

Géostratégie

Mer Rouge
et
Océan Indien

Mémoire

par le Lieutenant-colonel HASSAN ALI

DIVISION A/ GROUPE A2

Introduction

1. L'Océan Indien.

1.1. Vue globale

1.2. Le golfe Arabo-Persique

1.3. Le détroit d'Ormuz

2. La mer Rouge.

2.1. Le bassin de la mer Rouge

2.2. Le canal de Suez

2.3. Le détroit de bab-el-Mandeb.

2.4. Le golfe d'Aden.

3. Les stratégies d'influence.

3.1. La stratégie régionales des Etats-Unis.

3.2. La France et l'océan Indien.

3.3. Djibouti, point d'appui de la France.

3.4. La guerre des mines..

Conclusion

Introduction

.

L'Océan Indien est une scène géostratégique de première importance.

Avec 38 pays riverains et 12 enclavés, c'est une Zone où se concentrent d'immenses réserves de pétrole et de matières premières stratégiques. Il est constitué de mers semi-fermées, de détroits et de chapelets d'îles qui rendent le trafic océanique particulièrement vulnérable.

Le bloc de l'Est s'est effondré et l'Océan Indien en a subi le contre coup.

Le détachement soviétique de l'Océan Indien, qui a longtemps accaparé l'attention des analystes américains, n'existe plus. La guerre contre l'Irak a fourni un nouveau centre d'intérêt exclusif. Le golfe persique a, une fois encore, démontré sa primauté.

La guerre du golfe a permis d'illustrer la capacité de projection stratégique des Etats-Unis, devenus pour un temps, la seule superpuissance à même d'intervenir dans cette région où elle conserve d'importants intérêts géo-économiques.

La mer Rouge se prête particulièrement bien aux actions clandestines menées à partir d'unités déguisées-boutres, faux caboteurs, etc- par des groupes subversifs ou des commandos. L'histoire en témoigne.

1 . L'Océan Indien .

1.1 Vue globale

Les grandes puissances ne peuvent rester indifférentes en présence de diverses initiatives des pays riverains et notamment de celles tendant à limiter la traditionnelle liberté de la haute mer et le libre passage des détroits .

D'une part, il est manifeste que les états riverains ne peuvent , même s'ils le souhaitent , se dégager de l'emprise des grandes puissances et prendre en main le contrôle des voies d'accès et des points de passage de la région : les détroits d'Ormuz et de Bal-el-Mandeb .

D'autre part, la circulation par le canal de Mozambique aurait pu subir d'importantes modifications dès lors que les pays riverains qui avaient , au surplus , adopté pour la plupart , des politiques les classant au nombre des états à orientation socialiste , auraient fait prévaloir leurs conceptions nouvelles du droit de la mer . Par exemple l'extension des eaux territoriales et la création éventuelle d'une zone économique exclusive .

Enfin, les pays riverains des détroits qui donnent accès au Pacifique prennent conscience de l'importance considérable de ces passages pour la circulation commerciale et militaire . Ils ont constamment revendiqué en ce sens :

Deux initiatives possibles méritent d'être citées:

- l'extension en largeur de la mer territoriale à 12 milles marins , au moins , de telle sorte que , pratiquement , les eaux traversées deviendraient des eaux territoriales soumises à un contrôle des passages relevant du droit interne des états .

- le détournement vers le sud de l'Australie , des tankers de haut tonnage et des navires à propulsion nucléaire.

Toutefois, c'est sur le plan stratégique que s'analysent les données essentielles de la zone.

Ainsi selon des spécialistes comme l'Amiral Labrousse, l'Océan Indien peut devenir un véritable théâtre d'opérations en raison de considérations diverses demeurant toujours d'actualité que l'on résumera comme suit .

- De cette zone peuvent partir des missiles menaçant les contrées voisines.
- Ses eaux permettent le stationnement de sous-marins dans des positions idéales de guet ou de camouflage.
- La détention de certaines positions-clés permet l'interception des convois d'approvisionnement en hydrocarbures à destination de l'Europe et du Japon.

On peut , dès lors, se demander ce qu'il adviendrait si un pays coulait quelques super-pétroliers servant au ravitaillement de l'Europe et comment il serait matériellement possible d'assurer la protection des navires. De telles interrogations sont devenues cruciales et accroissent , en outre, d'une façon subjective, la capacité de dissuasion des états riverains.

Enfin, les contradictions d'intérêts se cristallisent largement à travers celles existant entre, d'une part, les pays riverains et, d'autre part, les usagers, en l'occurrence les pays industrialisés.

