



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, le 20 mars 2021

FICHE DOCUMENTAIRE IFM n°2/21

Objet : OÙ va l'Indien ?

« *Le contrôle de la mer assurera le contrôle des ressources et du commerce, qui assurera le contrôle de la mondialisation* » Nicolas Baverez

*
* *

Lorsque l'avocat essayiste Nicolas Baverez revisite la formule vieille de près de quatre siècles de Sir Walter Raleigh, c'est pour lui apporter une touche de modernité en faisant référence à la fureur de la mondialisation qui touche l'ensemble de notre planète. Car cette mondialisation, qui dépasse très largement des frontières terrestres surtout dessinées par l'homme, est portée pour l'essentiel par l'espace maritime, c'est-à-dire les mers et les océans, une étendue d'eau qui, si l'on excepte quelques enclaves intérieures, s'étend sans aucune limite sur près de 360 millions de km², soit plus des deux tiers de la surface de notre globe. Et souvenons-nous qu'en ce début du XXI^{ème} siècle, l'espace marin est plus que jamais convoité et que les flux maritimes y représentent 90% des échanges commerciaux internationaux.

Parmi ces flux, qui s'apparentent désormais à une véritable circumnavigation, la route eurasienne, qui part des mers de Chine pour atteindre le nord de l'Europe après 25.000 km, traverse l'Océan Indien depuis le détroit de Malacca en direction de la Mer Rouge et du canal de Suez. C'est dire l'importance de cet espace océanique dont le contrôle est devenu un facteur de puissance primordial pour les nations dominantes.

L'Océan Indien, autrefois Mer des Indes mais affectueusement appelé l'Indien par ceux qui le pratiquent et le connaissent, est devenu depuis les années qui ont suivi la fin du second conflit mondial un espace géostratégique majeur. Car, outre le fait qu'il y transite une part significative du trafic maritime international, il abrite plus de la moitié des réserves mondiales en gaz et en hydrocarbures. Cette situation a été confortée en ce qui concerne le gaz par la découverte il y a une dizaine d'années dans le canal de Mozambique de gisements considérables, équivalents à l'ensemble des réserves de la Mer du nord et du Golfe Persique. Ceci posé, on ne peut que saluer la justesse de la vision qu'avait déjà à la fin du XIX^{ème} siècle l'amiral historien et stratège américain Alfred Mahan lorsqu'il écrivait : « *La puissance qui dominera l'océan Indien contrôlera l'Asie et l'avenir du monde se jouera dans ses eaux* ».

Que faut-il dès lors retenir de la situation actuelle de l'Indien, et où va-t-il ?



Un peu d'histoire

Comme notre Méditerranée, l'Indien est un carrefour de cultures et de civilisations. L'Extrême-Orient, l'Inde, l'Arabie et l'Afrique s'y interpenètrent. Cet océan a été parcouru dès l'antiquité par des navigateurs phéniciens, égyptiens, romains ou malais et bien entendu chinois, mais ce sont les arabes qui les premiers percevront tout l'intérêt du régime des vents de mousson qui orchestrait la circulation des voiliers et autres boutres, et qui rend finalement l'Indien plus maniable que l'Atlantique ou le Pacifique. La mousson a longtemps façonné le rythme de la vie océanique sur ce que l'on peut considérer comme la plus ancienne route transocéanique sur notre planète.

Le Portugais Vasco de Gama fut le premier européen à pénétrer en 1497 dans ce que certains appelaient alors le « lac musulman ». Le Portugal conservera quelque temps le monopole européen puis sera suivi à la fin du XVI^{ème} siècle par la Hollande, qui va créer en 1602 la Compagnie des Indes Orientales (VOC) et se spécialiser dans le trafic d'épices avec l'Insulinde. La VOC va ainsi créer le deuxième empire colonial du monde, en termes de richesses, après l'empire britannique !

