



**LES JEUNES  
IHEDN**

**[RECHERCHE]**

# **VERS UNE HÉGÉMONIE MARITIME CHINOISE ?**

**ENTRE PUISSANCE ÉCONOMIQUE ET STRATÉGIE  
OCÉANIQUE**



**Par Kevin Muzellec & Flavien Berwick**

*Ce texte n'engage que la responsabilité de l'auteur. Les idées ou opinions émises ne peuvent en aucun cas être considérées comme l'expression d'une position officielle de l'association Les Jeunes IHEDN*

# AVANT-PROPOS

La Délégation Internationale Canada des Jeunes IHEDN organise plusieurs fois par an les « Mercredis géopolitiques », des rencontres permettant aux membres d'approfondir un thème choisi afin d'élargir leurs connaissances sur des enjeux précis.

Ces rendez-vous s'inscrivent dans la mission de sensibilisation, de formation et de publication portée par Les Jeunes IHEDN, première association européenne et générationnelle dédiée aux questions d'engagement, de défense et de sécurité.

Après avoir débattu de la « Diversification du commerce extérieur canadien », nous avons abordé « L'hégémonie maritime chinoise ». L'éclairage d'expert a été assuré par Hugo Plassais, politiste spécialisé sur l'Asie, la Chine et Taïwan et membre du Comité Directeur de l'association. Il est l'auteur de l'ouvrage *La Chine, un acteur responsable, révisionniste ou réformiste ?* et est intervenu en octobre 2025 à l'IRIS sur le thème « Quelle place pour Taïwan dans la politique de la France en Asie-Pacifique ? »

Ces formats prolongent les réflexions entreprises pendant les « cycles jeunes » de l'IHEDN. Ils fédèrent étudiants et jeunes actifs autour d'ateliers, de conférences et de visites, autour du rayonnement de l'esprit de défense.

## À PROPOS DE L'ARTICLE

La Chine construit son ambition maritime autour de trois leviers stratégiques : l'industrie de la pêche comme instrument de souveraineté, la modernisation accélérée de la marine de guerre, et les investissements portuaires mondiaux dans le cadre des Nouvelles Routes de la soie. Pékin a profondément transformé sa doctrine, passant d'une posture défensive côtière à une stratégie de projection de puissance sur les océans. L'enjeu taïwanais et le contrôle des détroits stratégiques constituent des points de tension majeurs avec les États-Unis. Si la Chine ne dispose pas encore d'une hégémonie maritime au sens strict, sa montée en puissance rapide remodèle les équilibres Indo-Pacifiques et mondiaux. Cette analyse s'inscrit dans les travaux de la Délégation Internationale Canada des Jeunes IHEDN, avec l'éclairage de Hugo Plassais, politiste spécialisé sur l'Asie.

## À PROPOS DES AUTEURS



**Kevin Muzellec** est membre de la délégation internationale des Jeunes IHEDN au Canada. Titulaire d'un master de l'IAE de Rennes et d'un MBA de l'Université Laval à Québec, il s'intéresse particulièrement aux enjeux maritimes et aux questions de résilience nationale. Il travaille actuellement à la Caisse de dépôt et placement du Québec, l'un des plus importants fonds de pension au Canada.



**Flavien Berwick** est conseiller technique spécialisé dans le secteur défense, ingénieur et auteur en technologies de l'information. Flavien rejoint la délégation internationale Canada des Jeunes IHEDN en 2024 et en devient le délégué adjoint début 2025.



Le porte-avions Liaoning (immatriculation 16) et d'autres bâtiments et avions de chasse lors du défilé organisé par la marine de l'Armée populaire de libération chinoise en mer de Chine méridionale, le matin du 12 avril 2018.

Quelques jours après le sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) début septembre 2025, la Chine a organisé à Pékin une parade militaire pour commémorer le 80<sup>e</sup> anniversaire de la fin de la Seconde Guerre mondiale. Cet événement, illustre la volonté chinoise de s'affirmer sur la scène internationale.

Depuis le milieu des années 2000, la Chine affiche une volonté de concurrencer Washington. Elle développe ses facteurs de puissance économique et militaire et son pouvoir d'influence s'appuyant sur un levier essentiel : le fait maritime. Bien qu'elle se serve aujourd'hui des expéditions de l'Amiral eunuque Zheng He comme ressource politique, elle a longtemps négligé la mer. En effet, dès 1434, après la mort de Zheng He, la Chine interdit la navigation hauturière pendant près de cinq siècles. Aujourd'hui, la Chine a pris conscience que la puissance s'appuie sur des logiques de flux et d'échanges. Or, quand les océans assurent le transit de 80 % du commerce mondial en valeur (et 90 % en volume)<sup>1</sup>, il semble impossible de devenir une puissance globale sans être une puissance maritime de haut niveau.

