

10

21 février 2011

FOCUS SUR...

LE « GRAND JEU MARITIME » DANS L'OCEAN INDIEN

Selon un rapport récent du Bureau maritime international¹, la piraterie maritime a continué à croître en 2010, jusqu'à atteindre un niveau jugé alarmant. C'est en particulier le cas dans l'océan Indien, zone maritime où sont pourtant déployées les marines des plus puissantes nations du monde. Mais leur présence est peut-être révélatrice d'enjeux géopolitiques allant au-delà de la lutte contre la piraterie.

Contact

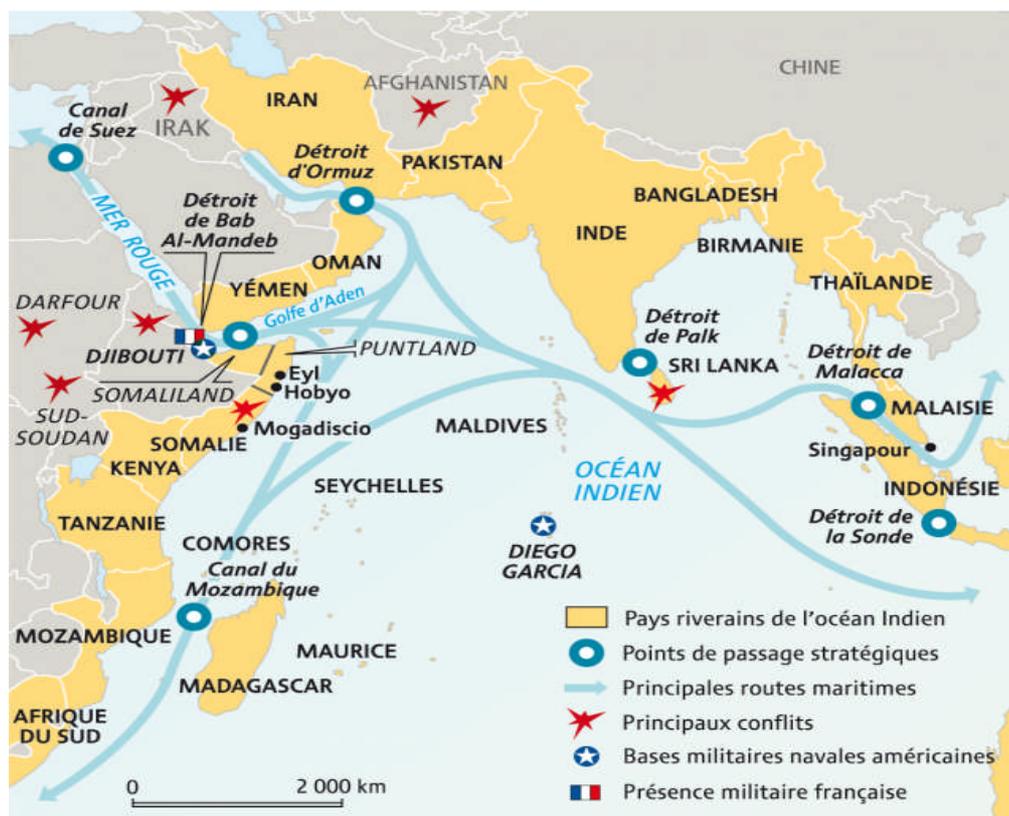
CDEM-SAPD
1, place Joffre
75700 PARIS SP 007
www.cdem.defense.gouv.fr
Tel : 01 44 42 85 98

Sommaire

1. Événement : piraterie et déploiement naval
2. Contexte : l'océan Indien au cœur des échanges mondiaux
3. Enjeux : positionnement stratégique des grandes puissances

A l'attention du lecteur :

Ce bulletin de veille a pour objet d'éclairer un événement marquant de l'actualité récente, d'en qualifier l'importance et d'en apprécier les conséquences éventuelles, à partir des analyses et des arguments d'experts internationaux. Les sources mentionnées ne sont en aucun cas exhaustives.



