



ASIA FOCUS

LE CORRIDOR INDE-MOYEN-ORIENT-EUROPE, UN PROJET MORT-NÉ ?

Olivier Da Lage / Chercheur associé, IRIS

Mai 2024



A PROPOS DE L'AUTEUR



Olivier Da Lage / Chercheur associé, IRIS

Olivier Da Lage est chercheur associé à l'IRIS, spécialiste de l'Inde et de la péninsule arabique. Olivier Da Lage a débuté sa vie professionnelle en tant que correspondant dans le Golfe, basé à Bahreïn, avant de rejoindre Radio France internationale (RFI) à son retour en France. C'est à RFI qu'il a passé l'essentiel de sa carrière de journaliste où il exerçait ces dernières années la fonction de rédacteur en chef du week-end.

PRÉSENTATION DE LA COLLECTION ASIA FOCUS

La collection « Asia Focus » propose des analyses, des entretiens avec des experts ou des acteurs, ou des notes sur des travaux majeurs produits par des spécialistes de la région. Son objectif est d'approfondir la réflexion sur des sujets d'actualité et d'offrir des éléments de compréhension sur les enjeux actuels en Asie. Les dynamiques politiques, sécuritaires, économiques, culturelles ou sociétales sont ainsi privilégiées.

Collection sous la direction de **Barthélémy Courmont**, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférences à l'Université catholique de Lille, et **Emmanuel Lincot**, chercheur associé à l'IRIS, professeur à l'Institut Catholique de Paris et sinologue. Elle s'inscrit dans le cadre du Programme Asie-Pacifique de l'IRIS.



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE

Par son poids économique, démographique et la persistance d'une multitude de défis politiques, stratégiques et sécuritaires, l'Asie-Pacifique fait l'objet de toutes les attentions. Le programme Asie-Pacifique de l'IRIS et son réseau de chercheurs reconnu à l'échelle nationale et internationale se donnent pour objectif de décrypter les grandes dynamiques régionales, tout en analysant de manière précise les différents pays qui la composent et les enjeux auxquels ils sont confrontés.

Les champs d'intervention de ce programme sont multiples : animation du débat stratégique ; réalisation d'études, rapports et notes de consultance ; organisation de conférences, colloques, séminaires ; formation sur mesure.

Ce programme est dirigé par **Barthélémy Courmont**, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférences à l'Université catholique de Lille

En septembre 2023, en marge du sommet du G20 à New Delhi, plusieurs participants¹ dont les économies cumulées rassemblent près de la moitié du PIB mondial ont annoncé la signature d'un protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) ouvrant la voie à un corridor multimodal reliant l'Inde à l'Europe *via* le Moyen-Orient, soit près de 4 800 kilomètres. C'est le plus ambitieux projet de la sorte depuis l'annonce par la Chine en 2013 de son programme des « Nouvelles routes de la soie », également connue sous son appellation technique de Belt and Road Initiative (BRI), qualifié par le président Xi Jinping de « projet du siècle ». À la faveur de ce G20 sous présidence indienne, un nouveau sigle a donc fait son apparition dans la géoéconomie mondiale : India-Middle East-Europe Corridor (IMEC).

Pour Washington, à la manœuvre, ce plan audacieux présente, outre l'avantage économique et commercial qu'il affiche, celui non moins important, et sans doute primordial, de contrer les ambitions chinoises et d'arrimer à l'Occident une Inde qui tire fierté de son « multialignement » lui permettant de jouer tour à tour et simultanément la carte russe et la carte américaine, entre autres.

Du point de vue indien, justement, l'IMEC permet non seulement de sécuriser ses approvisionnements et ses exportations, mais il fournit à New Delhi l'occasion de faire litière des accusations récurrentes (et loin d'être injustifiées) de protectionnisme, renforcées par le retrait abrupt de l'Inde des pourparlers sur la création du Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), un bloc commercial rassemblant les pays d'Asie-Pacifique².

L'IMEC se compose d'un couloir Est (Inde-Golfe) et d'un couloir Nord (Golfe-Europe). Pour tous, le principal atout du scénario annoncé en septembre 2023 est qu'il ne part pas de zéro : dans une large mesure, il s'agit de mettre bout à bout des segments existants, de les fluidifier, d'assurer les interconnexions, et d'en ajouter de nouveaux. Les marchandises quittant le port de Bombay pour celui de Jebel Ali à Dubaï (Émirats arabes unis) prennent ensuite le train à travers l'Arabie saoudite pour rejoindre le port israélien de Haïfa, *via* la Jordanie, avant d'embarquer pour les ports européens du Pirée (Grèce), Messine (Italie) et Marseille (France) d'où elles poursuivront leur route vers l'Allemagne et d'autres pays d'Europe en empruntant le réseau ferré. Et bien entendu, ce corridor fonctionnera dans les deux sens, alimentant l'Inde en produits européens. Une fois achevé, le gain de rapidité pour les marchandises acheminées serait proche de 40 % grâce au train (plus rapide que les navires) et à la réduction du trajet total.

