



L'océan Indien, transport maritime et géopolitique

L'océan Indien est un "petit" océan dont on accède par le canal artificiel de Suez, par plusieurs détroits d'Insulinde (Malacca, Sonde, Lombok), par le cap de Bonne Espérance et le cap Leeuwin au Sud-ouest australien. Cet océan est un espace de transit Est-Ouest aux passages maritimes sensibles et une sorte de super Méditerranée entre continents. Les aspects géostratégiques sont lourds pour les rives de ce vaste espace avec à la fois l'Afrique de l'Est, le Moyen-Orient, le Sous Continent Indien, l'Asie du Sud-Est et l'Australie. Aux traditions de présence européenne, se sont ajoutés les intérêts américains autour du pétrole et maintenant chinois plus complexes. Les enjeux de commerce et de développement portuaire s'inscrivent dans des dynamiques de marché autour des énergies, des flux et des besoins des pays de la région en premier le géant indien. Il forme aussi et presque depuis le début de l'histoire un enchevêtrement d'intérêts politiques. Tour d'horizon d'un espace géo-dynamique.

Géographie et politique d'un petit océan

Le plus petit des trois océans est une part conséquente du Vieux monde. Géographiquement c'est un vaste ensemble borné par trois continents, mais dont le troisième élément, l'Australie n'a été "découvert" que depuis peu même si c'est l'un des plus vieux peuplements du monde. L'océan Indien est d'abord le monde maritime de l'Asie dans toutes ses nuances. Le monde arabo-pers avec la mer Rouge, les golfes persique, d'Aden et d'Oman. Puis c'est le monde indien incluant le Sri Lanka et le golfe du Bengale. Enfin à l'Est avec la Birmanie, une partie de la Thaïlande, de la Malaisie et de l'Indonésie un morceau d'Asie du Sud-Est. La voie d'accès du Pacifique est le stratégique détroit de Malacca. L'histoire ancienne retient le rôle des commerçants arabes en Afrique de l'Est et indiens en Asie du Sud-Est. Un commerce maritime dynamique au rythme régulier de la mousson.

C'est dans ce monde que débarquent au XVI^e siècle les Européens. Portugais, Hollandais, Britanniques et Français bouleversent les équilibres. Le colonialisme affectera l'Afrique, une partie du Moyen-Orient, les Indes et l'Insulinde. Succéderont les indépendances et un monde qui révèle un Orient bien compliqué. Aujourd'hui, les monarchies du Golfe, le Yémen en guerre civile, l'Iran

révolutionnaire chiite, l'Inde et le Pakistan, la Birmanie et ses minorités forment une succession de "problèmes".

Pendant cinquante ans, en termes de géopolitique, c'est une vraie ou fausse quête de l'URSS vers les mers ouvertes qui était un sujet d'inquiétude occidentale. La guerre d'Afghanistan en fut l'épisode le plus "chaud" avant de constituer un des éléments de la fin du régime soviétique au prix d'un bouleversement dans ce pays déjà redouté depuis l'Inde britannique. L'islamisme taliban est loin de la mer, mais a suscité une intervention internationale conséquente. Le mouvement révolutionnaire iranien en rupture avec les voisins arabes et l'Occident est un sujet de tensions géopolitiques maintenant ancien. L'Iran se situe dans un ensemble aussi confiné que stratégique pour les besoins énergétiques du monde. Des troubles de la circulation des pétroliers de la guerre Iran – Irak à la récente tension entre Téhéran et Washington, le détroit d'Ormuz est un point d'attention international majeur. Moins grave fut la nuisance de la piraterie somalienne alors que pèse aujourd'hui le risque de débordement maritime de la guerre civile yéménite.

Le dernier dossier géopolitique en océan Indien tourne autour de la Chine qui multiplie les actions politiques comme les actions économiques soulevant des tonnes de conjonctures de la part des Etats comme des observateurs. Ainsi s'ajoutent, la sensibilité pour le passage maritime de Singapour (le "dilemme de Malacca"), la diplomatie de Pékin avec les voisins de l'Inde (le "collier de perles") et maintenant la dynamique partenariale économique ("Nouvelles routes de la Soie"). La géopolitique, la géostratégie et la géo-économie chinoises trouvent dans l'océan Indien un terrain fertile et suscitent maintes questions.