Source : <http://www.monde-diplomatique.fr/cartes/oceanindien>

¹ INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, PIRACY MARITIME CENTER. Hostage-taking at sea rises to record levels, said IMB. *International Chamber of Commerce* [en ligne], 17 janvier 2011. [Consulté le 20/01/2011]. Disponible sur : <http://www.icc-ccs.org/news/429-hostage-taking-at-sea-rises-to-record-levels-says-imb>

1. L'ÉVÉNEMENT : PIRATERIE ET DÉPLOIEMENT NAVAL

L'épicentre des actes de piraterie² dans l'océan Indien se situe au large des côtes de la Corne de l'Afrique et de la péninsule Arabique³, bien que certains raids aient lieu en haute-mer, via le recours à des bateaux-mères. Les pirates, héritiers d'une longue tradition de navigation et habiles à utiliser les moyens modernes de localisation par satellite⁴, parviennent aisément à trouver des refuges dans cet arc de crise islamique qui longe la façade ouest de l'océan Indien.

Le phénomène n'est pas nouveau. Il est né de la désagrégation politique des pays de la Corne de l'Afrique. Dès les années 1990, l'Etat somalien s'est effondré, ouvrant la voie à la balkanisation du pays et au règne des seigneurs de guerre locaux. A la fin de la même décennie, l'Éthiopie et l'Érythrée se sont livrés à une guerre frontalière qui risque à tout moment d'être réactivée. Pour sa part, le Kenya est parcouru par de graves troubles politiques internes, tandis que l'unité du Soudan vient d'éclater sous l'impulsion sécessionniste de la province du sud. Toutefois, les causes de la piraterie ne sont pas uniquement dues à l'instabilité politique qui caractérise cette partie de l'Afrique. Comme le rappelle un rapport de l'ONU⁵, la piraterie constitue aussi une forme de réponse au pillage des ressources halieutiques et aux dégazages sauvages organisés par des navires étrangers.

Les conséquences sur les activités économiques sont difficiles à évaluer. Si la piraterie a une incidence réelle sur les économies des pays proches des zones de danger, elle semble avoir peu d'influence sur le commerce maritime mondial, selon une note de l'ISEMAR⁶. Globalement, la Corne de l'Afrique subit une diminution de l'activité des ports, de la pêche et du trafic maritime qui aggrave le risque de substitution de l'économie légale par les filières illicites⁷. Les paradis touristiques (Seychelles, Maurice...), qui représentent une source de revenus appréciable⁸, sont sévèrement touchés par la régression des activités de plaisance, dans la mesure où ce sont moins les cargaisons des navires qui sont la cible des pirates, que les plaisanciers et les marins, dont l'enlèvement fait l'objet de demandes de rançon. En ce qui concerne le commerce mondial, la croissance des actes de piraterie ne s'est pas accompagnée d'une baisse de fréquentation des routes maritimes à risque, ni d'une augmentation significative du coût du fret⁹. Les prélèvements opérés par les actions de piraterie sur le flux du trafic maritime ne semblent pas être de nature à affecter profondément le commerce international transitant par l'océan Indien.

Face à cette menace, le déploiement de force est impressionnant. Pas moins de trois *combined task forces* (CTF), auxquelles il convient d'ajouter les navires d'autres marines, sont déployés sur ce théâtre maritime. Les États-Unis ont été les premiers à répondre aux résolutions adoptées par le Conseil de sécurité des Nations unies en déployant la CTF 150, transformée depuis en CTF 151¹⁰. L'Union européenne a réagi en mettant en place l'opération « Atalante » EU NAVFOR (*European Union Naval Force*), ou CTF 465. Enfin, l'OTAN est active avec la CTF 508 et l'opération *Ocean Shield*. Les marines occidentales ne sont pas les seules concernées. Les flottes russe, chinoise, indienne et japonaise, pour s'en tenir aux plus importantes, assurent également une présence en mer dans les zones dangereuses. Pour l'expert Nicolas Gros-Verheyde¹¹, le déploiement, en période de contrainte budgétaire forte, de trois forces qui remplissent des missions semblables et recrutent globalement dans les mêmes États, répond à une nécessité politique davantage qu'à un impératif opérationnel : la seule menace