Dès lors, une question s'impose : la Chine se dirige-t-elle vers une hégémonie maritime ?

<sup>1</sup> ONU. *Transport maritime : la CNUCED publie de nouvelles statistiques*. Avril 2025.

Selon le géographe américain Saul B. Cohen, un hégémon est une puissance militaire prête à agir, disposant d'un surplus économique pour investir à l'étranger, dont le modèle culturel devient une référence et capable de structurer un système de gouvernance cohérent. Kenneth Waltz élargit cette définition : l'hégémonie ne se limite pas à la force militaire, mais s'exprime par une domination multidimensionnelle – militaire, politique, économique, institutionnelle et idéologique – qui place un État au sommet du système international. Antonio Gramsci, quant à lui, insiste sur la dimension culturelle et idéologique : l'hégémonie ne repose pas seulement sur la coercition, mais sur le consentement, obtenu par la diffusion de valeurs et de normes qui façonnent la perception du monde.

Pour répondre à cette problématique, nous analyserons trois leviers qui illustrent la montée en puissance de la Chine sur les mers et les océans :

1. L'industrie de la pêche, utilisée pour garantir la sécurité alimentaire nationale.
2. La montée en puissance de la marine de guerre, dont la doctrine évolue du littoral vers la haute mer.
3. Les investissements portuaires mondiaux, destinés à sécuriser les débouchés et les approvisionnements stratégiques.

## La pêche comme instrument de souveraineté maritime

La pêche chinoise n'est pas qu'une activité économique : elle est devenue un instrument stratégique au service de la souveraineté et de la puissance maritime de Pékin. La Chine peut compter sur des ressources halieutiques abondantes et sur un fort bassin de consommation en augmentation. Elle domine également le marché à l'exportation. Cependant, cette domination ne se limite pas à l'aquaculture : elle s'étend à une flotte de pêche de haute mer, subventionnée et technologiquement avancée, opérant aux frontières d'une zone économique exclusive contestée. Derrière ces chiffres se dessine une logique géopolitique affirmée : sécuriser l'approvisionnement alimentaire, contrôler des zones stratégiques et projeter sa puissance

La Chine dispose d'une infrastructure halieutique sans équivalent. Selon les données GLOBEFISH/FAO, elle représente près de 36 % de la production mondiale et absorbe 45 % de la consommation globale.<sup>2,3</sup> Selon cette même source, la domination repose sur une aquaculture massive : 82 % des ressources halieutiques produites par la Chine en 2023 proviennent de l'aquaculture, soit 58 millions de tonnes sur un total de 71 millions. La pêche de capture, bien que secondaire, reste stratégique avec 13 millions de tonnes.<sup>4</sup>

Cette dynamique répond à une demande intérieure en forte croissance : la consommation par habitant est passée de 4,2 kg en 1961 à 40,1 kg en 2019, illustrant un changement profond des habitudes alimentaires et la croissance du PIB par habitant.<sup>5</sup> En 2022, la Chine est devenue importatrice nette en valeur pour la première fois, signe que la demande dépasse la capacité de production domestique, malgré des volumes colossaux. Ici, la pêche n'est pas seulement économique : elle est intégrée à la doctrine de sécurité nationale chinoise. L'objectif est de réduire la dépendance aux importations et de sécuriser des protéines animales. La population chinoise reste marquée par le souvenir des multiples grandes famines comme celle entraînée par le Grand Bond en avant au début des années 1960.

La flotte chinoise de haute mer est un pilier de cette stratégie. Selon le service de recherche du Parlement européen<sup>6</sup>, elle comptait entre 900 et 2 900 navires<sup>7</sup>, *Le Monde* évoquait même le chiffre de 7 000 bateaux de pêche en eaux lointaines.<sup>8</sup> Cette flotte est composée majoritairement de chalutiers (60 %), mais aussi de palangriers, bateaux de calmar, senneurs et navires frigorifiques.

Les subventions publiques jouent un rôle clé. En 2018, au niveau mondial, 35,4 G\$ ont été versés au secteur, dont 22,2 G\$ pour le renforcement de capacité. La Chine est le premier

---

<sup>2</sup> Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, (juin 2024) « *Global aquaculture surging, with production surpassing wild-catch fisheries.* ».