Stratégiques flux d'hydrocarbures

L'océan Indien forme un espace commun à plusieurs civilisations autour des sous-régions maritimes. Ce qui devrait s'appeler en réalité le golfe arabo-persique est le débouché de la Mésopotamie et de la vieille Perse. Les premiers Européens seront les Britanniques sur les côtes d'Arabie, mais plus que cette influence occidentale qui a gagné ce qui devint l'Irak, c'est la découverte du pétrole qui a changé la face de la région. L'Arabie Saoudite, les petits émirats, l'Irak et l'Iran se retrouvent avec des

richesses pétrolières de plus en plus importantes et un outil politique redouté depuis 1973. À cette manne s'ajoute le gaz dont une vaste nappe se situe sous la mer entre le Qatar et l'Iran ainsi que l'Oman.

Le Moyen-Orient possède la moitié des ressources prouvées de pétrole au monde, en extrait un tiers (1,5 Mdt / 4,4 Mdt), et 45% du marché (1 Mdt / 2,2 Mdt). En termes de destination, 60% du brut vont vers l'Extrême-Orient, 15% vers le Sous continent indien (SCI) et 30% vers l'Occident. Depuis vingt ans, cette part a reculé au profit de la demande chinoise et indienne.

Une partie de la problématique régionale réside dans le pétrole iranien. Les exportations iraniennes, qui peuvent atteindre 2,7 Mds de barils jour, plongent à 1 Md en cas de sanctions américaines limitant les acheteurs à l'Inde et à la Chine hors d'atteinte des pressions de Washington.

Économiquement, l'un des changements se situe dans la croissance du raffinage des monarchies pétrolières. La capacité des raffineries régionales est passée de 6,6 M à 9,7 M de barils jour. Malgré la construction ou la modernisation de ces supers raffineries, le raffinage du Golfe ne représente que 10% de l'activité mondiale¹. Néanmoins, la contribution aux échanges mondiaux est du double avec 228 Mt en 2018 dont 82% partent à l'Est d'Ormuz.

Si le gaz est présent à Oman et aux Emirats Arabes Unis (EAU), il enrichit surtout le Qatar, véritable gazo-monarchie. Découvert en 1971, un grand champ gazier est commun aux eaux territoriales iraniennes (South Pars) et qataries (North Field). La région concentre 38% des réserves mondiales prouvées, mais la capacité d'exportation en GNL est réglée par les capacités de liquéfaction du Qatar (77 Mt/an) et ses voisins d'Oman et des EAU. Le développement international de la demande gazière pousse le Qatar à élever encore sa capacité de liquéfaction à 110 Mt/an d'ici 5 ans. Quant à l'Iran, l'objectif premier serait l'exportation de 10 Mt / an, via l'Irak et la Syrie, ce qui reste très hypothétique aujourd'hui.

En 2018, 56% du gaz du Moyen-Orient se sont dirigés vers l'Extrême-Orient, 20% vers le SCI et 37% à l'Ouest de Suez. Encore une fois l'accès au gaz de la péninsule arabique est surtout un problème pour les pays asiatiques. À l'opposé se situe la production australienne et plus exactement au Nord-Ouest de l'île. Si la part des réserves prouvées est minime (66 Mt), la production offshore actuelle est énorme (22% de celle mondiale) et représente même un cinquième des exportations internationales de GNL, toutes destinées à l'Extrême-Orient. Une dernière région gazière pourrait être formée en Afrique de l'Est par

¹ L'Inde fait croître aussi son activité de raffinage et a exporté en 2018 53 Mt de produits pétroliers. Une nouvelle super raffinerie associera Saoudiens et Indiens.

les extractions en mer (Mozambique, 5 Mt projetés), des ressources faibles à l'échelle mondiale, mais utiles à l'économie locale.

Pour revenir à la géopolitique, la question du détroit d'Ormuz s'est posée à partir du moment où le régime révolutionnaire iranien s'est mis en opposition de l'ordre du monde occidental. La guerre Iran – Irak entraîna des attaques iraniennes de pétroliers dans le verrou du golfe Persique². En 2019, c'est la tension entre Washington et Téhéran qui peut dérapier à Ormuz. La menace se porte aussi sur le détroit de Babel Mandeb, la porte sud de la mer Rouge. La guerre civile au Yémen s'est transformée en conflit par procuration entre l'Arabie Saoudite, les EAU et l'Iran. Une sorte de dédoublement de l'escalade possible dans la région. Ce type de conflit est bien plus dangereux pour l'économie que la nuisance de la piraterie³. Le passage d'Ormuz représente un quart des échanges mondiaux de GNL et 1/10 du méthane. Pour le pétrole brut, la proportion est aussi d'un quart. En cas de dégradation militaire dans le golfe Persique les conséquences sur les flux de pétrole seraient importantes. Il en va de même avec le gaz. Les tensions entre l'Amérique, l'Arabie Saoudite et l'Iran sont une menace latente sur la zone⁴. Le prix de l'or noir s'envolerait et le monde doit éviter une nouvelle crise économique grave.

