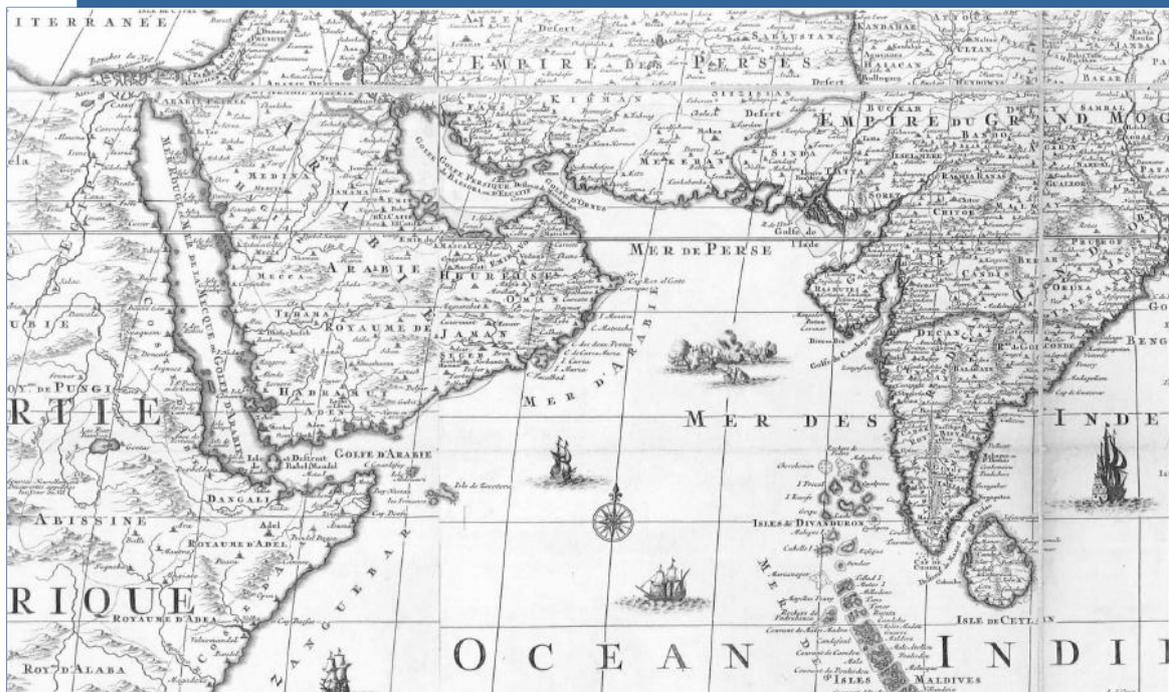


Panorama historique de la présence française dans l'océan Indien



Ariane Lecuyer
Jokin Vaillant
Stagiaires au CESM

Février 2014
Cargo Marine 2014 – N°01





Sommaire

Introduction.....	4
I –L'Europe à la découverte du monde.....	5
II –Le temps des grandes puissances.....	5
a- L'ouverture de nouveaux horizons dans les esprits	
b- La mise en œuvre de nouveaux moyens techniques	
c- Les premiers pas des Européens dans l'océan Indien	
III – La fin des Empires coloniaux.....	7
a- Le basculement de la moitié du XX ^{ème} : changement de la position française dans l'océan Indien	
b- La nouvelle nature de la présence française	
Conclusion.....	8



Introduction

À l'orée des Grandes Découvertes, les Européens voient en l'océan Indien un lieu d'aventures et de richesses, écho fantasmé d'une réalité encore méconnue. En effet, il est à cette époque au centre d'un réseau commercial dense et complexe. Traversé par les routes maritimes des épices et de la soie, il est au cœur d'un « système-monde »¹ au sein duquel les États du Moyen-Orient, d'Inde, d'Asie du Sud-Est et de Chine ont développé une économie régionale autonome et florissante. C'est l'espoir d'exploiter ces richesses qui les poussera à développer, en passant par le cap de Bonne Espérance, une route alternative aux anciennes voies terrestres en terre d'Islam.