<sup>3</sup> Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (2025) « *Chinese Fish Price Report.* »

<sup>4</sup> Planet Tracker, (2024) « *Fish and seafood fishing volume of China's distant-water fishing fleet from 2012 to 2024* »

<sup>5</sup> Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, (2022) « *Consommation de produits alimentaires d'origine aquatique* »

<sup>6</sup> Union européenne (2022) « *Rôle et influence de la Chine dans la pêche et l'aquaculture mondiales* »

<sup>7</sup> Parlement européen (mai 2023) « *Chinese distant water fishing fleet.* »

<sup>8</sup> *Le Monde* (2023) « *Comment la Chine est devenue la superpuissance mondiale de la pêche* »

bénéficiaire avec 21 % du total, devant les États-Unis (10 %) et la Corée du Sud (9 %).<sup>9</sup> Ces aides permettent de renouveler et d'agrandir la flotte, augmentant mécaniquement la pression sur les stocks mondiaux.

Ce dispositif s'accompagne d'un recentrage amont-aval : en 2022, près de 68 % des captures de la flotte lointaine ont été renvoyées en Chine pour transformation<sup>10</sup>, renforçant la sécurité d'approvisionnement et l'effet de levier sur les marchés intérieurs.

En parallèle, la pêche chinoise dépasse la logique économique pour devenir un outil d'expansion territoriale. L'Afrique concentre 78,5 % des projets de pêche offshore approuvés par la Chine en 2019-2020. L'Afrique de l'Ouest est particulièrement touchée, avec des conséquences sociales et économiques majeures pour les populations locales. Cette présence chinoise entraîne une surpêche et la destruction des habitats marins, notamment par le chalutage de fond.<sup>11</sup> Ces pratiques se font au détriment de pays faiblement développés, dont une partie importante de la population dépend de la pêche pour sa subsistance. La flotte chinoise, équipée de navires modernes, impose une concurrence inégale aux pêcheurs locaux, moins bien équipés, qui voient leurs prises diminuer. Cette situation fragilise les économies côtières et peut devenir un facteur de déstabilisation régionale.

La pêche est également utilisée comme prétexte militaire. La Chine revendique depuis 1947 un espace délimité par la ligne des neuf traits (dit en forme de « langue de bœuf », empiétant sur les zones économiques exclusives (ZEE) de la Malaisie, du Vietnam, de Brunei et des Philippines. La Chine fonde ses revendications sur des « droits historiques » et des cartes anciennes. Pour transformer la mer de Chine en « lac chinois », elle applique la politique du fait accompli et des dynamiques de zones crises : occupation d'îlots et d'atolls, poldérisation et militarisation. L'implantation chinoise commence

<sup>9</sup> Sumaila, U. Rashid, et al. (2019) "Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies." *Marine Policy* 109

<sup>10</sup> LDAC, MAC, (décembre 2022) « Les implications, pour la gouvernance des pêches, des activités de la flotte de pêche lointaine chinoise dans le monde »

<sup>11</sup> Environmental Justice Foundation (2022) « *The ever-widening net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet* »

toujours par des bateaux de pêche puis par l'utilisation des gardes côtes. Ici, Pékin se sert de la pêche comme prétexte pour légitimer une présence durable.

Les archipels des Paracels et des Spratleys sont emblématiques : de bancs de sable comme le récif de Fiery Cross, ils sont devenus des bases militaires modernes. La flotte de pêche et les gardes-côtes utilisent des équipements de sécurité développés, placée sous l'autorité informelle de l'Armée populaire de libération (APL), pour surveiller, intimider et occuper l'espace maritime. La mer de Chine méridionale est ainsi devenue un terrain de contestation du droit international maritime, tel qu'énoncé par la Convention de Montego Bay de 1982. En juillet 2016, la Cour permanente d'arbitrage de La Haye a d'ailleurs donné raison aux Philippines, qui avaient engagé une procédure contre la politique menée par Pékin dans les îles Spratleys et les hauts-fonds de Scarborough. La décision rejetait les « droits historiques » invoqués par la Chine sur la majorité de la zone, jugement que Pékin a aussitôt qualifié de « nul et non avenu ».<sup>12</sup>

Nous constatons donc que la pêche chinoise s'inscrit dans une stratégie hybride où se mêlent économie, sécurité alimentaire et puissance militaire. En effet, le régime de Pékin ne se contente pas de nourrir sa population : elle utilise sa flotte pour occuper des espaces contestés ; renforcer ses revendications territoriales et imposer une présence durable dans des zones clés comme la mer de Chine méridionale. Ainsi, cette politique du fait accompli, appuyée par des subventions massives et des infrastructures militarisées, transforme la pêche en un outil de projection de puissance. Mais cette ambition a un coût : surpêche, destruction des habitats, tensions diplomatiques et remise en cause du droit international.