L'océan Indien est donc aussi un espace de transit des grandes marchandises moins géopolitiques, mais tout aussi fondamentales. Dans notre monde industriel et énergivore, le charbon et le fer restent des marchandises qui circulent en masse sur les mers. L'océan Indien voit le passage du fer brésilien (mais aussi du soja) vers l'Asie Pacifique ainsi que de quelques tonnages sud-africains. L'autre richesse du pays est le charbon qui est en partie orienté vers l'Inde (36 Mt) même si ce sont les charbons indonésien (110 Mt) et australien (50 Mt) qui alimentent majoritairement le géant régional.

On l'oublie souvent, mais le golfe persique possède des trafics de pondéreux. L'Iran est un petit exportateur de fer, mais à l'inverse les monarchies disposent de capacités industrielles sidérurgiques (30 Mt de fer importés). Il s'agit aussi d'aluminium avec 8% de la production mondiale suscitant des importations d'alumine.

² Un pipeline traverse d'Est en Ouest, l'Arabie Saoudite jusqu'à Yanbu sur la mer Rouge. Aux EAU, un oléoduc atteint Fujairah sur la mer d'Oman.

³ La piraterie somalienne fut à la fin de la première décennie du siècle une perturbation majeure dans le golfe d'Aden et l'Est de l'Afrique. L'auto sécurisation des navires, la mobilisation de moyens navals internationaux et l'évolution politique en Somalie ont quasiment éliminé la menace depuis quelques années.

⁴ Les États-Unis possèdent des bases navales dans la région à Bahreïn, Djibouti, Diego Garcia et au Koweït. Il en va de même pour la France à La Réunion, Mayotte, Djibouti et Abu Dhabi. La GB est installée à Bahreïn, Oman, au Qatar et à Diego Garcia.

La conteneurisation, transit et marchés régionaux

La route de l'Orient asiatique fait partie de la grande histoire maritime de l'Europe. L'accès direct à l'Inde fut d'abord une formidable opportunité, puis Portugais et Hollandais poussèrent au-delà de l'océan Indien accédant aux épices de l'Insulinde et aux richesses de la Chine. La vieille route de l'Extrême-Orient a repris, avec la conteneurisation, le statut de voie fondamentale dans le commerce international.

Le transit de conteneurs via l'océan Indien est colossal, soit grossièrement, 16 M d'evp depuis l'Extrême-Orient vers l'Europe et la Méditerranée, 8 M d'evp dans l'autre sens. La Chine et ses voisins manufacturiers exportent aussi vers le Moyen-Orient (4 M d'evp), le SCI (8 M d'evp) et l'Afrique de l'Est (1 M d'evp). Enfin, les trafics entre l'Europe et l'Australie transitent via les hubs du Sud-Est asiatique ou directement par le Sud via la Réunion et/ou Maurice. Les deux ports assurant ainsi le transbordement des flux régionaux des Mascareignes.

En termes d'économie, l'ensemble de la région de l'océan Indien est plus que diversifié. Le golfe Persique est riche de ses pétromonarchies. Dans cet ensemble le port de Dubaï et avec lui DPW⁵ ont un rôle pivot affichant 15 M d'evp/an. Les deux autres hubs régionaux sont situés sur la mer d'Arabie, Salalah (3,4 M d'evp) et Khor Fakkan (2 M evp)⁶. L'émirat d'Abu Dhabi dispose d'un port qui prend de l'importance (1,7 M) avec maintenant un terminal de Cosco. La région compte encore un port saoudien (Dammam 1,5 M) et un port qatari qui avec les sanctions de ses voisins prend de l'importance (1,3 M). En face, c'est le port iranien de Bandar Abbas (2 M) qui est lui à nouveau affecté par les sanctions américaines.

Le Pakistan et le Bangladesh sont des pays très peuplés, mais au poids relatif en termes de conteneurs, 2,3 M d'evp pour Karachi et 2,7 M d'evp pour Chittagong. Il en serait de même pour Colombo si le port du Sri Lanka n'avait pas une activité de transbordement qui porte son activité à 7 M d'evp. Finalement l'Inde est dans la même situation que son voisin, une quinzaine de millions d'evp pour un pays de 1,33 Md d'habitants c'est peu. Le pays exporte des produits manufacturés et se protège de la masse de produits chinois. Dans l'ensemble, dominant les ports de Bombay (Jawaharlal Nehru, 5 M d'evp) et Mundra (4,4 M d'evp) au Gujarat. Le troisième port du pays au Sud Est, Chennai n'affiche qu'un modeste 1,5 M d'evp.

