

Genèse et rôle des porte-avions dans la géopolitique de la Chine

Hugues Eudeline

Note 61
Mai 2023

L'Institut Thomas More est un think tank libre et indépendant, basé à Bruxelles et Paris. Il est la fois un laboratoire de solutions innovantes, un centre d'expertise et un relais d'influence.

La démarche de l'Institut se fonde sur les valeurs proclamées dans sa Charte : la liberté et la responsabilité, le respect de la dignité de la personne, la subsidiarité, l'économie de marché, les valeurs universelles qui sont l'héritage commun des pays européens.

Paris
8, rue Monsigny
F-75 002 Paris
Tel : +33 (0)1 49 49 03 30

Bruxelles
Avenue Walkiers, 45
B-1160 Bruxelles
Tel : +32 (0)2 374 23 13

www.institut-thomas-more.org
info@institut-thomas-more.org



Genèse et rôle des porte-avions dans la géopolitique de la Chine

Hugues Eudeline

Note 61 Mai 2023

Hugues Eudeline est directeur de recherche à l'Institut Thomas More. Ancien officier de marine (EN 72) et ingénieur, il est docteur en histoire militaire, défense et sécurité de l'École Pratique des Hautes Études (EPHE, Paris), breveté de l'enseignement militaire supérieur français (École supérieure de guerre navale et Cours supérieur interarmées, Paris) et américain (Naval Command College, Newport) et titulaire d'un Master of Science (Salve Regina University, Newport). Précédemment chargé de cours à Sciences Po Paris, l'ESCEM et l'ICES, conférencier, essayiste, il consacre ses recherches à la géopolitique et la géostratégie de l'océan mondial. Il est en particulier spécialiste de la Chine maritime. Tant en France qu'à l'international, il publie chaque année une dizaine d'articles sur l'importance croissante du fait maritime dans le monde. Vice-président de l'Institut culturel et géopolitique Jacques Cartier, il est membre correspondant de l'Académie royale de marine suédoise. Il a reçu le prix de Stratégie maritime générale 2022 de l'Académie de marine •

Sommaire

Introduction 6

Contexte géopolitique 8
Supplanter les États-Unis, l'adversaire « de référence »

Développement technologique 10
Appropriation progressive de la stratégie et des moyens de ses adversaires

Rapprochement avec les États-Unis et acquisition de technologie occidentale 10
Commander les approches maritimes de la Chine 11
Le choix porté sur les porte-aéronefs d'origine soviétique 12
Évolution de la stratégie et de la maîtrise de la conception technique 13

Chronologie succincte 14
du déroulement du programme

Développement de la chasse embarquée 14
Type-001 Liaoning 14
Type-002 Shandong 15
Type-003 Fujian 16
Synthèse des bâtiments mettant en œuvre des aéronefs à voilure fixe 16

Montée en puissance et confrontation 18
à de nouveaux aléas domestiques

Table des abréviations 20

Bibliographie succincte 21

Introduction

« Un bâtiment de guerre est le meilleur des ambassadeurs. »
Cromwell

« Un porte-avions, c'est cent mille tonnes de diplomatie. »
Henry Kissinger

« Sans porte-avions, je mourrais les paupières ouvertes ; la marine chinoise doit construire un porte-avions. »
Liu Huaqing

L'ouverture de la Chine au commerce international par Deng Xiaoping en 1978 et le remarquable essor économique qui en a résulté n'a pu se faire que par la voie maritime • Entourée de voisins terrestres dont aucun ne lui est favorable, c'est une île géopolitique. C'est en se dotant de ports autour desquels des zones économiques spéciales ont été établies que l'Empire du Milieu a pu se développer avec un taux de croissance annuel de son PIB qui a souvent dépassé 10 % et qui reste l'un des plus élevés de la planète. Les flux de matières premières et énergétiques qui alimentent ses industries et ceux des produits manufacturés qui irriguent le monde en retour empruntent des routes maritimes qui sont vitales à ces échanges. La nécessité d'une protection permanente de ses approches maritimes que sont les mers de Chine et la mer Jaune est existentielle. Elle l'assure par la plus importante flotte de garde-côtes qui soit et une milice maritime qui lui permet de jouer sur l'ambiguïté de son statut. La défense de son trafic maritime et de ses flottes de pêche sur l'océan mondial — où ses navires jouissent du principe de la liberté de navigation — partout où ils peuvent être menacés dans le monde nécessite une marine de combat à l'échelle de ses intérêts.

L'Empire du Milieu se mue progressivement en une véritable thalassocratie • La République populaire de Chine (RPC) est devenue le premier constructeur de navires marchands en 2022 et sa marine de guerre dispose de plus de bâtiments de combat que celle des États-Unis d'Amérique. Elle n'est cependant pas suffisamment équilibrée pour être la première puissance navale au monde, capable de faire face partout et sur toutes les mers à quelque adversaire qui menacerait ses intérêts. Elle manque pour cela de moyens de projection de puissance lui permettant d'agir loin et longtemps, capables de frapper à terre comme en mer. Elle manque de porte-avions et veut combler ce déficit.

La Chine développe un programme de porte-avions qu'elle mène tambour battant • L'intérêt qu'elle porte à ces bâtiments de guerre repose avant tout sur le retour d'expérience historique d'évènements particulièrement douloureux la concernant directement. Elle a été confrontée à plusieurs reprises à la puissance de l'aviation embarquée américaine sans pouvoir s'y opposer. La maîtrise de la conception qu'elle met en œuvre mêle rétro-ingénierie de technologies de toute provenance, recherche, développement et innovation créatrice. Son premier véritable porte-avions (1) qui devrait entamer ses

(1) Il est convenu en France de n'appeler porte-avions (PA) que les bâtiments de guerre pourvus de catapultes et de brins d'arrêt CATOBAR (*Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery*) Les seuls existants en 2023 sont américains (onze unités) ou français (Charles de Gaulle) et tous sont à propulsion nucléaire. Les bâtiments utilisant les autres modes de décollage STOVL (*Short Take Off Vertical Landing*) et STOBAR (*Short Take-Off But Arrested Recovery*) sont appelés porte-aéronefs.

essais dès 2024 pourrait, s'il est réussi, être la tête d'une série qui permettrait à l'Armée populaire de libération-Marine (APL-M) de contester la maîtrise de l'océan mondial à l'*US Navy* et à ses alliés en 2049 au plus tard.

Une progression systémique • Comme elle le fait dans tous les aspects du domaine naval, la Chine ne s'est pas bornée à analyser les seuls aspects tactiques et stratégiques liés à l'utilisation des groupes aéronavals intégrés. Elle l'a fait également au plan technique, progressant par étapes sans chercher à en brûler, consciente de la complexité du projet et de la nécessité de maîtriser parfaitement la conception des différents segments qui les composent (bâtiment, aéronefs embarqués, escorte, logistique, etc.) d'un « *carrier strike group* » (1) tels que ceux que l'*US Navy* met en œuvre avec efficacité depuis soixante-dix ans.

(1) Le 1er octobre 2004, les groupes de porte-avions de l'*US Navy* ont été désignés par l'expression « *carrier strike groups* » au lieu de « *carrier battle groups* » pour marquer l'importance croissante accordée à la projection de puissance vers la terre. La France a conservé l'appellation « groupe aéronaval (GAN) ». Il s'agit d'une formation opérationnelle composée d'un porte-avions, de frégates ou croiseurs spécialisées dans les différents domaines de lutte et d'un groupe aérien de plusieurs dizaines d'avions. Il comprend également un ou deux sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et au moins un navire de ravitaillement en combustibles et en vivres.

Contexte géopolitique

Supplanter les États-Unis, l'adversaire « de référence »

Le porte-avions est aujourd'hui sans conteste le moyen de projection de puissance le plus complet et le plus efficace qui soit. C'est un système de systèmes tout à la fois bâtiment de guerre, centrale nucléaire et aérodrome mettant en œuvre et assurant la maintenance, l'armement et l'avitaillement de plusieurs dizaines d'aéronefs à voilure fixe et tournante ; c'est aussi un des plus difficiles à maîtriser techniquement et tactiquement. Le commandement d'un groupe aéronaval dont il est le centre est rendu plus difficile encore par la présence des bâtiments de combat spécialisés dans les différents domaines de lutte (antiaérienne, anti-sous-marine, antimissiles, antisurface, etc.) qui constituent son escorte, de pétroliers ravitailleurs et de sous-marins nucléaires d'attaque. Ils l'éclairent, l'escortent, l'informent et assurent sa logistique. Outre les différents systèmes d'armes qui contribuent à sa protection, ses mobilités stratégique (1000 km par jour) et tactique (vitesse supérieure à 25 nœuds) en font une cible beaucoup plus difficile à atteindre que ne le sont des bases aériennes statiques que leur position, connue très précisément dès le temps de paix, rend particulièrement vulnérables à une première frappe.

Du fait de la liberté de navigation sur les océans, les pays qui disposent de porte-avions, et dans une moindre mesure, de porte-aéronefs, peuvent déployer de façon inopinée et en toute autonomie une force navale et aérienne partout sur l'océan mondial (1). Aujourd'hui, 90 % des échanges commerciaux transitent par la mer et 80 % de la population mondiale vit à moins de 200 km des côtes où se concentre la grande majorité des industries, des forces et des centres de gouvernement, ses objectifs potentiels. Navigant dans les eaux internationales, il n'est pas nécessaire à un GAN pour les atteindre d'obtenir préalablement, comme c'est le cas pour des déploiements aériens lointains, le prépositionnement d'avions ravitailleurs, des autorisations de survol ou d'implantation de bases dans des pays étrangers plus ou moins amis (2). Autre avantage, une fois parvenu sur zone à proximité de leurs objectifs, les avions mis en œuvre à partir d'un porte-avions peuvent intervenir à courte échéance, voire assurer une permanence en vol. Les deux modes d'action sont néanmoins complémentaires, le premier permettant la rapidité d'intervention, le second la permanence sur zone (3).

La RPC, qui a une ambition économique et politique à l'échelle planétaire, le *« rêve chinois »*, s'est progressivement convertie à la nécessité de disposer d'une marine capable de protéger ses intérêts partout dans le monde et de la doter de porte-avions, un programme d'acquisition pourtant particulièrement onéreux. Ce choix s'explique d'abord par un nationalisme exacerbé par les échecs qui se sont succédé lors des confrontations de la branche maritime de l'APL-M avec l'*US Navy* depuis sa

(1) Les analystes de l'APL qui ont étudié les succès de la *Royal Navy* lors de la guerre des Malouines de 1982 ont conclu que les porte-avions ont joué un rôle clé dans la victoire britannique sur l'Argentine.
(2) Pour prévenir un éventuel coup de main somalien tout de suite après l'indépendance de Djibouti en juin 1977, la France met un place le groupe Saphir II autour du PA Clémenceau du 16 avril au 15 juin. La relève par le PA Foch coïncide avec les cérémonies de l'indépendance. Ce dernier reste sur zone jusqu'au 30 novembre, une fois la situation stabilisée (Coutau-Bégarie, 164).
(3) Le porte-avions Clémenceau est en opération en Méditerranée orientale d'octobre 1983 à janvier 1984 (opération Olifant XVIII) en soutient du contingent français de l'armée de terre qui subit l'attentat contre le Drakkar (58 morts). Il rentre à Toulon pour une brève indisponibilité d'entretien jusqu'au 24 janvier. L'alerte aérienne est alors assurée par l'armée de l'air qui effectue une démonstration avec un vol de reconnaissance de 4 Jaguar (opération Chevesne) : l'aller et retour a duré 7 heures, sans escale, avec quatre ravitaillements en vol et un guidage assuré par la frégate Suffren. Les avions n'avaient aucune autonomie sur zone et l'opération n'a pas été renouvelée. (Coutau-Bégarie, 143).

création en 1949. Les différentes crises du détroit de Taïwan constituent autant de réminiscences des heures sombres du *« siècle d'humiliation »* (1). Pour les Chinois, la domination des porte-avions américains représente une variante moderne de la diplomatie de la canonnière et souligne que la Chine, malgré une puissance militaire considérablement accrue, reste inférieure et insuffisamment préparée face à la puissance navale américaine. Ils ont fait du porte-avions américain l'adversaire de référence et le symbole des bâtiments de combat qu'ils veulent pouvoir surclasser techniquement et opérationnellement.

Ce programme ambitieux suscite un fort soutien de la population et bénéficie de l'influence croissante de la marine au sein des forces armées. Depuis 2004 le commandant de l'APL-M fait partie de la Commission centrale militaire, l'organe le plus important des forces armées chinoises. À la lumière du retour d'expérience des États-Unis depuis la Seconde Guerre mondiale la Chine a fait le choix de se doter de ce fantastique instrument de projection de puissance qu'est le porte-avions pour être en mesure d'intervenir avec succès partout où il lui faudra le faire dans le futur. Comme toutes les actions importantes menées par les dirigeants chinois, ce développement s'inscrit dans le temps long avec une approche systématique, pas-à-pas, destinée à éviter les impasses technologiques et en assurer le succès. Le président Xi Jinping a fixé à 2049 la réalisation du *« rêve chinois »*, mais c'est en 2035 qu'il veut que la modernisation des forces armées soit achevée.

(1) Pour les Chinois, le « siècle d'humiliation » débute avec la première guerre de l'opium qui les a opposés à la Grande Bretagne en 1841 et s'est terminé en 1945 avec la défaite du Japon. Cette dernière date ne marque cependant pas la fin de la décroissance économique du pays qui se poursuit sous Mao avec trois initiatives qui se sont toutes révélées désastreuses : la « réforme agraire » (1950-1953) ; le « Grand Bond en avant » (1958-1961) et la « Grande Révolution culturelle prolétarienne » (1966-1976). La part du PIB mondial de la Chine n'est plus que de 5% en 1978 alors qu'elle était de 32,9% en 1820 (Maddison, 44).

Développement technologique

Appropriation progressive de la stratégie et des moyens de ses adversaires

L'amiral Liu Huaqing (1916-2011), bien qu'issu de l'armée de terre, est communément appelé « le père de la marine chinoise moderne ». Il a dirigé l'APL-M de 1982 à 1988 et participé à sa transformation d'une force de défense côtière en une marine de haute mer, capable d'opérer loin de son pays. Vétéran de la guerre contre le Japon et de la Longue marche, il est, de 1989 à 1997, vice-président de la Commission militaire centrale (CMC).

C'est lui qui a fixé la grande vision stratégique maritime au milieu des années 1980. Elle consiste en une expansion progressive de la puissance maritime chinoise dans l'océan Pacifique. Pendant la première phase, dont l'échéance initialement prévue était l'an 2000, l'APL-M devait étendre son contrôle sur les « mers proches » (mers de Chine méridionale et orientale, mer Jaune), c'est-à-dire les approches maritimes qui baignent les côtes chinoises à l'ouest et s'étendent jusqu'à la première chaîne d'îles à l'est — les îles Kouriles, le Japon, les Ryukyu, Taïwan, les Philippines, Bornéo et Natuna Besar — dont aucune n'appartient à la Chine. Pendant la deuxième phase qui devait s'achever en 2020, la capacité de projection opérationnelle devait aller jusqu'à la deuxième chaîne d'îles — les îles Bonin, les Mariannes et les Carolines. Enfin, durant la troisième phase, d'ici 2049, la Chine deviendrait une puissance maritime de premier rang, capable d'opérer partout dans le monde.

Liu a bien compris l'importance du *« Sea Power »* et plus particulièrement de sa composante aéronavale depuis le vingtième siècle. Il a l'opportunité de parler en détail des porte-avions avec ses homologues américains au cours de négociations d'un traité de coopération menées en août 1984 avec l'*US Navy* et l'*US Air Force* pour s'opposer aux Soviétiques, alors ennemis communs (Lehman, 156). Le 1er janvier 1986, un exercice naval fait évoluer ensemble et pour la première fois des bâtiments américains et chinois.

Fervent partisan des « ponts-plats » il déclare en 1987 : *« Sans porte-avions, je mourrais les paupières ouvertes ; la marine chinoise doit construire un porte-avions »*, une allusion à un dicton qui fait référence au fait de mourir sans avoir pu réaliser un souhait cher. Le développement de la marine qu'il a initié se poursuit toujours aujourd'hui, à un rythme encore jamais atteint ; y compris par le programme de construction de plateformes aériennes installées sur des îles artificielles et de porte-avions de conception nationale.

Rapprochement avec les États-Unis et acquisition de technologie occidentale

En 1985, quelques mois après la visite de l'amiral Liu aux États-Unis, une entreprise chinoise de déconstruction fait l'acquisition d'un porte-avions australien de conception britannique. Le choix est judicieux puisque les Britanniques sont à l'origine de la plupart des innovations qui ont permis la création du concept ainsi que la maturation technique et opérationnelle de ce type de bâtiments de guerre : catapultes, brins d'arrêt, piste inclinée, miroir d'appontage, etc. De plus, le rapprochement alors récent de la RPC avec les États-Unis a dû aider à obtenir les agréments préalables à l'exportation de ce type de matériels de guerre. Enfin, devant initialement être maintenu en service plus longtemps, ce porte-avions a un bon standard technique.

Le HMAS Melbourne (R21) est un porte-avions de construction britannique du type Glory. Lancé le 28 février 1945, il est entré en service en janvier 1953, peu après son achèvement fin 1952 (Le Masson, 118). Il déplace 16 000 t (19 966 à pleine charge), est alors pourvu d'une piste oblique (5,5°) et d'une catapulte à vapeur. Modernisé en 1968, puis en 1971-73 il est alors équipé de deux catapultes à vapeur et d'un miroir d'appontage. En 1981, la marine australienne après avoir d'abord décidé de moderniser à nouveau le Melbourne pour maintenir ses capacités opérationnelles jusqu'en 1990 prend finalement la décision de le désarmer en juin 1982.

En février 1985, l'ancien bâtiment amiral australien est vendu à la *China United Shipbuilding Co Ltd* pour 1,4 million de dollars australiens pour être déconstruit et transformé en ferraille dans le port de Dalian, en Chine. Le pont d'envol aurait cependant été conservé par la Chine à titre de référence pour une éventuelle rétro-ingénierie d'un porte-avions CATOBAR capable de mettre en œuvre des avions semblables à des *Skyhawk* à réaction et *Tracker* à hélices.

Commander les approches maritimes de la Chine

La première phase de la stratégie maritime de l'amiral Liu Huaqing a pris du retard. La Chine privilégie une approche pas-à-pas qui s'inscrit dans le temps long. Elle pratique une méthode du fait accompli pour éviter toute confrontation violente qu'elle n'aurait pas elle-même décidée et qui pourrait compromettre la réalisation de ses objectifs politiques de 2049. Pour maintenir l'ambiguïté dans ses actions et éviter les risques d'un conflit, elle utilise dans les mers proches une milice maritime. Elle est composée de très nombreux pseudo-bateaux de pêche qui agissent simultanément en essaim de plusieurs centaines pour occuper des hauts fonds dans des eaux contestées. Il est impossible de les en empêcher sans faire usage d'armes, ce qui est exclu face à des navires civils. La Chine prend alors possession des récifs, les remblaie et les transforme en îles, lesquelles, selon le droit de la mer, sont artificielles et donc dépourvues d'eaux territoriales et de zone économique exclusive (ZEE).

La Chine utilise également ses garde-côtes pour consolider sa présence. Une loi du 1er février 2021 les autorise à faire usage de leurs armes dans les eaux sous sa « juridiction », sans que ce terme soit défini précisément. Elle les a délimitées en 2009 par la ligne dite « en neuf traits » en raison d'un soi-disant droit historique qui n'est pas reconnu par la Convention de Montego Bay. Ces eaux englobent plus de 62 % de la mer de Chine méridionale et incluent les archipels des Spratly et des Paracel, ainsi que Taïwan et le détroit homonyme. La zone ainsi délimitée se superpose aux ZEE des pays riverains créant autant de différends maritimes. Pourtant, qui serait prêt à entrer en conflit pour quelques récifs avec la première puissance maritime de la zone et qui, de plus, dispose du droit de véto au conseil de sécurité de l'ONU et est une puissance nucléaire majeure ?

Les récifs *Fiery Cross* et *Subi* ainsi que le banc *Mischief* font partie des neuf îles artificielles **(1)** contestées et occupées par l'APL-M dans l'archipel des Spratly. Ces trois bases aéronavales, situées à proximité du centre géographique de la mer de Chine méridionale, sont dotées de pistes d'atterrissage de plus de 3000 m de long. Elles ont une importance stratégique capitale à double titre. Les avions qui les utilisent participent tout d'abord à la protection du bastion stratégique chinois de la mer de Chine méridionale où

(1) Bien que sa sentence n'ait pas été acceptée par la RPC ni par la RDC, la Cour permanente d'arbitrage (CPA) de La Haye (Pays-Bas) a estimé, le 12 juillet 2016 que la Chine n'a pas de « droits historiques » sur la majorité des eaux stratégiques de la mer de Chine méridionale.

patrouillent leurs sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Ils peuvent également intervenir sans ravitaillement en vol sur tous les détroits de la première chaîne d'îles qui donnent accès aux approches maritimes de la Chine, qu'elle ne contrôle pas et dont le maintien de l'ouverture est vital pour son économie. Ces plateformes aéronautiques complémentaires sont situées à proximité les unes des autres et constituent un pis-aller aux porte-avions dont la Chine n'a pu se doter en temps voulu. Elles permettent cependant de fournir la couverture aérienne permanente de la mer de Chine méridionale indispensable à la réalisation de la première phase de la stratégie de l'amiral Liu Huaqing. Les six autres îles artificielles des Spratly complètent la puissance maritime de la Chine en fournissant autant de bases pour la mise en œuvre d'hélicoptères que de ports et de points d'appui logistiques utiles aux différentes unités de ses forces maritimes dans cette mer.

Le choix porté sur les porte-aéronefs d'origine soviétique

La lune de miel avec les États-Unis et leurs alliés, seuls pays à construire de véritables porte-avions, a été de courte durée. La répression des manifestations qui se déroulent place Tien Anmen du 15 avril au 4 juin 1989 conduisent à un embargo général sur les armes destinées à la Chine. Il est toujours en vigueur en 2023. Par ailleurs, la chute progressive de l'URSS conduit l'empire soviétique à se séparer d'une partie importante de sa flotte — en particulier de ses porte-aéronefs — qu'il est dans l'incapacité d'entretenir. C'est une nouvelle aubaine pour le programme chinois de porte-avions.

En l'espace de trois ans, des sociétés chinoises achètent à des fins « récréatives » trois porte-aéronefs de l'ère soviétique : le Minsk ainsi que le Varyag en 1998 et le Kiev en mai 2000. Le montant important de ces achats (334 millions de dollars) montre cependant l'implication de l'État et la coordination de chantiers de constructions navales. L'acheteur du Varyag, la *Chong Lot Tourist and Amusement Agency*, comptait plusieurs officiers de l'APL-M à la retraite dans son conseil d'administration (Scobell, 6). Le projet affiché par l'acheteur était de transformer le Varyag en un casino flottant à Macao. Pourtant, les eaux de l'ancienne colonie portugaise ne sont pas assez profondes pour accueillir le bâtiment et aucune demande de permis de jeu n'aurait été déposée. Lorsqu'au début de 2002, le Varyag arrive en Chine, il accoste bien loin de Macao, dans le port de Dalian, au nord du pays.

Le Kiev et le Minsk sont des porte-aéronefs de construction soviétique d'un même type. Ils ont été construits comme tous les porte-aéronefs soviétiques à Nikolaev, dans l'actuelle Ukraine. Lancés successivement en 1972 et 1975 ils sont entrés en service trois ans plus tard (Labayle-Couhat, 758). Ils déplacent 36 000 t (43 000 à pleine charge). Ils sont pourvus d'une piste oblique (4,5°), mais pas d'un *Ski Jump* (tremplin), et mettent en œuvre des avions Yak-38 Forger à décollage et appontage vertical. Ce sont des bâtiments hybrides qui tiennent à la fois du croiseur et du porte-avions, ce qui a fait dire d'eux « aptes à tout et bons à rien ». Il est probable qu'il faille voir là le fait qu'ils aient été écartés par les Chinois lors du choix du type de bâtiment pouvant d'être développés pour les besoins de l'APL-M. Les deux bâtiments ont été transformés en parc d'attractions et musée d'histoire militaire. Le Minsk, non entretenu est au mouillage devant le port de Nantong ; il serait en très mauvais état.

Le Varyag (ex-Riga) est un porte-aéronefs de type STOBAR. De même type que l'Admiral Kuznetsov russe, il a été lancé en 1988, mais n'a pas été achevé. Construit à 70 % en 1993, il a été vendu à la Chine par le chantier naval (Prézelin, 302). Il déplace 59 100 t (65 000 à pleine charge). Ses installations aéronautiques comprennent un tremplin avec angle de sortie de 12° et une piste oblique inclinée à 7,5°.

Évolution de la stratégie et de la maîtrise de la conception technique

La décision de lancer le programme porte-avions est prise à la fin de la décennie 1990 par le président Jiang Zemin. La construction d'un premier bâtiment aurait été prise par la CMC en 2004 ou 2005 ; elle a presque certainement été concomitante de l'annonce de la révision des orientations stratégiques militaires.