En même temps que ces expéditions à caractère purement commercial il y aura de nombreuses missions exploratoires, les compagnons de Magellan dès 1521, puis Francis Drake en 1580 suivis par Tasman en 1642 et Guillaume Dampierre en 1679, ces derniers étant les premiers à dresser des cartes de la partie sud-est de l'océan. A partir de cette époque et pendant la première moitié du XVIII^{ème} siècle l'Indien devient le théâtre d'une rivalité acharnée entre Français et Britanniques pour le contrôle de la route des Indes, qui se concrétisera notamment par l'occupation de la plupart des îles. Les Français sont pour leur part installés sur l'île de France (Maurice), l'île Bourbon (La Réunion) et les Seychelles. Et en 1776 le gouverneur de la colonie, François de Souillac occupe l'archipel des Chagos et l'île de Diego Garcia. Le traité de Paris, qui met fin à l'épopée napoléonienne en 1814, attribue toutes ces îles aux Britanniques à l'exception de La Réunion. Pour mémoire, Madagascar ne sera colonisée par la France qu'à partir de 1881.

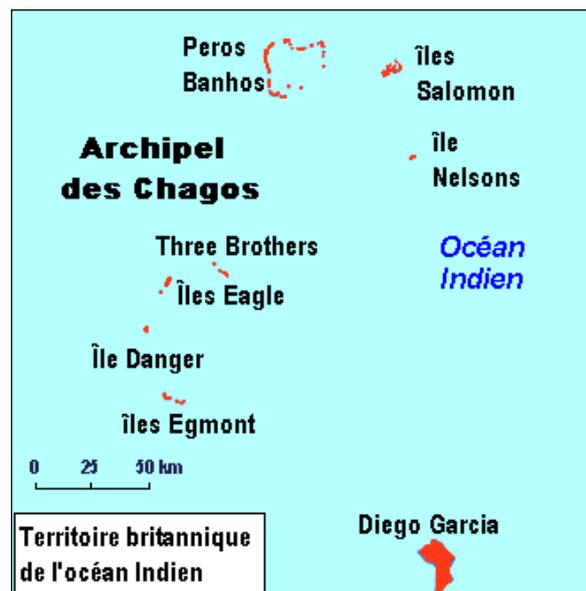
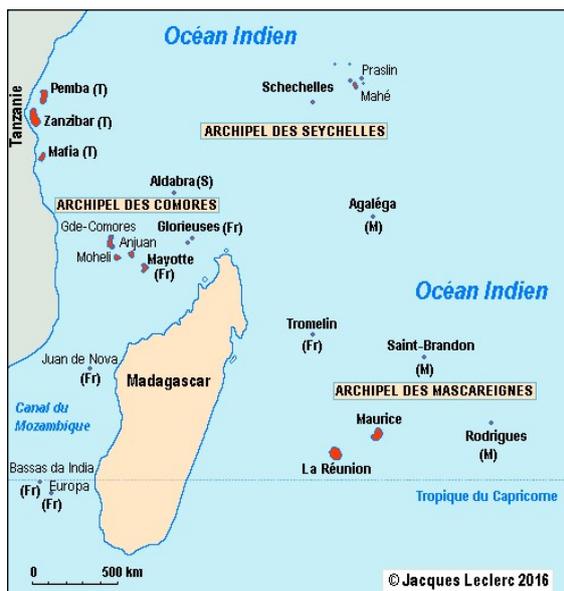
Le XX^{ème} siècle

L'accession à l'indépendance de la plupart des îles et des territoires sur le pourtour de l'océan va modifier la donne à partir de la seconde moitié du siècle et la fin du second conflit mondial. Ce sera le cas pour l'essentiel des territoires sous domination britannique : l'Inde et le Pakistan (août 1947), le Sri Lanka (février 1948), la Somalie (juillet 1960), la Tanzanie (décembre 1961), le Kenya (décembre 1963), les îles Maldives (juillet 1965), le Yémen sud (novembre 1967), l'île Maurice (mars 1968), les Seychelles (juin 1976). Ils ne conserveront que ce qui constitue le BIOT (British Indian Ocean Territory), soit l'archipel des Chagos, et donc l'île de Diego Garcia. Le protectorat du Sultanat d'Oman prend fin en 1971.

La France donne son indépendance à Madagascar en juin 1960 et à Djibouti en mai 1977, mais elle conserve en son sein deux îles qui sont des départements, La Réunion (1946) et Mayotte (2011), et ce qu'il est convenu d'appeler les Iles Eparses, françaises depuis 1776, qui n'abritent aucune population résidente : trois confettis dans le Canal de Mozambique (Europa, Bassas da India, Juan de Nova), Tromelin et les îles Glorieuses (depuis 1892).