² Pour un relevé précis des actes de piraterie, voir les *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships* sur le site de l'Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReports.aspx>

³ COMMERCIAL CRIME SERVICE. Piracy map 2010. *International Chamber of commerce* [en ligne], janvier 2011. [Consulté le 25/01/2011]. Disponible sur : <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre/imb-live-piracy-map-2010/piracy-map-2010>

⁴ LE SAGE, André. Dynamique de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique. *Centre d'études stratégiques de l'Afrique* [en ligne], 29 juin 2009. [Consulté le 25/01/2011]. Disponible sur : <http://fr.africacenter.org/2009/06/test-featured-4test-featured-4/>

⁵ LANG, Jack (dir.). Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes. *Le Monde* [en ligne], 25 janvier 2011. [Consulté le 25/01/2011]. Disponible sur : http://www.lemonde.fr/mmpub/edt/doc/20110125/1470108_d6cd_rapport%2520jack%2520lang%2520sur%2520piraterie%2520maritime_1.pdf

⁶ GALLAIS BOUCHET, Anne ; GUIZOU, François. Piraterie : Perturbation de l'économie maritime ? *Institut supérieur d'économie maritime* [en ligne], note de synthèse n°218, octobre 2010. [Consulté le 26/01/2011]. Disponible sur : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-128.pdf>

⁷ LANG, Jack (dir.). *Op. cit.*, p. 13.

⁸ MICHEL, James A. Discours du Président James A. Michel à l'occasion de l'ouverture du Colloque international sur la piraterie. *State house, office of the President of the Republic of Seychelles* [en ligne], 12 juillet 2010. [Consulté le 25/01/2011]. Disponible sur : http://www.statehouse.gov.sc/index.php?option=com_content&view=article&id=278:discours-du-president-james-a-michel-a-loccasion-de-louverture-du-colloque-international-sur-la-piraterie&catid=35:speeches&Itemid=64

⁹ GALLAIS BOUCHET, Anne ; GUIZOU, François. *Op. cit.*, p. 4.

¹⁰ KEMPF, Olivier. Piraterie maritime : Atalante, Allied Protector, CTF 151 et les autres. *Egea blog* [en ligne], 28 août 2009. [Consulté le 24/01/2011]. Disponible sur : <http://www.egeablog.net/dotclear/index.php?post/2009/08/28/Piraterie-maritime>

¹¹ GROS-VERHEYDE, Nicolas. L'OTAN se cherche une nouvelle bataille, sur mer. *Bruxelles 2* [en ligne], 28 août 2009. [Consulté le 24/01/2011]. Disponible sur : <http://www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-océan-indien/1%E2%80%99otan-se-cherche-une-nouvelle-bataille-sur-mer.html>

de la piraterie peinerait, en effet, à expliquer une telle mobilisation. Selon un ancien diplomate éthiopien s'exprimant dans un article de presse au ton polémique¹², « la lutte contre la piraterie somalienne est bien souvent un prétexte pour positionner les forces des grandes puissances », qui pourraient être, en réalité, engagées dans une compétition pour des **enjeux géopolitiques dont l'océan Indien serait le cadre**.