Le 24 décembre 2004, le président Hu Jintao expose les « nouvelles missions historiques ». Deux d'entre elles sont la protection des « intérêts nationaux » de la Chine et la sauvegarde de la « paix mondiale ». Elles incluent les revendications territoriales maritimes de la Chine à l'intérieur de la première chaîne d'îles ainsi que ses « intérêts outre-mer ». Elles confèrent à l'APL-M un rôle mondial, y compris le contrôle des lignes de communication maritimes, la protection des intérêts chinois outremer et de ses ressortissants expatriés, ainsi que la contribution à l'aide humanitaire internationale et aux secours en cas de catastrophe naturelle. Le concept d'« opérations en mer lointaine » va orienter la logique stratégique et doctrinale pour la modernisation des forces navales en général et pour, par extension, l'acquisition de plusieurs porte-avions.

Développer seule un porte-avions d'un nouveau type est une entreprise risquée pour la Chine. Le faire en coopération avec un pays comme la Russie qui en a maîtrisé la conception technique, mais qui ne dispose plus du savoir-faire des chantiers de construction de grands bâtiments de guerre mettrait le projet en danger. Cela contraindrait la Chine qui, *a contrario*, dispose de chantiers navals très modernes et d'une forte dynamique industrielle, à partager ses innovations.

L'unique solution restante est simple : mener seule le programme en copiant tout ce qui peut l'être pour en faciliter le démarrage par une phase d'apprentissage. Le choix de la procédure consistant à terminer la construction d'un bâtiment en cours d'achèvement, et dont une unité du même type, le Kuznetsov, peut servir de référence, limite fortement les risques d'échec. La Russie qui met en œuvre laborieusement ce porte-aéronefs n'a rien à refuser à la Chine et peut même espérer son aide pour le remettre en état. Convaincue de la supériorité des porte-avions de type occidental sur les porte-aéronefs, la Chine fait néanmoins le choix d'en maîtriser la conception par étapes :

- terminer la construction du porte-aéronefs le plus avancé qui soit ;
- faire les essais techniques approfondis, comparer les performances à celles du Kuznetsov ;
- faire la rétro-ingénierie de tout ce qui peut l'être ;
- déterminer les modifications nécessaires ; modifier les plans en conséquence ;
- construire une version très améliorée du bâtiment pour parfaire le savoir-faire des bureaux d'études et du chantier naval ;
- Faire les plans et construire un véritable porte-avions en développant les catapultes et les systèmes complémentaires.

Chronologie succincte
du déroulement du programme

Développement de la chasse embarquée

La même méthodologie est appliquée aux avions embarqués. Il en est résulté le J-15 Shenyang, version chinoise du Su-33 Flanker russe. Une réplique du pont d'envol et de l'ilot est construite à terre à Wuhan au-dessus d'immeubles de bureau. Elle a permis de former les équipes de pont d'envol avant que le porte-aéronefs soit en capacité de les accueillir. Parallèlement, les pilotes des flottilles étaient formés au décollage et à l'appontage sur la réplique par un groupe de pilotes de porte-avions brésiliens.

En novembre 2012, une première pontée de jour de chasseurs J-15 décolle et se pose sur le porte-aéronefs Liaoning.

Le 27 août 2014, au moins deux pilotes de l'aviation embarquée chinoise trouvent la mort en faisant les essais d'avions du parc aérien du Liaoning. Les avions auraient également été perdus.

Un J-15, conçu spécialement pour le CATOBAR, a réalisé fin 2016 son premier catapultage électromagnétique sur une piste EMALS (*Electromagnetic Aircraft Launch System)* expérimentale, installé au centre d'entraînement des pilotes aéronavals de Xincheng, à l'ouest de la province de Liaoning.

Le 27 mai 2018, cinq ans et demi après la première pontée de jour effectuée par des chasseurs J-15 sur le porte-aéronefs Liaoning, en novembre 2012, un reportage télévisé montre des images d'au moins un chasseur J-15 décollant dans le noir du tremplin incliné de 14° du bâtiment ainsi que l'appontage réussi d'un autre appareil du même modèle.

Le 9 octobre 2021, l'école de chasse embarquée est opérationnelle. Elle a achevé les certifications de qualification d'appontage de jour et de nuit pour les pilotes, réalisé des sorties de chasseurs en formation, et validé un programme de transformation de pilotes qualifiés à terre et la formation de recrues provenant de l'enseignement secondaire.

Type-001 Liaoning

Le Varyag arrive à Dalian sous remorque depuis Nikolaev (Ukraine) le 3 mars 2002. Les travaux d'analyse du bâtiment, d'études et de finition vont durer jusqu'en 2011. Initialement baptisé Shi Lang **(1)**, l'ex-Varyag effectue une première sortie en mer le 10 août 2011. Elle est réduite à quatre jours, le porte-aéronefs rencontrant des problèmes techniques, banal pour un prototype.

Le 24 septembre 2012, la cérémonie de remise à la marine chinoise de son premier porte-avions rebaptisé Liaoning **(2)** a lieu dans le port de Dalian, dans le nord-est de la Chine. L'admission au service actif du bâtiment est effectuée en 2013 à Qingdao son nouveau port base.

---

(1) L'amiral Shi Lang (1621-1696) était le commandant de la flotte mandchoue qui a conquis l'île de Taïwan en 1681.
(2) Les navires de toute sorte reçoivent leur nom le jour où ils sont baptisés. Pour simplifier la compréhension, nous utiliserons par la suite leur nom et leur type définitifs. : Liaoning, type-001 ; Shandong, type-002 ; Fujian, type-003.

Du 25 novembre 2013 au 2 janvier 2014, le porte-aéronefs Liaoning poursuit pendant 37 jours ses essais à la mer et l'évaluation de ses systèmes de combat. Il est escorté par deux destroyers, deux frégates. Des avions et des sous-marins participent également aux essais.

Le 25 décembre 2016, un groupe aéronaval chinois constitué de cinq unités de surface autour du Liaoning contourne Taïwan et entre en mer de Chine méridionale par le canal de Bashi, qui sépare Taïwan des Philippines. C'est la première fois que le Liaoning entre en mer de Chine méridionale. Il avait franchi la première ligne d'îles pour sortir de mer de Chine orientale par le détroit de Miyako près de l'archipel du Japon, avant de gagner la mer de Chine méridionale par le détroit de Bashi, situé au sud de l'île de Taïwan.