Ces îles, qui élargissent considérablement la ZEE ^{Nota 1} française en Océan Indien, sont toutefois revendiquées par les voisins indépendants que sont Madagascar, Maurice et les Comores : les Eparses (sauf Tromelin) par Madagascar, Tromelin par Maurice et Mayotte contestée par la République des Comores

Le Portugal, qui a donné au Mozambique le statut de territoire d'outremer en 1951, acte finalement son accession à l'indépendance en juin 1975, sous la pression armée du FRELIMO.



En 1966 la Grande Bretagne loue officiellement ^{Nota 2}, pour une période de 50 ans renouvelable pour 20 ans, l'île de Diego Garcia aux Etats-Unis qui y implantent une importante base militaire. A l'échéance de 2016, le « contrat » a été, comme on pouvait s'y attendre, prolongé jusqu'en 2036.

Nota 1 - Zone Economique Exclusive qui représente 1 millions de km² pour l'Océan Indien, à laquelle s'ajoute la ZEE des TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises) pour 2,4 millions de km².

Nota 2 - Article 11 du traité : « Le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Royaume-Uni prévoient que les îles resteront disponibles pendant un laps de temps indéterminé afin de répondre aux besoins éventuels des deux gouvernements en matière de défense. En conséquence, après une période initiale de 50 ans, le présent accord demeurera en vigueur pendant une période supplémentaire de 20 ans, à moins qu'un des deux gouvernements, deux ans au plus avant la fin de la période initiale, notifie à l'autre sa décision d'y mettre fin, auquel cas le présent accord expirera deux ans après la date de cette notification. »

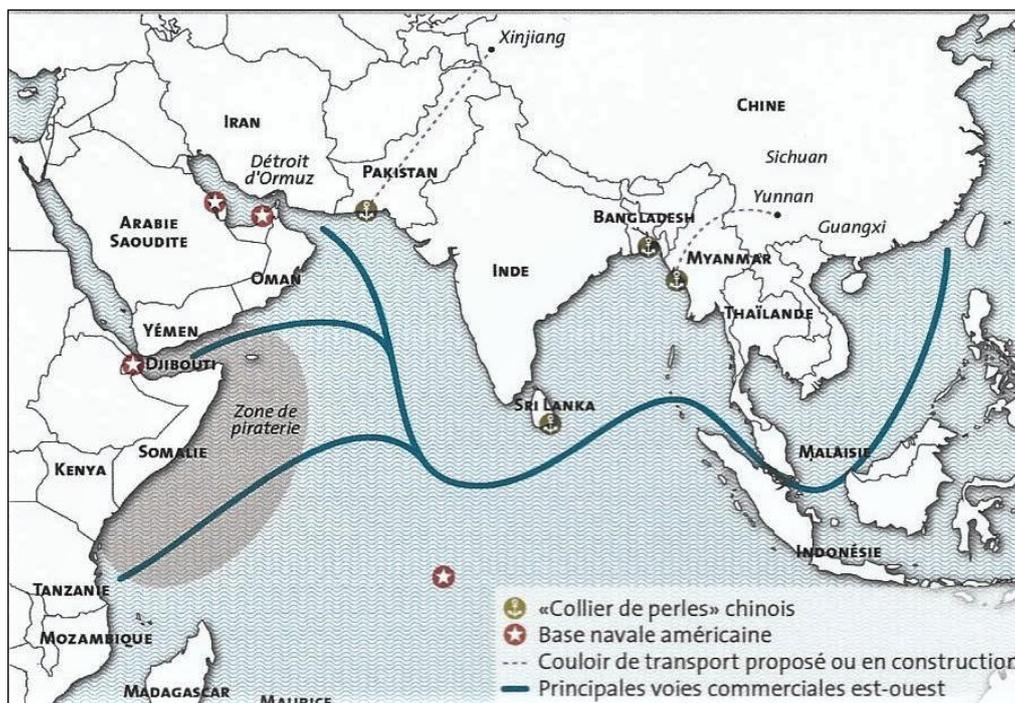
L'espace Indo-Pacifique

Il s'agit d'un concept géopolitique qui se fonde sur la stratégie du « Quadrilateral Security Dialogue » (ou Quad), dialogue informel lancé par le Japon en 2007 avec les Etats-Unis, l'Inde et l'Australie. Cette initiative longtemps délaissée a été relancée en novembre 2017 à l'occasion du sommet de l'ASEAN (Association of South East Asia Nations, fondée en 1967), en raison des tensions en Mer de Chine.