---

<sup>12</sup> Le Figaro (12 juillet 2016) *La Cour permanente d'arbitrage désavoue Pékin en mer de Chine*

## De la défense côtière à la projection de puissance : l'évolution stratégique

Les années 1980 ont marqué un changement dans la doctrine navale chinoise, voyant une stratégie de défense côtière se transformer vers une stratégie de marine de haute mer, capable de se déployer sur les océans voisins. Cette transformation, impulsée par l'amiral Liu Huaqing (1916-2011), vise à opérer dans les différentes chaînes d'îles entourant la Chine, avec comme effet final recherché, d'avoir une marine ayant une capacité de projection étendue.

La transformation stratégique s'est traduite par une montée capacitaire tant quantitative que qualitative. Cette modernisation s'est accélérée dès 2014, sous l'impulsion du Président Xi Jinping<sup>13</sup>. En effet, depuis une dizaine d'années, la Chine mène une modernisation militaire d'ampleur, qui transforme progressivement l'APL en une force de haut niveau technologique. À ce titre, tous les quatre ans, la marine de guerre chinoise accroît son tonnage de l'équivalent de la flotte française.<sup>14</sup>

En termes capacitaires, l'APL possède plus de 370 navires et sous-marins, dont plus de 140 grands bâtiments de surface.<sup>15</sup> La Chine dispose de 3 porte-avions opérationnels : le Shandong, le Liaoning ; et le Fujian, dernier né de la flotte (mis en service en novembre 2025), équipée d'un système de catapultes électromagnétiques. La Chine prévoit d'en avoir 5 à 6<sup>16</sup>. S'agissant des sous-marins, leur nombre est d'environ 60 en 2024 selon le Secrétariat d'État américain à la défense (composé de six sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) ; six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) ; et une cinquantaine de sous-marins conventionnels (SSK)). Ces submersibles équipés de systèmes avancés de propulsion et de furtivité devraient voir leur nombre augmenter à 80 d'ici 2030.<sup>17,18</sup>

Par ailleurs, le 3 septembre 2025, à l'occasion du 80<sup>e</sup> anniversaire de la victoire sur le Japon, la Chine a organisé sur la place Tian'anmen un défilé militaire mettant en avant

<sup>13</sup> Conflits, (septembre 2025) *Le grand bond en avant de l'armée chinoise*.

<sup>14</sup> IFRI, (2023) *L'armée chinoise a-t-elle dépassé l'armée russe ?*

<sup>15</sup> U.S. Department of War, (2024) *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*.

<sup>16</sup> U.S. Naval Institute (février 2020) *China's Navy Will Be the World's Largest in 2035*.

<sup>17</sup> U.S. Department of War, (2024) *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*.

<sup>18</sup> Andrew S. Erickson (décembre 2024) Department of Defense Just Released 2024 China Military Power Report - Fact Sheet

l'unité nationale ; la modernisation des forces armées ; et la « revanche historique » sur le « siècle d'humiliation ». Au-delà du renforcement de la légitimité du Parti et du président Xi, ce défilé a illustré les avancées technologiques du pays, notamment dans les domaines nucléaire, hypersonique et naval. Ainsi, comme l'évoquait récemment le chef d'État-major des armées, « l'ère du *made in China* laisse désormais place à celle du *made by China* », qui symbolise une nouvelle étape vers la maîtrise des technologies de pointe. Ce défilé adresse un avertissement clair aux États-Unis, au Japon, à Taïwan et à leurs alliés : la Chine est prête à défendre ses intérêts et ses valeurs, y compris par la force.

Cette modernisation navale vise à dissuader toute intervention américaine autour de Taïwan ou en mer de Chine méridionale, via une stratégie anti-accès/interdiction de zone (A2/AD). Cette approche occupe une place centrale dans la doctrine militaire chinoise : il s'agit d'empêcher ou de ralentir l'intervention d'une puissance extérieure dans les zones jugées vitales par les autorités chinoises. Pour cela, la Chine s'appuie sur un arsenal sophistiqué : missiles balistiques et de croisière ; sous-marins ; systèmes de défense aérienne ; guerre électronique et cyber, ce qui rend tout déploiement adverse risqué et coûteux.