2. LE CONTEXTE : L'OCEAN INDIEN AU CŒUR DES ECHANGES MONDIAUX

Le poumon du commerce international. Au cours des trente dernières années, le transport maritime s'est caractérisé par une formidable expansion, due en particulier à l'émergence des pays asiatiques. C'est la route transocéanique Asie-Europe-Asie qui a connu, logiquement, la plus forte progression, mais les voies sud-sud ont aussi bénéficié de cet essor¹³. Toutes doivent transiter par l'océan Indien. Celui-ci est le débouché naturel des exportations d'hydrocarbures en provenance du golfe Persique, dont les pays d'Asie sont très dépendants. Dans le cas de la Chine, 40% de ses importations de pétrole proviennent du golfe Persique et 60 % transitent par le détroit de Malacca¹⁴. En dépit de son intérêt hautement stratégique, le pétrole ne constitue pas la principale valeur marchande transitant par l'océan Indien. Le volume des marchandises de toutes sortes transportées par conteneurs représente une manne économique bien plus importante. Robert Kaplan rappelle dans un ouvrage récent¹⁵ que l'océan Indien, carrefour commercial fondamental pour les nations industrialisées du XXI^e siècle, est de fait le nouveau champ de bataille de la domination mondiale.

Des caractéristiques géostratégiques particulières. Contrairement aux océans Atlantique et Pacifique, qui couvrent les deux hémisphères, l'océan Indien est essentiellement austral. Bordé par trois continents (africain, asiatique et océanien), il est relié aux autres mers et océans par des détroits et des passages. Sur la façade ouest, le détroit d'Ormuz donne accès au golfe Persique, mer semi-fermée comme la mer Rouge, à laquelle on accède par le détroit de Bâb el Mandeb. Le passage sud-ouest le plus court longe les côtes africaines via le canal du Mozambique, en direction du cap de Bonne-Espérance. Sur la façade opposée, le contournement par l'Australie reste une voie très coûteuse en raison de l'allongement du trajet. Le choix des détroits malais et indonésiens s'impose naturellement. Le détroit de Malacca est de loin le plus fréquenté, mais sa faible profondeur oblige les navires à fort tirant d'eau (et les sous-marins) à utiliser les détroits de la Sonde et de Lombok, plus à l'Est. Ainsi, les principales voies du trafic maritime mondial qui transite par l'océan Indien sont aisément verrouillables par des moyens terrestres ou maritimes modernes. Comme le résumait Hervé Coutau-Bégarie dès les années 1990, prolongeant ainsi les travaux de l'amiral Labrousse¹⁶, toute « la stratégie maritime contemporaine dans l'océan Indien est dominée par la lutte pour ces *chokepoints* »¹⁷.

3. LES ENJEUX : LE POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DES GRANDES PUISSANCES

Le rayonnement américain depuis la base de Diego Garcia. L'importance stratégique de l'océan Indien a été identifiée depuis longtemps déjà par les Etats-Unis, et régulièrement rappelée dans les *Quadrennial Defense Reviews*. Dès 1966, les Etats-Unis passent un accord avec la Grande-Bretagne, afin d'installer une base militaire sur l'île de Diego Garcia¹⁸, dans l'archipel des Chagos. Situé en plein cœur de l'océan Indien, ce récif est devenu l'une des principales bases américaines à l'étranger, et est capable d'accueillir les plus gros navires comme les matériels les plus sophistiqués. Depuis cette position forte, les Etats-Unis sont en mesure d'observer, voire de contrôler, tout le trafic maritime et aérien dans une zone s'étendant de l'Afrique orientale à l'archipel indonésien, en passant par l'Asie du Sud et la péninsule Arabique. Complété par la puissante Ve flotte, dont l'état-major est basé à Bahreïn, le dispositif n'est cependant pas exempt de faiblesse¹⁹ : en effet, en cas de crise grave, les détroits qui commandent les accès de l'océan Indien pourraient être interdits à la circulation par des moyens balistiques ou autres (avions, mines...), empêchant la Ve flotte d'être secourue ou de secourir rapidement le reste de l'*US Navy*.

¹² HASSAN, Mohammed. Océan Indien : ici se joue la grande bataille pour la domination mondiale. *Investig'action* [en ligne], 16 septembre 2010. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : <http://www.michelcollon.info/Ocean-Indien-ici-se-joue-la-grande.html>

¹³ ORTOLLAND, Didier ; PIRAT, Jean-Pierre. *Atlas géopolitique des espaces maritimes*. Paris : Technip, 2010. 343 p.