Le Japon y promeut une « Free and Open Indo-Pacific Strategy » en réaction à la « Belt and Road Initiative » chinoise (les routes de la soie). Les Etats-Unis, qui ont fait leur cette stratégie, visent à préserver une liberté de navigation absolue et à sécuriser le trafic commercial, par le détroit de Malacca notamment. Il s'agit de contrer en Mer de Chine méridionale les ambitions de Pékin, dont la volonté de contrôle de la zone s'est encore affirmée avec l'installation en avril 2018 de matériels de brouillage électronique des radars sur les îles Spratley.

Le collier de perles chinois

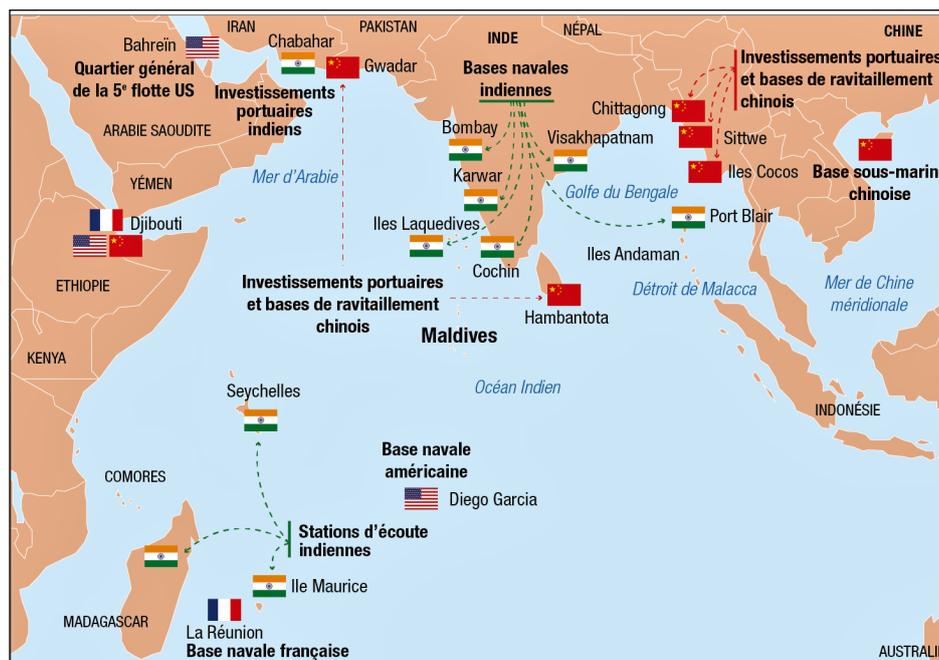
Avant d'évoquer l'activisme chinois en Océan Indien au XXI^{ème} siècle et sa stratégie du collier de perles, il est opportun de se souvenir que la Chine peut faire état d'une belle antériorité dans la zone. Après les grandes campagnes maritimes de la dynastie mongole Yuan à la fin du XIII^{ème} siècle, la dynastie Ming se lancera à son tour au XV^{ème} siècle dans des expéditions de grande envergure, notamment entre 1405 et 1433, avec sa marine de guerre sous le commandement de l'amiral Zheng He. L'immense flotte, qui ne compte pas moins de 62 jonques de haute mer longues de 140 mètres et embarque en outre 30.000 soldats, visitera Ceylan, les côtes indiennes et d'Afrique orientale pour atteindre Aden et même Djeddah en Mer Rouge. Le commerce maritime va connaître une ère de prospérité sans précédent, en Océan Indien comme dans les mers d'Asie orientale (porcelaines, soieries, quincaillerie de fer et de cuivre). Mais la piraterie, les premières incursions européennes et les difficultés internes amèneront le repli de la Chine sur elle-même dès le milieu du XV^{ème} siècle et sa disparition des océans.