Le 7 juillet 2017, le Liaoning fait escale pour la première fois à Hong Kong. Cette démonstration de force dans l'ancienne colonie britannique moins d'une semaine après la spectaculaire visite du président chinois Xi Jinping est hautement symbolique. Elle s'inscrit aussi dans les commémorations du 20e anniversaire de l'entrée de l'Armée populaire de libération (APL) à Hong Kong lors de sa rétrocession.

Le 4 janvier 2018, le Liaoning avec son groupe aérien embarqué, escorté par cinq bâtiments de guerre, transite par le détroit de Taïwan pour la première fois. Férue de symbolique, la Chine s'attache à reproduire les évènements douloureux des crises du détroit de Taïwan en inversant les rôles.

Du 20 au 21 mars 2018, le groupe aéronaval du Liaoning franchit à nouveau le détroit de Taïwan en route au sud après que le président Xi Jinping ait lancé son avertissement le plus ferme à ce jour contre le séparatisme de Taïwan. Le porte-aéronefs est cependant resté du côté ouest de la ligne médiane entre les deux États.

Le 31 mai 2018, le groupe aérien du Liaoning a atteint sa capacité opérationnelle initiale, ce qui lui donne la possibilité d'effectuer des opérations offensives et défensives à partir du porte-aéronefs. Le groupe aérien du Liaoning serait composé de 24 Shenyang J-15 (une variante du chasseur bimoteur de supériorité aérienne Sukhoi Su-33 de quatrième génération), ainsi que d'une dizaine hélicoptères Changshe Z-18, Ka-31 et Harbin Z-9.

En avril 2021 et en décembre 2021, le Liaoning effectue des déploiements en mer des Philippines et en mer de Chine méridionale, escorté chaque fois par le croiseur de classe Renhai Nanchang. Selon la Force d'autodéfense japonaise, le déploiement de décembre comprend des opérations de vol de nuit à près de 200 nautiques au sud-est d'Okinawa. Le porte-aéronefs est accompagné d'un pétrolier-ravitailleur de type Fuyu (1).

Type-002 Shandong

Début 2014, la construction d'un deuxième porte-aéronefs STOBAR débute à Dalian. C'est la version nationale et améliorée du Liaoning. Ce n'est que le 31 décembre 2015 que Xi Jinping annonce officiellement que le bâtiment sera de construction entièrement nationale.

Mis à l'eau le 26 avril 2017, le porte-aéronefs commence ses essais à la mer le 12 mai 2018.

(1) Les trois pétroliers ravitailleur (AOR) Fuyu de type-901 sont de grands bâtiments de 48 000tonnes de déplacement à pleine charge. Ils ont été conçus pour l'accompagnement de groupes aéronavals.

Le 13 août 2019, son parc aérien est estimé à 36 avions de combat J-15, soit 50 % de plus que le Liaoning qui n'en embarque que 24. Ce résultat a été obtenu par l'optimisation du hangar, une superstructure de l'îlot plus petite et des zones de stationnement supplémentaires sur le pont.

Le 17 novembre 2019, il transite pour la première fois par le détroit de Taïwan en route au sud. Le caractère symbolique de cette opération mérite d'être relevé. Elle a été effectuée peu après que la présidente taïwanaise Tsai Ing-wen a annoncé que William Lai, une voix pro-indépendance taïwanaise bien connue, sera son colistier aux élections de 2020.

Le 17 décembre 2019, admission au service actif du Shandong à Sanya sur l'île de Hainan, son nouveau port base.

Le 5 août 2022, le Shandong effectue des exercices multidomaines en mer de Chine méridionale en préparation à un déploiement de longue durée.

Type-003 Fujian

Le 17 avril 2019, une image satellite montre ce qui semble être la construction d'un véritable porte-avions chinois sur le chantier naval de Jiangnan à Shanghai, en Chine

D'après le rapport annuel du Pentagone sur la modernisation militaire de la Chine, il serait plus grand que les deux porte-aéronefs initiaux et serait équipé d'un système de catapultage. Il serait un peu plus petit que les porte-avions américains de 100 000 tonnes, mais plus grand que le Charles de Gaulle français de 42 500 tonnes.

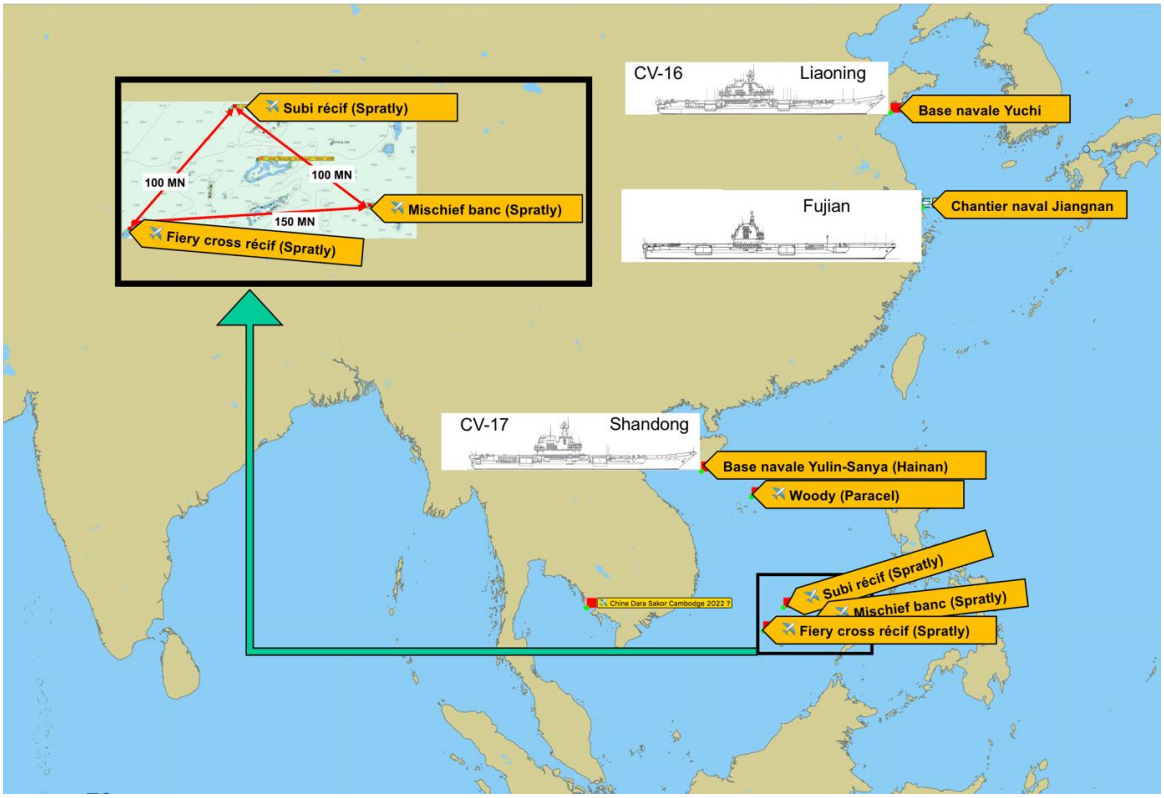
Le 17 juin 2022, lancement du type-003 Fujian, le premier porte-avions chinois qui devrait être équipé de catapultes électromagnétiques comme le fait l'*US Navy* avec beaucoup de difficultés à bord de son tout nouvel USS Gérald Ford.