¹⁴ ORTOLLAND, Didier ; PIRAT, Jean-Pierre. *Ibid.*, p. 234.

¹⁵ GURCHARAN, Das. The Next Battleground : A Review of Robert Kaplan's « Monsoon ». *Center for a new American Security* [en ligne], 18 octobre 2010. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : <http://www.cnas.org/node/5131>

¹⁶ LABROUSSE, Henri. La stratégie française dans l'océan Indien. *Stratisc* [en ligne], s.d. [Consulté le 04/02/2011]. Disponible sur : http://www.stratisc.org/strat_053_LABROUSSE.html

¹⁷ COUTEAU-BEGARIE, Hervé. *Géostratégie de l'océan Indien*. Paris : Economica, 1993. 352 p.

¹⁸ ORAISON, André. Diego Garcia, « forteresse du monde libre ». *Diplomatie, affaires stratégiques et relations internationales*, hors-série n°13, août-septembre 2010, p. 64-70.

¹⁹ HOLMES, James ; YOSHIHARA, Toshi. US Navy's Indian Ocean Folly ? *The Diplomat* [en ligne], 4 janvier 2011. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : <http://the-diplomat.com/2011/01/04/us-navy%E2%80%99s-indian-ocean-folly/>

Affirmation de la présence indienne. Soucieuse d'apparaître comme le gendarme de l'océan Indien, par lequel transitent plus de 90% de son volume commercial²⁰, l'Inde réalise un effort important pour assurer la montée en puissance de sa flotte. Elle a mis en chantier récemment six sous-marins de classe Scorpène en coopération avec la France, et s'emploie à faire moderniser le porte-avions russe Amiral Gorshkov²¹. L'objectif affiché dans l'*Indian Maritime Military Strategy*²² est de faire opérer simultanément deux groupes aéronavals, un sur chaque côte. En plus des divers « verrous » déjà cités, contrôlant l'accès à l'océan Indien, l'Inde doit prendre en compte le détroit de Palk. Situé entre sa côte sud et le Sri-Lanka, il est peu fréquenté, mais constitue pour elle un axe stratégique, car il permet de faire communiquer ses états de la côte ouest avec ceux de l'Est. En dehors de ses proches atterrages, la marine indienne doit également être en mesure d'assurer, dans le bassin de l'océan Indien et au-delà, la sécurité de ses investissements économiques et de sa considérable diaspora. Néanmoins, dans un contexte de fortes rivalités internationales, en particulier avec la Chine²³, les moyens indiens demeurent modestes. D'ailleurs, plutôt que de se lancer dans une course aux armements, New Delhi a opté pour la mise en oeuvre de mécanismes de coopération régionale de sécurité, comme l'*Indian Ocean Naval Symposium* (IONS)²⁴.

Le mythe du « collier de perle » et la réalité de la stratégie chinoise de contournement. Le concept de « collier de perles », qui décrit la stratégie chinoise de pénétration dans l'océan Indien, n'est en rien une théorie venant de Chine. L'expression est apparue dans l'étude d'un cabinet de consultance américain, destinée au Pentagone²⁵. Pour autant, la Chine est loin de se désintéresser de l'océan Indien, véritable artère jugulaire de son économie. Il existe bien une diplomatie navale chinoise cherchant à sécuriser ses lignes d'approvisionnement²⁶, mais elle passe moins par l'établissement de bases relais dans des îles, que par l'accès à des infrastructures portuaires débouchant directement dans l'océan Indien. Le développement du port de Gwadar, au Pakistan, est révélateur de cette stratégie de contournement des verrous stratégiques que sont les détroits de l'Asie du sud-est. Le positionnement de ce port, non loin du golfe Persique, et son prochain raccordement par voie de chemin de fer à la province du Xinjiang, offrent une liberté de manœuvre géopolitique non négligeable à Pékin²⁷. Les investissements réalisés dans le port de Kyaukphyu au Myanmar (Birmanie) - face au gisement gazier de Shwe - s'inscrivent dans la même logique et expliquent en partie le soutien chinois au régime birman²⁸.