Aujourd'hui, cet océan est toujours au centre d'un système-monde qui a cependant pris des dimensions planétaires. Biens manufacturés ou matières premières : 70 % du pétrole et la moitié des porte-conteneurs mondiaux y transitent. La sécurité de l'économie mondiale est intimement liée à la situation dans l'océan Indien, ce qui explique en bonne partie l'intérêt des nations européennes pour cet espace.

Toutefois, de Vasco de Gama à *Atalante*, les rapports de force internationaux ont changé du tout au tout. L'Europe n'est plus aujourd'hui le héraut d'une ère nouvelle explorant de nouveaux terrains de jeu mais une puissance déclinante gérant sa relation avec des puissances émergentes. Sa présence en océan Indien a dû évoluer mais conserve les mêmes objectifs.

L'histoire de la France dans l'océan Indien, ainsi que dans le golfe Persique, obéit à cette logique. Puissance navale, administrative, diplomatique, ses intérêts en premier lieu commerciaux dans la région l'ont amené à y assurer une présence pendant plusieurs siècles. Poussée par une immuable volonté d'assurer sa prospérité, la France se heurte à la nécessité de repenser sans cesse la forme de sa présence. Ses perceptions et intérêts, pas toujours homogènes, ont dû composer avec ceux des autres puissances européennes présentes dans la région, ainsi que des sultanats et royaumes arabes, persans ou indiens.

Ce sont des évolutions de l'Europe – consolidation d'États puissants, amélioration des technologies navales, nouvelle vision du monde – qui ont d'abord amené celle-ci à entrer dans l'architecture d'une région à l'histoire riche et ancienne. Par la suite, l'océan Indien est devenu le théâtre de rivalités européennes et un espace essentiel de l'expansion coloniale française. De nos jours, l'ancien colonisateur, la France, est devenu partenaire d'États souverains afin de maintenir une présence navale, diplomatique et commerciale aux objectifs inchangés depuis le 17^{ème} siècle.

¹ Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, t. 2 : *L'océan Indien au cœur des globalisations de l'ancien monde*, Paris, Armand Colin, 2012.



I. L'Europe à la découverte du monde

C'est un Français qui, le premier, imagina relier les océans Atlantique et Pacifique par le biais d'un canal qu'il souhaitait abaisser au niveau de la mer sur ses 80 km de longueur. S'il en donne les premiers coups de pioche en 1881, Ferdinand de Lesseps ne parviendra pas à mener son projet à son terme, et sera contraint par la faillite – et la perte de plus de 20.000 hommes au cours des travaux – à vendre son chantier aux Américains en 1904, pour 40 milliards de dollars. Il faudra 10 ans aux 55.000 ouvriers de l'*US Army Corps of Engineers* pour venir à bout d'un projet repensé incluant trois systèmes d'écluses et devant permettre le passage des plus grands navires de guerre américains.

Les États-Unis confient l'administration du canal aux Panaméens le 31 décembre 1999, conformément au Traité Torrijos-Carter signé en 1977. Toutefois, l'influence américaine a laissé son héritage sur le fonctionnement actuel du passage, le *Neutrality Act* du Traité prévoyant que les États-Unis conservent un droit d'intervention militaire contre toute menace faite à la liberté de trafic des navires de tout pays. Le second legs majeur laissé par la construction américaine réside dans les dimensions autorisées pour franchir le canal, adaptées aux bâtiments militaires de l'*US Navy* du début du XX^e siècle (appelées dimensions « Panamax » dans le jargon du transport maritime). Les navires souhaitant aujourd'hui traverser le passage panaméen doivent ainsi ne pas dépasser 294 m de longueur, 32 m de largeur et 150.000 tonnes de chargement. Ce strict encadrement a conditionné la fabrication d'une vaste flotte de navires Panamax, et par conséquent les infrastructures de nombreux ports les accueillant, à mesure que le commerce maritime mondial s'est développé et a utilisé ce passage comme un carrefour essentiel.