La faiblesse inhérente de cet édifice est qu'il repose sur un postulat aussi hardi que discutable : l'apaisement durable des conflits du Moyen-Orient, dans la foulée des Accords d'Abraham³. Un mois

¹ Inde, États-Unis, Émirats arabes unis, Arabie saoudite, Italie, France, Allemagne et Commission européenne.

² Officiellement créé en novembre 2020, le RCEP comprend quinze nations : les dix pays de l'ASEAN (la Birmanie, Brunei, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam), ainsi que l'Australie, la Chine, le Japon, la Corée du Sud et la Nouvelle-Zélande.

³ Signés à Washington en septembre 2020 à l'initiative de l'administration Trump, les Accords d'Abraham sont en fait deux traités de paix conclus entre Israël d'une part, Bahreïn et les Émirats arabes unis de l'autre, prolongés par des accords entre Israël et le Maroc, puis avec le Soudan. Ils ouvrent la voie à une coopération commerciale et stratégique entre les signataires. Le Koweït, le Qatar, l'Arabie saoudite et le sultanat d'Oman sont restés à l'écart.

à peine après l'annonce de New Delhi, l'attaque du Hamas contre Israël le 7 octobre 2023 et le massacre qui l'accompagne remettent brutalement en cause les fondations d'IMEC.

La volatilité du Moyen-Orient était pourtant bien connue et prise en compte par les négociateurs. Mais le contexte était favorable et l'alignement des planètes presque parfait : l'Iran et l'Arabie saoudite avaient rétabli leurs relations diplomatiques en mars, cette détente s'étendait à l'ensemble de la zone et semblait à présent générale. La rupture entre le Qatar et ses voisins appartenait désormais au passé ; pour sa part, la Turquie, brouillée avec nombre des acteurs de la région, avait renoué avec l'Arabie saoudite, l'Égypte et Israël tandis que la perspective de l'établissement de relations diplomatiques entre l'Arabie saoudite et Israël semblait imminente.

D'une certaine façon, cet optimisme débridé n'est pas sans rappeler l'esprit qui prévalait au Moyen-Orient après les accords d'Oslo, développé notamment par Shimon Peres qui imaginait la paix s'enraciner dans la prospérité économique qu'apporterait l'imbrication des économies des pays arabes avec celle d'Israël. On parlait alors des « dividendes de la paix ». C'est l'époque où le Qatar prévoyait de livrer son gaz naturel à Israël au moyen d'un gazoduc traversant le territoire saoudien. La deuxième intifada n'avait pas eu lieu et la rupture entre Riyad et Doha non plus, deux événements qui ont, jusqu'à ce jour, remis ce scénario, dans l'attente de jours meilleurs.

Est-ce à mettre sur le compte des incertitudes néanmoins persistantes, ou d'une certaine précipitation des signataires, désireux de profiter des circonstances pour afficher un succès avant les élections à venir en 2024 en Inde et aux États-Unis ? Toujours est-il que la signature du protocole d'accord n'a pas été accompagnée de la publication d'un budget prévisionnel non plus que d'un calendrier. Tout au plus, les signataires se sont engagés à se revoir dans les soixante jours, promesse qui n'a pu être tenue du fait de la guerre menée par Israël à Gaza à la suite de l'attaque du Hamas le 7 octobre. Huit mois plus tard, l'horizon ne semble pas se dégager et les risques d'extension régionale du conflit ne sont pas écartés.

L'EXACT CONTRAIRE DE L'INITIATIVE CHINOISE

Les ambitions de l'IMEC évoquent un catalogue à la Prévert. Il ne s'agit pas d'un simple accord de nature commerciale : outre ces routes combinant les transports maritimes et ferroviaires, l'accord IMEC (« multimodal ») prévoit également la création d'un réseau de transport de données à haut débit se substituant largement aux câbles sous-marins existants dans lesquels la Chine dispose pour la plupart d'intérêts directs. Il inclut enfin un volet « énergie verte » comprenant un réseau électrique connecté aux énergies renouvelables produites par l'Inde et un réseau de gazoduc permettant le transport d'« hydrogène propre ». L'Inde se veut à la pointe de la production d'énergie solaire et héberge le siège de l'Alliance solaire internationale. Plusieurs heures par jour, dans certains États indiens, la production d'électricité d'origine solaire est excédentaire et pourrait ainsi être injectée dans le réseau. La vérité oblige cependant à ajouter que dans sa globalité, l'Inde est massivement importatrice nette d'énergie, d'où l'intérêt d'améliorer la « connectivité » avec les pays du Golfe producteurs d'hydrocarbure.

L'IMEC se présente comme l'exact contraire de l'initiative BRI, notamment en épargnant à ses cocontractants le piège de la dette qui s'est refermé sur tant de partenaires africains ou asiatiques des « routes de la soie » chinoises. Ainsi qu'on l'a vu, le corridor Inde-Moyen Orient-Europe n'est pas créé *ex nihilo* mais s'appuie sur l'existant, notamment les nombreux accords bilatéraux et « minilatéraux » signés par l'Inde avec les différents États moyen-orientaux. Tout au long du parcours, il s'agit de consolider, rationaliser et compléter les infrastructures déjà disponibles. L'Inde est déjà partenaire des États-Unis, d'Israël et des EAU au sein de I2U2, également surnommé « le Quad du Moyen-Orient » et du « dialogue trilatéral » avec la France et les EAU.

Les six monarchies arabes de la Péninsule arabiques membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG)⁴ sont l'un des principaux partenaires financiers de l'Inde, les échanges totalisant 184 milliards de dollars pour l'année budgétaire 2022-2023. Ce qui les caractérise est que l'Inde et le CCG sont complémentaires et non concurrents. L'Inde a déjà conclu en 2022 un accord de libre-échange avec les EAU. En extrapolant les effets de cet accord à l'ensemble du CCG, on estime que les échanges entre les deux ensembles pourraient progresser de l'ordre de 40 %. Les projets de développement de l'industrie ferroviaire des Émirats arabes unis, et surtout de l'Arabie saoudite sont évidemment un élément crucial du réseau envisagé.

Le protocole d'accord signé à Delhi comporte quelques anomalies insuffisamment soulignées : alors que la Jordanie et Israël sont des éléments essentiels du trajet, leur appartenance au projet n'a pas été mentionnée lors de la signature, probablement parce que ces deux pays, contrairement aux autres, n'appartiennent pas au G20. Une autre absence est plus troublante : celle du sultanat d'Oman. Non seulement il n'existe aucun obstacle politique à ce qu'Oman se joigne au projet, mais par sa position même sur l'océan Indien permet de s'affranchir des vicissitudes politiques affectant la navigation dans les eaux du golfe Persique. C'est d'ailleurs également le cas du port émirien de Foujeirah se situant lui aussi en mer d'Arabie, à l'extérieur du détroit d'Ormuz.

LE DÉPIT DE L'ÉGYPTE ET DE LA TURQUIE

Si nombre de pays se sont réjouis des perspectives ouvertes par la signature de l'IMEC, tel n'est pas le cas de deux pays de la région, l'Égypte et la Turquie, tenus à l'écart du projet et qui considèrent que sa mise en œuvre leur causera un tort considérable.

Pour l'Égypte, la mise en œuvre de l'IMEC serait catastrophique tant du point de vue économique que géopolitique, et les deux aspects sont intimement liés à travers le canal de Suez. Avant l'attaque du 7 octobre, l'Égypte avait enregistré un trafic et des recettes records : le dixième du commerce maritime mondial avait transité par le canal au cours de l'année budgétaire 2022-2023 et les recettes perçues représentaient le troisième poste des ressources de l'État égyptien après le tourisme et les transferts des émigrés, à hauteur de 2 % du PIB. La guerre à Gaza et son extension à la mer Rouge depuis novembre 2023, lorsque les Houthis yéménites, alliés de l'Iran, ont commencé à attaquer les

⁴ Le CCG regroupe depuis 1981 l'Arabie saoudite, le sultanat d'Oman, le Koweït, le Qatar, Bahreïn et les Émirats arabes unis.

navires marchands, ont fait baisser le trafic en mer Rouge et dans le canal de Suez de près de la moitié, et par conséquent, les redevances payées à l'Égypte d'autant. Le coup dur financier se double d'un choc politique car non seulement Le Caire n'a pas été associé en amont de la préparation de l'accord IMEC, mais l'objectif affiché de ce dernier – et sa conséquence inéluctable – est de permettre aux marchandises en provenance ou à destination de l'Inde vers (ou de) l'Europe de court-circuiter le canal, permettant de substantielles économies et un gain de temps. D'une certaine manière, la crise de Gaza permet par anticipation à l'Égypte de mesurer la perte que cela représentera pour elle tant sur le plan financier que sur celui de son influence.

