



## L'OCEAN INDIEN

### Quelle orientation géopolitique ?

Mémoire de géopolitique  
du capitaine de frégate Marie Jean Lucien RAKOTOARISOA  
dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes »

présenté à l'Université Panthéon-Assas Paris II  
pour l'obtention du diplôme de Master 2 Professionnel  
« Défense, géostratégie et dynamiques industrielles »

Sous la direction de Monsieur Hervé Coutau-Bégarie

Avril 2006

## FICHE DOCUMENTAIRE

1. L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?
2. Mémoire\_géopolitique\_Rakotoarisoa\_CID\_13promo\_D3
3. Capitaine de frégate (Marine) Marie Jean Lucien RAKOTOARISOA (Madagascar)
4. 11 avril 2006
5. Division D
6. Mémoire de géopolitique
7. L'orientation géopolitique de l'Océan Indien a toujours été très changeante au cours de son histoire. L'orientation géopolitique de l'Océan Indien de l'étape précoloniale n'est pas du tout celle de l'étape coloniale qui a fait disparaître la souveraineté de la plupart des pays de la zone de l'Océan Indien. Lorsque vint la guerre froide entre les deux superpuissances, qu'étaient les Etats-Unis et l'Union Soviétique, l'opposition idéologique, économique et diplomatique qui existait entre eux a provoqué, encore une fois, un autre changement dans l'orientation de la géopolitique de l'Océan Indien. Cette orientation géopolitique a encore changé depuis la fin de la guerre froide et nous sommes actuellement dans l'étape globale de l'après-guerre froide, au cours de laquelle la zone de l'Océan Indien continue à connaître diverses crises, au sein de différentes sous-régions. La stabilité au sein de l'Océan Indien est devenue complexe et dépend de l'amélioration de la sécurité globale au niveau des sous-régions.
8. Océan Indien, sécurité globale, sécurité environnementale, piraterie maritime, terrorisme maritime.

## REMERCIEMENTS

Le Collège Interarmées de Défense et l'Université Panthéon-Assas, Paris II, nous ont donné une opportunité certaine de rencontrer des gens, de renforcer des amitiés, d'élargir nos connaissances, de connaître et de comprendre encore un peu plus ce pays qu'est la France. Une meilleure compréhension qui contribuera, sans nul doute, à favoriser davantage de meilleures coopérations mutuellement avantageuses à venir.

Nous aurions pu naturellement citer ici toutes les personnes à remercier mais la liste nous semble un peu longue et il y a toujours un fort risque d'omission. Aussi, nous sommes-nous proposés de ne citer nominaleme nt aucune cette fois-ci.

Nous voudrions exprimer notre gratitude au Directeur, à l'ensemble du personnel du Collège Interarmées de Défense, à tous les responsables et l'ensemble du personnel de l'Ecole Militaire.

Nous tenons à remercier le Collège Interarmées de Défense et les officiers stagiaires constituant le groupe de travail du projet « Madagascar » (Madagascar, qui justement fait partie des pays riverains de l'Océan Indien, objet du présent mémoire), qui favorisent un partenariat d'aides au développement de la municipalité de la ville d'Antsirabé.

L'expression de notre gratitude et de nos remerciements vont également au Recteur, à tous les responsables, aux professeurs, à l'ensemble du personnel de l'Université Panthéon-Assas, Paris II et à tous les officiers stagiaires et étudiants qui partageaient avec nous toutes ces

L'Océan Indien :  
Quelle orientation géopolitique ?

## SOMMAIRE

### PREMIERE PARTIE :

#### LA ZONE DE L'OCEAN INDIEN

Situation et délimitations

Configuration physique passée et présente de la zone de l'Océan Indien

La population de la zone de l'Océan Indien

Une grande hétérogénéité

### DEUXIEME PARTIE :

#### DES PUISSANCES OCCIDENTALES DANS LA GEOPOLITIQUE DE L'OCEAN INDIEN

Les routes maritimes et les sous-systèmes de la zone de l'Océan Indien

Le transfert du « pouvoir » par les Britanniques aux Américains

La présence française

L'Océan Indien, un océan américain ?

### TROISIEME PARTIE :

#### QUELLE SECURITE GLOBALE EN OCEAN INDIEN ?

La sécurité conventionnelle

## Introduction

La vie en commun d'Etats souverains peut être plus ou moins belliqueuse. Elle n'est jamais essentiellement ou définitivement pacifique.

Raymond Aron, octobre 1967.

Dans son histoire et au cours de l'Histoire, l'Océan Indien a été le siège de diverses orientations géopolitiques. Ces changements d'orientations géopolitiques de l'Océan Indien peuvent se présenter sous quatre principales étapes. L'étape précoloniale qui précède l'arrivée des Européens, et pendant laquelle les échanges et communications maritimes se développaient déjà à travers l'Océan Indien ; l'étape coloniale qui a fait disparaître la souveraineté de la plupart des pays de la zone de l'Océan Indien, et qui a vu la prépondérance britannique en Océan Indien ; l'étape de la Guerre froide au cours de laquelle les deux superpuissances, qu'étaient les Etats-Unis et l'Union Soviétique, sont entrées en opposition idéologique, économique et diplomatique, et ont renforcé leur présence en Océan Indien, une étape au cours de laquelle les pays de la zone de l'Océan indien ont retrouvé leur indépendance et leur souveraineté, et qui a connu la velléité d'émancipation idéologique et politique de ces pays ; et enfin l'étape globale de l'après-Guerre froide actuelle, au cours de laquelle la zone de l'Océan Indien continue à connaître diverses crises, une étape de l'après-Guerre froide qui présente un Océan Indien plus stratégique que jamais.

Depuis la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique, l'environnement

D'autres formes de conflictualités et de menaces non militaires, qui se trouvaient au second plan auparavant, se sont manifestées et se sont accentuées au rythme de la mondialisation économique : le terrorisme, la prolifération des armes de destruction massive, les conflits régionaux, la criminalité organisée (trafic de drogues, d'armes, d'êtres humains, de produits dangereux ; immigrations clandestines, pirateries maritimes). Ces menaces se sont amplifiées avec la poussée de l'intégrisme religieux, les résurgences des particularismes ethniques et confessionnels, les rivalités interétatiques, le rayonnement occidental envahissant sur le plan politique, économique et culturel, les avancées technologiques, et le phénomène de la mondialisation qui favorise davantage la circulation de diverses marchandises et de richesses, exacerbant des frustrations et des inégalités économiques et sociales, et qui a conduit à une certaine forme de « révolte » anti-américaine et antioccidentale, et à une recrudescence d'activités douteuses et illicites.

L'année 2000 est l'année qui termina le XXème. Rien de plus normal. Hasard du calendrier ou fruit d'une imagination calculée et pertinemment voulue, le XXIème siècle a débuté avec un évènement sans précédent dans l'histoire de la planète et ceci dès la première année de ce nouveau siècle et premier siècle du troisième millénaire. Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis venaient de montrer à la face du monde l'existence d'une nouvelle forme de vulnérabilité pour tous les Etats, quelle que soit sa puissance.