⁵ DPW est devenu le troisième groupe de manutention mondial grâce à des prises de position régulières ainsi que les reprises de CSX (USA) et P&O Ports (GB). Le groupe est présent dans l'océan Indien à Djibouti, au Mozambique, en Inde, au Pakistan, en Arabie Saoudite et aux EAU. L'entité P&O Ports est elle impliquée à Berbera au Somaliland et à Bosaso au Puntland.

⁶ Ce port joue un rôle majeur dans le soutage mondial.

Le dernier ensemble régional pour les conteneurs est composé par la longue côte orientale de l'Afrique de Port Soudan au Cap. Le plus grand port reste naturellement Durban (3 M d'evp), mais son nouveau voisin Ngqura sert de port relais avec bientôt 1 M d'evp. Le statut de port millionnaire est déjà celui de Mombasa au Kenya et va le devenir pour Dar El Salam en Tanzanie. Un statut qui échappe à Djibouti en raison du conflit entre l'autorité portuaire et DPW.

La Chine et l'océan Indien

La première façon d'aborder l'intérêt de la Chine dans l'océan Indien fut la lecture faisant du détroit de Malacca un verrou du commerce chinois comme le firent avant les Japonais, mais dans un aspect moins géostratégique conflictuel (nuisance de la piraterie des années quatre-vingt-dix). De fait, le tout petit passage du détroit de Philips face à Singapour sert au transit de 1/6 du transport maritime mondial. Le transit de pétrole en 15 ans est passé de 400 à 600 Mt. Encore plus que pour le Japon, le détroit est vital pour la Chine devenue la plus grande nation maritime de notre monde globalisé. En 2003, le président Hu Jintao selon un journal de Hong Kong aurait évoqué le "dilemme de Malacca". Cette dépendance du détroit qui représente pour la Chine des volumes colossaux de soja, de pétrole, de fer et de gaz.

Le goulet de Malacca est aussi sensible pour toutes les économies d'Extrême-Orient au-delà de la Chine, mais finalement le danger est sans doute limité. La principale menace est certainement la simple thrombose du passage à Singapour (90 000 navires par an). La question d'alternative au détroit de la Malacca est évoquée en Thaïlande avec un projet de canal dans l'isthme de Kra (44 km) de pipeline et/ou de chemin de fer. Aucun projet n'est en cours, même si des engagements chinois ont été évoqués il y a quelques années.

Le second concept est plus géopolitique. Le nom de "collier de perles" chinois dans l'océan Indien revient à un rapport américain de 2004 sous l'administration de G. W. Bush et qui a depuis été médiatisé. L'idée est qu'au-delà des relations de Pékin avec les voisins de l'Inde se trouvent des actions concrètes notamment en termes d'infrastructures. Il s'agit donc des liens avec la Birmanie, le Pakistan, le Bangladesh, le Sri Lanka, les Maldives. Pendant quelques années, les actions chinoises dans ces pays étaient donc vues dans la lecture du collier de perles. La Chine a ainsi construit en 2009 un oléoduc et un gazoduc parallèles entre la Birmanie et la province chinoise du Yunnan. Il s'agit de faire circuler des extractions offshore birmanes et des transits pétroliers. L'autre engagement chinois se trouvait à l'autre extrémité avec au Baloutchistan le port de Gwadar (2013) dont la

vocation commerciale serait pour l'Ouest du Pakistan et vers l'Asie centrale voir la Chine occidentale, mais qui passe surtout pour une implantation portuaire chinoise en mer d'Oman. En tout cas aujourd'hui le port ne sert à rien notamment pour les conteneurs. Le port de Hambantota est le nouveau port du Sri Lanka situé au Sud de l'île et donc proche des routes maritimes depuis 2010.

Le concept de collier de Perles n'est pas chinois, mais utilisé par les *think tanks* et la presse occidentale, mais aussi les Indiens pour définir la politique de Pékin dans la région. C'est le prototype même de ce que crée depuis toujours la géopolitique internationale des lectures martiales. Le concept suivant est lui officiel, chinois et non belliqueux. Ce sont les "Nouvelles routes de la Soie" (NRS), d'abord baptisées par un vocable plus vague de "Belt & Road Initiative". C'est d'abord une formule énoncée au Kazakhstan par le Président Xi Jin Ping en 2013 dans une perspective transcontinentale et qui est devenue une politique d'État bien plus vaste.