Synthèse des bâtiments mettant en œuvre des aéronefs à voilure fixe

Tableau 1 • Porte-aéronefs et porte-avions de l'APL-M (février2023)

Phases de construction	**Liaoning CV-16 Type-001**	**Shandong CV-17 Type-002**	**Fujian Type-003**
	STOBAR	STOBAR	CATOBAR
Déplacement à pleine charge	65 000 tonnes	70 000 tonnes	80 000-100 000 tonnes
Port chinois de construction	Dalian	Dalian	Jiangnan shipyard
Début des travaux	6 décembre 1985	2015	Mars 2015
Lancement	Décembre 1988	Avril 2017	17 juin 2022
Durée des travaux	2005 -2011		
Début des essais	10 août 2011	Mai 2018	
Admission au service actif	24 sept. 2012	17 déc. 2019	2024/25 ?
Groupe aérien (chasseurs)	24 J-15	36 J-15	?
Bases navales	Yuchi Flotte du Nord	Yulin-Sanya, île de Hainan Flotte du Sud	

Figure 1 • Chantiers, bases navales et plateformes aéronavales (2023)



Il semble que l'APL-M envisage également de construire une nouvelle classe de bâtiments d'assaut amphibie, le Type 076. Il serait équipé de catapultes électromagnétiques, ce qui lui donnerait la capacité de mettre en œuvre des aéronefs à voilure fixe et en ferait un porte-avions léger (1).

Cela rappelle l'expérimentation menée en 2022 par l'*US Navy*, l'adversaire de référence de la Chine, à bord du bâtiment d'assaut amphibie USS Tripoli (LHA-7). Ce bâtiment a embarqué des F-35B Lighting II Joint Strike Fighters à décollage vertical pendant plusieurs mois avec ses hélicoptères. Aux États-Unis, il s'agit du concept de « porte-avions d'assaut ».

(1) US Department of Defense, *2022 Report on Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, novembre 2022, p. 129, disponible ici.

Montée en puissance et confrontation **à de nouveaux aléas domestiques**

La Chine veut effacer le *« siècle d'humiliation »* pendant lequel elle a subi un déclassement économique et politique. Elle en attribue la responsabilité aux seules puissances maritimes étrangères, en omettant les nombreuses révoltes qui y ont largement contribué. La fin de la Seconde Guerre sino-japonaise en 1945 et la victoire des forces communistes sur le Kuomintang en 1949 ont permis d'expulser les étrangers présents sur le continent. Mais l'implantation des nationalistes à Taïwan et sur quelques autres îles de moindre importance reste un problème géostratégique de première importance. Il a généré depuis lors une série de crises avec les États-Unis qui se sont opposés à une unification par la force. Aucune n'a été à l'avantage de la Chine. Xi Jinping, qui a pour objectif d'accomplir le « rêve chinois » à l'échéance 2049, veut en garantir l'avènement et la pérennité en développant la première économie mondiale, sous l'égide de moyens militaires de premier ordre, en particulier d'une marine capable de contrôler ses voies maritimes de communication, et de garantir ses intérêts partout dans le monde. Si l'APL-M dépasse déjà l'*US Navy* en nombre d'unités, ce n'est pas encore le cas en tonnage. Elle manque de porte-avions, ces systèmes de systèmes complexes et coûteux, mais dont les capacités de projection de puissance à partir de la mer et sur la quasi-totalité des centres de production et de gouvernement dans le monde sont à nulle autre pareilles.

En raison de la proximité de Taïwan, les moyens militaires de la Chine sont d'ores et déjà suffisants pour écraser les défenses de l'île. Ils ne le sont cependant pas pour s'opposer à la marine de guerre américaine qui est capable de projeter sa puissance partout, sur terre comme sur mer. Celle-ci pourrait couper les « routes de la soie du XXIe siècle », avant tout maritimes, qui sont indispensables au fonctionnement de l'industrie chinoise, à son économie et donc à sa stabilité sociale **(1)**. La Chine ne pourra pas atteindre ses objectifs politiques et se maintenir au premier rang mondial tant qu'elle ne disposera pas de capacités mobiles de projection de puissance que sont les porte-avions. En effet, aucun réseau de bases aériennes fixes situées outre-mer et dont l'emploi est nécessairement soumis à des accords diplomatiques préalables incertains ne pourra jamais égaler la souplesse d'emploi de porte-avions et la forte capacité de survie que leur procurent leur escorte et leur mobilité.

Combien lui en faut-il pour accomplir les missions qu'elle leur confiera ? Onze comme son adversaire de référence, ou plus pour pouvoir espérer le surclasser ? Combien de temps lui faudra-t-il pour acquérir l'expérience tactique et opérationnelle pour les mettre en œuvre efficacement ? Quelle durée sera nécessaire pour les construire dans les deux chantiers qui en ont la capacité, à moins qu'elle en spécialise d'autres ? Premier pays constructeur de navires de commerce au monde en 2022, elle le pourrait sans difficulté majeure. Son économie lui permettra-t-elle de poursuivre longtemps d'augmenter de 7 % en moyenne l'accroissement annuel de son budget de défense ? Pourra-t-elle trouver des équipages de qualité en nombre suffisant à une époque où les jeunes gens aspirent à une vie toujours plus « connectée » ?