Rôle de la France dans ce « grand jeu maritime ». Depuis les années 1970 et la crise pétrolière, un nombre croissant de bâtiments de la marine nationale a été déployé dans la zone. La politique de défense de Paris sur place se fonde sur deux principes : l'indépendance nationale et la solidarité avec ses alliés pour le respect du droit international. Présente sur les trois débouchés occidentaux de l'océan Indien - le canal du Mozambique, avec la récente intégration des Comores aux DOM-TOM, le détroit de Bâb-el-Mandeb, avec la base militaire de Djibouti, et le détroit d'Ormuz, avec la récente base IMFEAU (implantation militaire française aux Emirats arabes unis) -, la France s'efforce d'apparaître comme un acteur incontournable des futurs équilibres stratégiques dans l'océan Indien. L'ensemble insulaire francophone (La Réunion, Terres australes et antarctiques françaises et îles éparses), uni à l'Inde et à la Chine par des liens de peuplement anciens, constitue par ailleurs un atout pour la promotion d'un espace économique et humain régional. En tant que puissance riveraine disposant de moyens de lutte contre la piraterie et la pêche illégale, la France pourrait utilement contribuer à la mise en oeuvre d'une politique maritime ambitieuse dans la région²⁹.

²⁰ KALE, Ashish. Sécurité et guerre navale en Asie, le point de vue indien. *Défense et sécurité internationale*, hors-série n°14, octobre-novembre 2010, p. 69-71.

²¹ JAFFRELOT, Christophe. L'Inde, le G20 et la gouvernance mondiale. *CERI-Science Po* [en ligne], décembre 2010. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : http://www.ceri-sciences-po.org/archive/2010/decembre/dossier/art_cj.pdf

²² MINISTRY OF DEFENCE (NAVY). Freedom to use the seas : India's maritime military strategy. *Indian Navy* [en ligne], mai 2007. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : http://www.indiannavy.nic.in/maritime_strat.pdf

²³ TOWNSHEND, Ashley. Sino-Indian Maritime Relations : Managing Mistrust in the Indian Ocean. *Lowy Institute* [en ligne], décembre 2010. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : <http://www.lowyinstitute.org/Publication.asp?pid=1461>

²⁴ JOSHY, Paul M. Cooperative Security in the Indian Ocean Region : The IONS Way. *S. Rajaratham School of International Studies* [en ligne], 27 mai 2010. [Consulté le 18/01/2011]. Disponible sur : <http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0552010.pdf>

²⁵ Collier de perles. *TTU lettre hebdomadaire d'informations stratégiques*, n°781, 8 décembre 2010, p. 6.

²⁶ SHAN, Wang ; YU, Fu. International Rivalries at Sea and China's National Security. *CIR*, vol. 20, septembre 2010, p. 146-155.

²⁷ MERCIER, Jean-Jacques. Chaînes et colliers... quel déploiement pour la Chine ? *Défense et sécurité internationale*, hors-série n°15, décembre 2010-janvier 2011, p. 16-17.

²⁸ CINEMA, Rasik. Burma - Where China & India Collide - From "Monsoon" by Robert Kaplan. *Macro Viewpoints* [en ligne], 16 juin 2010. [Consulté le 08/02/2011]. Disponible sur : <http://cinemasarik.com/2010/11/06/burma--where-china--india-collide--from-monsoon-by-robert-kaplan.aspx>

²⁹ BERTILE, Wilfried. Dans l'océan Indien, la richesse de l'intégration. *Le Monde diplomatique*, mars 2010. [Consulté le 06/02/2011]. Disponible sur : <http://www.monde-diplomatique.fr/2010/03/BERTILE/18928>