

## La Chine, la géopolitique et la mer

*La Chine est l'une des plus vieilles entités politiques du monde avec le rôle de puissance incontournable en Asie orientale, mais un destin mondial plus relatif. Au XIX<sup>e</sup> siècle, malgré sa taille et sa population, elle a cédé aux coups de boutoirs des Européens amenés par les Anglais. Au XX<sup>e</sup> à l'agression extérieure japonaise s'est ajoutée la guerre civile, pourtant la victoire des Communistes en 1949 n'a pas stabilisé politiquement et économiquement la Chine durant plusieurs décennies tout en faisant du pays un objet géopolitique singulier. La mutation particulière engagée dans les années quatre-vingt a abouti à son intégration dans l'OMC en 2001 et sa transformation en atelier du monde a changé son destin où la mer occupe une place centrale en matière d'échanges commerciaux (import, export), de diplomatie du développement (Nouvelles routes de la soie) et de position géopolitique dans l'espace proche (Pacifique, océan Indien) comme dans le monde (États unis, Russie, Sud Global).*

### Un rapport singulier à la mer

La Chine ancienne a un rapport à la mer fait d'un mélange de commerce et de vassalisation avec l'ensemble de son pourtour maritime (Japon, Corée, Ryūkyū, Insulinde, Siam). Le rapport au monde de la Chine comparé à l'Europe semble être un rejet du fait maritime. Les historiens considèrent même les expéditions du début du XV<sup>e</sup> siècle sous les Qing en océan Indien comme une occasion manquée. Surtout, la Chine impériale a un besoin limité de la mer et le pouvoir de Pékin, les Ming après 1634, l'acte formellement. Le commerce existe néanmoins avec les Européens désormais présents, les Portugais de Macao, les Espagnols de Manille et les Anglais de la Compagnie des Indes orientales.

Au XVIII<sup>e</sup> les Chinois maîtrisent encore les échanges mais, la Grande-Bretagne et à sa suite les Occidentaux vont œuvrer à briser l'économie chinoise et le pouvoir impérial au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Les guerres de l'Opium sont le fer porté contre la Chine, les traités inégaux la plume qui a créé la semi-colonisation européenne. Le Japon en 1885 emporte même l'île de Formose dans son appétit de jeune puissance. L'humiliation de la Chine provoque des réactions, celle conservatrice est écrasée durant la guerre

des Boxers en 1999, celle des progressistes provoque la Révolution de 1911 et la proclamation de la république. Néanmoins, la première partie du XX<sup>e</sup> siècle est un long supplice de violence, aux règnes des Seigneurs de la guerre succède la guerre civile entre Communistes et Nationalistes qui n'est mise en parenthèse que par la terrible invasion japonaise de 1937 pour se solder par la victoire rouge de 1949 et la création du Taiwan nationaliste, seule Chine reconnue dans le monde pendant deux décennies.

La victoire du Parti communiste de Mao ne met pas fin aux malheurs de la Chine avec les catastrophes humaines et économiques du "Grand bond en avant" des années cinquante et de la "Révolution culturelle" des années soixante. La Chine en 1970 est un objet géopolitique à part, dictature socialiste, mais en rupture avec Moscou, pays gigantesque et très peuplé, embourbé dans le sous-développement, sans aucune importance en termes de commerce extérieur et de transport maritime.

Les années soixante-dix changent les choses, Mao meurt en 1976 non sans avoir accepté un rapprochement stratégique avec les États-Unis. Passé les derniers errements du maoïsme, en 1979 les temps changent, Deng Xiaoping avec la formule de la désidéologisation "*Peu importe qu'un chat soit blanc ou noir, s'il attrape la souris, c'est un bon chat*". Les changements passent par les ports et la création en 1980 de quatre zones économiques spéciales à proximité de Hong Kong et Macao. En 1984, quatorze villes côtières sont déclarées "ouvertes", les zones franches accueillent les délocalisations. En 1990, c'est Shanghai et son port qui renouent avec son histoire d'ouverture au monde.