Les premiers, se rendant compte des dangers qui les menacent directement ou indirectement, souhaitent , du moins officiellement, se maintenir en dehors des confrontations tout en menant, dans bien des cas, des politiques alignées.

Les seconds, soucieux de protéger les voies de communications commerciales et de préserver la maîtrise des sources d'approvisionnement ainsi que l'évacuation des matières premières, veulent écarter tout ce qui pourrait entraver la libre circulation en mer et à travers les voies d'accès à l'Océan Indien.

De cette approche globale, il ressort clairement que la problématique de l'Océan indien, dans sa partie occidentale a reflété longtemps, en tous points, la permanence d'un réel intérêt stratégique.

1. 2. le golfe Arabo-persique

Le problème est totalement différent de celui de la mer Rouge. Celle-ci est essentiellement une voie de transit, celui-là est un terminal. L'analyse du conflit Iran Irak permet d'illustrer cette différence.

Dans un premier temps, l'action des deux états belligérants a été plutôt logique. Les Iraniens ont détruit le terminal de Fao: appontement off-shore, c'était une cible ponctuelle extrêmement vulnérable. Les Irakiens en revanche ont eu des difficultés à mettre hors d'état les vastes installations de l'île de Kharg, beaucoup mieux défendues. Il ont donc du essayer de neutraliser le trafic aux abords. Leur armement missiles AM39 ou MM40, était pour cela mieux adapté. L'inconvénient de ce mode d'action est qu'il consistait à attaquer les navires de toutes nationalités, ce qui est moins satisfaisant que de s'en prendre au seul territoire de l'adversaire, même si l'on a décrété l'existence d'une zone de guerre. Observons en passant que les missiles utilisés sont des engins conçus pour être employés contre des bâtiments de combat et ceci non pas pour les couler, mais pour mettre hors d'état leurs superstructures et partant, de paralyser la partie intelligente de leurs armes et de leurs équipements. Lancés sur de gros pétroliers, ils ne leur causent que des dégâts localisés en y mettant éventuellement le feu.

Un autre inconvénient de cette façon de faire est que l'anonymat du missile lancé à 20 ou 30 kilomètres permet à d'autres pays, s'ils en ont les moyens matériels, toutes sortes d'actions dites (de provocation).

Il faut cependant se garder d'en tirer des conclusions définitives. Dans le cas où un belligérant disposerait d'une marine solide et entreprenante, il lui serait parfaitement possible d'arrêter tout trafic commercial et aussi de détruire les plates-formes off-shore sur lesquelles repose une bonne fraction de la production pétrolière. Remarquons d'ailleurs que ces plates-formes sont vulnérables aux opérations de sabotage. Une action de surveillance et de prévention très sérieuse serait en effet nécessaire pour empêcher un éventuel commando de plongeurs bien équipé de poser des charges d'explosives sur les pieds des plates-formes.

1.3. le détroit d'Ormuz

La route naturelle de passage, la plus courte et celle où les fonds sont les plus importants et les plus sains, passe à toucher la côte omanaise. La largeur du détroit permettrait d'ailleurs des variantes sans pour autant se rapprocher à portée de missile du littoral Iranien.

Les menaces qui pèsent sur cette zone sont les raids de petites unités rapides basées à Bander Abbas et les mines.

La marine iranienne de l'époque, plus que les autres armées, était impérialiste. Décimée par la révolution, les unités de valeur qu'elle possédait se sont déclassées dans la rouille et l'incompétence et n'ont que peu participé à la guerre. Il ne faudrait pas pour autant sous-estimer la menace que représenteraient des raids de vedettes bien armées et avec des équipages combattifs. Là encore, la seule riposte serait dans la rétorsion par destruction de toutes les installations portuaires de Bander Abbas.

2. La mer Rouge.

2.1 Le bassin de la mer rouge

Le bassin de la mer Rouge (1900 km de long sur 200 à 400 km de large) constitue avec la Rift Valley l'une des fractures les plus marquées de l'écorce terrestre. Séparant l'Afrique de l'Asie et la Méditerranée de l'océan Indien offrant peu de bons ports et d'abris naturels, une navigation difficile, étant parsemée d'îlots dont certains ont un statut juridique encore mal défini, la mer Rouge a joué un rôle important dans l'histoire de l'humanité: voie commerciale entre l'Égypte et l'Asie dès le 2^e millénaire, voie de pénétration de l'islam vers l'ouest, voie d'échange entre l'Afrique et la péninsule arabique et de pèlerinage vers les lieux saints de l'islam, théâtre de multiples conflits elle est devenue enfin une voie maritime et stratégique majeure depuis le percement du canal de Suez en 1869.