II. Le temps des grandes puissances

a- L'ouverture de nouveaux horizons dans les esprits

L'Europe est le théâtre, à partir de la fin du XV^{ème} siècle, d'une extraordinaire transformation qui se traduit dans de nombreux domaines. Une des principales caractéristiques de cette « Renaissance » est la remise en cause des certitudes et traditions, qui conduit à une curiosité renouvelée pour les terres lointaines, notamment celles de l'Orient mystérieux mais perçu comme riche en or, sucre et épices.

Cette curiosité est renforcée par les intérêts de sociétés et de monarques qui prêtent une attention de plus en plus grande à la prospérité de leur commerce. D'autre part, la religion chrétienne, triomphatrice en Europe après la fin de la Reconquista, mobilise les énergies au service de l'évangélisation. Ce sont d'ailleurs le Portugal et l'Espagne qui sont les premiers acteurs des Grandes Découvertes. Vasco de Gama ouvre la route des Indes en 1497.

Le délitement de l'autorité papale et l'abandon explicite du mythe de l'Empereur en 1648 avec le traité de Westphalie ouvrent la voie à un « Âge des souverainetés » au cours duquel les nations européennes se renforcent et déploient leurs ambitions, y compris dans l'océan Indien.



b- La mise en œuvre de nouveaux moyens techniques

Ces développements, d'une importance majeure en eux-mêmes, se conjuguent à des avancées scientifiques, techniques et administratives pour permettre aux Européens d'assurer une présence significative loin de leurs métropoles. L'Europe désire découvrir le monde et en exploiter les richesses : elle en acquiert les moyens.

Les besoins des expéditions militaires et maritimes poussent monarques et puissants à encourager de grandes avancées dans la cartographie. Des cartes de plus en plus détaillées sont tracées par des experts comme Pierre Descelier ou Gérard Mercator. Les portulans sont le premier outil de travail des marins européens dans l'océan Indien.

La période voit également de grandes avancées dans la construction navale. Le tonnage des navires augmente, ainsi que leur tenue à la mer. L'usage de sabords et de ponts multiples améliore leur capacité militaire, décuplée par la fabrication de canons fiables. Les flottes européennes sont assurées de la victoire face à celles des souverains arabes ou indiens.

La navigation est facilitée par l'adoption d'instruments comme l'astrolabe, puis l'octant et l'horloge à longitude, résultats d'efforts concertés et encouragés notamment par le Parlement de Westminster, qui permettent de calculer la position d'un navire avec précision.

Les statistiques et des techniques financières (prêts, assurance) sont mobilisées au profit d'expéditions de commerce. Ainsi, c'est sous la forme de Compagnies privées que les États européens agissent dans l'océan Indien.

c- Les premiers pas des Européens dans l'océan Indien

Avant l'arrivée des Portugais dans l'océan Indien, aucun pouvoir n'y exerce de domination réelle. L'Inde est divisée en de nombreux royaumes, musulmans ou hindous, sous la tutelle de l'empereur Moghol. L'Empire ottoman joue un rôle non négligeable, mais les logiques commerciales ont le plus d'importance : équipages, capitaines, marchands et investisseurs arabes, chinois, indiens ou africains se mêlent dans les ports de l'océan.

Les Portugais s'imposent par la force pendant les premières décennies du XVI^{ème} siècle, établissant des places fortes, à partir desquelles ils développent leur propre commerce et imposent des taxes sur les flux existants. Leur monopole est rapidement remis en cause par d'autres puissances navales, Pays-Bas, Royaume-Uni et France. La Compagnie Française des Indes Orientales, fondée en 1664, installe des comptoirs à Pondichéry (1673) ou Chandernagor (1692) comme points d'appui pour son commerce.