Cette posture défensive s'accompagne désormais d'une évolution majeure : la Chine ne se contente plus de protéger ses zones côtières, elle cherche aussi à projeter sa puissance au-delà de ses frontières. A l'image de la ligne des neuf traits, évoqué précédemment, zone qui englobe environ 90 % de la mer de Chine méridionale et représente 12 % des réserves de pêche du monde ; 11 milliards de barils de pétrole ; plus de 5 000 milliards de mètres cubes de gaz naturel, c'est aussi par-là que passe près d'un tiers du commerce maritime mondial<sup>19</sup>. Pour le régime de Pékin, cette zone est donc un enjeu de souveraineté et de sécurité nationale. Elle permet à la Chine de justifier la présence permanente de sa marine, tout en garantissant un approvisionnement en ressources énergétiques et halieutiques et en préservant ses axes d'approvisionnement.

<sup>19</sup> Le Monde, (juin 2023) *Pourquoi la Chine trace-t-elle une ligne en pointillé au milieu de la mer de Chine méridionale ? Comprendre en trois minutes.*

Une autre zone revendiquée, et sans doute la plus sensible, demeure : Taïwan. La Chine considère l'île comme une province rebelle et n'a jamais renoncé à son objectif d'unification, y compris par la force si nécessaire. Cette question cristallise l'affrontement stratégique entre la Chine et les États-Unis, principaux soutiens militaires et politiques de Taïwan.

Au-delà de l'enjeu politique, Taïwan occupe une position centrale dans l'écosystème techno-industriel mondial, notamment grâce à sa concentration de capacités avancées dans les semi-conducteurs (« *Silicon Shield* »). Certaines analyses américaines estiment qu'une large majorité des puces logiques les plus avancées y sont produites, souvent citée comme plus de 90 %, bien que ce seuil soit contesté selon les définitions retenues<sup>20,21</sup>. Cette prééminence technologique alimente la perception d'un levier stratégique, mais, comme le souligne Hugo Plassais, les interdépendances économiques et le « *Silicon Shield* » ne suffiront pas à dissuader Pékin. La propension ou non à la (ré)unification dépend aussi d'autres facteurs à l'horizon du centenaire de la RPC en 2049.

S'agissant de Washington, la question n'est plus de savoir s'ils ont encore l'avantage dans la région, mais s'ils jugent soutenable de « mourir » pour l'Indo-Pacifique. À court terme, le risque le plus probable n'est pas un choc frontal, mais des formes de tension hybrides (blocus partiel, cyberattaques, etc.), tandis que la montée en puissance de l'APL impose de garder à l'esprit la possibilité d'une escalade.

En effet, dans la logique de la revanche historique et de la restauration de la puissance chinoise, la réunification de Taïwan est présentée par Xi Jinping comme une étape incontournable de la « grande renaissance de la nation chinoise ». Taïwan occupe une position stratégique majeure : située au cœur de la première chaîne d'îles, elle contrôle l'accès aux grandes routes maritimes de l'Asie orientale et l'accès aux eaux profondes. Elle constitue un verrou stratégique pour la projection de la puissance chinoise dans le Pacifique.

---

<sup>20</sup> Council on Foreign Relations (avril 2024), *Onshoring Semiconductor Production: National Security Versus Economic Efficiency*.

<sup>21</sup> SemiWiki, Scotten Jones (novembre 2024), *No! TSMC does not Make 90% of Advanced Silicon*.

Les démonstrations de force, les incursions aériennes et navales autour de l'île, ainsi que le renforcement continu des capacités militaires chinoises (à l'image des manœuvres militaires opérées le 29 et 30 décembre 2025), visent à accroître la pression sur Taipei tout en dissuadant toute intervention extérieure.