2.2. Le Canal de Suez.

Le blocage du canal de Suez est du seul ressort de l'Égypte, qu'il soit sélectif ou total. Il s'agit d'une question uniquement politique. Le sabotage d'un navire dans le canal peut en empêcher le franchissement, mais pas pour une durée telle que cela perturberait de manière significative le flux des transports maritimes. Les moyens techniques modernes doivent en effet permettre de dégager une épave dans un délai qui n'excède pas une quinzaine de jours.

Il n'en serait évidemment plus de même dans le cas où l'Égypte étant impliquée dans un conflit militaire majeur, son adversaire choisissait de couler dans le canal les navires en grand nombre. La nature du canal est telle que des explosifs classiques ne peuvent y causer de dommages que les moyens puissants de dragage ne puissent assez rapidement réparer. Il n'en serait plus de même si une charge nucléaire, choisie bien contaminante, venait à y créer un cratère dont la radioactivité rémanente interdirait tout travail de déblaiement pour une longue période. Pour aussi improbable que soit une telle action, son caractère pourrait être très tentant dans la mesure où, menée sur une section dont les rives soient peu habitées, elle ne s'accompagnerait d'aucun massacre.

2.3. Le détroit de Bab- el-Mandeb.

Le détroit de Bab-el-Mandeb fait indiscutablement partie de la mer Rouge.

L'importance stratégique de ce site exceptionnel n'avait pas échappé à Albuquerque, le fondateur de l'empire colonial portugais. Il existe trois emporia qui servent de marchés dans cette zone et dont les détroits constituent les clefs. La première est Malacca dans les détroits d'Indonésie. La deuxième, Ormuz, est la porte du golfe Persique. La troisième Aden commande la mer Rouge avec le détroit de Bab-el-Mandeb. Si le roi du Portugal détient ces trois clefs, il pourra alors recevoir le titre de seigneur du monde, car celui qui possède ces trois verrous est le maître des portes de l'Océan. En poussant plus loin la logique d'Albuquerque, on constate en plus que, venant d'Occident, par le canal de Suez celui qui ne possède pas d'abord la clef du Bab-el-Mandeb ne peut accéder aux deux autres portes.

En son point le plus resserré, il mesure 23 km, et est divisé en deux par l'île de Périm, qui appartient au Yémen. Le trafic maritime y est difficile en raison de courants violents et de la présence de nombreux îlots et îles. Le nom même de Bab-el-Mandeb, porte des lamentations, rappelle les difficultés de la navigation. Tous les riverains ont porté leurs eaux territoriales à 12 miles, de sorte que le détroit ne comporte plus de zone de haute mer. Il n'en reste pas moins un détroit international à l'intérieur duquel la liberté de navigation ne doit pas être entravée. Cette liberté a d'autant plus de chances d'être assurée que le détroit est partagé entre plusieurs riverains qui sont loin de s'entendre entre eux et donc de se coaliser contre un ennemi commun: Erythrée et Djibouti du côté Africain, Yémen sur le versant arabe. Et, en effet, aujourd'hui, un consensus a été trouvé par les nations concernées et l'Organisation maritime Internationale a approuvé un schéma de séparation du trafic.

2.4. Le golfe d'Aden.

Le golfe d'Aden est le prolongement naturel de la mer Rouge. Les terres qui bordent le golfe d'Aden, du cap Gardafui, à l'Ouest du détroit, jusqu'au cap Fartak qui limite le pays Hadrami, à quelque six cent milles à l'Est d'Aden, appartiennent incontestablement à la mer Rouge, du point de vue culturel, économique et historique

Ses deux grands riverains sont le Yémen et la Somalie, mais il convient de ne pas oublier également Djibouti, dont une partie des côtes borde aussi le golfe. En particulier, le golfe de Tadjourah, qui englobe les rades de Djibouti et d'Obock, est revendiqué par Djibouti comme faisant partie de ses eaux intérieures en tant que baie historique. Cette revendication, fort ancienne, puisqu'émise par les Français dès le début du siècle, n'a jamais été sérieusement contestée. L'intérêt stratégique de ce golfe est évident et a été souligné en son temps par l'amiral Labrousse qui, dans la perspective d'une guerre générale, écrivait. La rade de Tadjourah est unique en mer Rouge. Elle peut, sans crainte d'être bloquée par des mines, jouer le rôle d'un important mouillage atomique pour près de deux cents navires. Son immense plan d'eau, parfaitement abrité en toutes saisons, facilement défendable contre les attaques sous-marines et les mines, permet de mouiller deux cents navires à 1800 mètres les uns des autres et de les préserver ainsi d'une destruction massive. De plus le port de Djibouti est l'un des mieux équipés de la région avec un terminal conteneur et un quai polyvalent en eau profonde tout neuf. Durant la phase de la guerre Iran /Irak, il avait été envisagé de faire de Djibouti un port de rupture de charge, pour le cas où la navigation des super-pétroliers en mer d'Arabie serait devenue trop dangereuse.