On est tenté de dire aujourd'hui que depuis la fin de la Guerre froide en 1989 et l'effondrement de l'Union soviétique en 1991, le monde est en train de se trouver entre deux périodes. Le monde semble être dans une parenthèse stratégique dans laquelle il est en train d'évoluer. D'un monde de Guerre froide bipolaire, il s'est glissé vers un monde unipolaire, actuellement dominé par la seule puissance économique et militaire américaine. Le monde reste encore unipolaire actuellement mais semble en même temps en train d'évoluer à son tour vers un monde beaucoup plus multipolaire avec l'émergence de nouvelles puissances

Même si le nombre de conflits armés a beaucoup diminué depuis la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique, le contexte stratégique actuel reste belligère. Le monde semble se réarmer. D'un côté, on constate une hausse des budgets de défense des grands acteurs militaires qui ressemble à un réarmement généralisé, englobant un effort de rénovation du parc militaire et une nécessaire adaptation des armées aux nouvelles menaces. De l'autre, il y a l'apparition d'ambitions de puissance qui reposent sur la possession d'armes de destruction massive, tendant à une réelle prolifération. Le pétrole occupe à nouveau le devant de la scène géopolitique avec l'existence d'un nouveau contexte pétrolier. L'économie mondiale est à nouveau confrontée à une hausse brutale des prix du pétrole. Le monde naval et maritime continue d'évoluer. Si depuis la deuxième guerre mondiale, on observe une perte de la liberté d'action sur terre, aujourd'hui, cette tendance est de plus en plus marquée. Le poids du tribunal pénal international sur ce que l'on peut faire sur terre est de plus en plus lourd et conditionne de plus en plus les actions, et la souveraineté des nations veulent voir moins d'ingérences dans leur pays. On constate partout dans le monde un réarmement naval qui fait que la répartition des puissances pourrait évoluer dans le monde maritime. On assiste à une augmentation spectaculaire des échanges maritimes avec des croissances à deux chiffres pour les armateurs français par exemple. Les trafics maritimes se sont accrus et de plus en plus de richesses circulent sur la mer. Ce qui entraîne une certaine convoitise qui explique la montée des grandes pirateries.

Et toutes ces évolutions affectent bien évidemment les situations dans la zone de l'Océan Indien.

L'ambition modeste de ce mémoire est ainsi de montrer combien le maintien d'une stabilité durable demeure difficile au sein de la zone de l'Océan Indien, et comment la question de stabilité au sein de la zone de l'Océan Indien est tributaire de l'amélioration de la sécurité globale au niveau des sous-régions, et des actions des grandes puissances économiques et

## Première partie

### La zone de l'Océan Indien

Comme tout autre océan, l'Océan Indien n'est pas la partie d'un Etat. Ce n'est non plus un Etat ni un ensemble d'Etats ni un espace interétatique. Mis à part les espaces maritimes nationaux<sup>1</sup>, l'Océan Indien comme les autres océans de la planète est plutôt un espace international au sens des termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay, du 10 décembre 1982, stipulant entre autres que « la zone du fond des mers et des océans, ainsi que leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale et les ressources de la zone sont le patrimoine commun de l'humanité » (ONU, 1983, préambule).

#### 1.1. Situation et délimitations

Encadré à l'Ouest par le continent africain, au Nord par la péninsule arabique et le sous-continent indien, à l'Est par l'Asie du Sud-Est et l'Australie, l'Océan Indien ne communique pas directement avec l'Océan Polaire du Nord comme les deux autres principaux océans que sont l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique. Comparé à ces derniers, il est le plus petit. A l'équateur, de la côte orientale africaine à l'Indonésie, il présente une « largeur » d'environ 5500 km.

Comme il s'agit d'une étude géopolitique concernant une zone océanique, nous nous proposons de considérer un Océan Indien, avec ses dépendances naturelles, dans sa définition spécifiée dans le cadre de la déclaration faisant de l'Océan Indien une zone de paix qui est contenue dans la résolution 2832 (XXVI) de l'Assemblée générale de l'ONU en date du 16 décembre 1971.

Il s'agit de l'Océan Indien en tant que masse d'eau de mer, avec ses composantes solides

On a ainsi une zone, un espace, un système, formé principalement par une masse océanique en tant qu'élément central, avec ses dépendances maritimes naturelles, ses îles, ceinturée par un ensemble de territoires terrestres des pays adjacents et d'autres pays qui lui sont indissociables du point de vue géopolitique des espaces maritimes.

La Mer Rouge avec le Golfe de Suez, le Golfe d'Aqaba et le Golfe d'Aden, puis le Golfe d'Oman et le Golfe Persique sont des extensions naturelles de l'Océan Indien.

La Mer Rouge, entre l'Afrique et l'Arabie, qui par l'intermédiaire du Canal de Suez, en passant dans le Golfe d'Aden et par le Détroit de Bab Al-Mandab (ou Bab El-Mandeb), unit l'Océan Indien à la Mer Méditerranée.

Faisant suite au Détroit de Bab Al-Mandab, vers le Nord, en parcourant la Mer Rouge, s'ouvrent le petit Golfe de Suez qui précède le canal du même nom et le très serré Golfe d'Aqaba qui abrite un port israélien et l'unique port de la Jordanie.

Entre le Péninsule Arabique et l'Iran se situe le Golfe Persique où se concentrent les points de départ du trafic maritime des hydrocarbures provenant du Moyen-Orient avec ses grands navires de transport qui pour sortir doivent passer par le Détroit d'Ormuz et le Golfe d'Oman avant d'emprunter les routes maritimes de l'Océan Indien qui les mènent également vers les autres mers, océans et côtes du reste du monde.

L'Indonésie – composée de plusieurs îles – étant un pays riverain de l'Océan Indien avec les îles de Sumatra, de Java et les Petites Îles de la Sonde, l'ensemble de son territoire qui s'étend vers l'Est sera naturellement considéré comme faisant partie de la zone de l'Océan Indien. Ce qui nous amène dans cette étude géopolitique – au même titre que le Détroit de Bab Al-Mandab qui donne sur la Mer Rouge ou le Détroit d'Ormuz sur le Golfe Persique – à considérer comme extensions naturelles de l'Océan Indien toutes les mers et détroits de

L'Antarctique est considéré comme un continent à part entière au même titre que les autres continents. En tant que continent riverain de cette masse d'eau de mer qu'est l'Océan Indien, il en constitue physiquement la limite sud. Toutefois, le soixantième parallèle – qui marque la limite géographique de la zone antarctique en vertu du Traité de l'Antarctique – sera considéré dans cette étude comme la limite sud de la l'Océan Indien, tout en respectant l'idée de l'existence d'un Océan Antarctique.

Pour le reste, on considèrera que l'Océan Indien est séparé de l'Océan Pacifique par la longitude de l'île de Tasmanie dans le Sud de l'Australie, de l'Océan Atlantique par la longitude 20° Est du Cap des Aiguilles la pointe la plus au Sud de l'Afrique du Sud.

Les pays directement riverains de l'Océan Indien et de ses dépendances naturelles sont au nombre de 36 et sont les suivants.

- 13 pays pour l'Afrique, en partant du Sud et en se dirigeant vers le Nord : l'Afrique du Sud, le Mozambique, l'île de Madagascar, l'île Maurice, les trois îles de la République fédérale islamique des Comores, l'archipel des Seychelles, la Tanzanie, le Kenya, la Somalie, Djibouti, l'Erythrée, le Soudan et l'Égypte.

- 11 pays pour l'Asie, le Proche-Orient et le Moyen-Orient : l'Israël et la Jordanie, puis l'Arabie Saoudite, le Yémen, Oman, les Emirats arabes Unis, le Qatar, Bahreïn, le Koweït, l'Irak et l'Iran.

- 11 pays pour l'Asie du Sud et du Sud-Est : le Pakistan, l'Inde, le Sri Lanka, les îles Maldives, le Bangladesh, la Birmanie, la Thaïlande, la Malaisie, Brunei, Singapour, l'Indonésie et le Timor Oriental.

- 1 pays pour l'Océanie : l'Australie

A travers leurs îles en Océan Indien, peut-on considérer la France et le Royaume-Uni comme pays riverains ? Ceci dépend des critères avec lesquels on considère le cas. Si l'on ne

Si l'on prend tout simplement le terme « riverain » dans son sens propre et quand on sait que ces îles, de possession française ou britannique, se trouvent physiquement et géographiquement en plein Océan Indien, il n'y a pas l'ombre d'un doute que la France et le Royaume-Uni sont tout simplement des pays qui sont bien riverains de l'Océan Indien, au même titre que les îles appartenant à des pays naturellement riverain et autres îles ou archipels formant Etat.

Certaines nuances peuvent être soulignées tout de même. Si les îles françaises habitées sont occupées en majorité par des ressortissants français, l'atoll de Diégo Garcia de l'Archipel des Chagos britannique a été donné en location aux Etats-Unis et continue d'être habité plutôt par des militaires américains que des Britanniques qui ne sont représentés actuellement que par une cinquantaine de militaires.

Avec l'île de la Réunion, un département dit d'outre-mer ; les territoires australes et antarctiques formés par les îles Amsterdam, Saint-Paul, les îles Crozet et les îles Kerguelen ; Mayotte qui est une collectivité territoriale ; des îles éparses comme : Tromelin (à l'Est de Madagascar et au Nord de l'île de la Réunion) ; les Glorieuses, Juan de Nova, Bassas de India et Europa se trouvant toutes les quatre dans le canal de Mozambique, de petits morceaux de la France se répartissent quand même sur une bonne partie de l'Océan Indien.

Le Royaume-Uni est « présent » en Océan Indien avec son Territoire britannique de l'Océan Indien (British Indian Ocean Territory) créé depuis 1965, qui est actuellement constitué de l'archipel des Chagos, composé essentiellement des îles de Diego Garcia, de Peros Banhos et de Salomon.

Dans cette étude, comme l'Océan Indien est l'élément central considéré, seront pris en compte également les pays de la périphérie de l'Océan Indien qui sont enclavés – du point de

En partant du Sud du continent africain, et en se dirigeant vers le Nord et vers les parties sud de l'Asie, tout en longeant les parties en contact physique avec l'Océan Indien, il s'agit de pays de 13 pays dont : Lesotho, Swaziland, Botswana, Zimbabwe, Zambie, Malawi, Burundi, Rwanda, Ouganda, Ethiopie, Afghanistan, Népal et du Bhoutan.

Avec les îles qui représentent la France et le Royaume-Uni, cette étude comptera pour l'ensemble de la zone de l'Océan Indien un total de 51 pays.

## 1.2. Configuration physique passée et présente de la zone de l'Océan Indien

Mise à part la construction inaugurée en 1869 du Canal de Suez qui est une transformation physique artificielle fort négligeable à l'échelle de l'ensemble de la zone, l'Océan Indien et sa ceinture terrestre a sa configuration physique actuelle depuis bien des années et plus particulièrement depuis les explorations et les découvertes asiatiques et européennes quelques siècles auparavant : une masse d'eau de mer avec la présence d'archipels et de diverses îles éparpillées sur l'ensemble de sa surface.

Le tremblement de terre de Sumatra du 26 décembre 2004 qui a provoqué un tsunami tout autour n'a pas changé la vue d'ensemble de la cartographie générale de la zone de l'Océan Indien.

« Le bassin de l'Océan Indien convient parfaitement aux communications maritimes. Malgré les isthmes et les détroits qui l'entourent, il n'y a pas d'obstacles insurmontables »<sup>2</sup>. Même si l'Océan Indien est entouré de terres dans sa partie septentrionale, on est en présence d'une zone qui n'est pas plus enclavée que les deux autres principaux océans, puisque physiquement, il communique librement avec l'Océan Atlantique juste au Sud du Continent africain ; avec l'Océan Pacifique à travers l'archipel de l'Indonésie et ces divers détroits ; directement avec l'Océan Antarctique ; avec la Mer Méditerranée par l'intermédiaire du

### 1.3. La population de la zone de l'Océan Indien

Selon le World publication data sheet du Population Reference Bureau de 2003, dans la zone de l'Océan Indien se trouvent actuellement près de 2,46 milliards d'habitants, soit 38,7 % de la population mondiale. Les nombres de la population des pays de la zone de l'Océan Indien continuent à être très inégaux et la très forte disparité sur le plan du développement humain continue à subsister. L'Inde reste le pays le plus peuplé de la zone de l'Océan Indien avec une population de 1086,6 millions d'habitants selon un recensement effectué pour l'année 2003, tandis que le Qatar représente le pays où il n'y a que 600 000 habitants.

Un tableau présentant des éléments socio-démographiques des pays de la zone de l'Océan indien fait l'objet de l'annexe 1.

La zone de l'Océan Indien fait partie des espaces dans lesquels la plupart des pays sont encore en développement avec une situation économique et sociale encore fragile. De ce fait, dans cette zone de la planète, cinq années après le début du XXIème siècle, une grande partie de la population de la zone de l'Océan Indien vit encore dans une condition de vie relativement difficile à cause de la pauvreté. On sait que depuis 1990, le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) analyse et étudie les conditions de vie des populations de la planète et s'efforce de mesurer le développement humain qui est publié dans le rapport mondial sur le développement humain.

En ce qui concerne la zone de l'Océan Indien, les indicateurs de développement humain (IDH)<sup>3</sup> y sont très variables. Ils peuvent aller d'un IDH très élevé de 0,946 (année 2002) pour l'Australie (le premier de la zone de l'Océan Indien pour l'année 2002) à un IDH très faible de 0,339 (année 2002) pour le Burundi (le dernier de la zone de l'Océan Indien pour l'année 2002), en passant par des IDH moyens comme celui du Népal (0,504) ou celui des îles

s'observer dans la partie occidentale de la zone de l'Océan Indien, c'est-à-dire dans la zone africaine<sup>5</sup>.

Un tableau mentionnant les indicateurs de développement humain de l'année 2002 de tous les pays de la zone de l'Océan Indien est présenté en annexe 1.

Certes, une population étoffée offre théorique une force de travail non négligeable. Toutefois, avec leur faible IDH, conjugué avec le niveau de développement économique encore bas et le sous-emploi, les instabilités politiques, leur population généralement élevée demeure un problème pour le développement global du pays. Il n'y a pas forcément ou systématiquement une relation directe entre les difficiles conditions de vie des populations de l'Océan Indien et les instabilités qui y existent. Mais elles peuvent constituer une des causes de trouble et de déstabilisation.

La zone de l'Océan Indien est le siège d'une aire géographique de très forte instabilité. Cette aire concerne plus précisément l'ensemble des régions du Proche-Orient, du Moyen-Orient et de l'Asie Centrale. Dans certains pays, une partie de la population subissent les conséquences des guerres civiles dues à des problèmes d'ordre politique, ou ethnique, ou religieux, et est obligée de se déplacer pour fuir les zones de troubles. C'est le cas par exemple de la population au Darfour dans l'Ouest du Soudan. La zone de l'Océan Indien est également le siège d'un mouvement incessant de populations du à ces situations d'instabilités.

#### 1.4. Une très grande hétérogénéité

La zone de l'Océan Indien considérée dans cette étude, qui comprend un ensemble de 51 pays, s'étend sur une superficie de près de 105,6 millions de km<sup>2</sup>, dont 68,6 millions de km<sup>2</sup> (CIA, 2003) pour la superficie océanique proprement dite.

Dans le domaine de la politique, on peut dire que dans l'ensemble, des progrès se sont manifestés en ce qui concerne la notion de démocratie, depuis la fin des années 1980. Cependant, les problèmes en matière de démocratie existent encore et il n'est pas rare de voir au niveau de quelques Etats, au cours de ces dernières années, des conflits mettant en opposition des gouvernements légitimes, rebelles et milices en armes, entraînant des guerres civiles qui perturbent la vie politique, économique et sociale des pays concernés. Si l'on prend comme point de départ la période qui a suivi la décolonisation, on peut dire que la zone de l'Océan Indien est devenue plus une zone de crises qu'une zone de paix, où l'instabilité continue de guetter plusieurs sous-régions (Corne de l'Afrique, Proche et Moyen-Orient, Asie Centrale, Asie du Sud, Asie du Sud-Est).