---

(1) Laurent Amelot, *L'Indopacifique à l'épreuve des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle »*, Institut Thomas More, note 53, novembre 2021, disponible ici.

La RPC subit actuellement les effets cumulés de plusieurs crises, sociale, sanitaire, financière… Les souvenirs des évènements de la place Tien Anmen en 1989 restent vivaces dans l'esprit des dirigeants, et le risque d'une fuite en avant nationaliste, si la situation venait à se dégrader plus encore, pourrait conduire à une attaque précipitée de Taïwan, quel qu'en soit le coût et le risque d'intervention des États-Unis. Le programme en pâtirait.

Les deux porte-aéronefs chinois sont à présent opérationnels. Ils étaient simultanément à la mer en janvier 2023. Le Shandong conduisait des exercices multi-domaines en mer de Chine méridionale. Le Liaoning achevait un déploiement dans l'ouest du Pacifique où, pendant quinze jours, il avait effectué une série d'exercices multi-domaines avec son escorte, cumulant 320 décollages et appontages.

La conduite quasi simultanée de ces exercices d'ampleur constitue une démonstration de force. Ils permettent à la marine chinoise de tester son niveau de disponibilité opérationnelle. Le déploiement de la force conduite par le Liaoning au large de l'île de Guam permet d'attester d'un haut niveau de compétences dans la projection de puissance depuis la mer.

Table des abréviations

APL-M • Armée populaire de libération-Marine

CATOBAR, *Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery* • Bâtiments de guerre pourvus de catapultes et de brins d'arrêt. Les seuls en activité en 2023 sont américains (onze unités) ou français (Charles de Gaulle) et tous sont à propulsion nucléaire

CMC • Commission militaire centrale

EMALS, *Electromagnetic Aircraft Launch System* • Catapulte électromagnétique

GAN • Groupe aéronaval

MN • Mille nautique (1852 mètres)

RPC • République populaire de Chine

SNA • Sous-marins nucléaires d'attaque

SNLE • Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins

STOBAR, *Short Take-Off But Arrested Recovery* • Bâtiments dépourvu de catapulte et muni d'un tremplin en bout de piste

STOVL, *Short Take Off Vertical Landing* • Bâtiments dépourvu de catapulte et de brins d'arrêt. L'appontage est vertical

ZEE • Zone économique exclusive

Bibliographie succincte

Barlow, Jeffrey G, *Revolt of the Admirals: The Fight for Naval Aviation, 1945-1950*, Naval Historical Center, Department of the Navy, 1994

Coutau-Bégarie, Hervé, *Le meilleur des ambassadeurs : théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Institut de stratégie comparée, Économica, 2010

Labayle-Couhat, Jean, et Bernard Prézelin, *Flottes de combat. 1988*, Paris, Éditions maritimes & d'Outre-Mer, 1987

Le Masson, Henri, et Jérôme Le Masson, *Les Flottes de combat 1952*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1952

Maddison, Angus, *L'économie chinoise: Une perspective historique, 960-2030 AD*, Paris, Centre de développement de l'OCDE, 2007 (deuxième édition, révisée et mise à jour)

Prézelin, Bernard, *Flottes de combat. 1996*, Paris, Éditions maritimes & d'Outre-Mer, 1995

Prézelin, Bernard, *Flottes de combat. 2006*, Rennes, Éditions maritimes & d'outre-mer, 2005

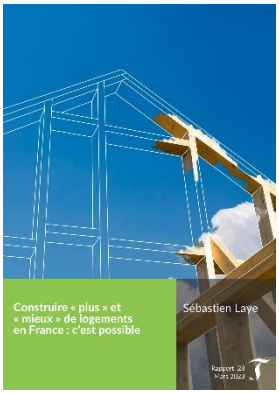
Scobell, Andrew, McMahon, Michael, et Cooper, Cortez A, "China's Aircraft Carrier Program: Drivers, Developments, Implications", *Naval War College Review*, 2015, Vol. 68, No. 4, Article 7, disponible ici.

Stokesbury, James Lawton, *A short history of the Korean War*, New York, Morrow, 1988

Publications récentes

Retrouvez toutes nos publications sur www.institut-thomas-more.org

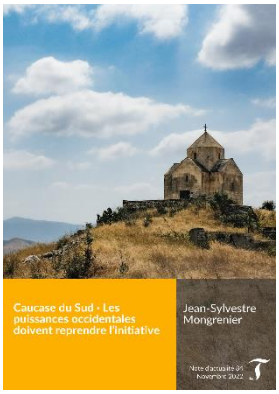








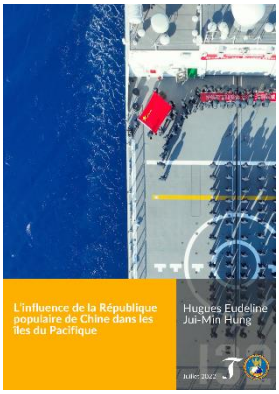






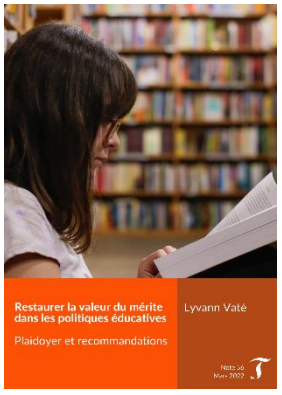




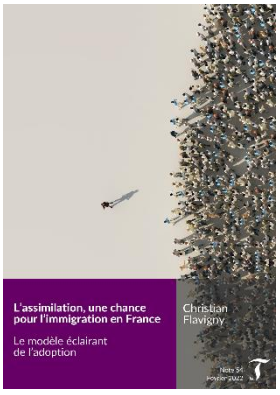














Programme
Enjeux internationaux

Dans un contexte de fortes tensions internationales, d'émergence de nouveaux acteurs étatiques et non-étatiques et d'accroissement des menaces pour l'Europe, le Programme Enjeux internationaux décrypte les dynamiques géopolitiques actuelles sous l'angle spécifique de la sécurité et de la défense des intérêts vitaux de l'Europe et des Européens.

Ce document est la propriété de l'Institut Thomas More asbl. Les propos et opinions expimés dans ce document n'engagent que la responsabilité de l'auteur. Sa reproduction, partielle ou totale, est autorisée à deux conditions : obtenir l'accord formel de l'Institut Thomas More asbl et en fairea apparaître lisiblement sa provenance.

© Institut Thomas More asbl, mai 2023