Ainsi l'importance de Djibouti dans une vision géostratégique maritime est, à l'évidence, de premier choix. Elle est tout examinée dans un contexte continental.

3. Les strategies d'influence

3.1. La strategie régionale des Etats-Unis

Un des moyens le plus souvent utilisé par Washington pour renforcer ses relations avec les différents états de la région consiste en d'importantes fournitures d'armes, accompagnées le cas échéant, de la mise en place d'une infrastructure militaire et de programmes de formation. Il y a là un double avantage: on constitue ainsi des liens privilégiés avec les états bénéficiaires de l'aide, qui deviennent progressivement dépendants de leur fournisseur américain pour tout ce qui relève de leur sécurité. Dès lors, en cas de conflit dans la région, les Etats-Unis peuvent compter sur des états amis qui constituent des relais logistiques efficaces.

Le type de relations tissé entre Washington et les états de l'océan Indien varie selon les régimes politiques en place. Avec les états arabes du Golfe, il ne s'agit pas de coopération politique, mais d'une forme d'entente face à un danger commun. Ces états veillent, en effet, à éviter toute présence physique trop voyante de leur allié et protecteur américain, sachant que leur opinion publique y est très sensible. Ils refusent, en outre, toute forme d'alliance militaire et leurs accords bilatéraux sont très restrictifs. Mais en même temps, leurs équipements et leurs structures militaires sont entièrement constitués grâce aux pays occidentaux et aux Etats Unis, en particulier. Ainsi le Royaume Saoudien considère que les Etats-Unis constituent le meilleur garant de sa sécurité dans la région. Il n'a cependant jamais formellement octroyé de base aux américains, de peur d'être accusé de céder au néocolonialisme, de soutenir un allié d'Israël ou d'avoir introduit la confrontation soviéto-américaine dans le Golfe. Cela n'a toutefois pas empêché l'Arabie saoudite d'accepter, en octobre 1980, le déploiement sur son sol d'avions américains AWACS et d'en acquérir cinq autres en mars 1981. Ces avions étaient pilotés par des Américains et les informations récoltées étaient partagées entre Riyadh et Washington.

3.2. La France et l'Océan Indien.

Depuis plus de trois siècles la France est physiquement présente dans l'océan Indien. Certes, son influence y a été variable, modeste en général et son emprise est restée principalement insulaire. La présence française s'organise aujourd'hui autour de deux axes:

Djibouti et le Sud-Ouest de l'océan Indien. Conservant donc quelques territoires dans la région, la France est le seul grand pays territorialement présent dans cette partie du monde.

Et elle s'est dotée d'une véritable capacité de projection de ses forces dans l'océan Indien. Ce n'est pas le cas de la Grande-Bretagne qui a abandonné toutes ses possessions dans la région et n'a pas vraiment la capacité de maintenir une présence navale dans l'océan Indien.

3.3. Djibouti point d'appui de la France.

La présence française y fut constante depuis que la France s'y installa en passant des traités avec les Sultanats Afars et des Issas. En 1977, Djibouti devint un état indépendant, et signa des accords, le 22 juin de la même année, prévoyant le maintien de la base française et l'assistance militaire de Paris en cas d'agression extérieure. C'est en fait, dès le retrait de ses forces de Madagascar, en 1973, que la France décida de renforcer sa présence à Djibouti. En effet, l'importance stratégique de Djibouti est évidente: situé dans le Golfe d'Aden, ce pays borde le détroit de Bab-el-Mandeb qui donne accès à la Mer rouge et adjacent à la pointe Sud Ouest de la péninsule arabique.

Dans les plans stratégiques français, Djibouti est une escale maritime et aérienne de première importance, au carrefour des grandes voies maritimes de l'océan Indien, notamment celles qui relient le Golfe à l'Europe via le canal de Suez ou le Cap. Aussi la France ne se contente-t-elle pas d'assurer la défense de Djibouti même.

Elle y stationne l'essentiel de sa flotte de l'océan Indien, laquelle a naturellement vocation à des missions dépassant largement le périmètre stratégique de Djibouti, que ce soit en direction du Golfe, de la mer Rouge ou de la côte orientale de l'Afrique. Il existe d'ailleurs des plans prévoyant des échanges d'unités entre la base de Djibouti et celle de la Réunion.

