

L'océan Indien : un enjeu pour les puissances asiatiques

Barthélémy COURMONT

Pour les pays d'Extrême-Orient comme pour les nations exportatrices d'énergie (dont les pays d'Asie du Nord-Est font partie), l'océan Indien représente une voie de passage indispensable en direction des marchés européens et occidentaux. Cet océan, le troisième plus étendu au monde, présente la particularité de ne pas compter de puissance de premier rang¹ parmi ses Etats riverains. Ce sont même généralement des Etats pauvres qui, des côtes de l'Afrique orientale à l'archipel indonésien, ont un accès direct sur ses eaux. Pour les pays d'Asie du Nord-Est, l'océan Indien est en passe de devenir un véritable enjeu de puissance, d'abord en raison des liens qui unissent ces Etats aux différents pays qui composent son littoral, mais également en raison des multiples enjeux commerciaux, l'océan Indien étant le principal lieu de transit des approvisionnements de ces pays.

Les enjeux sont multiples, et si les puissances asiatiques sont directement concernées par les évolutions sécuritaires dans la région, les grandes puissances extérieures mais impliquées dans l'océan Indien, comme les Etats-Unis et la France, ne peuvent rester insensibles. Il convient ici de s'attarder sur quelques éléments de réflexion concernant l'avenir de cette région.

DE MULTIPLES ENJEUX SECURITAIRES

Le tsunami de décembre 2004² a révélé les carences dans la région en matière de prévision des catastrophes naturelles, mais de tous les enjeux sécuritaires, la sécurité maritime est le plus sensible dans une zone aussi vaste et mal contrôlée que l'océan Indien. Plusieurs points géographiques sont particulièrement sensibles, mais c'est la région des détroits en Asie du Sud-Est qui pose le plus problème. La majorité des navires commerciaux qui assurent les échanges avec les pays d'Asie du Nord-Est - notamment les échanges énergétiques - transitent par le détroit de Malacca³. Plus de 50 000 navires empruntent cette voie de passage chaque année, et 1,5 millions de tonnes de pétrole y transite par jour (neuf fois plus que le canal de Suez). En vertu de la convention de Montego Bay⁴, la liberté de passage à travers les détroits servant à la

¹ A l'exception peut-être de l'Inde, mais dont la puissance reste pour l'heure plus régionale que globale, malgré les perspectives optimistes esquissées sur le long terme.

² Qui a frappé une grande partie des pays bordant l'océan : Indonésie, Malaisie, Thaïlande, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka, Inde, Somalie, Kenya, Tanzanie, Seychelles, Maldives. Le bilan humain est de son côté évalué à plus de 300 000 morts et disparus.

³ Long de 800 km ; large de 50 à 320 km.

⁴ La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, adoptée en 1982 (entrée en vigueur en 1994), aboutit à la compartimentation du droit de la mer. Elle ajoute quatre zones maritimes aux zones définies

navigation internationale et qui séparent deux parties de haute mer est assurée, et le passage par le détroit de Malacca est donc libre. Cependant, la Malaisie et l'Indonésie, qui bordent le détroit, ne cachent pas leur désir d'en contrôler le trafic. Avec le détroit de Singapour, le détroit de Malacca est le principal point de passage dans les relations commerciales Occident-Orient, les autres détroits indonésiens assurant le lien entre les océans Indien et Pacifique étant ceux de Karimata, la Sonde, Lombok et Macassar (sous juridiction indonésienne).

L'un des principaux défis sécuritaires pesant sur la région des détroits concerne la recrudescence des actes de piraterie observée ces dernières années. La multitude d'îles et îlots que compte l'archipel indonésien⁵ rend la lutte contre les pirates difficile. Pour cette raison, les Etats-Unis, mais également la Chine, proposent une coopération avec les autorités concernées (en particulier indonésiennes), ayant pour objectif de sécuriser les voies d'accès. L'ASEAN s'efforce de son côté d'organiser des synergies entre les Etats membres afin de renforcer la coopération dans le domaine sécuritaire en Asie du Sud-Est, et dans l'objectif de lutter contre la piraterie maritime et les organisations terroristes, notamment dans l'archipel indonésien.

Certains Etats se proposent de contourner la dépendance des détroits en installant des ports permettant de faire transiter les marchandises de l'océan Indien à l'océan Pacifique sans passer par les détroits. La Thaïlande avance le projet le plus réaliste, baptisé *Southern seaboard*, qui consiste à installer dans l'isthme de Kra (la partie la plus étroite de la péninsule au sud du royaume) des ports accessibles aux tankers permettant de faire transiter, par le biais d'oléoduc, le pétrole vers le golfe de Thaïlande, d'où il serait ensuite transporté par des navires chinois, taiwanais, mais également japonais ou coréens. Ce projet est particulièrement suivi par les quatre principales puissances d'Asie du Nord-Est (Chine, Japon, Corée du Sud, Taiwan), et provoque dans le même temps des inquiétudes de la part des autorités malaises et indonésiennes, et surtout de Singapour, qui verrait son importance se réduire sensiblement. Rappelons enfin que la proximité des relations entre la Thaïlande et la Chine pourrait influencer Pékin à jouer un rôle d'arbitre dans le cas de négociations avec les acteurs régionaux. De son côté, Singapour, allié traditionnel des Etats-Unis, prend acte du poids de plus en plus important de la Chine dans les questions sécuritaires en Asie du Nord-Est, et s'inquiète de « l'obsession chinoise » des Etats-Unis, dont l'une des conséquences directes est l'affaiblissement du poids de Washington en Asie du Sud-Est au détriment de Pékin.

L'Inde, pays riverain de l'océan Indien dont 90% du pétrole⁶ est acheminé par voie maritime, monopolise ses ressources sur le projet *Sea Bird*, lequel repose notamment sur la construction de l'importante base navale (8 milliards de dollars) de Karwar, pendant indien du projet pakistanais de base navale de Gwadar. On ne saurait non plus oublier le dessein de la puissance régionale indienne d'implanter à

précédemment : les eaux archipélagiques, la zone économique exclusive, les détroits navigables et les fonds des mers.

⁵ Plus de 17 000, dont certains ne figurent sur aucune carte maritime.

⁶ Si cher à son développement économique désormais accéléré (8,7 % en 2005 ; 9 % en 2006).

Madagascar, au prétexte d'œuvrer contre la piraterie et le terrorisme⁷, une station régionale d'observation. Une démarche mieux ressentie par Tokyo, sensible à la dimension historiquement nippophile de la « plus grande démocratie du monde », que par Pékin.

L'aspiration des autorités japonaises à disposer à terme, dans un contexte en Asie orientale tendu⁸ et international bien incertain, d'une marine de haute mer croisant dans l'océan indien - à l'image de son implication opérationnelle actuelle dans la zone⁹ - éclaire d'un jour particulier l'intérêt récent de l'archipel pour cet espace géographique atypique. La première visite d'un chef de gouvernement japonais en Afrique n'a eu lieu qu'en 2001. Depuis lors, les choses se sont précipitées, le Premier ministre Koizumi cumulant depuis lors un nombre record de rencontres avec ses homologues africains¹⁰, affichant largesses de crédits et dons substantiels (10 milliards de dollars pour les 5 années à venir).

Une incursion récente, visible, volontairement patente, est observée sur les pourtours de l'océan Indien, dans une période post-tsunami si féconde en assistance de toute sorte, avec un soin tout particulier observé depuis Pékin¹¹.

LA CHINE : UN ACTEUR MAJEUR

Sans exception, les puissances asiatiques s'intéressent à l'océan Indien et aux Etats qui le bordent. Parallèlement aux initiatives connues de la Chine à l'égard du continent africain, 2006 fut « l'année de l'Afrique » en Corée du sud ; le Président Roh Moo-Hyun y effectua en mars la première visite d'un chef d'Etat coréen ces 25 dernières années, évoquant notamment lors d'un périple de neuf jours et trois pays visités la perspective d'un possible accord de libre échange avec l'Afrique du sud, ou encore le triplement d'ici 2008 de l'*Official Development Assistance* (ODA) coréenne pour la région. Soucieux de la sécurité des voies d'accès, et de la possibilité sur le long terme de consolider leurs relations commerciales via les passages maritimes de l'océan Indien, la Corée du Sud, à laquelle s'ajoutent le Japon et Taiwan, jouent un rôle de premier plan dans la région. Ces trois démocraties d'Extrême-Orient sont sujettes à un examen approfondi des enjeux dans l'océan Indien par leur classe politique, les milieux intellectuels et l'opinion publique¹². S'y développent plusieurs options quant à

⁷ La nébuleuse terroriste Al-Qaïda disposerait notoirement de relais dans diverses nations riveraines de l'océan Indien, dont la Somalie, le Kenya, la Tanzanie.

⁸ Cf. les relations particulièrement tendues ces derniers mois entre Tokyo et Pékin, mais également entre Tokyo et Séoul. La question taïwanaise reste de son côté particulièrement sensible.

⁹ Notamment dans les opérations de la coalition internationale en Irak -- présence maritime -- ou dans la lutte antiterroriste régionale.

¹⁰ Pas moins de 23 entretiens bilatéraux en 2003 !

¹¹ Le 26 décembre 2004, la Chine proposait une aide matérielle et logistique quasi-immédiate aux nations touchées de la région : parmi ces dernières sollicitées par Pékin, relevons l'Inde, l'Indonésie, les Maldives, le Sri Lanka et la Thaïlande.

¹² A noter à ce titre que, dans le cas du Japon, les élections de septembre 2006 et la désignation d'un nouveau gouvernement furent l'occasion de quelques modifications de la politique étrangère, comme la création d'un ministère de la Défense. Dans le cas de Taiwan, la cohabitation *de facto* entre le président Chen Shui-bian et le Kuomintang au parlement rend parfois difficile l'appréciation des questions de politique extérieure. Plusieurs acteurs étant sans doute amenés à jouer un rôle de premier plan sur la scène

l'approche que devraient privilégier les pouvoirs publics. Les relations avec les pays de l'ASEAN, mais également l'Asie du Sud et l'Afrique de l'Ouest font ainsi l'objet de diverses appréciations.

La Chine s'impose sans conteste comme l'un des principaux acteurs de la région. Le poids des diasporas et la montée en puissance inévitable de l'économie chinoise en font le futur géant des échanges commerciaux et, dans une certaine mesure, des questions stratégiques, dans l'océan Indien. Certains Etats bénéficient de relations privilégiées avec Pékin, comme c'est le cas des îles Maldives. Depuis l'ouverture des relations diplomatiques entre les deux pays en 1972, le rapprochement n'a cessé de croître, et se caractérise aujourd'hui par la location à Pékin de l'île de Marao¹³ pour une durée de 25 ans, et l'aménagement prévu autour de 2010 d'une base chinoise destinée à recevoir des sous-marins. Ces relations privilégiées sont mal perçues par l'Inde, qui n'a jamais cessé de considérer les Maldives comme un Etat vassal. Les rapports privilégiés entre la Chine et le Pakistan, ceux prévalant entre Pékin et la junte birmane, Pékin et Colombo (Sri Lanka)¹⁴, ou, dans une moindre mesure, entre la Chine et l'Iran¹⁵, constituent également de véritables sujets d'inquiétude pour les autres pays d'Extrême-Orient. A noter également que d'autres Etats de la zone, le Pakistan, le Bangladesh, le Myanmar ou la Thaïlande entretiennent d'excellentes relations avec la Chine, et servent de véritable base avancée de Pékin dans l'océan Indien.

LES ACTEURS EXTERIEURS A L'AFFUT

Parmi les acteurs extérieurs jouant un rôle de premier plan dans la région et suivant de près le rôle des puissances asiatiques figurent les Etats-Unis, en particulier en raison de la présence de bases mises à disposition des troupes américaines. C'est la base de Diego Garcia, située dans l'archipel des Chagos¹⁶, en plein milieu de l'océan Indien, qui sert véritablement de point d'appui de la présence américaine dans la région, et est aujourd'hui considérée à Washington comme l'une des principales bases américaines au service de la guerre contre le terrorisme autant que la surveillance de zones sensibles, comme l'Asie du Sud-Est, la corne de l'Afrique, ou l'Asie du Sud.

Par ailleurs, le Pentagone prend très au sérieux la stratégie chinoise du « collier de perles ». Selon un rapport interne au Pentagone, la Chine serait en train d'installer des postes avancés le long des voies maritimes de la mer de Chine du Sud au Moyen-Orient afin de protéger ses approvisionnements en pétrole et de projeter sa puissance¹⁷. Les postes avancés sont situés au Cambodge, en Thaïlande, au Myanmar, à Chittagong

politique dans les prochaines années, comme le maire de Taipei Ma Ying-jeou, sont particulièrement à suivre, de même que les tentatives de rapprochement entre le Kuomintang et les autorités de la Chine communiste, réconciliation engagée d'anciens adversaires dont les effets pourraient également se faire sentir sur des questions de politique extérieure.

¹³ Située à 40 km de Malé, la capitale des Maldives.

¹⁴ Sans oublier les relations plus que cordiales entretenues par Pékin et Dacca (Bangladesh).

¹⁵ En particulier en ce qui concerne l'accès au détroit d'Ormuz.

¹⁶ L'archipel des Chagos, composé de 65 îlots (superficie totale de 65 km²) au milieu de l'océan Indien (800 km au sud des Maldives), abrite l'une des plus importantes bases militaires américaines depuis 40 ans.

¹⁷ Bill Gertz, "China Builds up Strategic Sea Lanes", *The Washington Times*, 17 janvier 2005.

(Bangladesh) et Gwadar (Pakistan). Afin de maintenir son collier de perles intact, la Chine développe une Marine pour contrôler les voies maritimes, et développe des capacités balistiques pour lutter contre les menaces potentielles contre ses importations énergétiques¹⁸. L'attention portée aux capacités navales serait une rupture avec la tradition chinoise des forces terrestres, selon le rapport. Parallèlement à ces estimations, le Lieutenant-colonel Christopher J. Pehrson de l'US Air Force a publié un document en juillet 2006 sur l'attitude que devraient adopter les Etats-Unis face à la stratégie du collier de perles. Il estime qu'un « *engagement substantiel, orienté par les résultats, et soutenu par une approche militaire pragmatique est la meilleure stratégie pour influencer et encourager la Chine à participer à la communauté internationale en tant qu'acteur raisonnable* »¹⁹. Mais à ce pragmatisme vient s'ajouter le souhait de Washington de constituer de nouvelles alliances en vue d'endiguer, si cela s'avère nécessaire, la stratégie du collier de perles de la Chine. L'accord sur le nucléaire civil avec l'Inde est ainsi considéré comme la première pierre à l'édifice d'un partenariat stratégique Inde – Etats-Unis directement tourné contre Pékin. Mais les questions restent nombreuses. De nombreux experts s'inquiètent ainsi du fait que l'accord entre Washington et New Delhi risque d'encourager la Chine à augmenter son arsenal nucléaire. Par ailleurs, selon de nombreux observateurs américains, la Chine s'inquiète de l'augmentation de l'influence indienne dans la région et, de façon plus générale, dans le monde. Pékin partage avec Islamabad une méfiance vis-à-vis de l'Inde et n'hésite pas à endiguer son émergence comme rival stratégique de premier plan en Asie²⁰. La Chine estime depuis longtemps que l'ambition de récupérer son statut de grande puissance est un droit légitime, alors qu'elle juge les ambitions de l'Inde plutôt dangereuses et teintées d'impérialisme.

Enfin, forte de l'exercice de sa souveraineté sur une dizaine d'îles - les fameux « confettis de l'empire »²¹ - et plus de 2 millions de km² (quatre fois la surface de la métropole !), la France s'impose comme un grand pays de l'océan Indien²², gardienne entre autres de richesses halieutiques considérables autour des Terres Australes et Antarctiques Françaises (les TAAF²³), mais également du passage stratégique reliant le Cap de Bonne Espérance aux pays du Golfe. La question de la place de la France dans l'océan Indien s'impose cependant, à l'heure des débats sur un éventuel deuxième porte-avion, comme essentielle dans les ambitions hexagonales dans une région où elle est fortement représentée, mais dont les mutations profondes pourraient remettre en question la présence. Dans le cadre de ces débats, il sera indispensable de s'arrêter sur les ambitions de la France dans l'océan Indien, et de réfléchir sur les possibilités de partenariats stratégiques avec les Etats riverains et, plus encore, les puissances asiatiques directement concernées par la sécurisation des voies d'approvisionnement.

¹⁸ Lire « Tableau de bord : la Marine chinoise », *DSI*, n°19, octobre 2006, pp. 58-59.

¹⁹ Christopher J. Pehrson, "String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral", *Strategic Studies Institute Monograph*, juillet 2006: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdf/PUB721.pdf>

²⁰ *Ibid.*

²¹ Dont Mayotte, la Réunion, etc.

²² La France est également membre de la Commission de l'océan Indien (C.O.I), créée en 1984 et associant les Comores, la France, Madagascar, l'île Maurice et les Seychelles. De fait, la C.O.I est la seule organisation régionale africaine à laquelle la France soit membre.

²³ Les îles Saint-Paul, Amsterdam, Kerguelen, Crozet, la Terre Adélie.

Barthélémy Courmont

Chercheur à l'IRIS, responsable du Bureau IRIS à Taiwan. A récemment publié (avec Erwan Bénézet), *Hollywood-Washington. Comment l'Amérique fait son cinéma*, Paris, Armand Colin, 2007 ; et *La redéfinition de la relation stratégique Etats-Unis/Inde*, Etude Raoul-Dandurand n°14, Montréal, UQAM, 2007.

Texte réalisé avec la complicité d'**Olivier Guillard**

Les principales voies d'accès dans l'océan Indien