Pareillement, la Turquie, pourtant membre du G20 à part entière, contrairement à l'Égypte, a été comme cette dernière exclue du projet et le président Erdogan a aussitôt critiqué un tracé visant à contourner son pays. Cependant, dès l'éclatement de la guerre de Gaza, il a saisi l'occasion pour proposer comme alternative l'Iraq Development Road (IDR), le projet mis au point conjointement avec l'Irak ayant pour but de relier l'Europe à l'Asie par voie routière et ferroviaire à partir du port irakien de Fao, sur le Chatt-el-Arab qui se jette dans le golfe Persique jusqu'aux frontières de l'Union européenne⁵. Cette route, comme IMEC, concurrence directement le trafic transitant par la mer Rouge et le canal de Suez et reste à distance du conflit en cours à Gaza et dans la mer Rouge, même si elle traverse une zone (Irak, Kurdistan de Turquie) également sujette à des turbulences. Il est intéressant de noter qu'en avril 2024, le Qatar et les Émirats arabes unis ont signé un protocole d'accord avec l'Irak et la Turquie à cet effet. Que les EAU soient présents dans trois projets rivaux, BRI, IMEC⁶, et IDR démontre que l'Inde n'est pas seule à pratiquer le « multialignement ». C'est pour l'heure la seule marque d'intérêt pour l'initiative turque depuis la signature du protocole d'accord IMEC.

Aucune estimation budgétaire n'a accompagné l'annonce faite au sommet de New Delhi. En croisant différentes sources, on apprend que dans un premier temps, chacune des routes du corridor pourrait coûter entre 3 et 8 milliards de dollars et que l'Arabie saoudite s'est d'emblée engagée à financer celui-ci à hauteur de 20 milliards de dollars. Parallèlement, les Émirats arabes unis ont annoncé leur intention d'investir 75 milliards de dollars en Inde au fil du temps dans le cadre de l'IMEC et l'Arabie saoudite a annoncé un objectif d'investissement de 100 milliards de dollars en Inde.

Par ailleurs, les membres du G7 s'étaient précédemment engagés à mobiliser 600 milliards de dollars de sources publiques et privées sur cinq ans pour financer le développement des infrastructures dans les économies émergentes, dont une partie significative pourrait bénéficier à l'IMEC. D'une manière générale, le coût total des infrastructures de transport (chemins de fer), des câbles électriques, des infrastructures numériques et des pipelines d'hydrogène sera très élevé et nécessitera des investissements considérables tant de la part des États que du secteur privé.

⁵ Ce projet rappelle le fameux BBB, le Berlin-Bagdad-Bahn conçu au début du XX^e siècle comme une voie d'accès aux eaux du Golfe pour l'Allemagne *via* la Turquie, illustrant la rivalité entre les impérialismes européens au Proche-Orient.

⁶ L'Arabie saoudite est également partie prenante à la fois d'IMEC et de BRI.

À la vérité, le coût total du projet, à supposer qu'il se réalise intégralement, est un mystère, et compte tenu de la volatilité de la situation géopolitique des ensembles qu'il englobe, le plus raisonnable est de dire que l'on n'en sait rien, mais qu'il s'avérera en bout de course très élevé : plusieurs centaines de milliards de dollars et peut-être même davantage.

L'IMEC est d'abord et avant tout un projet géopolitique, même s'il revêt les apparences d'un projet économique. Un projet à long terme. Sans doute même à très long terme, à tel point qu'aucun calendrier n'a été avancé pour sa réalisation. Celle-ci semble partir du principe que tous les obstacles qui se dressent sur sa route seront effacés. Cette pétition de principe tient de l'acte de foi tant il est vrai qu'au Moyen-Orient, la vulnérabilité aux tensions politique est une donnée permanente de l'histoire de cette région.

Avec le corridor Inde-Moyen-Orient-Europe, géopolitique et géoéconomie entrent en conflit. Pour le moment, du moins, c'est la première qui a le dessus.

L'expertise stratégique en toute indépendance



PROGRAMME
ASIE-PACIFIQUE



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

iris-france.org



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'évènements.