La position des États-Unis, allié historique du Japon et de Taïwan, est donc scrutée avec attention. L'élection de Donald Trump a marqué un recentrage sur les intérêts nationaux (« *America First* »), posant la question de l'engagement américain en Asie-Pacifique. L'interdépendance économique entre les États-Unis et la Chine complexifie la donne : une escalade militaire aurait des répercussions majeures sur les économies des deux pays, sur la stabilité du dollar<sup>22</sup>, et sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Paradoxalement, une invasion chinoise pourrait offrir aux États-Unis l'opportunité de rapatrier des industries stratégiques telles que les semi-conducteurs (« *reshoring* ») et de renforcer leur économie nationale. Nous pourrions donc imaginer qu'une intervention militaire américaine frontale ne serait pas envisageable en cas d'invasion de Taïwan. Il faut toutefois rappeler que la Chine n'a pas non plus intérêt à mener une opération militaire d'envergure. Si une telle opération se tenait, les conséquences pour son économie seraient dramatiques : boycott des produits chinois, embargo, rupture des relations diplomatiques, etc. En dépit de quelques escarmouches dans le Ladakh indien et des opérations de maintien de la Paix, l'APL n'a pas connu l'expérience du combat depuis la guerre de 1978 avec le Vietnam.

Pour résumer, en l'espace de trente ans, la Chine a profondément transformé sa vision de la puissance maritime. Longtemps cantonnée à une posture défensive et continentale, elle s'est inspirée des théories de l'amiral Mahan et des modèles occidentaux pour bâtir une flotte capable de projeter sa puissance et de contrôler les routes maritimes stratégiques. Cette évolution marque une rupture : la mer est désormais considérée comme un pilier de la prospérité et de la sécurité nationale, au même titre que la puissance terrestre. Ce changement de paradigme s'est accéléré sous l'impulsion de Xi

---

<sup>22</sup> La Chine détient près de 700 à 800 G\$ en bons du Trésor américain. Le Monde, (avril 2025), *Comment la Chine peut riposter à la guerre commerciale de Donald Trump : 5 graphiques pour comprendre.*

Jinping, qui a fait de la « renaissance » nationale et du rattrapage technologique des priorités majeures.

Dans le même temps, la Chine ne semble pas vouloir ralentir sa dynamique : après avoir comblé son retard, elle poursuit ses efforts en vue d'étendre son influence sur les espaces maritimes de l'Indo-Pacifique. Sa base industrielle et technologique de défense lui permet de renouveler rapidement ses équipements militaires. Elle pourrait aussi envisager l'exportation de ses armes et technologies vers ses alliés stratégiques, tels que la Russie ou la Corée du Nord, ce qui pourrait bouleverser l'équilibre mondial.

Cette montée en puissance suscite une réaction en chaîne : les États voisins (Japon, Taïwan, Corée du Sud, Australie) accélèrent à leur tour leurs programmes de modernisation navale et aérienne, dans une logique de dissuasion et de préservation de leur autonomie stratégique. Les alliances régionales, telles qu'AUKUS ou le Quad, sont mises à l'épreuve : leur crédibilité et leur capacité à contenir l'expansion chinoise deviennent des enjeux majeurs. Dans ce contexte, la multiplication des « zones grises » – espaces de confrontation indirecte, cyberattaques, harcèlement maritime, opérations hybrides – augmente le risque d'incidents non maîtrisés pouvant dégénérer en conflit de haute intensité.

Malgré cette croissance rapide et cette montée en puissance, la Chine reste confrontée à des défis majeurs : dépendance énergétique ; vulnérabilités logistiques ; et absence d'expérience opérationnelle pour sa marine de guerre. La question de la résilience des forces armées chinoises face à une guerre de haute intensité demeure ouverte, tout comme celle de la capacité du régime à gérer une crise prolongée face à une coalition adverse.

## Ports, routes et infrastructures maritimes : la diplomatie des investissements

Bien que la Chine dispose d'une vaste façade maritime, elle reste dépendante de ses voies de communication et des détroits stratégiques. Si certains de ces axes venaient à être bloqués, l'économie chinoise serait fortement impactée. Pékin entretient ainsi une relation vitale avec le détroit de Malacca, par lequel transite près de 20 % du commerce maritime mondial et 90 % de ses importations d'hydrocarbures. Le contrôle de cette zone par des puissances étrangères constituerait une menace majeure pour son approvisionnement énergétique.

Le maintien de la croissance chinoise impose également la sécurisation des approvisionnements alimentaires et énergétiques (produits agricoles, matières premières critiques) tout en maximisant ses débouchés commerciaux. Pour réduire cette vulnérabilité, la Chine mise sur la diversification des routes maritimes et la consolidation des zones portuaires, dans le cadre des Nouvelles routes de la soie maritimes. Cette approche consiste à financer, développer ou louer pour une durée déterminée des installations portuaires (et parfois aériennes) situées à proximité des « *chokepoints* » tels que Malacca, Bab el-Mandeb, Ormuz ou Gibraltar.