À partir de là, les politiques d'infrastructures chinoises au Pakistan, en Birmanie et au Sri Lanka sont lues avec les lunettes géopolitiques. Désormais la Chine revendique ses politiques de construction de ports, d'aéroports, de ponts, de routes et de voies de chemin de fer comme des éléments d'une politique partenariale multilatérale. Et comme cela est très dynamique, les Occidentaux dissertent à nouveau sur ce qui apparaît comme une vaste expansion commerciale et politique de Pékin.

Pour l'océan Indien, les projets chinois se sont déroulés au port de Djibouti⁷, en Ethiopie par la modernisation du train vers Addis-Abeba, commencent à Lamu au Kenya et sont projetés à Bagamoyo en Tanzanie. Tout cela apparaît comme des affaires de BTP dans un continent qui apprécie les opportunités de développement rapide que représente la Chine.

Parallèlement, il y a aussi les stratégies des conglomérats chinois en termes de développement portuaire. Cosco cherche des positions liées à ses lignes maritimes d'où l'engagement à Abu Dhabi comme avant à Singapour et au Pirée. China Merchant Port Holding (CMPH) est une société portuaire qui prend de l'importance dans le monde avec des prises de contrôles directes et des participations financières. Dans l'océan Indien, CMPH est engagée à Djibouti et à Hambantota (2017).

Pour ce dernier construit par la Chinoise CCCC pour un coût de 1,4 Md \$, les défauts de solvabilité et de sous activités ont remis le port dans la main des créanciers chinois pour 99 ans et soulevé des contestations au Sri Lanka en 2017. La politique pro chinoise du Premier ministre Mahinda Rajapaksa est un vaste sujet politique dans l'île qui a enfin gagné il y a dix ans la paix civile.

Désormais Hambantota sert d'illustration à une trop forte implication chinoise.

L'échiquier régional

Le Bangladesh devrait aussi être un partenaire de la Chine, mais New Delhi souhaite maintenir son voisin hors de la dynamique chinoise. Elle a proposé son aide pour le port en eau profonde de Payra (sous l'autorité de celui de Chittagong) qui est au Sud-Ouest et donc proche de Calcutta en Inde. Dhaka a éteint une collaboration chinoise (conception, financement, construction) pour le projet de Sonadia au Sud-Est. Le port "chinois" de la zone sera sans doute celui de Kyaukphyu en Birmanie relativement proche du Yunnan.

Au Bangladesh, le Japon développe un autre port à Matarbari dans la même région, pour les conteneurs et le charbon. L'agence de coopération internationale japonaise (JICA) est aussi active dans l'océan Indien à Madagascar. L'Inde veille donc sur son voisin oriental comme elle peut participer au développement à Maurice qui partage des affinités culturelles liées au peuplement de l'île. Plus politique est la position dans le port iranien de Chabahar situé dans la mer libre du golfe d'Oman et dont l'opérateur est India Ports Global société privée dans la mouvance de l'État indien. Chabahar paraît comme Gwadar un port politique quasi vide de marchandises. L'Inde cultive ses liens historiques avec Oman. Au final, l'Union Indienne de Mundi œuvre pour retisser l'ensemble des liens avec tous ses voisins maritimes tout en cultivant ses partenariats avec la France et les États-Unis.

La France n'est pas absente de cet espace puisqu'elle compte deux départements d'outre-mer La Réunion, Mayotte et diverses dépendances des îles Éparses autour de Madagascar. Elle est aussi positionnée militairement à Djibouti et dans le golfe Persique. Paris doit jouer ici comme ailleurs avec sa nature multi spatiale, ses intérêts stratégiques et ses politiques de voisinage.

L'océan Indien est donc à la fois un grand corridor maritime et un des lieux stratégiques des énergies concernant autant l'Occident, l'Inde que l'Extrême-Orient. Cela pourrait être "l'océan de l'Inde", mais la présence chinoise est manifeste à la fois chez les voisins de New Delhi et en Afrique de l'Est. En 1901, un roman de Kipling a popularisé le terme de "Grand Jeu", un phénomène géopolitique né au XIX^e siècle autour des rivalités coloniales en Asie occidentale. À l'évidence, c'est bien un nouveau Grand Jeu qui est en cours, mais avec sa nature propre à notre époque : une activité maritime colossale et une multiplicité d'acteurs. Des rivalités fortes, mais une interdépendance qui doit garantir aussi la paix du monde.

Paul TOURRET

⁷ La Chine dispose maintenant d'une base militaire dans le micro État.