On peut s'interroger sur les menaces externes pesant sur Djibouti et le rôle dissuasif des forces françaises qui y sont basées. Djibouti a été de tout temps l'objet de la convoitise de ses deux grands voisins, l'Ethiopie et la Somalie. Cette convoitise, en

quelque sorte concurrente, a permis à Djibouti de préserver sa stabilité en maintenant l'équilibre entre ses deux voisins. Il reste toujours possible, cependant que l'un de ces deux états tente une action militaire. Les forces armées Djiboutiennes et les forces françaises à Djibouti pourraient, dans ce cas, ralentir l'avancée des troupes étrangères, en attendant l'arrivée de renfort de la métropole. La France a sans doute prévu un scénario consistant à riposter sur le territoire même de l'agresseur, pour le rendre vulnérable à l'un de ses voisins. Bref, la présence de la France est un élément de stabilité reconnu non seulement par tous les états de la région, mais aussi par les grandes puissances.

3.4. La guerre des mines.

Du 7 juillet au 15 août 1984, dix sept mines ont explosé dans le golfe de Suez et en mer Rouge. Cette guerre des mines a fait beaucoup de bruit mais n'a causé aucun dommage majeur aux dix huit navires touchés. Elle a en tout cas suscité de la part des puissances occidentales un vaste mouvement d'assistance aux pays riverains (Egypte, Arabie) pour le déminage. Dès le 6 août, la France répondait aux demandes de l'Arabie Saoudite et de l'Egypte en mettant à la disposition de chacun de ces deux états quatre navires chasseurs de mines et de soutien. L'intervention a duré jusqu'à la mi-septembre.

Sont également intervenus les USA avec deux navires et sept hélicoptères, le Royaume-Uni avec quatre chasseurs de mines, l'Italie avec trois navires.

La Libye et l'Iran ont été suspectés d'avoir déposé ces mines, mais aucune explication véritable n'a été trouvée. Une seule mine, d'origine soviétique, a été repêchée par un navire britannique.

Cette guerre des mines, en tout cas, aura eu pour effet de rappeler l'importance stratégique de la mer Rouge, en tant que théâtre potentiel d'opérations. Elle a aussi relancé l'idée que cette voie maritime pouvait utilement faire l'objet de concertations internationales. En effet, plusieurs propositions de conférence ont alors été avancées.

La France bien que non riveraine de la mer Rouge, est cependant étroitement concernée par les problèmes de cette voie maritime puisque rappelons-le, c'est par elle qu'elle communique avec ses territoires de l'Océan Indien et du Pacifique et qu'elle entretient à Djibouti une force militaire et navale importante. C'est par elle enfin que transite une grande partie du pétrole que la France importe. Djibouti est lié à Paris par un accord de défense qui a pris effet le jour même de son accession à l'indépendance, en juin 1977.

Elle se doit de participer à la défense de la liberté de navigation dans les voies de communications maritimes et aériennes de la mer Rouge et de l'océan Indien. .

Conclusion.

La présence des Etats-Unis dans l'océan Indien dû à la guerre du Golfe et en raison de l'effacement de l'ex-Union soviétique, a créé une situation nouvelle. Washington estime que l'évacuation du pétrole et le trafic maritime océanique doivent être assurés sans contrainte, ainsi que la libre circulation des forces à travers les détroits.

La France a des possessions dans l'océan Indien et dans la mer Rouge. Elle dispose d'un puissant relais culturel et linguistique dans ses anciennes colonies insulaires. Elle a maintenu une politique d'assistance et de coopération économique limitée, et dirigée vers les Etats francophones de la région qui sont pour la plupart des petits états sans grande influence régionale.

Pour renforcer son influence dans cette région du monde, elle peut s'appuyer sur un espace francophone hérité de l'Histoire .

Pays riverain de l'océan Indien et lié à la République de Djibouti par des accords de défense, elle doit avoir une stratégie conforme à ses intérêts, à ses engagements, à son rôle de puissance européenne et à sa tradition de nation ouverte à toutes les formes de coopération pour le développement dans la paix et dans la sécurité.

Bibliographique

Géostratégie l'océan Indien auteur Couteau Bigarie année 1992

Le jeu des grandes puissances dans l'océan Indien auteur Raoul Delcorde année 1992

La stratégie Française dans l'océan Indien auteur Labrousse Henri année 1992

Annexe

Carte de l'océan Indien

Carte de la mer Rouge