La Chine en Océan Indien

Le grand retour de la Chine sur la scène internationale s'est manifesté au cours du premier quart de notre XXI^{ème} siècle par la mise en application par le président Xi Jinping du projet des « Nouvelles routes de la soie », renforcé par la stratégie du collier de perles. La fiche documentaire 1/19 du 31 janvier 2019 en a présenté un point détaillé, en particulier pour ce qui concerne l'Océan Indien. L'Empire du Milieu y affiche ses ambitions par le biais d'une stratégie qui, si elle a vocation à protéger en priorité ses voies de communication maritimes et à assurer la sécurité de ses approvisionnements - la Chine est le premier consommateur mondial d'énergie - en s'implantant de manière durable sur son pourtour, comporte un volet opérationnel en cohérence avec l'accroissement massif de ses capacités militaires navales. La base militaire de Djibouti, à l'ouvert du détroit de Bab-el-Mandeb et de la route vers Suez, et sans doute très bientôt celle de Gwadar au Pakistan, à l'ouvert du détroit d'Ormuz, en sont les premières manifestations concrètes. La Chine dispose également de bases de ravitaillement sur le golfe du Bengale, à Sittwe au Myanmar, et à Chittagong au Bangladesh.

Ainsi la Chine poursuit son implantation systématique sur les littoraux de l'Océan Indien en investissant, construisant ou en acquérant les ports principaux, en appliquant toujours la même méthode qui consiste à prendre en otage l'économie du pays concerné en lui consentant des prêts conséquents qu'il sera dans l'impossibilité de rembourser et qui le contraindront à accepter une mainmise chinoise. Le cas du port de Hambantota au sud du Sri Lanka est exemplaire de la méthode, d'autant qu'il abritera certainement à terme une base militaire.



Les forces en Océan Indien (2018)

Pékin, qui a établi dès 1972 avec Madagascar des liens diplomatiques suivis d'accords de coopération économique (en 1974, 1995 et récemment en 2017), est devenu depuis 2015 son premier partenaire commercial. La Société Sino-Malgache de travaux publics (SMATP) créée en 1986 est attributaire des principaux travaux routiers et en particulier de ceux qui concernent la desserte du grand port en eau profonde de Taomasina (Tamatave)...

La Chine applique par ailleurs une forme de politique d'encerclement de l'Inde, sa grande rivale. Elle est présente chez tous ses proches voisins : Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar. Elle a aussi saisi les deux occasions qui se présentaient de s'ouvrir un accès direct à l'Océan Indien. Il s'agit au Pakistan du « China-Pakistan Economic Corridor » (CPEC), qui prévoit entre autres un réseau ferré et autoroutier sur plus de 1000 km, dont les travaux ont commencé en 2013, qui

doit relier la province chinoise du Xinjiang au nord du Pakistan au port de Gwandar. Et au Myanmar, l'ex-Birmanie, la Chine soutient une vingtaine de projets d'infrastructures dont un couloir économique entre sa frontière et le futur port en eau profonde de Kyaukpyu sur le golfe du Bengale, le « China Myanmar Economic Corridor » (CMEC), à l'identique du CPEC. Le port est déjà relié à la province chinoise du Yunnan par un gazoduc et un oléoduc, inaugurés respectivement en 2013 et en 2017.

La réaction de l'Inde

New Delhi s'inquiète d'une éventuelle tentative d'encerclement par la Chine, qu'il s'agisse du déploiement de forces sous-marines au large du détroit de Malacca ou plus encore des efforts chinois pour acquérir des bases sur le pourtour de l'Océan Indien.

Face à cette politique expansionniste de son grand voisin en Océan Indien, l'Inde se devait de réagir. Ce qu'elle a fait, avec un certain retard toutefois. Elle s'est alliée au Japon pour proposer un projet alternatif aux routes de la soie, le « Asia-Africa growth corridor » et dans le même temps elle a investi dans le port iranien de Chabahar sur le golfe d'Oman à l'ouvert du détroit d'Ormuz. L'Inde resserre également les liens avec les pays riverains susceptibles de lui offrir des points d'appui, Madagascar, Maurice et les Seychelles. Elle a obtenu en outre de la France un accès pour sa marine de guerre aux bases de La Réunion et de Djibouti.

L'Inde a signé en 2015 un accord avec le gouvernement mauricien pour installer une infrastructure portuaire et une piste d'aviation de 3000 m sur la petite île d'Alaléga, dans le sud-ouest de l'Océan Indien, à 1300 km au nord de Maurice. Par contre sa tentative d'obtenir des autorités seychelloises de pouvoir disposer d'une base sur l'île isolée de l'Assomption va finalement avorter en juin 2018 face à l'opposition parlementaire locale.