Dans le domaine ethnique et culturel, des problèmes continuent à exister. Des facteurs religieux et ethnique sont impliqués dans le fondement des conflits. Ainsi, les conflits israélo-arabes et pakistano-indien sont intrinsèquement liés à des antagonismes entre juifs et musulmans pour les premiers, et entre musulmans et hindous pour les seconds. En outre, les relations qui sont établies entre les groupes majoritaires et les groupes minoritaires représentent souvent un élément fondamental de la vie politique nationale. La présence des communautés indiennes, musulmanes et chinoises à travers l'ensemble de la zone représente un élément culturel important qui devrait contribuer à l'apparition d'une identité en Océan Indien.

Dans le domaine économique, certes, beaucoup de problèmes continuent d'exister, on parle assez souvent de grande disparité dans les structures économiques nationales, dans l'importance des ressources naturelles et la faiblesse du commerce intra-régional, mais on peut dire aussi que dans l'ensemble des pays de la zone de l'Océan Indien, réputés et considérés traditionnellement comme des pays généralement à problèmes, existe une phase de reprise économique et de croissance depuis 2005, malgré l'envolée des cours du pétrole. Pour

d'euros. Avec ces résultats, force est de constater que les bonnes réformes et la bonne gouvernance peuvent aussi exister dans la zone de l'Océan Indien quand on y met de la bonne volonté. Mais il ne faut pas oublier que l'aide des institutions monétaires internationales y est aussi pour quelque chose dans ces résultats.

L'Inde et l'Arabie Saoudite sont actuellement les deux pays de la zone de l'Océan Indien qui se distinguent par leur relatif essor économique. Sinon, comme autres puissances économiques de la zone de l'Océan Indien, on peut citer l'Australie, l'Indonésie, Singapour, la Thaïlande, la Malaisie, l'Afrique du Sud et l'Iran.

Par ailleurs, la géographie économique de la zone est dominée par la production de pétrole du Golfe Persique et le flux pétrolier maritime qui y est associé ; la production industrielle des Tigres de l'Asie du Sud-est – Indonésie, Malaisie, Thaïlande (et Philippines) – qui sont destinées pour le marché mondial ; les activités commerciales et financières de Singapour ; les richesses des productions minérales de l'Afrique australe, de l'Australie et de l'Indonésie (pétrole et gaz).

Dans le domaine militaire, on peut dire que la puissance des forces armées du Proche et Moyen-Orient, de l'Asie du Sud et du Sud-est contraste avec la faiblesse de celles des pays africains de la zone. Ces dernières années, une certaine course aux armements modernes se manifeste dans la région qui s'étend de l'Egypte jusqu'en Indonésie et en Australie. Ce renforcement de la puissance militaire concerne tout particulièrement les capacités balistiques et navales. A l'heure où la prolifération des armes de destruction massive a considérablement accru leur capacité destructive, l'aire stratégique des pays de la zone de l'Océan Indien qui était limitée essentiellement à terre dans le passé, s'étend maintenant sur mer et même dans l'espace. Ce qui rend les conflits régionaux encore plus dangereux et peut compliquer les manœuvres des forces militaires extérieures dans la région. Au niveau de la zone de l'Océan

## Deuxième partie

### Des puissances occidentales dans la géopolitique de l'Océan Indien

On peut dire que la place de l'Océan Indien en tant que masse d'eau de mer dans la géopolitique globale est tout à fait différente de celle de sa zone littorale terrestre. L'Océan Indien en tant que masse d'eau de mer est une partie de l'océan global qui a été dominée par les puissances occidentales depuis la période des grandes découvertes, et qui continue plus que jamais à demeurer comme tel aujourd'hui, avec les Etats-Unis qui restent pour le moment la seule superpuissance au sein du système géopolitique global. Les Etats riverains de l'Océan Indien ont cessé de figurer dans la lutte – si lutte il y avait – pour l'hégémonie maritime et navale, aussitôt que les Européens ont commencé à « envahir » l'Océan Indien au XVIIème siècle. La décolonisation des pays riverains colonisés par les Empires européens ont certes changé la configuration géopolitique dans les zones terrestres de la bordure de l'Océan Indien. Ce qui ne semble pas être le cas pour l'Océan Indien lui-même en tant que masse d'eau de mer car renoncer au colonialisme et à la puissance sur la terre ferme, pour les puissances européennes, ne voulait surtout pas signifier un abandon de la puissance sur mer. Au contraire, la décolonisation n'a fait que renforcer la volonté occidentale de rechercher une meilleure puissance sur mer, et être puissant sur mer est devenu d'une importance capitale pour l'ensemble des puissances occidentales.

C'est pourquoi, la France, le Royaume-Uni et les Etats-Unis, dont les métropoles se trouvent loin de la zone de l'Océan Indien, demeurent les principales puissances occidentales ayant des intérêts dans la zone de l'Océan Indien et qui y sont présentes de diverses manières.

En outre, d'un certain point de vue politique, économique et historique, et bien qu'ils soient situés géographiquement dans la zone de l'Océan Indien, on peut classer l'Australie, Israël et

## 2.1. Les routes maritimes et les sous-systèmes de la zone de l'Océan Indien

La zone terrestre riveraine de l'Océan Indien qui s'étend de la pointe sud de l'Afrique australe vers le Moyen-Orient, en passant par les régions de la mer Rouge et du Golfe Persique, continuant sur le sous-continent indien, les îles indonésiennes et se terminant par l'Australie, ne constitue pas véritablement un système régional homogène. En fait, l'ensemble de la zone terrestre riveraine de l'Océan Indien est formé d'un certain nombre de sous-systèmes interétatiques. Parmi ces sous-systèmes interétatiques, il y a ceux qui jouxtent des axes majeurs de la circulation maritime – les détroits de l'Asie du Sud-est, canal de Suez, Cap des Aiguilles et Cap de Bonn-Espérance – qui connectent l'Océan Indien au reste de l'océan global. Il s'agit du sous-système australien, du sous-système Israël/Moyen-Orient et du sous-système de l'Afrique australe, au centre desquels se trouvent respectivement l'Australie, Israël et l'Afrique du Sud. Au sein de ces trois sous-systèmes se sont opposés des peuples indigènes d'un côté, et des colons de l'autre, et ces sous-systèmes ont tout particulièrement joué un rôle significatif dans la géopolitique de l'Océan Indien.

Ces trois Etats ont donc un point commun : ils sont des Etats colons qui étaient en opposition et en conflit avec des natifs et indigènes du pays au sein de leur sous-système respectif. Deux de ces sous-systèmes interétatiques – australien et Israël/Moyen-Orient – mettant en jeu des Etats considérés comme étant des Etats occidentaux – l'Australie et Israël – continuent à exister, tandis que le sous-système de l'Afrique australe a disparu avec la disparition du régime de l'apartheid en Afrique du Sud, depuis 1994.

L'Océan Indien, à la différence des océans Pacifique et Atlantique, est fermé dans la majeure partie de sa bordure nord par une masse importante du bloc Eurasiatique, et s'ouvre seulement vers d'autres océans dans sa partie sud. Ce qui met en valeur les points et zones de communication et leur donne une importance commerciale et stratégique considérable,

dans leur entreprise et leur existence demeure, pour les grandes puissances occidentales, d'une grande importance, dans le cadre de la géopolitique de l'Océan Indien. On parle de réussite, en ce qui concerne l'Australie et Israël, puisqu'ils sont arrivés à établir l'irréversibilité de la colonisation et le maintien du pouvoir politique lequel est toujours resté dans leurs mains. Il n'y a pas eu de décolonisation qui les a obligés de quitter le territoire occupé pour le laisser aux mains des anciens habitants ou des indigènes qui y habitaient déjà avant leur arrivée.

Par contre, l'Afrique du Sud de l'apartheid, qui tenait la garde de l'un des points de passage importants de l'Océan Indien, n'a pas réussi à maintenir cette irréversibilité de la colonisation et vient d'échouer, il n'y a pas longtemps, dans cette exercice, en tant qu'Etat colon, avec la fin du régime de l'apartheid.

### 2.1.1. Le sous-système australien

L'Australie est en lui-même plus un continent qu'une grande île de l'Asie. Plus orientée vers l'Océan Pacifique au début, elle s'identifie maintenant, dans une certaine mesure, comme asiatique et s'intéresse un peu plus à l'Océan Indien. Elle a changé sa politique d'immigration, car, pendant longtemps, elle ne s'est ouverte presque exclusivement qu'à l'Europe. Son histoire, son régime politique et ses principes font de l'Australie un pays occidental à part entière et un allié solide des Etats-Unis. Pendant la période de la Guerre froide, l'Australie a mis à la disposition des Etats-Unis des infrastructures militaires et continue à le faire jusqu'à maintenant. Le pétrole du Moyen-Orient, à destination du Japon et des « Tigres asiatiques »<sup>6</sup> lesquels sont étroitement liés aux pays occidentaux, utilise les routes maritimes entre l'Australie et le bloc terrestre asiatique. Habituellement, la plupart des navires de guerre américains entre en Océan Indien du côté de l'Océan Pacifique, en empruntant principalement le détroit de Malacca, mais en cas de besoin, ces navires peuvent

L'Australie avait également participé aux efforts d'endigement de l'expansion soviétique en Asie. Cependant, tout cela n'a pas conduit à l'apparition et au développement d'un sous-système interétatique autour d'un conflit dans lequel auraient pu s'opposer l'Etat colon qu'est l'Australie et l'Indonésie ou d'autres Etats asiatiques.

### 2.1.2. Israël et le sous-système du Moyen-Orient

L'exceptionnel cas d'Israël se trouve dans la perspective du contrôle par les Occidentaux d'un autre point d'entrée important de l'Océan indien. Israël constitue l'unique cas de réussite pour un Etat colon qui a été créé pendant la période où le vent de la décolonisation a déjà commencé à souffler de plus en plus fort. Israël est né par l'intermédiaire de l'utilisation de forces et a survécu jusqu'à maintenant avec l'avantage de la supériorité de ses forces et des appuis américains. Les habitants qui étaient sur le territoire avant l'arrivée des colons, et qui avaient été déplacés ailleurs pour que l'Etat colon puisse s'y établir, n'avaient pas accepté cette expulsion. Cependant, ces premiers habitants n'ont pas été capables jusqu'à présent de renverser cette situation par l'usage de la force. Toutefois, les victoires militaires d'Israël n'ont pas résolu non plus ses problèmes de sécurité puisqu'au fur et à mesure de l'acquisition de territoires, des populations que l'Etat colon ne peut pas intégrer en son sein manifestent également leur présence. Mais le principe sur lequel se base l'Etat d'Israël rend impossible la réversibilité de la situation et l'acceptation du « droit de retour » des anciens habitants pour coexister avec les colons dans un Etat laïque. Le « droit de retour » est exclusivement réservé aux juifs comme c'est défini par le gouvernement de l'Etat colon.

Ainsi, à la différence du cas australien, un sous-système interétatique s'est-il, cette fois-ci, développé autour d'un conflit entre colons et indigènes, opposant Israël et les Etats arabes qui se sont identifiés aux peuples palestiniens déplacés. Les guerres entre Israël et les Etats arabes ont provoqué des conséquences géopolitiques importantes pour la zone de l'Océan

Avant la Guerre des Six Jours, l'utilisation du canal de Suez a été interdite aux bateaux israéliens et les Etats arabes ont rendu inutilisable le port israélien d'Elat en bloquant au niveau de Sharm el Sheik l'entrée qui mène au golfe d'Aqaba. Dans la volonté et la décision égyptiennes de faire la paix avec l'Etat d'Israël, la réouverture et un éventuel agrandissement du canal pour attirer plus de trafic pétrolier étaient même plus importants que le retour de son territoire du Sinaï annexé par Israël.

Le sous-système interétatique du Moyen-Orient s'est trouvé divisé avec la Guerre froide. Moscou a aidé l'Egypte à se relever après la guerre de Kippour tandis que Washington soutenait Israël. Le canal ne rouvra qu'en 1975. En fait, d'un point de vue géostratégique, une rapide réouverture du canal de Suez aurait plus profité à l'Union soviétique qu'aux grandes puissances occidentales, étant donné que les navires de guerre soviétiques dans son ensemble étaient plus petits que ceux de l'ensemble des grands pays occidentaux et pouvaient par conséquent utiliser aisément le canal. Ce qui aurait largement réduit le temps de navigation entre leur base en Mer Noire et l'Océan Indien.

Après avoir perdu leur position en Egypte en 1972, l'Union soviétique s'est efforcée de rester dans les parages de l'Océan Indien en acquérant d'autres possibilités de pouvoir utiliser des infrastructures en Mer Rouge (par l'intermédiaire de l'Yémen à Aden et de l'Ethiopie qui à l'époque y avait encore un accès direct) et en Inde. Ce qui permettait aux navires soviétiques d'assurer une liaison avec la flotte de Vladivostok.

Après la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique, les Etats-Unis sont restés étroitement liés à Israël qui constitue sans aucun doute un atout militaire pour les grandes puissances occidentales dans cette partie périphérique de la zone de l'Océan Indien.

Israël représente le cas unique d'un Etat colon qui vient d'être créé tout en accumulant des

### 2.1.3. L'Afrique du Sud et le sous-système de l'Afrique australe

L'Afrique du Sud est celle qui a échoué dans son entreprise d'Etat colon puisque la voie de l'apartheid que les dirigeants occidentaux du pays ont choisie d'adopter n'était pas acceptable pour les habitants de couleur et non-européens d'origine qui sont parvenus à renverser d'une certaine manière la situation qui prévalait dans le pays. La principale raison de l'échec est la démographie : la population de colons européens qui dirigeait le pays n'était pas assez nombreuse par rapport à celle des habitants de couleur non-européens pour pouvoir rendre irréversible, sur un long terme, la situation établie.

L'Afrique du Sud de l'apartheid fut un fort allié des pays occidentaux pendant la période de la Guerre froide. L'Afrique du Sud possède une position stratégiquement importante sur les axes majeurs de la circulation maritime reliant l'Océan Indien à l'Océan Atlantique. La quarantième rugissant oblige les navires à se rapprocher des côtes sud-africaines lorsqu'ils contournent, par le Sud, et d'Est en Ouest, le continent africain. L'Afrique du Sud de l'apartheid surveillait le trafic maritime et mettait à la disposition des navires de guerre et aux tankers géants qui transportent du pétrole vers les pays occidentaux leurs infrastructures et moyens. Les Very Large Crude Carriers (VLCC) de 150 000 à 300 000 tonnes qui ont été construits après la fermeture du canal de Suez en 1967 ne pouvaient pas y passer lorsque ce dernier a retrouvé sa fonctionnalité en 1975. Des plans ont été établis pour augmenter la capacité de ce canal même pour les Ultra Large Crude Carriers (ULCC) qui font plus de 300 000 tonnes mais la route du Cap, malgré le détour et un temps de navigation plus long pour les navires qui doivent rallier la Mer Méditerranée ou l'Europe, donne l'avantage de naviguer sans payer des droits de passage et d'oublier le souci de la taille du navire. Même en laissant de côté les risques que peuvent présenter de nouvelles guerres israélo-arabes, les problèmes de pollution que peuvent provoquer les lourds tankers navigant dans des eaux

En Afrique australe, au cours de la période de la Guerre froide, un sous-système interétatique s'est développé autour du conflit opposant colons et indigènes. D'un côté, ce sous-système d'Afrique australe était associé à un Etat d'apartheid avec, pendant un temps, des alliés en Rhodésie et dans les colonies portugaises. D'un autre, était impliquée l'Afrique noire. Avec les moyens militaires dont ils disposaient, les dirigeants européens de l'Etat de l'apartheid pouvaient bien tenir dans leur confrontation avec la population noire qui luttait contre l'apartheid. Mais dans la mesure où ce sous-système de l'Afrique australe s'est également divisé avec la Guerre froide, la population noire a bénéficié de l'aide de l'Union soviétique, notamment par l'intermédiaire de l'intervention militaire cubaine.