Les Nouvelles routes de la soie ou « *Belt and Road Initiative* » (BRI) visent à créer un réseau intégré de corridors maritimes et terrestres. Le régime de Pékin privilégie des partenariats avec des pays à forts besoins de développement mais à faibles capacités logistiques et financières. Ces États, souvent situés près des zones de passage stratégiques, offrent à la Chine une meilleure efficacité pour ses voies maritimes (par exemple : le port de Hambantota au Sri Lanka ou encore le port du Pirée en Grèce).

La Chine dispose d'une capacité unique à développer des terminaux à conteneurs en un temps record (environ trois ans), en proposant des solutions clé-en-main et des facilités de paiement sous forme de crédits concessionnels, sans ingérence directe dans les affaires internes des États hôtes. Cette offre séduit particulièrement des pays longtemps marginalisés dans la mondialisation, leur permettant d'exporter leurs ressources

agricoles ou énergétiques vers la Chine tout en important des produits manufacturés chinois.

Depuis plus de vingt-cinq ans, le gouvernement chinois cherche à diversifier ses débouchés afin de réduire sa dépendance aux États-Unis. Les structures d'investissement mises en place reposent sur plusieurs modèles :

- Participation au capital (majoritaire ou minoritaire)<sup>23</sup> ;
- Prêts ou financements à long terme accordés par des institutions telles que la *China Development Bank*, qui est une banque publique chinoise spécialisée dans le financement de projets stratégiques à long terme. Ce positionnement de prêteur permet à la Chine d'acquérir des actifs ou des droits de propriété en cas de défaut de paiement de l'État emprunteur, tout en privilégiant ses opérateurs portuaires ;
- D'autres formes spécifiques de partenariats public-privé (PPP) tels que :
  - Des concessions qui consiste à confier à un acteur privé le droit d'exploiter un service public ou une infrastructure pour une durée déterminée. Ces concessions (ou baux) interviennent avec un droit de gestion commerciale des infrastructures.
  - Des modèles « *Build-Operate-Transfer* », rendus possible par la multiplicité des acteurs chinois impliqués : allant des fonds d'investissement, passant par un constructeur comme China Harbor Engineering Co. allant jusqu'aux opérateurs portuaires tels que COSCO (4<sup>e</sup> armateur mondial) ou China Merchants Port. L'objectif est de transférer cette infrastructure au pays hôte au terme de l'accord.

La stratégie chinoise répond à un double objectif :

1. Garantir les exportations chinoises vers des marchés diversifiés ;
2. Sécuriser les importations énergétiques et alimentaires, en réduisant la vulnérabilité aux blocages des détroits.

---

<sup>23</sup> Comment la Chine tisse un réseau portuaire mondial, février 2025, Le Monde

Au-delà d'une logique de rendement, ces investissements portuaires constituent donc des instruments au service de la diplomatie, renforçant la présence chinoise dans des zones clés et offrant des leviers potentiels en matière de sécurité maritime.

Ces partenariats, présentés par les autorités chinoises comme « gagnant-gagnant », créent une interdépendance croissante entre la Chine et les États bénéficiaires. En plus de sécuriser ses approvisionnements stratégiques, la Chine contribue à la création d'emplois et à l'industrialisation de ces pays, renforçant ainsi son image de partenaire incontournable. Ce maillage d'investissements consolide des liens d'intérêt avec des États du Sud (souvent marginalisés), qui pourraient à terme devenir bien plus que de simples alliés économiques pour Pékin mais des relais de l'influence chinoise et de sa vision du monde, voire d'éventuels alliés militaires.

D'autre part, la Chine a élargi ses ambitions avec la « Route de la soie polaire » et cherche à affirmer sa présence en Arctique. En effet, cette dernière vise à légitimer sa présence dans le grand Nord dans le but d'exploiter la Route maritime du Nord (RMN) le long des côtes russes afin de contourner les « *chokepoints* » traditionnels et de réduire de 30 à 40 % les temps de transit entre l'Asie et l'Europe. Afin d'accompagner cette recherche de légitimité, la Chine fut admise comme observateur permanent au Conseil de l'Arctique en 2013. Cette dernière s'est imposée comme un acteur discret mais stratégique dans la gouvernance régionale. Bien qu'elle ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel, Pékin mobilise trois leviers pour asseoir sa présence :

- La contribution scientifique ;
- L'ancrage juridique via la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;
- Une rhétorique inclusive fondée sur le « patrimoine commun » et le développement durable.