Aux Maldives, le pays aux 1200 îles, l'Inde s'efforce aussi de contrer l'influence chinoise, depuis le changement de gouvernement fin 2018. Elle apporte un soutien financier conséquent qui devrait permettre de relier la capitale Mahé par ponts et chaussées à trois îles voisines. Ce soutien s'étend aujourd'hui à une aide à la lutte contre la pandémie de coronavirus qui a porté un coup brutal à la première source de devises de l'archipel, le tourisme de luxe. Cette situation favorable aux Indiens a été confortée par l'accord de défense signé entre les Maldives et les Etats-Unis en septembre 2020, dans le droit fil du concept « Indo-Pacifique » évoqué par le Président Trump fin 2017. New Delhi y voit également le signal que l'Océan Indien est désormais pour Washington une zone d'importance primordiale, et qu'elle peut compter sur son appui pour contrer les prétentions chinoises.

Et l'Australie ?

L'évolution de l'environnement stratégique régional a conduit l'Australie à se rapprocher de l'Inde, même si leur perception de la menace chinoise diffère, l'Australie ayant tissé d'importants liens économiques avec la Chine vers laquelle elle exportait largement ses matières premières jusqu'à l'embargo sur le charbon décidé par Pékin en octobre 2020. Leur convergence d'intérêts s'est concrétisée en 2009 par la signature d'une déclaration conjointe de sécurité qui précise les contours d'une coopération bilatérale. Cette déclaration était toutefois restée d'ordre politique, avec l'idée de contenir la rivalité Washington-Pékin, jusqu'à l'été 2020 où les deux pays ont signé un accord de coopération militaire et de soutien logistique, chaque pays ayant accès aux bases de l'autre. Cet accord ouvre en outre des perspectives en matière d'échanges commerciaux et technologiques.

Depuis la fin de l'année 2020 le torchon brûle entre Canberra et Pékin, et le ton se durcit...

L'Australie administre plusieurs îles dans l'Océan Indien. Ce sont les îles Christmas et Cocos, qui constituent depuis 1995 les Territoires australiens de l'Océan Indien, et les îles Ashmore-et-Cartier. L'île Christmas est riche en phosphates et abrite depuis 2001 un centre de rétention. Les îles Cocos vivent pour l'essentiel du tourisme. Les îles Ashmore-et-Cartier, à l'ouvert de la Mer de Timor, sont inhabitées mais représentent un enjeu stratégique en raison des réserves pétrolières qui ont été identifiées à l'intérieur de leurs eaux territoriales (12 nautiques).

La position américaine

On a bien vu les inquiétudes de Washington quant aux ambitions chinoises en Mer de Chine et en Océan Indien. Mais sa marge de manœuvre est encore plus étroite qu'il n'y paraît si l'on met en perspective le dossier nord-coréen. En effet, dans le bras de fer sur le nucléaire qui l'oppose à Pyongyang, Washington a besoin de la Chine qui seule dispose des arguments susceptibles de convaincre la Corée du nord d'abandonner sa politique agressive. Les Américains peuvent en outre profiter de l'agacement chinois face aux gesticulations de son turbulent voisin.

Enfin, on l'a vu, les Etats-Unis ont adopté dans leur stratégie asiatique le concept d'Indo-Pacifique proposé par le Japon et l'Inde.

En conclusion

L'Océan Indien nord est devenu, à moins qu'il n'ait finalement retrouvé sa place ancienne, un haut lieu stratégique de la planète, au carrefour des routes maritimes qui empruntent trois des goulots d'étranglement indispensables au trafic commercial planétaire que sont les détroits de Malacca, Ormuz et Bab-el-Mandeb/Suez. Il est en outre le centre du marché mondial des hydrocarbures. Il constitue donc un espace privilégié pour les affrontements (comme pour les alliances) diplomatiques et commerciaux que sous-tend l'implantation de bases militaires majeures, comme à Diego Garcia, Djibouti ou plus récemment Doha, dans le golfe Persique.

Pour les nations démocratiques, où supposées telles, qui veulent faire barrage aux projets hégémoniques d'une Chine de plus en plus dominatrice, une coopération navale forte constitue la base essentielle à un partenariat stratégique dont les Etats-Unis constituent nécessairement le maillon fort indispensable.

Pour autant la découverte et le début récent de la mise en exploitation au Mozambique et en Tanzanie d'un gisement considérable de gaz dans le canal de Mozambique sont les éléments nouveaux d'un rééquilibrage des centres d'intérêt et de friction sur l'Océan Indien.

Nul doute que l'amiral Alfred Mahan était un visionnaire.