Avec le départ des Cubains et la fin de la Guerre froide, les Occidentaux étaient moins enclins à continuer à soutenir le régime de l'apartheid et montraient plutôt une certaine volonté de lui imposer des sanctions économiques pour forcer les dirigeants européens de l'Afrique du Sud à accélérer le changement qui se précisait de plus en plus à l'intérieur du pays. En effet les Occidentaux ont pris conscience que l'apartheid et tout le problème politique et social qu'il engendre est devenu un obstacle sérieux au maintien du développement du capitalisme en Afrique du Sud.

Lorsque le changement est finalement enclenché en 1994, le mode de production capitaliste est plus que jamais maintenu car c'est seulement avec la rapide prospérité que peut engendrer le capitalisme que la nouvelle Afrique du Sud post-apartheid peut faire face à l'énorme problème social et essayer d'élever le niveau de vie de la majorité noire de la population sud-africaine. C'est une des raisons pour lesquelles la minorité blanche a continué à garder le contrôle de l'essentiel des activités économiques même si elle ne domine plus le système politique du pays.

La fin de l'apartheid a entraîné la disparition du sous-système interétatique de l'Afrique

## 2.2. Le transfert du « pouvoir » par les Britanniques aux Américains

### 2.2.1. Une asymétrie continent-océan

La considérable importance que constituent la route du Cap, le canal de Suez et le détroit de Malacca est due non seulement à la possibilité d'accès qu'ils donnent mais aussi parce qu'avec l'Océan Indien lui-même, ils forment toute une partie essentielle de la circulation maritime internationale qui mène droit vers tout le reste de la planète. Cependant, mise à part cette caractéristique, la configuration géographique continent-océan avec l'Eurasie qui limite l'Océan Indien vers le Nord a créé une asymétrie géopolitique qui était d'une grande importance durant la période de la Guerre froide. L'Union soviétique qui occupait ce que MacKinder appelait le Heartland dans la masse terrestre eurasiatique, pouvait faire peser sa puissance par voie de terre sur toute la partie terrestre jusqu'à la bordure nord de l'Océan Indien sans nécessairement prendre la mer, tandis que l'Occident pouvait seulement intervenir sur le continent par l'intermédiaire d'une présence sur la mer.

Aujourd'hui, la Guerre froide a pris fin et l'Union soviétique n'est plus, mais cette asymétrie demeure dans la mesure où certaines puissances à l'intérieur de l'Eurasie et plus particulièrement la Chine pourraient représenter une menace par voie de terre à l'égard des différents Etats qui se trouvent sur la bordure nord de l'Océan Indien. Actuellement, la présence militaire globale des grandes puissances occidentales en Océan Indien est principalement symbolisée par la présence américaine bien que deux autres Etats occidentaux européens, la France et le Royaume-Uni, continuent d'y manifester, de diverses manières, leur présence.

Pendant la période coloniale, les Britanniques ont dominé presque l'ensemble des terres entourant l'Océan Indien, et leur puissance maritime et navale qui dominait l'ensemble de la

Sur le plan militaire, l'empire britannique s'est efforcé de s'organiser et d'entraîner une grande armée moderne sur le sous-continent indien. L'armée du Raj n'est pas seulement arrivée à conquérir pour les Britanniques tout le sous-continent indien et « endiguer » l'Empire russe au Nord de l'Himalaya, mais elle a également permis aux Britanniques d'étendre leur domination au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et plus loin encore en Afrique de l'Est. Lorsque la période de la décolonisation est arrivée, les britanniques ont perdu par la suite l'armée indienne, toute leur position sur terre avec l'Est de Suez.

Mais la décolonisation n'a jamais signifié que les Européens et l'ensemble des pays occidentaux allaient abandonner l'exercice de la puissance maritime et navale. Au contraire, avec la fin de l'ère coloniale en Asie, l'ensemble des grandes puissances occidentales sont plus que jamais conscient de l'importance de la puissance sur mer dans la gestion d'une situation géopolitique et l'Océan Indien est nettement témoin de ce fait. En effet, avec l'ensemble de leur puissance maritime et navale, les grandes puissances occidentales ont pu dissuader l'Union soviétique et la Chine d'une éventuelle volonté d'« envahir » la totalité des Etats de la zone de l'Océan Indien nouvellement indépendants. La puissance maritime et navale des grandes puissances occidentales leur a permis la possibilité d'une autre option lorsque l'effort d'endigement du communisme soviétique et chinois sur terre échoue.

### 2.2.2. Diego Garcia

Depuis 1980, année à laquelle l'île Maurice a demandé au Royaume-Uni de lui rétrocéder l'archipel des Chagos, les Mauriciens le revendique en application du « droit international coutumier de la décolonisation ». Cette revendication mauricienne se retrouve face à une complication puisque l'ensemble de cet archipel est loué aux Américains par les Britanniques depuis 1966, pour une durée initiale de 50 ans renouvelable, suivant un accord signé à Londres le 30 décembre 1966, pour des raisons stratégiques. Les Etats-Unis se sont rendu

tenter de faire barrage aux intentions envisagées par ces deux pays occidentaux<sup>7</sup>. La position stratégiquement idéale de cet archipel qui comme par hasard se trouve au beau milieu de l'Océan Indien n'a pas échappé aux Américains qui ont tout fait pour l'avoir auprès des Britanniques, souverains de cette partie de territoire. Après avoir fait déplacer – pour des raisons d'ordre stratégique et sécuritaire liées à la perspective d'édification d'une base militaire dans l'archipel des Chagos, à Diégo Garcia plus précisément – toute la population de l'archipel des Chagos, vers d'autres îles britanniques de l'Océan Indien (en l'occurrence Maurice et Seychelles encore colonies britanniques à l'époque) – déplacement débuté à partir de 1967 – les Etats-Unis ont commencé à s'y implanter physiquement au début des années 1970.

Ils débutent alors la militarisation progressive de cette île en commençant par l'installation d'une station commune de télécommunication à partir de l'année 1972. Puis ils ont poursuivi le développement de la militarisation de l'atoll par l'édification, depuis l'année 1976, d'une base aérienne, à partir d'un ancien aéroport militaire britannique, utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale. Les américains ont amélioré la piste d'envol et actuellement la base militaire de Diego Garcia dispose d'une des plus longues pistes d'envol qui existent au monde. Ils ont effectué des travaux de dragage dans le lagon de l'atoll pour que Diego Garcia puisse accueillir de grands navires de surface et des sous-marins. La capacité de l'installation de stockage de combustibles a été augmentée pour pouvoir faire face aux besoins d'une force aéronavale pour une opération d'une durée de trente jours. On parle de la présence d'armements nucléaires sur la base de Diego Garcia. Ces armements nucléaires ont probablement existé sur l'atoll durant la période de la Guerre froide. La question est maintenant de savoir si à l'heure actuelle ils y existent toujours.

Cette base militaire de Diégo Garcia travaille avec la Force de Déploiement Rapide et se trouve sous la responsabilité du Central Command dont le quartier général est à MacDill, en

des forces et de la puissance occidentales vers les zones terrestres de la bordure de l'Océan Indien, il paraît d'ailleurs très difficile pour les Britanniques de faire objection aux diverses volontés d'intervention des Américains à partir de Diego Garcia, comme par exemple la difficulté de contrer la décision des Américains, en 2003, d'attaquer l'Irak et de destituer le régime en place, sans pour autant causer une rupture dans les relations politiques américano-britanniques.

