 82, 2016.
- BONDZ Antoine, « La politique américaine en mer de Chine méridionale : maintenir une influence, rassurer ses alliés, garantir le droit », *Diplomatie*, 84, janvier – février 2017.
- COOK Malcolm, SURYADINATA Léo, IZZUDDIN Mustafa, LE Hong Hiep, "Japan seeks stronger strategic ties in Southeast Asia", *ISEAS Perspective*, janvier 2017.
- DRIFTE Reinhard, "Japan's policy towards the South China sea – applying 'proactive peace diplomacy'?", *PRIF Report*, 2016, 40.
- FAU Nathalie, "La maritimisation de l'économie vietnamienne : un facteur exacerbant les conflits entre le Vietnam et la Chine en mer de Chine méridionale ? », *Hérodote*, 2015, 157.
- HIEBERT Murray, POLING Gregory B., CRONIN Conor, *In the wake of arbitration. Papers from the Sixth Annual CSIS South China Sea Conference*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2017.
- ISEAS Yusof Ishak Institute, "Special issue on the South China sea Arbitration. Responses and implications", *ASEAN Focus*, 2016, 5.
- KRASKA James, MONTI Michael, "The law of naval warfare and China's maritime militia", *International law studies*, 2015, 91.
- LE Hong Hiep, "Can ASEAN overcome the 'Consensus dilemma' over the South China sea", *ISEAS Perspective*, octobre 2016.
- NEGARA Siwage Dharma, DAS Sanchita Basu, « Challenges for Indonesia to achieve its maritime connectivity plan and leverage on regional initiatives", *ISEAS Perspective*, janvier 2017.
- PUPPATI Frédéric, "La sécurité maritime, facteur de consensus de la nouvelle politique américaine en Asie du Sud-Est : le cas du partenariat stratégique avec l'Indonésie », *Monde Chinois*, 2014, 27.
- SINGH Daljit, SAAT Norshahril, COOK Malcolm, MUN Tang Siew, "Southeast Asia Outlook 2017", *ISEAS Perspective*, janvier 2017.
- The National Institute for Defense Studies (Japon), "Southeast Asia : Forming an ASEAN political-security community and further challenges", *East Asian Strategic Review* 2016, 2016.
- TOMOTAKA Shoji, "Vietnam's omnidirectional military diplomacy: focusing on the South China sea", *NIDS Journal of Defense and Security*, 2016, 16.

WANG Kuan-Hsiung, "Peaceful settlement of disputes in the South China sea through fisheries resources cooperation and management", *Contemporary Asian Studies*, 2015, 6.

YATSUZUKA Masaaki, "China's advance into the Sea and the maritime militia", *NIDS Commentary*, 2016, 53.

Webographie

BECKMAN Robert, "Military Activities in the EEZ : legal issues", *Security Environment of the Seas in East Asia (RSIS – OPRF International Conference)*, 28 – 29 février 2012.

Centre Asie Ifri, "Mer de Chine et droit de la mer ; où va la puissance chinoise ? », *Lettre du Centre Asie*, 70, IFRI, 28 juillet 2016.

CORDESMAN Anthony H., *Chinese strategy and military modernization in 2016. A comparative analysis*, CSIS, décembre 2015, 745 p.

ERICKSON Andrew S., KENNEDY Conor M., *China's Maritime Militia*, 7 mars 2016 : https://www.cna.org/cna_files/pdf/Chinas-Maritime-Militia.pdf.

IRIS, « Mer de Chine méridionale : nouvel espace de crise ? » (Compte-rendu), *Colloque Fondation Gabriel Péri / IRIS*, 16 octobre 2012.

KOH Swee Lean Collin, "The South China Sea's 'White-hull' warfare", *The National interest*, 26 mars 2016 : <http://nationalinterest.org/feature/the-south-china-seas-%E2%80%98white-hull%E2%80%99-warfare-15604>.

O'ROURKE Ronald, « China naval modernization : implications for US Navy capabilities – background and issues for Congress », *Congressional Research Service Report*, 17 juin 2016.

O'ROURKE Ronald, "Maritime territorial and Exclusive economic zone (EEZ) disputes involving China, *Congressional Research Service Report*, 31 mai 2016.

SCHAEFFER Daniel, *La mer de Chine du sud. Code de conduite : la grande chimère*, 30 janvier 2016 : <http://www.diploweb.com/Mer-de-Chine-du-Sud-Code-de.html>.

ASIA FOCUS #47

LES DÉFIS SÉCURITAIRES EN MER DE CHINE MÉRIDIONALE

ÉTUDIANTS DE LA PROMOTION DÉFENSE ET SÉCURITÉ À IRIS SUP'

Cette note a été réalisée par les 39 étudiants du Master 2 Défense, sécurité et gestion de crise promotion 2016-2017, pilotée par Nathaniel BUFFENOIR, Sophie GOTELF, Sylvia MALINBAUM et Sylvie SCHWAB, et comptait Alexandra ANGOTTI, Nathan CAHN, Nicolas CHARDON, Antoine COMBES, Edouard COMTE, Louis DAUVERGNE, Naël DE LA SAYETTE, Morin DEGROOTE, Thibault DEHAIS, Romain DEWAELE, Steve DHAHAR, Julien DOUILLARD, Pierre FORMERY, Morgane FOUQUET-LAPAR, Jean-Baptiste HECQUET, Marine JAULIN, Clément JUHEL, Vincent KHOURY, Tiffany LAS, Elodie LONDAS-HOARAU, Laurie LOPEZ, Alexandre MASSIE, Anaïs MATEO, Augustin MAUREAU, Aya MCHEIMECHE, Kévin MERIGOT, Agathe MICHEL, Ugo MIGLIORELLI, Paul-Antoine OTTAVI, David ROUX, Caroline SEVIN, Marie TETARD, Bastien VANDENDYCK, Edouard VUIART et Axelle ZENDER.

OCTOBRE 2017

ASIA FOCUS

Collection sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille, et Emmanuel LINCOT, Professeur à l'Institut Catholique de Paris – UR « Religion, culture et société » (EA 7403) et sinologue.

courmont@iris-france.org – emmanuel.lincot@gmail.com

PROGRAMME ASIE

Sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille

courmont@iris-france.org

© IRIS

Tous droits réservés

INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis rue Mercoeur

75011 PARIS / France

T. + 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

@InstitutIRIS

www.iris-france.org