

Dîner-conférence du 22 mars 2019 à l'Hôtel MERCURE La Rochelle

"Quand la Chine saisit le trident de Neptune" par L'Amiral François BELLEC,

Officier de Marine,

Ancien Directeur du Musée National de la Marine,

Peintre officiel de la marine,

Ancien président de l'Académie de Marine,

Membre de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, de la Société Nationale des Beaux-Arts,

Administrateur de l'Institut Océanique de Monaco, Conférencier et consultant sur l'histoire de la mer, de la navigation et de l'exploration du monde,

Président du Musée Maritime de LA ROCHELLE de 1997 à 2001.

Dès le 12^{ème} siècle, le cabotage maritime se développe entre la Chine du Nord et la Chine du Sud, la voie par mer étant plus courte que la voie terrestre.

La mer y est dangereuse, en raison des hauts-fonds et des conditions météorologiques souvent rudes.

Pour faire face à ces conditions difficiles, les marins chinois développent de fortes connaissances maritimes en établissant des tables et des cartes de navigation en haute mer et en utilisant l'astronomie, ce qui leur permet de traverser l'Océan Indien.

La Jonque apparaît à cette époque-là. C'est un vrai bateau marin. Elle a un gouvernail d'étambot, des voiles très lourdes en lattes de bambou. Son avant est « en cuillère », de façon à faciliter son passage dans la lame. Ses qualités nautiques sont impressionnantes. Elle peut transporter des marchands dans de véritables appartements, ce qui est une avancée considérable par rapport à la Cogue, seul bateau existant en Europe à cette époque.

Les marins chinois parcourent l'Océan Indien. Ceux de l'Amiral Zheng-He (1371/1433), explorent les rivages de l'Afrique Orientale jusqu'à Zanzibar et remontent également dans la Mer Rouge.

Ces grands voyages prennent fin au milieu du XIV^{ème} siècle en raison de leur coût et de leur rentabilité insuffisante. Priorité est ensuite donnée à la facilitation des relations entre les provinces. Le Grand Canal d'Hangzhou à Pékin est alors construit.

Alors que la Chine se retire du monde maritime, les navigateurs portugais prennent place dans l'Océan Indien. Ils seront ensuite relayés par les Anglais.

Au XVI^{ème} siècle, les Anglais prennent goût au thé et c'est le début d'un commerce qui est florissant jusqu'au XIX^{ème} siècle. Pour acheter du thé en Chine, il faut payer en devises. L'idée des Anglais est d'utiliser l'opium produit en Inde comme « monnaie » d'échange avec les Chinois. Les Chinois deviennent progressivement de plus en plus dépendants de l'opium. Leurs besoins s'accroissent. Ce commerce dure jusqu'en 1839, date à laquelle l'empereur de Chine interdit aux Anglais l'accès au port de Canton.

S'ensuit la 1^{ère} guerre de l'opium qui se termine en 1842 par une nette victoire des Anglais, alliés et autres forces occidentales.

La 2^{ème} guerre de l'opium se termine en 1860 et se traduit par l'installation des occidentaux et du Japon sur le territoire chinois.

En 1842, le traité de Nankin permet aux Occidentaux d'accéder à de nouvelles possibilités commerciales avec l'accès à 5 ports, dont Shanghai.

Même après la prise de pouvoir de Mao Tsé-Toung, aucune priorité n'est donnée à la marine qui reste obsolète et limitée à des priorités de protections côtières.

Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, l'arrivée à la tête de la Marine de l'Amiral Liu Huaquin se traduit par la mise en place d'un plan stratégique. On passe de la doctrine « défense côtière à défense au large ».

De grands travaux pour réguler la navigation sur le Yang-Tsé sont réalisés.

Au XXI^{ème} siècle, La Chine reste focalisée sur ses intérêts fondamentaux : dissuader le séparatisme taïwanais et le risque d'intervention américaine au secours de l'île, préserver le statu quo dans ses mers, tout en étant en opposition avec 7 pays, promouvoir la coopération avec tous à travers un plan gagnant/gagnant.

En 2013, c'est le lancement du projet de La Nouvelle Route de la Soie.

Quelques chiffres : 80% du commerce passe par la mer. 14 des 20 premiers ports mondiaux sont chinois. NINGHBO est le plus important port du Monde.

En 2014, la Chine est devenue le premier constructeur naval et le 3^{ème} armateur du monde. Elle revendique la totalité de la mer de Chine.

Elle a une capacité astronomique d'investissement. Elle installe des bases, points d'appui dans l'Océan Indien, rachète des ports en Europe : Grèce (port du Pirée), Italie (Gênes, Trieste), Espagne. Elle investit aussi en Afrique afin de récupérer des métaux précieux.

Dans le domaine militaire, la Chine construit 20 bateaux par an et elle est devenue la 2^{ème} puissance militaire navale du Monde après les Etats-Unis.

En conclusion de cette conférence passionnante, L'Amiral BELLEC nous rappelle une célèbre devise de Walter Raleigh :

« Qui tient la mer, tient le commerce du monde, qui tient le commerce, tient la richesse, qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même »