La base militaire de Diégo Garcia a soutenu les opérations durant la crise au Yémen en 1979 et la crise iranienne de 1979-1981 qui a entraîné la chute du Shah. Sa participation a été également importante durant les opérations Desert Shield<sup>8</sup> de 1990 et Desert Storm<sup>9</sup> de 1991, Desert Strike en 1996, Desert Thunder en 1997 et Desert Fox<sup>10</sup> en 1998. Pendant l'opération Enduring Freedom, la guerre contre les Talibans et Al Qaïda en Afghanistan, les bombardiers géants B 52 munis de missiles de croisières ont décollé de Diego Garcia. Les bombardiers furtifs B-2 ont également pris part à cette opération en Afghanistan. Ils sont partis des Etats-Unis, ont lâché leurs bombes en Afghanistan, se sont ravitaillés à Diego Garcia et sont retournés à la base aérienne de Whiteman, dans l'Etat de Missouri. Avec les bases aériennes de Whiteman, de Diego Garcia et de Guam, ces B-2 ont la capacité de couvrir tout le globe. En novembre 2002, deux abris spéciaux pour les bombardiers B-2, démontables et portables, ont été montés à la base militaire de Diego Garcia, suivis du montage de deux autres en 2003. Ces abris sont surtout nécessaires pour protéger la peinture qui rend ces bombardiers furtifs.

Les principales infrastructures militaires que les Etats-Unis disposent à Diego Garcia au cours de l'année 2003 sont présentées en annexe 2.

Le transfert de l'hégémonie en Océan Indien des Britanniques aux Américains a ainsi entraîné le démembrement de deux petites colonies créoles de l'archipel des Chagos, puisque

Certes, la position dans la zone de l'Océan Indien de l'atoll de Diego Garcia s'est révélée d'une grande importance pour les Américains, dans l'expression de leur présence dans cet océan face à la présence soviétique, ainsi que dans leur lutte contre l'expansion soviétique, durant la période de la Guerre froide. Mais la véritable importance stratégique de Diego Garcia et de la base militaire que les Américains y ont implantée se trouvait surtout dans le fait que cet atoll, placé au beau milieu de l'Océan Indien, leur permet d'être plus proche de la région pétrolière du Moyen-Orient, de mieux contrôler les transits maritimes du pétrole, et une plus facile projection de forces et de puissance vers les zones terrestres de la bordure de l'Océan Indien et même au-delà des frontières des pays riverains, surtout vers le heartland de l'Eurasie. Et c'est ce qui continue de prévaloir encore aujourd'hui. Et maintenant que la Guerre froide n'est plus et que l'Union soviétique s'est effondrée, la « projection » de la puissance de l'ensemble des pays occidentaux à partir de l'Océan Indien est plutôt principalement dirigée vers l'arc de crises qui est cette partie de la zone terrestre de la bordure de l'Océan Indien s'étendant de la Corne de l'Afrique à l'Afghanistan, et qui a comme « centre » les riches réserves de pétrole de la région du Golfe Persique et du Moyen-Orient. Diego Garcia est l'un des facteurs qui représente l'extraordinaire étroite coïncidence des politiques britannique et américaine en ce qui concerne la gestion de la paix et des crises dans cet arc de crise.

### 2.3. La présence française

La France est une des grandes puissances européennes et occidentales, et la présence française en Océan Indien en tant que telle est, certes, tout naturellement considérée comme faisant partie de la présence des grandes puissances occidentales dans cette zone, mais avec une certaine différence tout de même.

La France, beaucoup moins que le Royaume-Uni, n'est pas toujours et partout en accord avec

l'île de Périm du Yémen, utilisée par l'Union soviétique durant la période de la Guerre froide – la France a décidé d'y conserver une base militaire.

La France est un des grands pays exportateurs d'armements vers les pays de la zone de l'Océan Indien et plus particulièrement vers les Etats arabes. Les Etats arabes subventionnent Djibouti et sont satisfaits que la France ait décidé de surveiller les axes maritimes sur lesquels l'acheminement des armements s'effectue. Les infrastructures et installations qui se trouvent à Djibouti sont destinées pour servir de point d'escale entre la France métropolitaine et la région sud-ouest de l'Océan Indien dans laquelle la présence française est « traditionnelle » et la plus marquée.

La présence française dans la région sud-ouest de la zone de l'Océan Indien peut être prise sous deux formes distinctes. D'une part, la France s'est efforcée de maintenir un lien étroit post-colonial avec Madagascar et la République fédérale islamique des Comores, formée des trois îles – Grande Comore, Anjouan, Mohéli – qui ont opté pour l'indépendance en 1975. D'autre part, en dehors des îles et ilots que la France possède autour de Madagascar<sup>11</sup> et dans la partie sud de l'Océan Indien<sup>12</sup>, elle a principalement un autre territoire qui est français à part entière dans cette région et qui est l'île de la Réunion, laquelle a également des liens étroits avec l'île Maurice et les Seychelles qui sont aussi des îles créoles, découvertes par la France avant l'ère de la colonisation mais qui ne sont plus françaises depuis longtemps et qui sont devenues indépendantes actuellement.

Au cours de la période de la colonisation, la France a construit une base navale bien placée à Madagascar, tout au Nord de la Grande île, dans la baie de Diego-Suarez, devenue Antsiranana actuellement. Après le retour de l'indépendance de Madagascar en 1960, l'accord de coopération mis en place entre les deux pays ont permis à la France de pouvoir rester à Diego-Suarez. Mais la France a été obligée de tout quitter en 1975, en vertu d'un

socialiste et engage une politique d'étatisation de l'économie et se rapproche du bloc communiste, rompant avec la position modérée que le pays a toujours adoptée auparavant dans ses relations internationales. Le ministère de l'éducation nationale s'engage dans une malgachisation à outrance du système éducatif dans les écoles primaires et les collèges. Les vocabulaires de mathématiques et de sciences physiques ont par exemple été traduits en langues malgaches dans les collèges alors qu'on continue à utiliser les vocabulaires français au lycée et à l'université. Là était une des erreurs fondamentales du premier gouvernement de l'ère Ratsiraka qui était obnubilé par une fierté et orgueil mal placés et qui ne savait plus faire la différence entre la malgachisation de l'éducation et l'utilisation d'une langue d'enseignement. Dans l'euphorie d'un changement radical, les jeunes Malgaches étaient victimes, sans trop le savoir au début, d'une grossière erreur du ministère de l'éducation qui ne pouvait pas deviner qu'on pouvait bien inculquer l'esprit et la culture malgache par une langue étrangère plus ou moins répandue mondialement et dont la connaissance reste toujours indispensable. Cette lamentable bévue a « assassiné » toute une série de générations de Malgaches qui étaient par la suite obligés de rattraper le temps perdu.

Avec ce changement radical dont Madagascar a fait l'objet, certains militaires des pays occidentaux et surtout des militaires français ont fermement cru pendant les années 70 et 80 que des bases aériennes et navales soviétiques se sont aussitôt établies à Madagascar après le départ définitif des Français en 1975. Certes, le gouvernement malgache de l'époque coopérait dans divers domaines et à divers degrés avec l'Union soviétique ou la Corée du Nord ou la Chine ou la Roumanie ou d'autres pays du bloc de l'Est, et des matériels soviétiques et chinois commençaient à peupler les établissements militaires malgaches, mais quant à des bases aériennes ou navales soviétiques ou autres, à proprement parlé, elles n'avaient jamais existé dans la Grande île. La Marine malgache a reçu, comme dons du gouvernement nord coréen, quatre vedettes rapides. Deux en 1979 et deux autres en 1980. Des vedettes utilisées auparavant par les nord coréens mais qui sont en fait d'origine

maintien de la libre navigation et circulation sans être nécessairement obligé d'activer le soutien et l'appui de l'Afrique du Sud.