La présence croissante de la Chine dans l'Arctique s'inscrit dans une stratégie multidimensionnelle mêlant ambitions économiques, scientifiques et géopolitiques. Depuis son auto-désignation comme « État proche de l'Arctique » en 2018, elle a intensifié ses investissements dans les infrastructures, la recherche et la coopération bilatérale, notamment avec la Russie. Cette dynamique s'est accélérée avec l'isolement de Moscou,

conséquence des sanctions occidentales, ouvrant la voie à une intégration chinoise plus profonde dans les projets énergétiques et les routes maritimes. L'objectif est clair : accéder aux ressources naturelles et aux nouvelles voies de navigation, renforcer son influence régionale, développer une présence scientifique et technologique, tout en poursuivant implicitement des visées sécuritaires. Cependant, la gouvernance du Conseil de l'Arctique impose trois limites majeures à Pékin :

1. L'absence de droit de vote et de codécision ;
2. La primauté des États arctiques et des organisations autochtones ;
3. Un contexte sécuritaire marqué par les sanctions, où la convergence sino-russe complexifie les coopérations et fragilise la présence chinoise dans des plateformes dominées par les alliés occidentaux.

À cela s'ajoute une vraisemblable incohérence dans le discours chinois : Pékin invoque l'ordre juridique international pour l'Arctique, mais conteste des décisions en mer de Chine méridionale. Cette dissonance affaiblit la crédibilité de son plaidoyer multilatéral et nourrit la prudence des acteurs arctiques.

En réponse à l'intérêt sino-russe pour la région, le Canada a d'ailleurs renforcé sa surveillance et sa présence militaire dans l'Arctique<sup>24</sup>. Les Rangers<sup>25</sup> sont par exemple une composante essentielle des Forces armées canadiennes pour surveiller et défendre cette région. Le gouvernement a également bloqué certains investissements chinois jugés sensibles comme le blocage du rachat de TMAC Resources en 2020 dans le secteur minier.

Cette présence permet néanmoins à la Chine de justifier des investissements dans des projets gaziers (notamment Yamal LNG) et des infrastructures portuaires en coopération avec la Russie. Parallèlement, elle développe des terminaux adaptés aux brise-glaces et des corridors multimodaux pour sécuriser les flux dans cette zone stratégique, dans un contexte de réchauffement climatique.

---

<sup>24</sup> Publication « La Politique étrangère du Canada pour l'Arctique », 2024, Gouvernement du Canada

<sup>25</sup> Article « Sécuriser l'arctique canadien : à la découverte des Rangers », mars 2025, Les Jeunes IHEDN

Cette expansion soulève des défis majeurs en matière de sécurité, d'environnement et de souveraineté, mettant à l'épreuve la capacité des institutions arctiques à préserver la stabilité et la durabilité de la région face à l'émergence de nouveaux acteurs.

## Conclusion

En définitive, l'analyse des trois leviers – la pêche, la modernisation navale et la diplomatie des investissements – révèle que la Chine a engagé une stratégie maritime globale, articulée autour de la sécurité alimentaire, de la projection militaire et du contrôle des flux commerciaux. Cette dynamique traduit un changement profond de paradigme : longtemps tournée vers ses terres, la Chine considère désormais les océans comme un pilier de sa puissance et de sa prospérité. Si elle ne dispose pas encore d'une hégémonie maritime au sens strict, son influence croissante dans l'Indo-Pacifique et au-delà témoigne d'une ambition assumée de remodeler les équilibres mondiaux.

Cependant, cette montée en puissance s'accompagne de vulnérabilités : dépendance énergétique, exposition aux « *chokepoints* », tensions diplomatiques et absence d'expérience opérationnelle en cas de conflit majeur. L'hégémonie maritime chinoise reste donc un horizon, et dépendra de sa capacité à surmonter ces défis sans provoquer une confrontation directe avec les États-Unis et leurs alliés.

Cette montée en puissance maritime s'inscrit dans un mouvement de rééquilibrage mondial, illustré par l'essor des BRICS et des coalitions Sud-Sud. Ces regroupements visent à contester la « domination occidentale » et à promouvoir un nouvel ordre multipolaire, où la mer se caractérise comme un espace stratégique de coopération mais aussi de rivalité.



[publication@jeunes-ihedn.org](mailto:publication@jeunes-ihedn.org)