La volonté de changements politiques portée par la jeunesse étudiante est écrasée en 1989 sur la place Tiananmen. Le pouvoir ne veut pas connaître le destin de l'URSS et garde l'autorité incontestable du Parti Communiste qui a bien vu l'intérêt de s'ouvrir économiquement et de développer sa relation au monde, c'est désormais l'axiome de Pékin. Il faut aussi garder une relation spécifique avec Washington. À la fin des années quatre-vingt-dix, la Chine reste solide dans la crise asiatique tout en récupérant Hong Kong (1997) et Macao

(1999) symboles des incursions puis des humiliations européennes. L'administration Clinton veut une normalisation chinoise espérant que l'ouverture économique forcerait la Chine à s'ouvrir politiquement. Fin 1999, Washington et Pékin signent un accord commercial bilatéral sur l'ouverture du marché chinois et le soutien américain à l'adhésion de la Chine à l'Organisation Mondiale du Commerce. L'UE est sur la même ligne et en 2000, Bruxelles s'accorde avec Pékin, pour lever les derniers obstacles à son adhésion. L'histoire jugera sans la vision américaine comme le début de la grande "naïveté stratégique", car c'est le début du retour en deux décennies de la Chine dans les affaires du monde.

### **Une puissance économique dépendante de la mer**

L'intégration de la Chine dans l'OMC le 1<sup>er</sup> décembre 2001 après plus d'une décennie de négociation va changer autant le destin du pays que la face du monde. Sur l'élan de sa politique d'accueil des entreprises lancée vingt ans plus tôt, le grand pays socialiste devient la terre de délocalisations et de sous-traitance. Naturellement, dans les deux décennies qui suivent la Chine prend aussi son autonomie industrielle avec une remontée dans la chaîne de valeur de ses géants industriels. L'ambition a même été structurée en 2015 sous le nom "Made in China 2025" avec des compétences dans les moyens de transport, l'aérospatiale, la robotique, les machines agricoles, les technologies médicales, les énergies nouvelles...

Les grands changements de l'économie chinoise touchent aussi le monde maritime. L'État a organisé des grands conglomérats consolidés dont, pour les industries maritimes, China Merchants et Cosco, tous deux au sommet du classement mondial des plus grands armateurs. China Merchants est bien positionné dans les énergies, mais aussi les ports et le forwarding avec Sinotrans. Présent dans tous les marchés maritimes, Cosco est le 4<sup>e</sup> groupe mondial du conteneur. À ce panorama, on pourrait ajouter la société de négoce agricole Cofco qui a maintenant une dimension mondiale et CSSC le numéro un mondial de la construction navale.

En termes de marchandises, après 2001, la croissance des exportations conteneurisées a été fantastique. En 2005, les dix premiers ports du pays ont vu le passage de 65 M d'evp à 256 M en 2025, soit quatre fois plus que 20 ans plus tôt. L'an dernier, les chiffres pour l'ensemble des ports maritimes du pays ont été de 312 M d'evp et même 354 M avec les ports fluviaux. C'est la marque portuaire de la machine à exporter qu'est devenue la Chine. Pour traiter

cette forte croissance, la capacité portuaire a été transformée, éclipsant progressivement le rôle ancien d'intermédiaire de Hong Kong notamment avec le port de Shenzhen à la frontière du territoire autonome. Le développement le plus extraordinaire est l'île portuaire de Yang Shan dans la proximité maritime de Shanghai, mais c'est l'ensemble des ports qui s'est transformé pour les flux des conteneurs, les produits métallurgiques (115 Mt) et les voitures (8,3 M d'unités) exportés ainsi que les colossales importations de matières premières. En 2024, elles représentaient 503 Mt de pétrole, 421 Mt de charbon, 80 Mt de GNL, 35 Mt de GPL, 1,219 Mds de tonnes de fer, 159 Mt de bauxite, 38 Mt de nickel, 105 Mt de soja, 11 Mt de blé.