III. La fin des Empires coloniaux

a- Le basculement de la moitié du XX^{ème} : changement de la position française dans l'océan Indien

La proclamation du droit des peuples à disposer d'eux-même, le soutien américain envers les populations colonisées, la perte de prestige de l'entreprise coloniale lors de la Seconde Guerre Mondiale ainsi que l'effet domino des proclamations d'indépendance précédentes sur des populations locales en quête d'autonomie font de la décolonisation un phénomène mondial. De manière pacifique ou non, la France doit donc renoncer à ses territoires dans le nord de l'océan Indien.

Après la fin du Raj Britannique en 1947, les comptoirs français suivent le mouvement d'indépendance – notamment derrière la personnalité de Kewal Singh, consul général indien. Les événements s'enchaînent et restent majoritairement pacifiques. Petit à petit les comptoirs perdent leurs dirigeants français au profit de personnalités locales. Chandernagor, Yanaon et Mahé rejoignent l'Union Indienne en juin 1954, Pondichéry et Karikal le 18 mars 1954. Huit ans plus tard, Charles de Gaulle ratifie cette décision.

L'indépendance de Djibouti arrive bien plus tard puisque la prospérité du port maintient la population locale dans un quotidien confortable. Cependant, les activités économiques sont fortement touchées par la fermeture du canal de Suez lors du conflit israélo-arabe qui amène en 1969 à une chute de 75 % du revenu commercial du port. L'indépendance est approuvée par 98,8 % des votants lors d'un référendum en 1977, mais la France maintient des relations privilégiées avec Djibouti qui débouchent sur un accord de défense. La France s'engage à participer à la défense territoriale de Djibouti. En échange, elle installe une base interarmées qui est encore aujourd'hui la base numériquement la plus importante d'Afrique et le point d'appui principal de la présence militaire française dans l'océan Indien.

b- La nouvelle nature de la présence française

Aujourd'hui, l'architecture de l'océan Indien a largement évolué. Les acteurs principaux sont des puissances émergentes comme l'Inde et la Chine qui disposent de moyens conséquents – dont des arsenaux nucléaires – pour peser dans les relations internationales. Cependant, la région a toujours autant d'intérêt pour les Européens et les Français. En effet, les économies européennes sont dépendantes des flux qui sont très largement tributaires du bon fonctionnement des routes maritimes transitant par l'océan Indien et le golfe persique : pétrole du Moyen-Orient, importations et exportations chinoises...

Dès lors, la France se veut un acteur incontournable dans la sécurisation de cet espace, comme le démontre son implication dans les opérations anti-piraterie dans le golfe. Sa présence s'appuie sur des partenariats avec les États de la région, que ce soit à Djibouti ou à Abu Dhabi où une base a été ouverte en 2008. Dans ses actions diplomatiques et stratégiques, Paris



privilégie le contact avec l'Inde et la République de Djibouti, qui sont tous deux considérés comme liés à la France par une amitié historique.

Conclusion :

La présence française en océan Indien a pris des formes très différentes depuis le XVII^{ème} siècle : comptoirs, colonies puis ambassades. Aujourd'hui, la France conduit une action diplomatique facilitée par l'ancienneté de sa présence mais son intérêt dans la région repose toujours sur les mêmes facteurs : l'importance des routes commerciales qui transitent par cet océan.

Les éditions du CESM

Les @mers du CESM :

Une veille bihebdomadaire de la presse et du net.

Brèves Marines :

Une page mensuelle sur les problématiques navales ou maritimes.



La Hune du CESM :

Un tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Cargo Marine :

Un stock d'études diverses et salées.

Études Marines :

La revue semestrielle des grands sujets maritimes (géopolitique, juridique, historique ou économique).

Rendez-vous sur notre site internet :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :

