

UNIVERSITÉ D'OTTAWA

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'AFFAIRES PUBLIQUES ET INTERNATIONALES

**La liberté de navigation et la mer de Chine méridionale :
Tensions et érosions de l'hégémonie américaine en Asie du
Sud-Est**

TRAVAIL
SUPERVISÉ
PAR
Srdjan Vucetic

DANS LE CADRE DU COURS
Mémoire

PAR
ANTOINE FOURNIER
8956445

Mercredi 20 mars 2019

Table des matières

I. Introduction.....	3
II. Méthodologie.....	5
1. Définition des concepts.....	5
A. Constructivisme.....	5
B. Normes.....	5
C. Hégémonie.....	6
D. Communauté de sécurité.....	9
2. Question de recherche.....	9
3. Limites.....	10
III. Contexte historique et juridique.....	11
1. La liberté de navigation au fondement du droit maritime.....	11
2. Les tensions en Mer de Chine méridionale.....	16
IV. Les interprétations de la liberté de navigation.....	20
1. La question de la notification du passage inoffensif de navires militaires dans les ZEE 20	
2. La question du passage inoffensif dans les eaux territoriales.....	27
V. FONOPS vs. COC.....	35
1. Le Freedom of navigation program.....	35
A. Description.....	35
B. Critiques.....	39
2. L'ASEAN et le Code de conduite en mer de Chine méridionale.....	43
A. L'ASEAN comme communauté de sécurité.....	43
B. Le lent développement d'un Code de conduite en mer de Chine méridionale.....	46
VI. Interprétation.....	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
1. La liberté de navigation comme norme hégémonique.....	52
2. Le Paradoxe de l'hégémonie.....	55
Conclusion.....	58
Bibliographie.....	60

I. Introduction

Le 11 février 2019, deux navires de guerre américains ont navigué aux larges des îles Spratley, territoire contesté en plein cœur de la mer de Chine méridionale. Cette action s'inscrit dans le Freedom of navigation program dont l'objectif est de revendiquer la liberté de navigation à travers les mers. Le commandant Clay Doss, porte-parole de la Septième flotte de la marine américaine présentait ainsi l'objectif de cette opération comme ceci : « *All operations are designed in accordance with international law and demonstrate that the United States will fly, sail and operate wherever international law allows [...] that is true in the South China Sea as in other places around the globe* »¹.

S'il est présenté par les États-Unis comme un bien commun global devant être affirmé, le concept de liberté de navigation reste contesté, tant par les rivaux de Washington que par ses alliés. En effet, si les puissances maritimes telles que les États-Unis tendent à défendre une conception absolue de la liberté de navigation, les États côtiers cherchent le plus souvent à préserver leurs intérêts dans un cadre plus limité.

Notre analyse va ici tenter de comprendre comment le contenu du principe de liberté de navigation se retrouve mis en cause par un certain nombre d'États qui vont tenter de redéfinir son étendue. Notre objectif est ici de chercher à comprendre comment l'action des États-Unis, orientée vers une forme de coercition, voire de brutalité, se retrouve en opposition avec les intérêts plus limités d'un certain nombre d'États. Si l'hégémonie américaine doit être comprise comme reposant sur le consentement des États secondaires, nous observerons comment l'action de Washington érode ce consentement.

¹ Browne, R. (2019, 11 février). US warships again challenge Beijing's claims in South China Sea. *CNN*. Récupéré de : <https://www.cnn.com/2019/02/10/politics/us-ships-south-china-sea/index.html>

Tout d'abord, nous définirons la méthodologie qui va guider la rédaction de cet article. Nous observerons par la suite le contexte historique, juridique et géographique entourant les tensions en mer de Chine méridionale et le concept de liberté de navigation. Par la suite, nous chercherons à comprendre les positions des différents États quant à la liberté de navigation ainsi que les tentatives de résolution des tensions ou de revendications. Finalement, nous chercherons à analyser ces différentes positions sous l'angle de l'érosion de l'hégémonie américaine en Asie du Sud-Est.

II. Méthodologie

1. Définition des concepts

A. Constructivisme

Dans le cadre de ce mémoire, notre étude se fondera en partie sur une approche constructiviste. Le constructivisme dans les relations internationales est apparu à la fin des années 1980 et s'est développé en réaction à la mainmise des postulats réalistes et néoréalistes sur la discipline. Ainsi, à une vision purement structuraliste et a-historique des relations internationales présente au sein des théories réalistes, le constructivisme s'est focalisé sur les facteurs idéels, tels que les normes et la culture.

Les constructivistes postulent que la réalité est socialement construite à partir d'interprétations intersubjectives. On ne peut donc se contenter d'une analyse des relations internationales située purement au niveau de la structure et des facteurs matériels. Les intérêts nationaux des acteurs vont se définir en fonction d'identités construites de façon intersubjective et non pas à partir de données matérielles objectives. Le constructivisme affirme ainsi qu'il existe une « co-construction » entre les agents et la structure.

B. Normes

Myron Weiner définit les normes comme les « *principles of action that serve to guide, control or regulate proper and acceptable behaviour. Norms are agreed upon principles that are binding upon members of a group* »².

Selon une perspective constructiviste, les normes jouent un rôle essentiel quant à la détermination par les acteurs de ce qui est approprié ou non approprié. Ainsi, les normes permettraient de déjouer ou contraindre des relations internationales qui seraient purement fondées sur l'usage de la force.

C. Hégémonie

Deux perspectives peuvent être envisagées pour définir le concept d'hégémonie. La première perspective va considérer l'hégémonie du point de vue de la puissance militaire, économique ou financière. C'est au travers de la puissance que se manifesterait la suprématie de l'hégémon. Les États-Unis sont ainsi indiscutablement envisagés comme hégémon.

Cette théorie implique l'idée d'une Pax americana, que l'on reconnaît dans le concept de stabilité hégémonique. La stabilité hégémonique envisage l'hégémon comme le garant de la stabilité et de la sécurité au sein de l'ordre international. La supériorité des États-Unis leur aurait permis d'établir un ordre international assurant la poursuite de leurs intérêts et leur domination. Dans cette perspective, le déclin relatif de la puissance américaine implique la fin de la stabilité hégémonique.

² Weyner, M. (1998). The Clash of Norms: Dilemmas in Refugee Policies. *Journal of Refugee Studies*, Volume 11, Issue 4. Récupéré de : <https://academic.oup.com/jrs/article-abstract/11/4/433/1587541?redirectedFrom=fulltext>

La seconde perspective, dans la lignée de Duncan Snidal, se rapporte plus à la conception de leadership global. Ici l'accent n'est pas porté sur la coercition, mais plutôt sur la capacité qu'a l'hégémon à propager ses normes et valeurs au travers de la socialisation d'États secondaires. L'objectif de l'hégémon est que ces États secondaires adoptent des attitudes qui vont aller dans le sens des intérêts de l'hégémon.

Pour Robert Cox : « *World hegemony...is expressed in universal norms, institutions and mechanisms which lay down general rules of behaviour for states and for those forces of civil society that act across national boundaries – rules which support the dominant mode of production* »³. La dimension matérielle de l'hégémonie n'est donc qu'une partie de la capacité qu'à l'hégémon à imposer des valeurs et normes partagées. Pour Ikenberry et Kupchan, « *the ability to generate shared beliefs in the acceptability or legitimacy of a particular international order—that is, the ability to forge a consensus among national elites on the normative underpinnings of order—is an important if elusive dimension of hegemonic power* ».

La question du consentement apparaît comme centrale dans une définition gramscienne de l'hégémonie, comprise comme un système global de domination et de contrôle des États secondaires par un hégémon. Ainsi, la stabilité d'un système hégémonique est garantie par une socialisation des États secondaires qui vont s'épanouir dans un consentement face aux valeurs et normes propagées par l'hégémonie. Ainsi, comme l'exprime Gramsci, « *the supremacy of a social group manifests itself in two ways, as “domination” and as “intellectual and moral leadership.” A social group dominates*

³ Willis, Joe. (2017). *Contesting World Order ? Cambridge University Press.*

antagonistic groups, which it tends to “liquidate”, or to subjugate perhaps even by armed force; it leads kindred and allied groups. A social group can, and indeed must, already exercise “leadership” before winning governmental power [...] it subsequently becomes dominant when it exercises power, even if it holds it firmly in its grasp, it must continue to “lead” as well »⁴.

Ainsi, pour Gramsci, si le rapport de domination implique une part de coercition, c'est le « *leadership moral et intellectuel* » qui apparaît comme central. Par conséquent, le maintien d'un ordre social par l'hégémon passe avant tout par la recherche du consentement au travers de la propagation de normes et valeurs partagées plutôt que par l'usage de la force et la coercition.

Selon une perspective constructiviste, la transmission de normes et valeurs partagées entre les acteurs est effectuée au travers d'un processus de socialisation. Comme l'expriment Ikenberry et Kupchan, dans le cadre de l'étude de l'hégémonie, la socialisation doit être comprise comme le processus par lequel les élites des États secondaires vont internaliser les valeurs et normes prônées par l'hégémon (Ikenberry et Kupchan). Un tel phénomène va permettre à ces États de devenir socialisés au sein d'une communauté formée par l'hégémon ainsi que les autres États secondaires. Cette communauté approuvera ainsi le leadership de l'hégémon.

Si des États secondaires refusent les normes propagées par l'hégémon, peut-on envisager un déclin de la stabilité hégémonique ? Comment les États-Unis peuvent-ils

⁴ Antonio Gramsci, *Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci*, Translated by Q. Hoare and G. Nowell Smith (New York: International Publishers, 1971), 57–58.

concilier leur rôle d'hégémon avec leur statut de grande puissance poursuivant des intérêts spécifiques ?

D. Communauté de sécurité

Le concept de communauté de sécurité doit être compris comme « *a group of states which rule out the use of force in resolving their conflicts* »⁵. Pour Acharya, le concept de communauté de sécurité est essentiel afin de comprendre le régionalisme asiatique. Selon lui « *the notion of security community allows the use of norms and identity as analytic tools to investigate international relations, while neo-realism or neo-liberalism would ignore such variables* »⁶.

Notre étude cherchera donc à lier ce concept théorique à l'émergence d'une interprétation de la liberté de navigation, développée par l'ASEAN et la Chine, en contradiction avec la norme imposée par l'hégémon américain.

2. Question de recherche

Partant d'une théorie de l'hégémonie reposant sur la socialisation des acteurs et au travers de l'exemple de la liberté de navigation et de l'action menée par les États-Unis afin de la revendiquer, l'étude va essayer de comprendre si une érosion de l'hégémonie régionale des États-Unis peut être constatée face à l'émergence de la puissance chinoise, mais également de par l'affirmation des pays membres de l'ASEAN.

⁵ Acharya, A. (2011). Asian Regional Institutions and the Possibilities for Socializing the Behavior of States. *Asia Development Bank*.

⁶ *Ibid.*

3. Limites

Notre étude a certaines limites. Ainsi, en s'intéressant essentiellement à la liberté de navigation comme norme propagée par l'hégémonie, elle exclut de fait tout autre type de norme ou facteurs politiques. En établissant ces limites, il n'est pas possible d'affirmer définitivement l'existence d'une érosion de la stabilité hégémonique.

Par ailleurs, cette étude s'intéresse uniquement à une norme d'ordre juridique et sa propagation auprès des élites politiques. Elle n'abordera son impact auprès des populations, sa perception et son intégration par un public plus large. Elle évitera aussi d'aborder l'utilisation dans un but stratégique faite par les élites, que ce soient les États-Unis, la Chine ou les Philippines, afin de mobiliser leurs populations nationales. L'étude est donc restreinte dans son cadre, au risque de manquer une compréhension plus large et profonde du sujet.

Par ailleurs, le choix a été fait de se focaliser uniquement sur une série de trois acteurs : la Chine, les États membres de l'ASEAN, et les États-Unis. Il est à noter que d'autres acteurs, en particulier le Royaume-Uni et la France, se sont impliqués ces dernières années dans les tensions, menant par eux-mêmes des Freedom of navigation operations.

III. Contexte historique et juridique

1. La liberté de navigation au fondement du droit maritime

On peut faire remonter le principe de liberté de navigation jusqu'à Hugo Grotius, grand théoricien du droit hollandais qui va jeter les bases du droit international au XVII^e siècle. Ainsi, dans son ouvrage *Mare liberum*⁷, il va défendre l'idée que la mer doit être considérée comme un territoire international. La souveraineté sur la mer diffère ainsi de la souveraineté sur la terre. Selon lui, il est impossible pour une nation de s'approprier un territoire marin en dehors des côtes qui peuvent être exploitées.

Toutefois, il va reconnaître que des tensions peuvent exister quant au contrôle des mers : « *There are times when maritime powers want freedom of navigation, and there are times when coastal states wish to claim exclusive ownership over parts of the oceans. The legal outcome depends upon who dominates whom* » .

Grotius va reconnaître un droit de juridiction aux nations sur les océans. Ainsi, il va rappeler l'exemple des Romains qui se chargeaient de garantir la liberté de navigation et de pourchasser les pirates⁸.

⁷ Grotius, H. (1916). *Mare liberum*. New York: *Oxford University Press*.

⁸ Thornton, H. (2004). Hugo Grotius and the Freedom of the Seas. *International Journal of Maritime History*, 16(2), page 28.

Nous ne rentrerons pas ici dans le détail des débats ayant mené, au long des siècles, à l'établissement de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) en 1982 à Montego Bay.

Cette convention, élaborée à partir de 1958 et définitivement achevée en 1982, est venue définir le régime juridique applicable concernant la détermination de la souveraineté des États sur les océans. Par exemple, la convention va définir les eaux territoriales comme l'espace s'étendant jusqu'à 12 miles marins des côtes d'un État. Au-delà se situe une zone contiguë, large de 12 miles marins également. La zone économique exclusive (ZEE) s'étend jusqu'à 200 miles marins à partir de la ligne de base d'un État. Une ZEE permet à un État de détenir un droit souverain en ce qui concerne l'exploitation des ressources au sein de cet espace. Les conflits ayant émergé depuis la mise en place de la convention de Montego Bay ont en grande partie concerné l'exploitation des ressources situées au sein des ZEE.

Finalement, les États se sont vus offerts la possibilité d'étendre leurs ZEE dans le cas où ils seraient capables de prouver qu'ils disposent d'un plateau continental étendu. Ceci est également au centre d'un ensemble de tensions, les États cherchant à démontrer de façon scientifique leur bon droit sur des territoires maritimes. On pense ainsi aux analyses effectuées par les états côtiers dans l'océan arctique.

L'UNCLOS va définir ce que doit englober le concept de liberté de navigation. Ainsi, l'article 87 va établir que la liberté de navigation doit recouvrir le territoire de la haute mer.

L'article 38(2) va établir un concept de passage en transit au sein des détroits comme étant « *l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et*

de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive »⁹. Existe donc un droit de passage au travers des détroits internationaux, essentiel au commerce international.

Dans son article 58(1), la convention va également stipuler que « *dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol* »¹⁰. La liberté de navigation est donc, selon la convention, élargie aux ZEE. Dans le même ordre d'idées, l'article 78(2) va considérer que « *l'exercice par l'État côtier de ses droits sur le plateau continental ne doit pas porter atteinte à la navigation ou aux droits et libertés reconnus aux autres États par la Convention, ni en gêner l'exercice de manière injustifiable* »¹¹.

Le concept de droit de passage inoffensif, présenté aux articles 17 à 26, sera par ailleurs fondamental dans les revendications affirmées par les États-Unis quant à la liberté de navigation. Ainsi, la convention va établir qu'il existe un tel droit au sein des mers territoriales d'États. Le passage est considéré comme « *inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* »¹².

Selon la convention, le principe de liberté de navigation oblige donc les États côtiers à ne pas enfreindre la liberté de passage des navires étrangers, droit qui sera revendiqué par les États-Unis. Plus simplement, Houck et Anderson définissent la liberté de navigation

⁹ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. (1982, 10 décembre). RTNU, vol. 1834, page 3, article 38(2).

¹⁰ *Ibid*, article 58(1).

¹¹ *Ibid*, article 78(2).

¹² *Ibid*, article 19.

comme « *a ship's or aircraft's right to transit the maritime domain and conduct operations during such transits* »¹³. Toutefois, comme nous le constaterons, c'est l'étendue et le contenu de ce droit, offert à l'interprétation des États, qui va être source de tensions.

La convention de Montego Bay a été signée et ratifiée par 168 États, dont la Chine. Toutefois, les États-Unis ne sont à ce jour pas partis à la convention. En effet, bien qu'ils aient participé de façon active à sa rédaction, les États-Unis ont pris la décision de ne pas signer la convention du fait de leur opposition aux dispositions incluses dans sa partie XI et concernant l'exploitation des fonds marins. Malgré son refus, le Président Ronald Reagan a noté ce qui sera la position constante des États-Unis concernant les dispositions incluses au sein de la convention : « *Those extensive parts dealing with navigation and overflight and most other provisions of the convention are consistent with United States interests and, in our view, serve well the interests of all nations* »¹⁴.

La position des États-Unis est donc ambiguë. S'ils ne sont pas partis à la convention, ils considèrent que ses dispositions, à l'exception de la partie XI, sont partie intégrante du droit international coutumier. Celles-ci ont été intégrées à la politique officielle américaine lors de la publication de la *National Security Directive 83*¹⁵.

¹³ Houck, J. W., & Anderson, N. M. (2014). The United States, China, and Freedom of Navigation in the South China Sea. *Wash. U. Global Stud. L. Rev.*, 13, 441.

¹⁴ Gwertzmn, B. (10 juillet 1982). U.S. Will Not Sign Sea Law Treaty. *The New York Times*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur <http://www.nytimes.com/1982/07/10/world/us-will-not-sign-sea-law-treaty.html>

¹⁵ Reagan, R. (10 mars 1983). National Security Decision Directive Number 83 : United States Oceans Policy, Law of the Sea and Exclusive Economic Zone (C). *Document déclassifié*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur <https://fas.org/irp/offdocs/nsdd/nsdd-83.pdf>

Bien qu'un accord ait été trouvé en 1994 quant à l'implantation de la partie XI, les États-Unis n'ont pas accédé à la convention, et ce malgré l'intervention du Président Bill Clinton auprès du Sénat américain¹⁶.

La position des États-Unis sur le plan du droit international est donc paradoxale. Si les Américains défendent l'implémentation des dispositions de la convention, ils se trouvent en dehors de son champ d'action.

¹⁶ Almond, R. G. (24 mars 2017). U.S. Ratification of the Law of the Sea Convention. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2017/05/u-s-ratification-of-the-law-of-the-sea-convention/>

2. Les tensions en mer de Chine méridionale

Nous allons ici faire un résumé succinct des enjeux qui entourent la mer de Chine méridionale et des raisons ayant poussé à l'implication de la première puissance mondiale dans ces tensions territoriales.

La principale contestation menée par les États-Unis est située dans les revendications territoriales affirmées par la République populaire de Chine. En effet, réfutant les clauses énoncées au sein de l'UNCLOS, la Chine va proposer sa propre interprétation de ce que devrait être son territoire maritime : la « ligne en neuf traits ».

La « ligne en neuf traits » est une délimitation en pointillés (ou plutôt en neuf traits, littéralement) englobant entre 85 et 90 % de la mer de Chine méridionale. Cet espace inclut le récif de Scarborough, les îles Spratleys, les îles Paracels et les îles Pratas, toutes au centre de conflits territoriaux avec les autres États côtiers. La ligne a été mise en avant pour la première fois en 1947 par le gouvernement de la République de Chine¹⁷. La République populaire de Chine, proclamée en 1949 après la victoire des communistes, n'a fait que reprendre le concept.

La Chine considère qu'elle dispose de droits historiques sur cet espace. Une telle conception est en opposition totale avec les dispositions présentes au sein de l'UNCLOS¹⁸. Si la Chine disposait du contrôle d'un territoire aussi vaste, elle pourrait en exploiter librement les ressources naturelles et assurer un monopole sur les activités de pêche. De plus, l'Empire du Milieu pourrait s'assurer un contrôle des routes maritimes.

¹⁷ Rapp-Hooper, M. (2016). Parting the South China sea. *Foreign Affairs*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-07-22/parting-south-china-sea>

¹⁸ Tsirbas, M. (2 juin 2016). What does the nine-dash line actually means? *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2016/06/what-does-the-nine-dash-line-actually-mean/>

Ces dernières années, la Chine s'est lancée dans une entreprise de construction d'îlots artificiels au cœur de la mer de Chine méridionale¹⁹. Ces derniers, bâtis à la suite d'un dragage des fonds marins aux conséquences écologiques néfastes, abritent différents ports, bases militaires et autres radars.

Les îlots artificiels ont pour objectif d'asseoir les revendications territoriales de la Chine. En y installant des bases permanentes, le pays vise à rendre toute contestation impossible.

Les revendications chinoises ont été déclarées contraires au droit international le 12 juillet 2016 à la suite d'une décision de la Cour permanente d'arbitrage située à La Haye²⁰. Le contentieux présenté devant la Cour par les Philippines impliquait les revendications excessives quant au récif de Scarborough, situé au large de Luçon.

Dans sa décision, la Cour a conclu que si la « *Chine avait des droits historiques sur des ressources dans les eaux de la mer de Chine méridionale, ces droits ont été éteints étant donné qu'ils étaient incompatibles avec les zones économiques exclusives prévues par la Convention* »²¹. Ainsi, le tribunal a conclu en l'absence de fondement juridique concernant la « ligne en neuf traits ».

Les activités de la Chine sur le récif de Scarborough ont donc été déclarées illégales, car celui-ci se situe dans la ZEE des Philippines. La Cour a ainsi condamné les constructions d'îles artificielles dans cette zone, donc comme les activités de pêche ainsi que l'exploration des ressources naturelles.

¹⁹ Watkins, D. What China Has Been Building in the South China Sea. *The New York Times*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea-2016.html?_r=0

²⁰ Cour Permanente d'arbitrage. (12 juillet 2016). Communiqué de presse de la CPA : Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (La République des Philippines c. La république populaire de Chine). La Haye. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://pca-cpa.org/fr/news/pca-press-release-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-the-philippines-v-the-peoples-republic-of-china/>

²¹ *Ibid*, page 2.c

Ainsi, si on se fonde sur cette décision de justice, les revendications chinoises sont sans contestation contraires au droit international et à la Convention de Montego Bay. Ceci n'a pas empêché la Chine de rejeter la décision de la Cour permanente de justice²². L'usage de la justice internationale a donc mené à une impasse, envenimant les relations entre les différents États côtiers de la mer de Chine méridionale.

La revendication chinoise a également marqué un point de rupture avec les administrations américaines successives. En 2012, le Président Barack Obama a lancé ce qu'on a nommé le « pivot asiatique ». Celui-ci consiste en une vaste réorientation de la politique étrangère américaine en direction de l'Asie, accompagnée d'un désengagement du pays au Moyen-Orient. Ainsi, la mer de Chine méridionale a été envisagée comme un espace essentiel à l'équilibre de l'ordre international. En effet, une partie colossale du commerce mondial la traverse (environ 5 billions de dollars par an et un tiers des chargements de pétrole²³). La stabilité de la région apparaît donc nécessaire quant à la poursuite du commerce international. Toute forme de trouble risquerait de menacer la prospérité américaine.

De plus, une stratégie d'endiguement de la puissance chinoise a été entreprise. Ainsi, on peut par exemple penser à la signature du Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP), accord commercial négocié avec un ensemble d'États de la région Asie-Pacifique et dont l'objectif était de faire contrepoids aux ambitions chinoises. L'accord est depuis tombé dans l'oubli, au moins en ce qui concerne les États-Unis, à la suite d'une décision de Donald Trump.

²² Tiezzi, S. (12 juillet 2016). China: Tribunal Ruling 'Null and Void', Will Not Affect South China Sea Claims. *The Diplomat*.

²³ Klipper, R. (29 mars 2016). Why China might seek to occupy Scarborough shoal. *The Diplomat*.

Les États-Unis disposent également d'un ensemble d'alliances militaires avec un grand nombre de pays de la région, surtout développés durant la Guerre froide dans une stratégie d'endiguement. Ces alliances restent encore actives de nos jours et des bases américaines sont maintenues dans différents États.

Les revendications chinoises ont donc menacé l'équilibre bâti par Washington en Asie du Sud-Est. C'est ainsi qu'à partir de 2015, les États-Unis se sont lancés dans une campagne de FONOPS afin d'affirmer la liberté de navigation en mer de Chine méridionale.

Un certain nombre de FONOPS, que nous ne listerons par ici, ont été menées. De telles actions ont été perpétuées lors de l'arrivée au pouvoir de l'administration Trump. Par ailleurs, depuis son début de mandat, une intensification des FONOPS a pu être constatée²⁴.

²⁴ Ali, I. (10 octobre 2017). Exclusive: U.S. warship sails near islands Beijing claims in South China Sea - U.S. officials. *Reuters*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-military-exclusive/exclusive-u-s-warship-sails-near-islands-beijing-claims-in-south-china-sea-u-s-officials-idUSKBN1CF2QG>

IV. Les interprétations de la liberté de navigation

1. La question de la notification du passage inoffensif de navires militaires dans les ZEE

Les tensions ayant émergé en mer de Chine méridionale se cristallisent autour de la définition même de la liberté de navigation, de sa portée et de son cadre.

Comme nous l'avons exprimé, la liberté de navigation implique un droit à mener des opérations au sein d'un territoire maritime, celles-ci impliquant un droit de passage inoffensif pour les navires et aéronefs. Toutefois, une dispute existe quant à la portée et le type d'opérations pouvant être menées sur de tels territoires. Plus spécifiquement, une controverse existe quant au droit de passage inoffensif qui pourrait être attribué aux navires militaires, et ce alors que tous les États impliqués approuvent le principe de liberté de navigation en ce qui concerne le transit de navires n'ayant aucun objectif militaire.

Durant les négociations ayant mené à la signature de l'UNCLOS, aucun accord clair n'a pu être dégagé quant au statut spécifique des ZEE en ce qui concerne la liberté de navigation. Ce constat est ainsi effectué par Tommy T.B. Koh, président de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS III) : « *Some coastal States would like the status of the EEZ to approximate the legal status of the territorial sea. Many other states held the view that the rights of the coastal States and EEZ are limited to the exploitation of living and non-living resources and that the water column should be treated much like the high sea. On this issue, as in the case of straits, there was no agreement. [...] The text [Part V of the Convention] was strongly debated, but found very wide acceptance.*

Not universal acceptance, but wide acceptance. There were friends on both sides who did not agree with the compromise text and held onto their strongly held initial positions. But at the Conference, on all these contentious issues, the middle ground prevailed ».

Tin Yang²⁵ dénote que trois interprétations différentes se sont manifestées lors de la négociation de l'UNCLOS quant à l'étendue des droits des États sur les ZEE. La première, la *theory of national fields*, prône l'idée que l'État côtier dispose d'une juridiction absolue sur sa ZEE. La seconde, la *theory of priority privilege*, considère que l'État côtier dispose de privilèges spécifiques sur sa ZEE ainsi que le droit de fournir certaines autorisations. Finalement, la troisième, la *theory of economic waters*, affirme que la qualité juridique de la ZEE diffère de la haute mer, mais également des eaux territoriales. Toutefois, un consensus a pu se dégager quant au fait que la ZEE offre une juridiction à l'État côtier liée à l'exploitation économique de la ZEE.

Ce consensus a permis de dégager trois composantes spécifiques de ce qui définit une ZEE²⁶. La première composante tient dans l'acceptation qu'une ZEE confère un certain nombre de droits et obligations à l'État côtier. De la même façon, la seconde composante affirme que des droits et obligations sont échus aux autres États. Finalement, l'UNCLOS dispose de régulations spécifiques afin d'encadrer les activités dans cette zone.

L'ensemble de ces droits et obligations sont définis par l'article 6 de l'UNCLOS. Ainsi, la convention attribue à l'État côtier « *sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with*

²⁵ Yang, Y. (2018). The prior notification issue of military activities in EEZ. In "Maritime Order and the Law in East Asia". London, page 159

²⁶ *Ibid.*

regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds »²⁷. De plus, la convention attribue à l'État côtier une juridiction liée à l'établissement ou l'usage d'îles artificielles, d'installations ou structures.

Si l'on accepte qu'une ZEE confère des droits et obligations à l'ensemble des États, c'est l'interprétation quant à leur étendue qui est cause de tensions. En effet, l'article 56 n'évoque aucunement les enjeux liés à la navigation.

Le question juridique ayant été soulevée par un ensemble d'États tient plus spécifiquement à l'étendue de la liberté de navigation pouvant être affirmée au sein d'une ZEE. En effet, si l'on considère que l'étendue de la juridiction d'un État côtier sur sa ZEE est strictement limitée à l'exploitation des ressources, les dispositions de l'UNCLOS liées à la liberté de navigation en haute mer doivent s'appliquer. Ainsi, l'article 87 stipule que :

*« the high seas are open to all States, whether coastal or land-locked.
Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by
this Convention and by other rules of international law. It comprises, inter
alia, both for coastal and land-locked States:*

(a) freedom of navigation;

(b) freedom of overflight »²⁸

²⁷ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. (1982, 10 décembre). RTNU, vol. 1834, page 3, article 56.

²⁸ *Ibid*, article 57

Par conséquent, les partisans de cette position vont affirmer l'existence d'une liberté de navigation absolue. Selon Chuah Meng Soon²⁹, si le passage de navires militaires avait été restreint au sein des ZEE, ceci aurait été affirmé explicitement au sein de l'UNCLOS. Les ZEE, étant définies comme un territoire autre que les eaux territoriales, ne devraient donc pas se voir appliquer les mêmes types de restrictions que ces dernières.

Ce que nous constatons est toutefois l'absence d'accord sur la dimension absolue de la liberté de navigation. Chuah Meng Soon³⁰ a ainsi établi les différents types de restrictions imposées par les États côtiers sur le passage de navires. Le tableau suivant énumère ainsi ces différentes limites :

²⁹ Soon, C. M. (2016). Restrictions on Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Major Powers' Lawfare'. Pointer: Journal of the Singapore Armed Forces, 42.

³⁰ *Ibid.*

STATE	TYPE OF RIGHTS ASSERTED
Bangladesh	Warships require prior authorisation; Control Zone (CZ) 18 nmh.
Cambodia	All foreign activities on the continental shelf are under control, regardless of their purpose; CZ 24nm.
China	Requires prior notice for transports of waste in TS and EEZ; warships require prior authorisation; CZ 24nm Security interests.
India	Warships are to announce their passage in advance; Prior consent to military exercises and manoeuvres in the EEZ and on the continental shelf; CZ 24 nm.
Indonesia	Warships and all vessels other than merchantmen must announce their passage in advance; 100 nm ships are not allowed to stop, anchor or cruise 'without legitimate cause'.
Malaysia	Prior consent to military exercises and manoeuvres in the EEZ and on the continental shelf.
Myanmar	Warships require prior authorisation; Claims the right to restrict the freedom of navigation and overflight in its exclusive economic zone; CZ 24nm.
North Korea ¹⁴	"62 nm Military zone 50 nm seaward of the territorial sea. All ships and aircraft require prior approval."
Pakistan	Warships require prior authorisation; supertankers, nuclear-powered ships and ships carrying nuclear materials are required to announce their passage in advance; Claims authority to regulate transit through parts of the EEZ and enact and enforce all regulations required for controlling activities in the EEZ; CZ 24nm.
Philippines	Expressed concern at UNCLOS III with respect to military activities in the EEZ
South Korea	Warships and government ships have to announce their passage three days in advance before exercising Innocent Passage.
Sri Lanka	Warships require prior authorisation; CZ 24nm
Vietnam	Warships require authorisation to be applied for at least 30 days prior to passage; passage restricted to 3 warships at a time; CZ 24nm. Submarines are required to navigate on the surface and to show their flag; aircraft are not allowed to land on board ships or be launched from them; on-board weapons have to be set in 'non-operational' mode prior to the entry into the zone.

Comme nous pouvons l'observer, un certain nombre d'États côtiers impliqués dans les tensions en mer de Chine méridionale sont inclus dans cette liste. La Chine, les Philippines et le Vietnam imposent chacun un certain nombre de restrictions liées à l'étendue de la liberté de navigation.

Ainsi, le Vietnam et la Chine imposent la nécessité de l'obtention d'une autorisation permettant le passage de navires militaires. Toutefois, il est à noter que seule la Chine a

fait appliquer son interprétation de l'étendue de la liberté de navigation et a imposé un système d'autorisations dans le cas de passage de navires militaires.

Dans le cas du Vietnam, une loi datant de juin 2012 affirme que « *when exercising the freedoms of navigation and overflight in the exclusive economic zone and continental shelf of Viet Nam, organizations or individuals are not permitted to.. conduct any act against the sovereignty, defence and security of Viet Nam* »³¹. Cette insistance sur la menace faite envers la souveraineté, la défense et la sécurité de l'État implique l'imposition d'une notification préalable à tout déplacement militaire.

À partir de novembre 2013, la Chine a établi une *Air Identification Zone* (ADIZ) au-dessus de ses ZEE en mer de Chine orientale³². Celle-ci impose ainsi une nécessité de fournir un plan de vol au gouvernement chinois et de suivre les instructions fournies par le Ministère de la Défense nationale. Cet ensemble de restrictions a été dénoncé par le Département de la Défense américain au travers du Freedom of navigation program (FON) que nous évoquerons par la suite.

En conclusion, nous pouvons donc observer que l'établissement de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'a pu combler certaines lacunes du droit international. Les États disposant d'intérêts immédiats vont en exploiter les lacunes et s'opposer à l'existence d'un principe de liberté de navigation universel et absolu défendu par les puissances maritimes.

³¹ United States Navy. (2016). *Summary of Claims: Vietnam*. Récupéré sur : <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/Vietnam2016.pdf>

³² United States Navy. (2017). *Summary of Claims: People's Republic of China*. Récupéré sur : <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/China2017.pdf>

La question du passage inoffensif dans les eaux territoriales

Le second point de tension repose sur le concept de *passage inoffensif* de navires militaires étrangers au sein de la mer territoriale d'un État côtier. Cet enjeu est également en lien avec ce que nous avons examiné précédemment. En effet, pour les partisans d'une liberté de navigation restreinte dans les ZEE, le principe de passage inoffensif doit s'appliquer pour les États souhaitant traverser cet espace.

La Section 3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit de façon extensive les principes régissant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. L'article 17 de la convention dispose ainsi que : « *Sous réserve de la Convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale* »³³.

Toutefois, l'article 19 de la Convention va poser des limites au passage inoffensif : « *Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre, ou à la sécurité de l'État côtier* »³⁴.

Ce même article va établir une liste d'activités pouvant porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Celles-ci comprennent, entre autres :

- « *Menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations unies;*
- *Exercice ou manœuvre avec armes de tout type ;*

³³ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. (1982, 10 décembre). RTNU, vol. 1834, page 3, article 17

³⁴ *Ibid*, article 19.

- *Collecte de renseignement au détriment de la défense ou de la sécurité de l'État côtier.* »

Ces limitations portées au droit de passage inoffensif dans la mer territoriale viennent donc se heurter à la pratique des FONOPS menées par les États-Unis et ouvrent la porte à des débats juridiques. Comme le mentionne Zewen Yang, « *the navigation through the territorial sea under the jurisdiction of a state should be a peaceful navigation and comply with the rights and duties of the coastal state as well as respect their security interests and sovereign rights* »³⁵.

Juridiquement, les promoteurs d'une restriction du droit de passage inoffensif des navires vont soulever certains points situés dans le texte de UNCLOS. Par exemple, le principe de "*peaceful purpose*" est fréquemment avancé. Ainsi, n'étant pas définis par la Convention, des États côtiers vont avancer que le passage de navires militaires est en infraction avec le principe d'objectifs pacifiques tels qu'établis par UNCLOS.

L'enjeu tourne par ailleurs autour de la question des manœuvres militaires ainsi que de la collecte de renseignements. Des débats juridiques considèrent ainsi la légalité de l'usage d'armes balistiques ou bien le test d'armement³⁶.

<https://qz.com/527865/differing-interpretations-of-international-law-could-spark-major-naval-conflict-between-the-us-and-china/>

³⁵ Yang, Z. (2012). The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or a Reality. Beijing L. Rev., 3, 137.

³⁶Hong, N. Understanding the Freedom of Navigation Doctrine and the China-US Relations in the South China Sea.

3. Les États-Unis : Une vision absolue de la liberté de navigation

De façon générale, la position officielle des États-Unis repose sur une reconnaissance d'un principe de liberté de navigation élargi. En effet, le Département de la Défense affirme que cette reconnaissance peut remonter au célèbre discours des Quatorze points prononcé par le Président Woodrow Wilson en 1918³⁷. Ainsi, le second point revendiqué par Wilson affirmait l'existence d'une « *absolute freedom of navigation upon the seas, outside territorial waters, alike in peace and in war, except as the seas may be closed in whole or in part by international action for the enforcement of international covenants* »³⁸. Cette revendication d'une liberté de navigation inscrite dans un ancrage historique marquant de l'émergence de l'ordre libéral américain démontre son importance pour Washington.

« This long line of support has been so consistent because of what the convention would do for our armed forces. It codifies navigational rights and freedoms essential for our global mobility. It helps sustain our combat forces in the field. It includes the right of innocent passage through foreign territorial seas, the right of transit passage through international straits and the right to exercise high-seas freedoms in

³⁷ United States Department of Defense. (2017). *Freedom of Navigation (FON) Program*. Récupéré sur : <https://policy.defense.gov/Portals/11/DoD%20FON%20Program%20Summary%202016.pdf?ver=2017-03-03-141350-380>

³⁸Wilson, W. (1918). Fourteen points. Documents to Accompany America's History.

foreign exclusive economic zones, all without permission or prior notice. »³⁹

Comme nous l'avons auparavant exprimé, si les États-Unis n'ont jamais adhéré à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ils considèrent la plus grande partie de ses dispositions comme étant un droit international coutumier, s'appliquant donc à tous les États.

Pour Washington, « *military activities, such as... launching and landing of aircraft, ...exercises, operations...[in the EEZ] are recognized historic high seas uses that are... preserved by Article 58* »⁴⁰. Ainsi, le régime juridique s'appliquant aux ZEE est semblable à celui de la haute mer. L'article 87 affirmant la liberté de navigation et de survol dans la haute mer s'étendrait donc à l'article 48 sur les Zones économiques exclusives. Toutefois, Washington admet comme limite qu'un passage inoffensif se doit d'être exercé « *due regard to the ... laws and regulations adopted by the coastal State in accordance with [UNCLOS] and other rules of international law...* »⁴¹. Aucune règle de droit international ne viendrait cependant justifier l'action de la Chine en mer de Chine méridionale.

Les États-Unis vont ainsi se réapproprier les paroles de Tommy T.B. Koh, ambassadeur de Singapour et Président de l'UNCLOS, ce dernier ayant affirmé que bien

³⁹ United States Department of Defense. (2012). *Remarks by Secretary Panetta and Gen. Dempsey at a Forum on the Law of the Sea Convention*. Dempsey, Martin E. Récupéré sur : (<http://archive.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=5031>)

⁴⁰Hong, N. Understanding the Freedom of Navigation Doctrine and the China-US Relations in the South China Sea.

⁴¹ UNCLOS, supra note 1, art. 58.

que le passage inoffensif de navires militaires n'ayant pas été évoqué directement dans le traité, « *it was the general understanding that the text we negotiated and agreed upon would permit such activities to be conducted* »⁴².

En effet, les É.-U. considèrent que l'absence de mention explicite du passage de navires militaires dans les ZEE au sein d'UNCLOS implique nécessairement que celui-ci n'est pas régulé. Ainsi, quand il a trait à d'autres zones maritimes, il apparaît plus fortement encadré.

4. ASEAN: « Rights of navigation »

Depuis sa création en 1967, l'ASEAN a cherché à affirmer sa centralité quant aux questions de sécurité en Asie du Sud-Est. Brunei, la Malaisie, les Philippines et le Vietnam sont quatre membres de cette organisation affirmant leur souveraineté sur certaines îles en mer de Chine méridionale. Comme nous l'avons observé plus tôt, le Vietnam, l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines affirment une vision plus restrictive quant au passage inoffensif de navires militaires dans les ZEE et les eaux territoriales.

Parallèlement aux manœuvres coercitives américaines, l'ASEAN n'a cessé d'affirmer qu'une solution aux tensions en mer de Chine se devait d'être trouvée au travers de la négociation multilatérale et de la diplomatie.

Des négociations liées à cet enjeu ont débuté dès 1992. En 2002, un accord a été trouvé avec la Chine au travers de la Declaration on Conduct of Parties in the South China Sea (DOC), ouvrant la voie à l'établissement d'un Code de conduite en mer de Chine méridionale. Dans son article 3, ce texte affirme ainsi : « *The Parties reaffirm their respect*

⁴² Raul (Pete) Pedrozo, Preserving Navigational Rights and Freedoms: The Right to Conduct Military Activities in China's Exclusive Economic Zone, 9 CHINESE J. IN

for and commitment to the freedom of navigation in and overflight above the South China Sea as provided for by the universally recognized principles of international law, including the 1982 UN Convention on the Law of the Sea »⁴³. Il établit ainsi clairement une volonté de s'inscrire dans le cadre du droit international tout en restant vague quant à l'étendue de la définition de liberté de navigation et de survol.

Encore en négociation aujourd'hui, un tel code pourrait améliorer la gouvernance au sein de la mer de Chine méridionale et pacifier les relations entre les États côtiers.

En août 2017, les différents États ont établi un cadre de négociation quant à la rédaction d'un futur code, proclamant entre autres objectifs : « *To ensure maritime security and safety and freedom of navigation and overflight* ». On peut ainsi constater l'émergence de normes partagées entre acteurs de la région souhaitant affirmer leur centralité. Ces négociations multilatérales tranchent donc avec l'attitude des États-Unis.

En particulier, des conceptions différentes ont émergé en ce qui a trait au principe même de la liberté de navigation et ont été manifestées par différents acteurs régionaux tels que la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines, le Vietnam et la Thaïlande.

En 2005, un groupe représenté par des analystes et officiels issus de pays d'Asie-Pacifique, le EEZ Group 21, s'est réuni à Tokyo afin de déterminer un certain nombre de règles encadrant l'exercice de la souveraineté au sein des ZEE. C'est ainsi que le texte *Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone* a été élaboré. S'il n'a pas de valeur juridique contraignante, il permet tout de même de dégager la position

⁴³ Association of SouthEast Asian Nations. (2002, 4 novembre). *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Récupéré sur : https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-3

d'un certain nombre d'États. Parmi les officiels présents, on peut par exemple souligner la présence de Pham Hao, directeur général adjoint du Département du droit international et des traités au sein du Ministère des affaires étrangères vietnamien, ou bien Alberto A. Encomienda, membre du Ministère des affaires étrangères philippin⁴⁴.

Contrairement à la promotion d'un exercice absolu de la liberté de navigation dans les ZEE, c'est un exemple d'encadrement plus strict qui est proposé ici.

De façon plus précise, certains auteurs considèrent que certains États membres de l'ASEAN préfèrent envisager la liberté de navigation comme étant inscrite dans un cadre plus restreint. On va ainsi parler de « *rights of navigation* ». Cette différence de conception implique l'idée que les puissances maritimes vont chercher poursuivre une liberté absolue sur les océans, alors que les États côtiers vont au contraire tenter de préserver leur intégrité territoriale et les droits qu'elle leur confère⁴⁵. C'est ainsi que le concept même de liberté de navigation est considéré comme menaçant par certains États et accueilli avec méfiance.

⁴⁴ Ocean Policy Research Foundation. (2005, 26 septembre). *Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone – EEZ Group 21*. Récupéré sur : <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00816/pdf/0001.pdf>

Ce document détermine ainsi que « *while exercising the freedoms of navigation and overflight in an EEZ, States should avoid activities that unreasonably prejudice the peace, good order or security of the coastal state. States' exercise of the freedoms of navigation and overflight should not interfere with or endanger the rights of the coastal State to protect and manage its own resources and their environment. The exercise by other States of the freedoms of navigation and overflight should not interfere with the rights of the coastal State with regard to its establishment and use of artificial islands, installations and structures in its EEZ. Ships and aircraft of a State undertaking military activities in the EEZ of another State have the obligation to use the ocean for peaceful purposes only, and to refrain from the threat or use of force, or provocative acts, such as stimulating or exciting the defensive systems of the coastal State; collecting information to support the use of force against the coastal State; or establishing a "sea base" within another State's EEZ without its consent. The user State should have due regard for the rights of others to use the sea including the coastal State and comply with its obligations under international law* »

⁴⁵ S. Rajaratnam School of International Studies. (2017, 7 mars). *Understanding Freedoms of Navigation – ASEAN Perspectives*. Récupéré sur : https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/08/ER170808_Freedom-of-Navigation_WEB.pdf

Ce positionnement permet donc paradoxalement aux États de l'ASEAN de s'aligner sur les revendications chinoises en ce qui a trait à l'étendue de la liberté de navigation. Si les objectifs politiques diffèrent, la volonté de garantir l'intégrité territoriale des États côtiers apparaît comme un élément de justification.

V. FONOPS vs. COC

Après avoir établi le nœud du conflit, il s'agit désormais d'observer la réponse politique et stratégique que les acteurs impliqués vont avancer. Nous nous intéresserons ici essentiellement à l'action américaine afin d'affirmer la liberté de navigation, et la façon dont une telle action entre en conflit avec une tentative de règlement pacifique et concerté des États côtiers.

1. Le Freedom of navigation program

A. Description

Au-delà de son positionnement sans ambiguïté, les États-Unis ont adopté une politique officielle visant à affirmer leur conception de la liberté de navigation.

Si l'UNCLOS a établi ce qui est considéré comme « *one of the most comprehensive and well-established bodies of international regulatory norms in existence . . . buttressed by longstanding international norms, and formal legal agreements, critical to creating a more secure international environment* »⁴⁶, son application matérielle pose problème.

En effet, il n'existe pas d'organisation internationale chargée de faire appliquer les dispositions de l'UNCLOS. Ainsi, les dispositions de la convention n'ont pas toujours été respectées, et ce malgré l'intervention des tribunaux internationaux.

C'est ainsi que les États-Unis se sont attribué le devoir de faire respecter le principe de liberté de la navigation. Le *US Freedom of Navigation* (FON) Program a été institué en

⁴⁶ Becker, M. A. (2005). The shifting public order of the oceans: freedom of navigation and the interdiction of ships at sea. *Harv. Int'l LJ*, 46, 131, page 133.

1979 par l'administration Carter⁴⁷. Son objectif initial était de défendre les droits maritimes à travers le monde et à garantir la liberté de navigation face aux revendications excessives de certains États.

Le programme repose sur l'idée qu'il faut éviter l'application de la doctrine juridique de l'*objection persistante*⁴⁸. Selon celle-ci, si un État objecte de façon persistante, cohérente et étalée dans le temps un refus de l'application de nouvelles normes de droit international alors qu'elles sont encore en discussion, cet État pourra ne pas y être soumis une fois qu'elles auront été adoptées⁴⁹. Ainsi, un État qui revendiquerait sa souveraineté sur un territoire maritime pourrait s'inscrire dans le cadre de cette doctrine et ainsi restreindre la liberté de navigation sur un espace donné. Le FON doit donc servir à contester ces revendications afin d'éviter qu'elles ne rentrent dans le droit coutumier.

Le Président Reagan, malgré son refus de signer l'UNCLOS, a réaffirmé le principe du FON tout en le conformant aux dispositions de la convention : « *[The United States will] exercise and assert its navigation and overflight rights and freedoms on a worldwide basis... The United States will not... acquiesce in unilateral acts of other states designed to restrict the rights and freedoms of the international community in navigation and overflight and other related high seas* »⁵⁰. Le programme a depuis été conservé par toutes les administrations en place.

⁴⁷ Galdorisi, G. (1994). The US freedom of navigation program preserving the law of the sea. *Ocean & coastal management*, 25(3), page 181.

⁴⁸ Guerra, S. J. (2002). Going Coastal: The US Freedom of Navigation Program as a Test of International Law's Relevance to Security Affairs. *Doctoral dissertation*. Georgetown University. Page 13.

⁴⁹ Barsalou, O. (2006). Doctrine de l'Objecteur Persistant en Droit International, *La. Rev. quebecoise de droit int'l*, 19, 1.

⁵⁰ Guerra, S. J. (2002). Going Coastal: The US Freedom of Navigation Program as a Test of International Law's Relevance to Security Affairs. *Doctoral dissertation*. Georgetown University. Page 15.

Le FON est constitué de trois volets partagés par le Département d'État et le Département de la Défense⁵¹. Tout d'abord, un premier volet consiste en une forme de protestation diplomatique menée par le Département d'État. Ceci peut consister en l'envoi de notes marquant une protestation formelle face aux revendications de l'État en question.

Un second volet, celui qui nous intéressera principalement dans ce travail, consiste en la mise en place de Freedom of Navigation Operations (FONOPS) sous la tutelle du Département de la Défense. Ces opérations militaires visent à affirmer la liberté de navigation sur un territoire maritime au travers du passage inoffensif de navires de guerre. Ces opérations ne doivent pas, selon les États-Unis, être perçues comme menaçantes, mais marquent simplement l'exercice d'un droit reconnu par la communauté internationale. Comme nous le verrons, cette conception fait débat tant au niveau académique que politique.

Finalement, un troisième volet est mené conjointement par le Département d'État et le Département de la Défense. Ce volet consiste à effectuer des consultations auprès des représentants des autres États afin promouvoir le principe de liberté de navigation et de garantir la stabilité du système international. Il a donc pour objectif de permettre une meilleure compréhension des normes qui structurent le droit de la mer afin de préserver une coexistence pacifique au sein des territoires maritimes.

Si le nombre de protestations ayant été menées depuis 1979 n'est pas clairement révélé, un rapport listant les pays concernés est inscrit chaque année sur le site internet du Sous-

⁵¹ Mandsager, D. (1997). The US Freedom of navigation program: Policy, procedure, and future. *International Law Studies*, 72. Page 1.

secrétaire à la politique de Défense⁵². On peut ainsi constater que 22 États ont été concernés en 2016 par les FONOPS.

Les protestations ne concernent pas uniquement les rivaux des États-Unis. Ainsi, en 2016, des États alliés comme l'Italie ou le Japon ont vu certaines de leurs revendications contestées.

Toutefois, 13 des 22 protestations ont eu lieu en Asie de l'Est ou du Sud-Est, lieux de tensions particulières du fait de l'essor économique qu'ils connaissent et de la présence de routes commerciales maritimes vitales à l'économie mondiale. Sur les 22, 12 États ont vu le passage de plusieurs FONOPS, dont 9 étant situés en Asie.

Si le Département de la Défense manifeste une certaine neutralité quant à l'établissement des FONOPS, nous pouvons toutefois constater un déséquilibre entre les territoires concernés. Par comparaison avec les 13 FONOPS ayant eu lieu en Asie de l'Est et du Sud-Est, seules 4 ont eu lieu en Europe (Italie, Malte, Albanie et Croatie), touchant pour la plupart des petits États⁵³.

⁵² Under Secretary of Defence for Policy. DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports. *U.S. Department of Defense*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <http://policy.defense.gov/OUSSDP-Offices/FON/>

⁵³ Freedberg, Jr., S. J. (6 mars 2017). US Ships, Planes Challenge 22 Countries' Claims – Not Just China. *Breaking Defense*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://breakingdefense.com/2017/03/us-challenged-22-countries-territorial-claims-in-2016-from-albania-to-vietnam-china/>

B. Critiques

L'usage des FONOPS en mer de Chine méridionale fait l'objet d'un débat tant académique que politique. En effet, deux axes de controverses semblent se dégager.

Un premier débat s'intéresse tout d'abord à l'efficacité de telles opérations quant à l'atteinte des objectifs par les États-Unis. Un certain nombre d'auteurs justifient ainsi cette efficacité comme une manière légitime de faire valoir le droit international face aux revendications excessives de Pékin. Ainsi, les FONOPS permettraient aux États-Unis de ne pas rester dans une position passive face à la montée en puissance chinoise⁵⁴. L'utilisation de FONOPS, de façon régulière, empêcherait ainsi aux États-Unis de perdre pied face à une Chine de plus en plus audacieuse dans ses revendications⁵⁵.

D'autres auteurs soulignent toutefois les contradictions qui guident les FONOPS. Ainsi, les incohérences de la position américaine sur le plan juridique handicaperaient ses actions en mer de Chine méridionale. Ainsi, comme le soulignent Dutton et Kardon, « *American FONOPs therefore do not just protect American freedoms—they protect the right of all states to benefit from the open oceans regime* »⁵⁶. Par principe, selon ce que spécifie le département d'État, les FONOPS servent à garantir les dispositions contenues dans

⁵⁴ Blumenthal, D. (25 mai 2017). Trump Launches First FONOP in South China Sea. *The American Interest*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.the-american-interest.com/2017/05/25/trump-launches-first-fonop-in-south-china-sea/>

⁵⁵ Pham, T. N. (24 octobre 2017). Time for the US to Stop Losing Ground to China in the South China Sea. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2017/10/time-for-the-us-to-stop-losing-ground-to-china-in-the-south-china-sea/>

⁵⁶ Dutton, P. A. et Kardon, I. B. (10 juin 2017). Forget the FONOPS – Just Fly, Sail and Operate Wherever International Law Allows. *Lawfare*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.lawfareblog.com/forget-fonops—just-fly-sail-and-operate-wherever-international-law-allows>

l'UNCLOS tout en étant séparées de tout autre objectif diplomatique. Les FONOPS devraient donc avoir pour objectif de contester des revendications spécifiques au nom du droit international, ce qui les distinguerait d'un simple usage de la liberté de navigation. De plus, Dutton et Kardon soulignent que ces opérations ne devraient pas se confondre avec une revendication de la liberté de navigation commerciale.

Pour certains auteurs, l'absence de revendications chinoises claires empêche leur défiance par les États-Unis sur le plan juridique⁵⁷. L'usage des FONOPS n'entraînerait qu'une plus grande confusion, venant accroître les tensions sans permettre l'atteinte des objectifs poursuivis.

Un second débat touche quant à lui au principe même de l'existence des FONOPS. Comme nous l'avons vu, si certains auteurs remettent en cause l'efficacité des FONOPS dans le cadre des tensions en mer de Chine méridionale, d'autres vont aller plus loin et entreprendre une critique radicale de telles opérations.

Ainsi, les FONOPS sont souvent présentées comme un exemple de « diplomatie de la canonnière », définie comme « *[the] use or threat of limited naval force, otherwise than as an act of war, in order to secure advantage, or to avert loss, either in the furtherance of an international dispute or else against foreign nationals within the territory or the jurisdiction of their own state* »⁵⁸.

L'usage de la menace de coercition, représenté par l'envoi de navire de guerre, impliquerait donc une diplomatie de la canonnière, au caractère provocateur. Ceci

⁵⁷ Bateman, S. (22 octobre 2015). Why US South China Sea FON Operations Don't Make Sense. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2015/10/why-us-south-china-sea-fon-operations-dont-make-sense/>

⁵⁸ Sarro, F. E. (2017). US Gunboat Diplomacy and Freedom of Navigation Operations As Two Sides of the Same Coin. *Grupo de estudios en seguridad internacional*. Universidad de Granada. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <http://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/us-gunboat-diplomacy-and-freedom-navigation-operations-two-sides-same-coin>

s'inscrirait en opposition avec la dimension de neutralité revendiquée par les États-Unis, ceux-ci avançant qu'ils ne font qu'affirmer la liberté de navigation telle qu'inscrite dans la convention de Montego Bay. Les activités américaines ne seraient donc que la manifestation de leur volonté de maintenir leur suprématie sur les océans afin de garantir leur hégémonie.

C'est donc une rupture qui existerait entre l'exigence de neutralité manifestée par les États-Unis et le caractère hautement politique de leurs opérations. Ceci serait confirmé par l'étude de Stephen J. Guerra⁵⁹ qui a recensé l'ensemble des FONOPS menées entre 1979 et 1997 selon qu'elles aient été menées face à des rivaux, des alliés ou des États neutres. Il en est arrivé à la conclusion que les rivaux des États-Unis ont vu leurs revendications contestées un nombre disproportionné des fois. Le caractère neutre et objectif des FONOPS ne serait donc qu'une façade masquant des opérations à portée politique.

Comme l'exprime Amitai Etzioni, « *FONAs are justified on the grounds that global order—in particular the rule-based, liberal international order—serves all nations well, that FON is a key element of this order, and that the United States is called upon to uphold this order.* »⁶⁰

Par conséquent, plus que de simples opérations visant à maintenir la prééminence des États-Unis sur les océans, Washington présente la liberté de navigation comme un élément structurant de l'ordre international libéral, un « *global public good* »⁶¹, reposant

⁵⁹ Guerra, S. J. (2002). *Going Coastal: The US Freedom of Navigation Program as a Test of International Law's Relevance to Security Affairs. Doctoral dissertation.* Georgetown University.

⁶⁰ Etzioni, A. (2016). Freedom of navigation assertions: The United States as the world's policeman. *Armed Forces & Society*, 42(3), 501-517.

⁶¹ *Ibid.*

sur la liberté des échanges, en particulier commerciaux. L'UNCLOS, en encadrant les règles relatives à la liberté de navigation, est une manifestation de cet ordre et le résultat de négociations multilatérales dans le cadre onusien. Ainsi, les FONOP, en défendant la liberté de navigation sur tous les océans du monde, sont présentées comme un mécanisme permettant de mettre en application des principes supérieurs garants du maintien de l'ordre international libéral.

Parallèlement, la liberté de navigation est affirmée comme étant un facteur essentiel quant à la capacité de projection de la marine américaine. Leon Panetta, alors Secrétaire à la Défense au sein de l'administration Obama, avait ainsi affirmé en 2012 que « *our new defense strategy recognizes our return to our maritime roots and the importance to our military of freedom of navigation and global mobility* »⁶².

⁶² United States Department of Defense. (2012). *Remarks by Secretary Panetta and Gen. Dempsey at a Forum on the Law of the Sea Convention*. Dempsey, Martin E. Récupéré sur : <http://archive.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=5031>

2. L'ASEAN et le Code de conduite en mer de Chine méridionale

A. L'ASEAN comme communauté de sécurité

Avant de s'intéresser à la mise en place d'une code de conduite en mer de Chine méridionale, nous allons tout d'abord aborder l'ASEAN sous une perspective constructiviste visant comprendre comment a pu développer ce que nous pouvons qualifier de *communauté de sécurité*. Cette conception, envisageant l'ASEAN comme une structure ayant permis de progressivement établir une modère de résolution des conflits au travers d'échanges pacifiques, a été avancées par Akita's Acharya dans son ouvrage *Constructing a Security Community in Southeast Asia : ASEAN and the problem of regional order*⁶³.

Comme nous l'avons précédemment évoqué, le concept de communauté de sécurité, développé par Karl Deutsche dans les années 50 peut être compris comme des « *groups of states which have developed a long-term habit of peaceful interaction and ruled out the use of force in settling disputes with other members of the group* »⁶⁴. Contrairement à la théorie réaliste, le concept de communauté de sécurité implique l'idée d'une socialisation progressive des acteurs au travers d'interactions prolongées, celles-ci affectant l'identité même des acteurs au travers de l'émergence d'une identité commune. En interagissant, les acteurs vont développer des habitudes, ériger des normes et pratiques et construire une identité collective, ceci menant progressivement à un changement d'attitude des uns envers les autres. En attribuant aux acteurs une capacité de changement au travers d'institutions collectives, le concept de communauté de sécurité se détache d'une vision néo-réaliste et néo-libérale qui ne considère les institutions que comme un vecteur contraignant n'ayant

⁶³ Acharya, A. (2014). *Constructing a security community in Southeast Asia: ASEAN and the problem of regional order*. Routledge.

⁶⁴ *Ibid* page 1.

pas de réelle influence sur l'identité stratégique des États. Ainsi, l'émergence de normes ne se contente pas de contraindre les États, mais au contraire vient modifier leurs intérêts.

Pour Acharya, l'ASEAN représente un exemple concret de communauté de sécurité et de la façon dont la socialisation des acteurs a permis de faire émerger un mode de règlement des conflits pacifique et concerté. Cette intention a par exemple été constatée lors du sommet de 2003 entre les gouvernements de l'ASEAN où a été déclaré : “*an ASEAN Community shall be established comprising three pillars, namely political and security cooperation, economic cooperation and socio-cultural cooperation*”⁶⁵. Cette déclaration a par la suite été réaffirmée à chaque sommet de l'ASEAN.

L'ASEAN a ainsi joué un rôle de modération et de réduction des tensions entre les États membres, établissant un ordre régional au travers de normes et valeurs partagées issues d'un tel processus de socialisation. Si nous ne détaillons par ici ce processus, il apparaît essentiel de le souligner afin de mieux comprendre comment l'ASEAN agit afin de résoudre les tensions en mer de Chine méridionale, et ainsi noter le contraste avec une action coercitive des États-Unis.

En effet, la centralité de l'ASEAN en Asie du Sud-Est, et l'implication de ses États membres dans les tensions en mer de Chine méridionale, en fait un acteur essentiel dans la lutte stratégique entre la Chine et les États-Unis. Pour Mark J. Valencia⁶⁶, l'ASEAN joue ainsi un rôle dans les deux types de narration politique menée par les grandes puissances. Ainsi, les États-Unis affirmeraient leur soutien à leurs alliés menacés par une Chine

⁶⁵ Thayer, C. A. (2012). ASEAN'S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?. *The Asia-Pacific Journal*, 10(34), 20-26.

⁶⁶ Valencia, M. J. (2018, 23 août). ASEAN Security 'Centrality' and the South China Sea. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/08/asean-security-centrality-and-the-south-china-sea/>

révisionniste et agressive. Pékin au contraire ne ferait que défendre son territoire sans menacer la liberté de navigation et en cherchant une voie négociée avec l'ASEAN. Cette dernière serait donc victime d'un lobbying important, et seule son unité pourrait permettre d'affirmer sa centralité. Pour Valencia, cette unité reste peu probable. Il s'avère toutefois nécessaire pour nous d'observer les progrès allant en le sens d'une solution concertée aux tensions au travers de la négociation d'un code de conduite.

B. Le lent développement d'un Code de conduite en mer de Chine méridionale

Appréhender le développement d'un code de conduite en mer de Chine méridionale au travers de la perspective de l'ASEAN envisagée comme communauté de sécurité permet d'apporter un éclairage sensiblement différent face aux actions de plus en plus coercitives menées par Washington.

L'ASEAN a de longue date joué un rôle important dans leurs tentatives de résolution du conflit en mer de Chine méridionale. C'est ainsi qu'au début des années 1990, l'Indonésie a rassemblé les membres de l'ASEAN afin de développer une position commune quant aux tensions émergentes autour des îles Spratley. Ainsi, un groupe de travail a été mis en place en juillet 1991 afin d'établir des mesures de « *confidence-building* » et a développé un certain nombre d'initiatives collectives, par exemple dans le domaine de la pollution maritime. Il est important de noter que l'ASEAN s'est dans ce cadre ouverte à des États non membres en invitant la Chine, Taiwan, le Vietnam et le Laos à participer.

La Déclaration de l'ASEAN sur la mer de Chine méridionale⁶⁷, publiée le 22 juillet 1992, a manifesté la volonté de résoudre pacifiquement les tensions. Elle stipule ainsi « *the necessity to resolve all sovereignty and jurisdictional issues pertaining to the South China Sea by peaceful means, without resort to force* ».

Ces initiatives ont mené, sous l'impulsion des Philippines, à l'émergence de négociations auprès de la Chine afin d'établir un Code de conduite en mer de Chine

⁶⁷ Association of Southeast Asian Nations. (1992, 22 juillet). *1992 ASEAN Declaration on the South China Sea*. Récupéré sur : <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/1992-ASEAN-Declaration-on-the-South-China-Sea.pdf>

méridionale afin d'encadrer les activités des États dans la région et de minimiser les risques d'escalade. Pour l'ASEAN, l'objectif principal d'une telle initiative était de contraindre les ambitions chinoises en mer de Chine méridionale en encadrant ses actions.

Les négociations entre l'ASEAN et la Chine ont mené à la signature en 2002 de la Déclaration on Conduct of Parties in the South China Sea (DOC)⁶⁸, document légalement non contraignant, mais ouvrant la voie à l'élaboration d'un code de conduite.

À partir de 2005, le Joint ASEAN-China Working Group (JWG) a été établi afin de permettre l'implémentation du DOC⁶⁹. Ce n'est toutefois qu'en juin 2011 que les *Guidelines to Implement the DOC* ont été adoptées.

Si nous ne résumons pas ici les négociations mouvementées entre l'ASEAN et la Chine quant à l'établissement d'un code de conduite, il est à noter que des discussions formelles quant à sa rédaction ont débuté à Suzhou en 2013. Le 6 août 2017, à Manille, a été signé le *Framework for the Code of Conduct for the South China Sea*⁷⁰. Ce dernier se devait ainsi de servir de base à la rédaction du COC. Dans ce texte, l'engagement envers la liberté est affirmé comme troisième objectif de l'établissement d'un COC : « *To ensure maritime security and safety and freedom of navigation and overflight* ». Ainsi, les parties « *reaffirmed their respect for and commitment to the thfreedom of navigation in and overflight above the South China Sea* »⁷¹.

⁶⁸ Association of SouthEast Asian Nations. (2002, 4 novembre). *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Récupéré sur : https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-3

⁶⁹ Thayer, C. A. (2012). ASEAN'S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?. *The Asia-Pacific Journal*, 10(34), 20-26.

⁷⁰ Storey, I. (2017). *Assessing the ASEAN-China Framework for the Code of Conduct for the South China Sea*. Singapour : Yusof Ishak Institute.

⁷¹ *Ibid*, page 4.

En août 2018, les ministres d'affaires étrangères de l'ASEAN ainsi que les représentants de la Chine ont annoncé qu'un accord sur un *Single Draft South China Sea Code of Conduct Negotiating Text* (SDNT) avait été atteint⁷². Ceci marque donc une avancée non négligeable vers la signature du COC. Si des points de tension persistent, comme ce qui a trait à l'exploitation des ressources naturelles ou bien les moyens de résoudre les disputes⁷³, ce texte démontre une avancée positive vers l'élaboration d'un mécanisme de régulation des tensions en mer de Chine méridionale.

Le texte proposé stipule tout d'abord son refus de statuer sur les éléments territoriaux sources de tensions, tels que les frontières maritimes : « *[The SDNT is] not an instrument to settle territorial disputes or maritime delimitation issues* »⁷⁴.

En ce qui concerne le règlement des différends, les parties acceptent de se soumettre aux décisions du Haut conseil du Traité d'amitié et de coopération. Par ailleurs, le texte fait mention d'un « devoir de coopération » des États, que ce soit dans les domaines de la protection de l'environnement marin, de la recherche scientifique, de la sécurité de la navigation, de la communication en mer et de la lutte contre le crime transnational.

Il est à noter que des divisions entre les États de l'ASEAN et la Chine peuvent toutefois être perçues au sein du document. Par exemple, des tensions se manifestent quant à la définition de l'espace géographique devant être établie au sein du COC. Ainsi, si le

⁷² Thayer, C. (2018, 3 août). A Closer Look at the ASEAN-China Single Draft South China Sea Code of Conduct. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/08/a-closer-look-at-the-asean-china-single-draft-south-china-sea-code-of-conduct/>

⁷³ South China Sea Expert Working Group. (2018, 11 octobre). A Blueprint for a South China Sea Code of Conduct. Washington : Asia Maritime Transparency Initiative. Récupéré sur : <https://amti.csis.org/blueprint-for-south-china-sea-code-of-conduct/>

⁷⁴ Thayer, C. (2018, 3 août). A Closer Look at the ASEAN-China Single Draft South China Sea Code of Conduct. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/08/a-closer-look-at-the-asean-china-single-draft-south-china-sea-code-of-conduct/>

Vietnam insiste pour que les îles Paracel soient incluses dans l'espace encadré par le COC, la Chine considère quant à elle que ce conflit ne regarde que Hanoi et Pékin et que cet espace devrait donc être exclu du document. Par conséquent, ces différentes interprétations ont mené les parties à éviter d'explicitier la zone géographique où le COC s'appliquera⁷⁵.

Par ailleurs, des mesures de *confidence-building* sont proposées dans le SNDT, par exemple les échanges d'informations ou bien la tenue de manœuvres militaires conjointes⁷⁶. C'est ainsi que le 22 octobre 2018, l'ASEAN et la Chine ont mené une première série d'exercices maritimes conjoints, renforçant les liens entre Pékin et les États d'Asie du Sud-Est⁷⁷. Singapour, Brunei, les Philippines, la Thaïlande et le Vietnam ont envoyé des navires afin de participer. Le vice-amiral Yuan Yubai, commandant de la marine chinoise, a affirmé que cet exercice conjoint se devait d'être une plateforme permettant de renforcer la compréhension entre l'ASEAN et la Chine, les deux acteurs partageant une destinée commune⁷⁸.

⁷⁵ Valencia, M. J. (2018, 24 septembre). The Draft Code of Conduct for the South China Sea Has Significant Political Ramifications for ASEAN. *ASEAN Today*. Récupéré sur : <https://www.aseantoday.com/2018/09/the-draft-code-of-conduct-for-the-south-china-sea-has-significant-political-ramifications-for-asean/>

⁷⁶ Rabena, A. (2019, 7 janvier). Can a South China Sea code of conduct help ensure regional stability? Here are four ways it could be strengthened. *South China Morning Post*. Récupéré sur : <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/united-states/article/2180990/can-south-china-sea-code-conduct-help-ensure>

⁷⁷ Parameswaran, P. (2018, 22 octobre). Why the First China-ASEAN Maritime Exercise Matters. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/10/why-the-first-china-asean-maritime-exercise-matters/>

⁷⁸ *Ibid.*

Ce que l'on peut donc constater est une tentative concertée de régler les problèmes au travers de la négociation et des échanges entre les acteurs. Pour Hernandez⁷⁹, ce que l'on nomme "ASEAN Way" est le principe structurant la recherche de l'établissement du COC.

Pour Walter Woon⁸⁰, trois principes définissent l'ASEAN Way : le désir de ne pas perdre la face en public ou faire en sorte que les autres perdent la face ; la préférence pour le consensus plutôt que la confrontation ; le rejet d'un droit d'interférence des États dans les affaires des autres États.

Comme le souligne Hernandez, l'ASEAN Way est également accompagné d'un certain nombre de faiblesses qui viennent entâcher sa capacité à atteindre ses objectifs politiques⁸¹. L'ASEAN Way serait donc restreint par un Chine de plus en plus revendicatrice. Ce constat a également été effectué par Mazza et Schmidt⁸², ces derniers considérant que la balance des négociations penche en faveur d'une Chine militairement et économiquement supérieure. Par ailleurs, prise en étau dans une lutte de pouvoir entre les grandes puissances, l'ASEAN s'en retrouverait réduite à un rôle de spectatrice. Mazza et Schmidt affirment ainsi que l'objectif initial de l'ASEAN était "*to create a web of arrangements in the economic, cultural and security realms intended to socialize Beijing to the ASEAN way*,

⁷⁹ Hernandez, S. M. (2016). The 'ASEAN Way' and the South China Sea Disputes Institutional Design and Cooperation on Regional Security Issues. Hong Kong : Southeast Asia Research Center. Récupéré sur : http://www.cityu.edu.hk/searc/Resources/Paper/16071111_184%20-%20WP%20-%20Sherlyn.pdf

⁸⁰ Woon, W. (2008). The ASEAN Charter dispute settlement mechanisms. The making of the ASEAN charter, Singapore, 69-78

⁸¹ Heng, P. K. (2014). The 'Asean Way' and Regional Security Cooperation in the South China Sea. Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper, (2014/121).

Ainsi, Pek Koon Heng⁸¹ considère que "*the consensus-seeking, shallowly institutionalized ASEAN Way approach has seemed poorly equipped to handle Chinese assertive divide-and-rule diplomacy that has accompanied its power projection in the South China Sea. As China mounts its maritime claims and seeks to expand its regional influence relative to the United States, ASEAN is challenged to maintain intra-ASEAN unity, deepen intra-ASEAN integration and effectively engage the United States, China and other powers in safeguarding peace and stability in the region.*"

⁸² Mazza & Schmitt (2011). Weakness of the ASEAN Way. The Diplomat.

*under which disputes are settled by the precepts of non-interference and decision-making by consensus*⁸³. Cet objectif serait donc compromis dans un contexte plus tendu.

Si l'on peut donc percevoir les critiques pouvant être faites quant à la capacité de l'ASEAN à obtenir une solution concertée aux tensions en mer de Chine méridionale, il reste important de noter les progrès qui ont été faits. La concertation et la socialisation des acteurs au sein d'une communauté de sécurité restent les solutions les plus appropriées, l'élaboration d'un code de conduite étant un espoir quant à la stabilisation de la région.

⁸³ *Ibid*

VI. La liberté de navigation et l'hégémonie américaine en Asie du Sud-Est

1. La liberté de navigation comme norme hégémonique

Comme l'exprime Franziska Böhm⁸⁴, une perspective gramscienne des relations internationales permet de concevoir l'hégémonie comme une combinaison de coercition et de consentement, d'envisager le contrôle de l'hégémon tant au niveau des normes et institutions que sur l'action matérielle coercitive. Ainsi, l'hégémonie combine la puissance et la légitimité. Pour Robert Cox, l'hégémonie peut être comprise comme une combinaison de « [...] *material power, the prevalent collective image of world order (including certain norms) and a set of institutions which administer the order with a certain semblance of universality [...]* »⁸⁵. L'action des États-Unis en mer de Chine méridionale peut être éclairée par cette vision de l'hégémonie.

Pour Ikenberry et Kupchan, « *acquiescence is the result of the socialization of leaders in secondary nations. Elites in secondary states buy into and internalize norms that are articulated by the hegemon and therefore pursue policies consistent with the hegemon's notion of international order* ». Afin d'exercer son hégémonie, l'hégémon se doit de projeter des normes et valeurs qui seront internalisées par les acteurs.

C'est au travers de ce prisme, de cette conception de l'hégémonie fondée sur le consentement des États secondaire, que nous allons poser notre regard sur l'érosion des normes et valeurs projetées par l'hégémon américain en Asie du Sud-Est.

⁸⁴ Böhm, F. (2018). *Hegemony Revisited: A Conceptual Analysis of the Gramscian Concept of Hegemony in International Relations Theory*. Lund : Lund University. Récupéré sur : <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=8947312&fileOid=8947314>

⁸⁵ *Ibid*, page 39.

Le principe de liberté de navigation dépend de la perception des différents acteurs⁸⁶. Ainsi, pour les États côtiers, l'étendue des droits sur les ZEE doit impliquer la défense de la souveraineté sur cet espace et son exploitation. Pour les puissances maritimes, telles que les États-Unis, la liberté de navigation est envisagée comme un « bien public global », c'est-à-dire un bien non rival et non exclusif⁸⁷.

La conception américaine dépasse même ce cadre. En effet, ces derniers considéreraient le maintien et la dissémination de la liberté de navigation comme un droit et un devoir hégémonique. Ainsi, si la liberté de navigation est perçue par Washington comme un intérêt stratégique et sécuritaire fondamental, elle est également un symbole de la capacité de projection des valeurs hégémoniques.

Pour les États-Unis le principe de liberté de navigation est donc comme une norme universelle, un pilier d'un ordre international libéral fondé sur le libre échange entre les États. En effet, pour une puissance maritime, la liberté de naviguer sans contrainte à travers les océans est essentielle afin d'asseoir sa capacité de projection. Il est important de mentionner à nouveau que le type de liberté de navigation en question ici concerne essentiellement la liberté de navigation des navires militaires. L'économie des États d'Asie du Sud-Est repose en grande partie sur l'exportation de produits transformés. Plutôt que de fermer les routes commerciales, la Chine envisage au contraire d'établir de nouveaux corridors lui donnant accès aux marchés européens. La menace d'une prise de contrôle par

⁸⁶ Soon, C. M. (2016). Restrictions on Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Major Powers' Lawfare'. *Pointer: Journal of the Singapore Armed Forces*, 42.

⁸⁷ Long, D., & Woolley, F. (2009). Global public goods: Critique of a UN discourse. *Global Governance: A Review of Multilateralism and International Organizations*, 15(1), 107-122.

certain États de ces corridors apparaît donc comme peu probable et allant à l'encontre de leurs intérêts.

Selon Robert Cox⁸⁸, l'existence d'institutions internationales implique un certain nombre de caractéristiques :

« (1) *They embody the rules which facilitate the expansion of hegemonic world orders; (2) they are themselves the product of the hegemonic world order; (3) they ideologically legitimate the norms of the world order; (4) they co-opt the elites from peripheral countries and (5) they absorb counter-hegemonic ideas* ».

Ainsi, les États secondaires se doivent de consentir à l'établissement d'institutions, de normes et autre type d'arrangements structurels, ceux-ci devant être envisagés comme appropriés et profitables à l'ensemble de la communauté des États.

La liberté de navigation, telle qu'inscrite dans une interprétation extensive de UNCLOS, peut donc être examinée au travers de ce prisme et envisagée comme une façon de perpétuer l'ordre hégémonique libéral. Cette dernière se doit d'apparaître comme bénéfique, offrant à l'ensemble des États la liberté de naviguer et commercer à travers les océans de façon pacifique. Lors du sommet Shangri-La de 2018, James Mattis, alors Secrétaire à la Défense présentait la liberté de navigation de cette façon : « *We do not do freedom of navigation for America alone. We do freedom of navigation -- it's freedom for all nations, large and small, that need to transit those waters for their own prosperity and*

⁸⁸ Langdrige, C. (2013). Libéralisme: Another Tool of Western Hegemony. *E-International Relations Students*. Récupéré sur : <https://www.e-ir.info/2013/10/30/liberalism-another-tool-of-western-hegemony/>

they have every reason to do so »⁸⁹. La liberté de navigation est donc ce bien commun universel, cette valeur bénéfique pour tous.

Cette conception reste toutefois limitée dans la compréhension de l'action des États-Unis. En effet, si ces derniers revendiquent brutalement la liberté de navigation, ils se refusent à respecter le droit international concernant le droit de la mer dans sa globalité.

2. Le Paradoxe de l'hégémonie

L'action des États-Unis quant au droit de la mer doit être comprise comme le résultat d'un paradoxe de l'hégémonie⁹⁰. Cette dernière doit être envisagée comme la tension existant entre le pouvoir reposant sur le statut de grande puissance (puissance matérielle), et les contraintes qui s'imposent à l'hégémon liées à son statut de garant de l'ordre international (leadership).

En effet, si les États-Unis, conçus comme puissance hégémonique (en termes de leadership), ont institué l'ordre international libéral, leur statut de grande puissance (en termes de capacités matérielles) leur donne l'occasion de s'en affranchir. Ainsi, en refusant de signer UNCLOS, les États-Unis ont utilisé leur statut de grande puissance afin de poursuivre leur intérêt national (l'exploration des fonds marins dans ce cas précis). En affirmant la liberté de navigation comme principe universel, ils adoptent une conception sélective du droit international. Si les FONOPS peuvent être perçues comme des actions

⁸⁹ Mattis, J. (2018, 2 juin). *Remarks by Secretary Mattis at Plenary Session of the 2018 Shangri-La Dialogue*. Récupéré sur : <https://dod.defense.gov/News/Transcripts/Transcript-View/Article/1538599/remarks-by-secretary-mattis-at-plenary-session-of-the-2018-shangri-la-dialogue/>

⁹⁰ Pour Cronin, « *there is a inherent tension between a dominant state's role as a hegemon and its role as a great power. Hegemon have the material capabilities to act unilaterally, yet they cannot remain hegemon if they do so at the expense of the system they are trying to lead* ». https://journals-scholarsportal-info.proxy.bib.uottawa.ca/pdf/13540661/v07i0001/103_tpo.html

menées afin de revendiquer un droit hégémonique, elles doivent aussi être comprises comme une dérogation paradoxale à l'existence d'un tel droit universel. Les États-Unis sont coincés entre un rôle d'hégémon et leurs intérêts nationaux.

Si le pouvoir de l'hégémon repose sur un travail de socialisation des États secondaires au travers de l'élaboration de normes et valeurs communes, en s'affranchissant de certaines règles, ou en adoptant une attitude sélective face à celles-ci, l'hégémon tend à affaiblir l'ordre international qu'il a mis en place⁹¹.

Cette conception est encore plus valable dans le cadre de l'Asie du Sud-Est où l'ordre régional repose sur un équilibre fragile. Les États-Unis ont ainsi participé à bâtir un système d'alliances décentralisé entre des États aux intérêts divergents. De plus, comme nous l'avons évoqué, l'ASEAN en tant que communauté de sécurité, au travers de l'ASEAN Way, a permis de réduire les tensions et mener vers une forme d'apaisement. Plutôt que de privilégier cet équilibre, les États-Unis, en menant des FONOPS, manifestent brutalement une liberté de navigation absolue, négligeant le paradoxe créé par leur non-adhésion à UNCLOS.

Si les normes internationales doivent être perçues par les États secondaires comme une façon d'encadrer l'action de l'hégémon, de limiter ses prérogatives⁹², en utilisant de façon sélective la liberté de navigation comme un moyen de maintenir leur puissance maritime, les États-Unis apparaissent comme hypocrites et affaiblissent donc les règles communes qui ont été établies. En termes de leadership, ce comportement entraîne une érosion. En

⁹¹ *Ibid*, page 105.

⁹² *Ibid*, page 110.

utilisant sa puissance matérielle, les États-Unis agissent en tant que grande puissance plutôt que leader, au détriment de leur statut d'hégémon.

Notre analyse de la perception de la liberté de navigation par les différents acteurs régionaux tend à démontrer un éloignement de la conception absolue prônée par les États-Unis. En tentant de définir une réponse commune au travers de la négociation d'un code de conduite, les États côtiers tentent de résoudre pacifiquement les tensions ayant émergé en tenant compte des intérêts de chacun. Les FONOPS apparaissent donc contradictoires avec une volonté hégémonique visant l'équilibre, se reposant sur le consentement des acteurs secondaire. Elles sont la manifestation de la volonté d'une grand puissance d'affirmer sa suprématie par la force, érodant paradoxalement l'ordre hégémonique qu'elles revendiquent défendre.

Conclusion

En prônant une conception stricte de la liberté de navigation, envisagée comme un droit hégémonique et devant donc être militairement affirmée, tout en se refusant de rejoindre les institutions internationales existantes, les États-Unis se retrouvent dans une situation contre-productive. En effet, de telles actions peuvent venir saboter les efforts de l'ASEAN qui, conjointement avec la Chine, tentent de bâtir un Code de conduite fondé sur un équilibre complexe et précaire. Alors que ces États disposent d'intérêts variés et pratiquent le consensus et la négociation, c'est une érosion du consentement envers les normes prônées par l'hégémon qui peut être observé, et un basculement vers la proposition chinoise d'une solution négociée.

Par ailleurs, dans un contexte de globalisation et d'une Chine insérée dans les chaînes de productions mondiales, envisager la liberté de navigation comme étant menacée apparaît comme peu probable. Selon Alice Ba, “ [it is] *difficult to see [China] wanting to block given its own reliance on critical sea lanes in the South China Sea and elsewhere*”⁹³.

L'approche américaine apparaît donc comme irrationnelle et contre-productive, venant paradoxalement renforcer une situation de transition hégémonique et érodant le consentement des États de la région à un ordre hégémonique ne traduisant pas leurs préoccupations.

Les États-Unis sont donc dans un piège. S'ils désirent revendiquer la liberté de navigation comme norme universelle, c'est au travers de la signature d'UNCLOS et des

⁹³ Ba, A. D. (2011). Staking Claims and Making Waves in the South China Sea: How Troubled Are the Waters? *Contemporary Southeast Asia* Vol. 33, No. 3 (2011), pp. 269-91.

institutions internationales qu'ils atteindront leur objectif, et non en utilisant une puissance militaire décrédibilisant leurs intentions. Par ailleurs, rebâtir le consentement des États secondaires nécessite la prise en compte des leurs intérêts et de leur rôle, ainsi qu'une meilleure compréhension de l'équilibre ayant mené à l'établissement d'une communauté de sécurité en Asie du Sud-Est.

Bibliographie

Weyner, M. (1998). The Clash of Norms: Dilemmas in Refugee Policies. *Journal of Refugee Studies*, Volume 11, Issue 4. Récupéré de : <https://academic.oup.com/jrs/article-abstract/11/4/433/1587541?redirectedFrom=fulltext>

Willis, Joe. (2017). *Contesting World Order ? Cambridge University Press.*

Antonio Gramsci, Selections from the Prison Notebooks of Antonio Gramsci, Translated by Q. Hoare and G. Nowell Smith (New York: International Publishers, 1971), 57–58.

Acharya, A. (2011). Asian Regional Institutions and the Possibilities for Socializing the Behavior of States. *Asia Development Bank.*

Grotius, H. (1916). *Mare liberum*. New York: *Oxford University Press.*

Thornton, H. (2004). Hugo Grotius and the Freedom of the Seas. *International Journal of Maritime History*, 16(2), page 28.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. (1982, 10 décembre). RTNU, vol. 1834, page 3, article 38(2).

Houck, J. W., & Anderson, N. M. (2014). The United States, China, and Freedom of Navigation in the South China Sea. *Wash. U. Global Stud. L. Rev.*, 13, 441.

Gwertzmn, B. (10 juillet 19820). U.S. Will Not Sign Sea Law Treaty. *The New York Times*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur <http://www.nytimes.com/1982/07/10/world/us-will-not-sign-sea-law-treaty.html>

Reagan, R. (10 mars 1983). National Security Decision Directive Number 83 : United States Oceans Policy, Law of the Sea and Exclusive Economic Zone (C). *Document déclassifié*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur <https://fas.org/irp/offdocs/nsdd/nsdd-83.pdf>

Almond, R. G. (24 mars 2017). U.S. Ratification of the Law of the Sea Convention. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2017/05/u-s-ratification-of-the-law-of-the-sea-convention/>

Rapp-Hooper, M. (2016). Parting the South China sea. *Foreign Affairs*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-07-22/parting-south-china-sea>

Tsirbas, M. (2 juin 2016). What does the nine-dash line actually means? *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2016/06/what-does-the-nine-dash-line-actually-mean/>

Watkins, D. What China Has Been Building in the South China Sea. *The New York Times*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : https://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea-2016.html?_r=0

Cour Permanente d'arbitrage. (12 juillet 2016). Communiqué de presse de la CPA : Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (La République des Philippines c. La république populaire de Chine). La Haye. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://pca-cpa.org/fr/news/pca-press-release-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-the-philippines-v-the-peoples-republic-of-china/>

Tiezzi, S. (12 juillet 2016). China: Tribunal Rulling 'Null and Void', Will Not Affect South China Sea Claims. *The Diplomat*.

Klipper, R. (29 mars 2016). Why China might seek to occupy Scarborough shoal. *The Diplomat*.

Ali, I. (10 octobre 2017). Exclusive: U.S. warship sails near islands Beijing claims in South China Sea - U.S. officials. *Reuters*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-military-exclusive/exclusive-u-s-warship-sails-near-islands-beijing-claims-in-south-china-sea-u-s-officials-idUSKBN1CF2QG>

Yang, Y. (2018). The prior notification issue of military activities in EEZ. In "Maritime Order and the Law in East Asia". London, page 159

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. (1982, 10 décembre). RTNU, vol. 1834, page 3.

Soon, C. M. (2016). Restrictions on Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Major Powers' Lawfare'. *Pointer: Journal of the Singapore Armed Forces*, 42.

United States Navy. (2016). *Summary of Claims: Vietnam*. Récupéré sur : <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/Vietnam2016.pdf>

United States Navy. (2017). *Summary of Claims: People's Republic of China*. Récupéré sur : <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/China2017.pdf>

Yang, Z. (2012). The Freedom of Navigation in the South China Sea: An Ideal or a Reality. *Beijing L. Rev.*, 3, 137.

United States Department of Defense. (2017). *Freedom of Navigation (FON) Program*. Récupéré sur : <https://policy.defense.gov/Portals/11/DoD%20FON%20Program%20Summary%202016.pdf?ver=2017-03-03-141350-380>

Wilson, W. (1918). Fourteen points. Documents to Accompany America's History.

United States Department of Defense. (2012). *Remarks by Secretary Panetta and Gen. Dempsey at a Forum on the Law of the Sea Convention*. Dempsey, Martin E. Récupéré sur : <http://archive.defense.gov/transcripts/transcript.aspx?transcriptid=5031>

Hong, N. (2017). Understanding the Freedom of Navigation Doctrine and the China-US Relations in the South China Sea. *Institute for China-America Studies*.

Raul (Pete) Pedrozo. (2010). Preserving Navigational Rights and Freedoms: The Right to Conduct Military Activities in China's Exclusive Economic Zone. *Chinese Journal of International Law*, Volume 9, Issue 1, 1 March 2010, Pages 9–29.

Association of SouthEast Asian Nations. (2002, 4 novembre). *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Récupéré sur : https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-3

Ocean Policy Research Foundation. (2005, 26 septembre). *Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone – EEZ Group 21*. Récupéré sur : <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00816/pdf/0001.pdf>

S. Rajaratnam School of International Studies. (2017, 7 mars). *Understanding Freedoms of Navigation – ASEAN Perspectives*. Récupéré sur : https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2017/08/ER170808_Freedom-of-Navigation_WEB.pdf

Becker, M. A. (2005). The shifting public order of the oceans: freedom of navigation and the interdiction of ships at sea. *Harv. Int'l LJ*, 46, 131, page 133.

Galdorisi, G. (1994). The US freedom of navigation program preserving the law of the sea. *Ocean & coastal management*, 25(3), page 181.

Guerra, S. J. (2002). Going Coastal: The US Freedom of Navigation Program as a Test of International Law's Relevance to Security Affairs. *Doctoral dissertation*. Georgetown University. Page 13.

Barsalou, O. (2006). Doctrine de l'Objecteur Persistant en Droit International, La. *Rev. quebecoise de droit int'l*, 19, 1.

Guerra, S. J. (2002). Going Coastal: The US Freedom of Navigation Program as a Test of International Law's Relevance to Security Affairs. *Doctoral dissertation*. Georgetown University. Page 15.

Mandsager, D. (1997). The US Freedom of navigation program: Policy, procedure, and future. *International Law Studies*, 72. Page 1.

Under Secretary of Defence for Policy. DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports. *U.S. Department of Defense*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <http://policy.defense.gov/OUSSDP-Offices/FON/>

Freedberg, Jr., S. J. (6 mars 2017). US Ships, Planes Challenges 22 Countries' Claims – Not Just China. *Breaking Defense*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://breakingdefense.com/2017/03/us-challenged-22-countries-territorial-claims-in-2016-from-albania-to-vietnam-china/>

Blumenthal, D. (25 mai 2017). Trump Launches First FONOP in South China Sea. *The American Interest*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.the-american-interest.com/2017/05/25/trump-launches-first-fonop-in-south-china-sea/>

Pham, T. N. (24 octobre 2017). Time for the US to Stop Losing Ground to China in the South China Sea. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2017/10/time-for-the-us-to-stop-losing-ground-to-china-in-the-south-china-sea/>

Dutton, P. A. et Kardon, I. B. (10 juin 2017). Forget the FONOPS – Just Fly, Sail and Operate Wherever International Law Allows. *Lawfare*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://www.lawfareblog.com/forget-fonops—just-fly-sail-and-operate-wherever-international-law-allows>

Bateman, S. (22 octobre 2015). Why US South China Sea FON Operations Don't Make Sense. *The Diplomat*. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <https://thediplomat.com/2015/10/why-us-south-china-sea-fon-operations-dont-make-sense/>

Sarro, F. E. (2017). US Gunboat Diplomacy and Freedom of Navigation Operations As Two Sides of the Same Coin. *Grupo des estudios en seguridad internacional*. Universidad de Granada. Récupéré le 19 novembre 2017 sur : <http://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/us-gunboat-diplomacy-and-freedom-navigation-operations-two-sides-same-coin>

Etzioni, A. (2016). Freedom of navigation assertions: The United States as the world's policeman. *Armed Forces & Society*, 42(3), 501-517.

Acharya, A. (2014). *Constructing a security community in Southeast Asia: ASEAN and the problem of regional order*. Routledge.

Thayer, C. A. (2012). ASEAN'S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?. *The Asia-Pacific Journal*, 10(34), 20-26.

Valencia, M. J. (2018, 23 août). ASEAN Security 'Centrality' and the South China Sea. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/08/asean-security-centrality-and-the-south-china-sea/>

Association of Southeast Asian Nations. (1992, 22 juillet). *1992 ASEAN Declaration on the South China Sea*. Récupéré sur : <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/1992-ASEAN-Declaration-on-the-South-China-Sea.pdf>

Association of Southeast Asian Nations. (2002, 4 novembre). *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea*. Récupéré sur : https://asean.org/?static_post=declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-3

Thayer, C. A. (2012). ASEAN'S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?. *The Asia-Pacific Journal*, 10(34), 20-26.

Storey, I. (2017). *Assessing the ASEAN-China Framework for the Code of Conduct for the South China Sea*. Singapour : Yusof Ishak Institute.

Thayer, C. (2018, 3 août). A Closer Look at the ASEAN-China Single Draft South China Sea Code of Conduct. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/08/a-closer-look-at-the-asean-china-single-draft-south-china-sea-code-of-conduct/>

South China Sea Expert Working Group. (2018, 11 octobre). *A Blueprint for a South China Sea Code of Conduct*. Washington : Asia Maritime Transparency Initiative. Récupéré sur : <https://amti.csis.org/blueprint-for-south-china-sea-code-of-conduct/>

Valencia, M. J. (2018, 24 septembre). The Draft Code of Conduct for the South China Sea Has Significant Political Ramifications for ASEAN. *ASEAN Today*. Récupéré sur : <https://www.aseantoday.com/2018/09/the-draft-code-of-conduct-for-the-south-china-sea-has-significant-political-ramifications-for-asean/>

Rabena, A. (2019, 7 janvier). Can a South China Sea code of conduct help ensure regional stability? Here are four ways it could be strengthened. *South China Morning Post*. Récupéré sur : <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/united-states/article/2180990/can-south-china-sea-code-conduct-help-ensure>

Parameswaran, P. (2018, 22 octobre). Why the First China-ASEAN Maritime Exercise Matters. *The Diplomat*. Récupéré sur : <https://thediplomat.com/2018/10/why-the-first-china-asean-maritime-exercise-matters/>

Hernandez, S. M. (2016). The 'ASEAN Way' and the South China Sea Disputes Institutional Design and Cooperation on Regional Security Issues. Hong Kong : Southeast Asia Research Center. Récupéré sur : http://www.cityu.edu.hk/searc/Resources/Paper/16071111_184%20-%20WP%20-%20Sherlyn.pdf

Woon, W. (2008). The ASEAN Charter dispute settlement mechanisms. The making of the ASEAN charter, Singapore, 69-78

Heng, P. K. (2014). The 'Asean Way' and Regional Security Cooperation in the South China Sea. Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper, (2014/121).

Mazza & Schmitt (2011). Weakness of the ASEAN Way. *The Diplomat*.

Böhm, F. (2018). Hegemony Revisited: A Conceptual Analysis of the Gramscian Concept of Hegemony in International Relations Theory. Lund : Lund University. Récupéré sur : <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8947312&fileId=8947314>

Soon, C. M. (2016). Restrictions on Foreign Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Major Powers' 'Lawfare'. *Pointer: Journal of the Singapore Armed Forces*, 42.

Long, D., & Woolley, F. (2009). Global public goods: Critique of a UN discourse. *Global Governance: A Review of Multilateralism and International Organizations*, 15(1), 107-122.

Goh, E. (2013). The struggle for order: Hegemony, hierarchy, and transition in post-cold war East Asia. Oxford University Press.

Langdridge, C. (2013). Libéralisme: Another Tool of Western Hegemony. *E-International Relations Students*. Récupéré sur : <https://www.e-ir.info/2013/10/30/liberalism-another-tool-of-western-hegemony/>

Mattis, J. (2018, 2 juin). *Remarks by Secretary Mattis at Plenary Session of the 2018 Shangri-La Dialogue*. Récupéré sur : <https://dod.defense.gov/News/Transcripts/Transcript-View/Article/1538599/remarks-by-secretary-mattis-at-plenary-session-of-the-2018-shangri-la-dialogue/>

Ba, A. D. (2011). Staking Claims and Mak Waves in the South China Sea: How Troubled Are the Waters? *Contemporary Southeast Asia* Vol. 33, No. 3 (2011), pp. 269-91.