Le système portuaire chinois, en 2025, a traité 18,340 Mds de tonnes de marchandises dont 5,7 Mds avec le reste du monde. Ainsi, grâce à ses exportations, la Chine produit une formidable valorisation économique par ses exportations 3 770 Mds \$ mais importe aussi pour 2 580 Mds \$. Finalement, elle a affiché un excédent commercial de 1 200 Mds \$. C'est la face positive de l'économie chinoise, car la face négative ce sont les problèmes intérieurs avec la crise immobilière, la faiblesse de la consommation et une structure de l'emploi défavorable à la jeunesse. Les défis intérieurs sont nombreux et ne peuvent être résolus que par la formidable machine à aspirer la richesse mondiale par un commerce extérieur hypertrophié faisant penser à une forme de néo-mercantilisme (exporter beaucoup, importer peu).

La performance économique est alimentée par un vaste dumping d'État et les partenaires internationaux dénoncent les pratiques déloyales tout en espérant vendre sur le prometteur marché chinois. En 2016, selon les règles de l'OMC, la Chine devait accéder au stade d'économie de marché, mais les États-Unis refusent devant le niveau d'interventionnisme public, les Européens les appuient timidement, Pékin veut contester devant l'OMC avant d'abandonner en 2019. D'autant plus que les États-Unis deviennent schizophrènes, d'un côté ce sont les importations massives de produits chinois qui bénéficient au pouvoir d'achat des consommateurs, d'un autre côté ce sont les électeurs qui votent deux fois pour élire D. Trump sur une proposition d'un reniement du libre-échange sur la base d'une prédation économique en premier lieu de la Chine.

La première administration Trump (2017-2020) en plusieurs vagues s'est engagée dans des sanctions commerciales sous la forme de relèvement de droits

douaniers. La Chine fournit alors la moitié du commerce conteneurisé entrant aux États-Unis et dans les faits en 2019 cela réduit de 14 à 13 M de conteneurs pleins chinois au profit de l'Asie du Sud-Est et du Mexique. Cependant en 2020 la crise sanitaire du covid met cela en pause, ébranlant même le pays quand il est massivement touché par la pandémie en 2022. L'hyper croissance des années 2000 est du passé lointain, la croissance soutenue des années 2010 semble de plus en plus difficile à atteindre, mais pour les années 2020 Pékin fait toujours confiance à son commerce extérieur. Tout irait bien si la nouvelle élection de Donald Trump ne contrariait par la bonne marche des choses. En 2025, la nouvelle administration Trump engage sa nouvelle politique douanière qui tourne à une guerre commerciale avec Pékin et à un deal trumpien, (30% pour les produits chinois, 10% sur les produits américains). Le résultat est une contraction des exportations vers les États-Unis (-30% en valeur) compensée par plus de conteneurs chinois exportés vers le reste du monde (+10% vers l'Europe)

### La géopolitique des routes maritimes

Dans une lecture très géopolitique, la première évidence est l'importance du verrou de Malacca. Le détroit a d'abord été un carrefour commercial et maritime que la présence européenne a transformé en lieu stratégique. Décalée à Singapour, la "porte de l'Extrême-Orient" a été identifiée par les Japonais dans les années 70 comme un passage sensible, pour des raisons de sécurité de la navigation puis de sûreté face à la piraterie indonésienne. La Chine dans une lecture plus géopolitique a pris conscience que son commerce maritime et notamment ses approvisionnements dépendaient de ce petit passage. On retient alors les mots du président Hu Jintao en 2003 selon un journal de Hong Kong du "dilemme de Malacca". En cas de conflit, le passage de Singapour est littéralement un point de pression sur la "jugulaire logistique" de la Chine. Un hypothétique canal dans la péninsule thaïlandaise à Kra qui pourrait suppléer à l'encombrement maritime ne changerait rien à la sensibilité de la Chine aux importations venues de l'Ouest<sup>1</sup> par un petit passage, et il en va de même pour le transit par les détroits indonésiens. La géographie est compliquée... d'autant plus que du Pacifique n'arrivent que les grains et le gaz américains, le charbon et le fer australiens. Des marchandises qui

seraient de toute façon sous embargo en cas de conflit américano-chinois. La réalité c'est que les passages n'ont pas d'importance si les marchandises sont elles-mêmes géopolitiques. Contrôler le canal de Panama n'a pas grande valeur quand une grande partie du trafic est liée aux échanges entre les États-Unis et la Chine.

En mars 2026, l'attaque de l'alliance américano-israélienne contre l'Iran a provoqué un arrêt de la circulation maritime dans le détroit d'Ormuz. La Chine se retrouve prise dans le maelström de la géopolitique moyenne orientale comme acheteur d'énergies aux pays du Golfe comme à l'Iran, espérant la fin du conflit le plus rapidement possible. La Chine fait le pari de la globalisation économique au service de sa prospérité la rendant un peu en retrait sur les questions géopolitiques. Dans l'affaire du Yémen, d'un côté les porte-conteneurs de Cosco font le tour de l'Afrique, de l'autre, les vraquiers et pétroliers empruntent la mer Rouge en signalant via l' AIS leur nationalité pour éviter d'être pris pour cible. Les petits raffineurs chinois achètent le pétrole russe désormais interdit sur le marché européen, mais les grands acteurs des conglomerats énergétiques et maritimes s'en tiennent éloignés.

Depuis une décennie, la Chine a fait oublier la fragilité géopolitique de ses routes avec un concept d'une grande efficacité, car chacun y voit ce qu'il a envie d'y voir. Baptisées par un vocable plus vague de "Belt & Road Initiative" énoncé au Kazakhstan par le Président Xi Jinping en 2013 dans une perspective terrestre transcontinentale, les Nouvelles Routes de la Soie (NSR) sont devenues une politique d'État bien plus vaste. À partir de là, la politique mondiale d'infrastructures chinoises est lue avec les lunettes géopolitiques. D'un côté, la Chine revendique son aide au développement dans une politique partenariale multilatérale au profit de ses groupes de BTP, de l'autre, les Occidentaux dissertent sur l'emprise de Pékin sur le monde mélangeant une voie ferrée en Éthiopie, un nouveau port au Kenya, des constructions en Afrique de l'Ouest, le contrôle du port du Pirée et d'un petit terminal à Hambourg.

Dans les faits, au Baloutchistan pakistanais le port de Gwandar (2013) construit par les Chinois ne sert à rien pour le commerce international, mais projette l'idée d'un lien avec le Xinxiang. Le port construit à Hambantota est peu utilisé et plonge le Sri Lanka dans un piège de la dette (qui a fait reculer la Tanzanie dans un projet similaire). Les

<sup>1</sup> La Chine a ainsi construit en 2009 une paire d'oléoduc et gazoduc entre la Birmanie et la province chinoise du Yunnan pour importer des extractions offshore birmanes.

Indiens ont fait pression sur le Bangladesh pour repousser un projet chinois. En Algérie, le projet du port de Cherchell<sup>2</sup> est toujours mal engagé. Le nouveau port de Chancay au Pérou, souvent associé à la politique chinoise en Amérique latine, passe plus pour un “éléphant blanc” que pour un lien stratégique. Peut-être est-il plus facile de dissenter sur un nouveau port que sur la croissance de Cofco au Brésil et en Argentine et d'une manière plus large de la Chine en Amérique latine, ou de Chinalco en Guinée.

La lecture géopolitique de ce que fait la Chine dans les ports du monde relève du sensationnalisme. Le “Chinese mapping” masque l'économie du réel avec la menace existentielle que représente “Made in China 2025” c'est-à-dire la montée en technologies et valeurs des productions chinoises. Les lignes de porte-conteneurs et les terminaux n'ont pas de valeur stratégique voire militaire. Faire la carte des participations de Cosco, China Merchants et de l'entreprise privée de Hong Kong HPH est une paille dans l'œil quand le commerce extérieur chinois est une forêt de poutre. Si la Chine contrôle HPH comment se fait-il qu'elle découvre la vente de l'entreprise au fonds américain BlackRock et MSC en même temps que nous tous ? Certes depuis, Pékin veut une part des terminaux pour Cosco et exprime sa vexation au Panama (clôture de la concession d'HPH), mais ce sont des affaires bien banales face à la vraie géopolitique moderne avec les jeux de plus en plus complexes que mènent les États-Unis, l'Europe et la Russie.

Les NRS et les actions internationales des conglomérats chinois participent à leur mesure à la “Nouvelle Chine” à la fois puissance économique qui réclame le libre-échange au profit de son néo-mercantilisme et puissance politique tissant ses partenariats internationaux au grès des opportunités. Cependant, la parole pacifique de Pékin vers le monde fait de commerce et de développement n'empêche pas la posture martiale dans sa proximité.

### La mer proche et ses tensions

Nouvelle puissance globale, la Chine possède aussi sa “conflictualité régionale” qu'elle a choisi de cultiver. L'Europe déteste la conflictualité avec l'impression d'y être ramenée presque sans fin (Balkans, Caucase, Ukraine, Proche-Orient, Iran...). Les États-Unis de Trump avec la parole (Panama, Canada, Groenland) ou avec les actes (Venezuela, peut être Cuba) réaniment des tensions dans les Amériques. Pour Pékin, la conflictualité est presque

dans l'ADN de la République populaire. En mer de Chine méridionale, elle revendique sa souveraineté sur la plus grande partie de l'espace maritime. La “ligne des neuf traits” (appelée aussi la “langue de bœuf” par sa forme) englobe les archipels des Paracels et une présence en force dans les Spratleys. Dans les faits, aucun voisin n'est capable d'entrer en conflit avec les Chinois et leurs liens économiques avec la Chine sont forts. Reste pour eux une défiance nationaliste en cas d'incident avec Pékin et des rapprochements toujours utiles avec Tokyo.

Le plus grand danger géopolitique de la région est le spectre de la reprise de force de Taiwan, le vieux refuge du Kouo-Min-Tang devenu un pays démocratique et une puissance économique. La question de la guerre à Taiwan est hypothétique, plus que la perturbation des routes maritimes c'est une crise de grande intensité avec l'implication des États-Unis voire du Japon et de la Corée, l'obligation de positionnement de l'Asie du Sud-Est et même de l'Europe (sanctions anti-chinoises). La déflagration asiatique serait d'un autre niveau que la guerre en Ukraine... Plus que Malacca, Ormuz et Panama, ce serait pour Pékin la question de ses sources d'approvisionnements internationaux (Australie, Indonésie, Brésil, Argentine, golfe Persique).

Réfléchir sur les routes maritimes en temps de paix est-il bien utile ? La géopolitique des routes maritimes est-elle plus importante que celle des marchandises ? Les passages sensibles pour Pékin sont-ils plus importants que les sources d'approvisionnement ? Le deal avec la Russie sur l'énergie est-il à la hauteur des besoins de l'économie chinoise ? Que vaut le “Sud Global” dans un conflit entre Chinois et Occidentaux en termes d'approvisionnements de toutes natures ? L'omniprésence du Made in China est-elle une faiblesse pour l'Europe et les États-Unis ou la Chine elle-même ? Pouvons-nous nous passer de la Chine comme fournisseur ? Peut-elle se passer de nous ? À quoi servent une grande flotte commerciale et des terminaux sur la planète si Pékin entre en conflit avec l'Occident ? Que de questions ! La Chine n'est pas une pétro-dictature comme la Russie, c'est une économie complexe qui a mieux à faire dans le monde global de l'économie que dans les errements militaires d'un retour forcé de Taiwan...

Paul Turret

<sup>2</sup> On notera l'absence chinoise dans les projets marocains (Tanger Med, Nador Med) et dans le futur port libyen de Misrata.