La France, à la différence des autres grandes puissances occidentales qui ont des intérêts en Océan Indien, veut s'y présenter au même pied d'égalité de présence que les autres Etats riverains. La France s'efforce de clamer plus ou moins directement que dans la Zone de l'Océan Indien, sa position est assez différente de celle des Britanniques ou des Américains, dans la mesure où elle n'y est plus comme une puissance extérieure qui s'accompagne d'une présence militaire, mais plutôt comme une nation qui désormais fait partie des îles créoles et des Etats riverains de l'Océan Indien. Pour elle, la Réunion représente la principale expression territoriale et humaine de cette « revendication ». L'accélération de la transformation de l'île de la Réunion en département français est bien liée à la géopolitique de la décolonisation. En tant que département de la République française qui se trouve en Océan Indien, la Réunion doit être considérée, non pas comme une colonie française, mais comme une partie du territoire de la République française.

Quand les pays riverains de la zone de l'Océan Indien reconnaissent la Réunion comme étant une partie de la République française, logiquement ils devront reconnaître la France comme étant un Etat riverain à part entière de l'Océan Indien. Mais au-delà de ce statut, la France entend évidemment continuer à manifester d'une manière ou d'une autre sa présence en Océan Indien et d'y jouer un rôle indépendant au niveau des relations politiques internationales et dans le cadre de ses propres ambitions.

La « vocation globale » de la France, comme il se manifeste elle-même dans la zone de l'Océan indien, n'est pas toujours accueillie avec le même enthousiasme au sein de tous les pays riverains. La position de la Réunion comme faisant partie de la France n'a jamais été contestée aux Nations Unies, où la France est un des pays membres permanents du Conseil

Cependant, la France a quand même pu rejoindre l'IOR-ARC en tant que membre de dialogue en 2001.

#### 2.4. L'Océan Indien, un océan américain ?

On sait qu'à partir de 1947, les Etats-Unis sont entrés en opposition idéologique, politique, diplomatique et économique avec l'Union soviétique. Après l'implosion de celle-ci en 1991, ils sont restés l'unique superpuissance mondiale, tant sur le plan militaire que sur le plan économique et financier, et sont devenus comme une hyperpuissance au centre du système monde. Un centre du monde qui se situe donc entre les deux grands océans que sont l'Océan Atlantique contrôlé par la I<sup>ère</sup> flotte et la II<sup>ème</sup> flotte, et l'Océan Pacifique contrôlé par la III<sup>ème</sup> flotte et la IV<sup>ème</sup> flotte.

Dans leur volonté de toujours mieux contrôler le monde, les Etats-Unis ont réparti leurs forces combattantes entre neuf grands commandements<sup>13</sup> dont cinq d'entre eux sont des grands commandements géographiques englobant la surface entière de la planète.

Pour sa part, la zone de l'Océan Indien est couverte par deux commandements géographiques : le Central Command et le Pacific Command. Le Central Command dont le quartier général se trouve à MacDill, en Floride, a une zone de responsabilité qui s'étend du Nord-est de l'Afrique au Moyen-Orient et à l'Asie Centrale, et la base militaire de Diego Garcia se trouve justement sous sa responsabilité, tandis que le Pacific Command qui a son quartier général à Honolulu, à Hawaii, a une zone de responsabilité s'étendant de l'Arctique à l'Antarctique, de la côte ouest des Etats-Unis à la côte est de l'Afrique et couvrant aussi l'Inde et la Chine.

Une carte montrant l'extension géographique de ces deux grands commandements est

ce n'est plus le même dispositif. Aujourd'hui, avec les menaces islamistes et la montée en puissance de la Chine, les priorités sécuritaires américaines ont changé. Les Etats-Unis ont allégé leur présence en Europe au profit de l'ensemble de l'Asie et de la zone de l'Océan Indien, en établissant tout autour de cette dernière un réseau de bases militaires de plus petites tailles, plus discrètes politiquement mais mieux réparties dans l'espace.

Actuellement, des bases aériennes sont établies dans les sous-régions de l'Océan Indien, considérées par les Américains comme très stratégiques : en Egypte, à Djibouti, en Arabie Saoudite, en Irak, au Koweït, au Qatar, aux Emirats arabes unis, en Afghanistan, à Diego Garcia dans l'archipel des Chagos, au Singapour et en Australie. En outre, une base navale est également présente à Diego Garcia avec la Vème flotte chargée de contrôler les espaces maritimes. Tout ceci est organisé pour permettre des projections rapides de forces en cas de crises majeures.

Les Etats-Unis sont intervenus directement plusieurs fois et avec envois de troupes dans la zone de l'Océan Indien, notamment : en 1991, au Koweït pour contrer l'invasion de ce dernier par l'Irak ; en 1992 et 1998, en Somalie ; en 1998 et en 2001 en Afghanistan, pour une première riposte aux attaques terroristes du 11 septembre 2001, en attaquant les camps d'entraînement et le repaire d'Oussama bin Laden qui se trouvaient entre Kaboul et Kandahar ; depuis 2003, en Irak avec des raisons un peu moins évidentes (les dirigeants américains soupçonnaient l'Irak de détention d'armes de destruction massive et d'alliance avec Al Qaïda pour se venger des Etats-Unis et du blocus que les Américains infligeaient à l'Irak depuis douze ans.

A partir de ces bases aériennes et navale, les Américains mettent en œuvre des avions et des navires et intensifient les patrouilles autour de la Corne de l'Afrique, en Mer d'Oman et aux abords du détroit de Malacca avec la coopération de marines des pays riverains (Inde,

### Troisième partie

#### Quelle sécurité globale en Océan Indien ?

Dans le monde du XXI<sup>ème</sup> siècle, ce qui apparaît nettement clair est que le modèle de sécurité, traditionnel et réaliste – principalement incarné par l'idée que les menaces, de nature militaire, émanent d'un Etat et sont dirigées vers un autre Etat – est complètement remis en question, par l'émergence de menaces sur la sécurité qui ne sont pas forcément militaires, et ne provenant pas nécessairement d'un Etat. La sécurité est devenue plus complexe. D'un côté, elle vise désormais à préserver, protéger les humains autant que les Etats. D'un autre, elle vise à réduire les menaces à la qualité de vie, c'est-à-dire les menaces indirectes autant que les menaces directes, militaires et territoriales. La sécurité ne peut plus être envisagée d'un point de vue strictement militaire et politique. Elle peut toucher désormais plusieurs autres dimensions, comme les dimensions économique, environnementale, maritime, culturelle, et elles sont toutes reliées entre elles. Si la sécurité dans un domaine est insuffisamment ou mal gérée, les effets se font sentir dans les autres domaines et peuvent affecter la sécurité de l'Etat.

Par ailleurs, la nature spécifique des « nouvelles » menaces – comme les menaces sur la sécurité environnementale, les menaces sur la sécurité économique, le terrorisme, la prolifération des armes de destruction massive, les conflits régionaux, la criminalité organisée (trafics de drogues, trafics d'armes conventionnelles, trafics d'êtres humains, les immigrations clandestines, la piraterie) – requiert des réponses nouvelles et adéquates de la part des Etats. Les dangers doivent être affrontés de manière globale et les politiques de sécurité, dans un contexte d'interdépendance, ne peuvent plus être élaborées sur une base unilatérale.

D'une perspective globale, il semble que, géopolitiquement, et principalement toujours à

Ainsi, à l'échelle de la zone de l'Océan Indien, ces menaces « nouvelles », non militaires, sur la sécurité requièrent-elles essentiellement une nouvelle approche de la coopération sous-régionale, en ce qui concerne la sécurité. Autrement dit, pour l'instant, les problèmes de sécurité de l'Océan Indien ne pourraient être résolus de manière efficace que « sous-régionalement », au sein des sous-systèmes.

### 3.1. La sécurité conventionnelle

En ce qui concerne la sécurité conventionnelle, en termes de dépenses de défense, la zone de l'Océan Indien compte deux pays riverains naturels parmi les dix premières grandes dépenses de défense du globe au cours de l'exercice 2001-2002 : l'Arabie Saoudite avec ses 21 milliards US \$ et l'Inde avec 13 milliards US \$. Sinon, on peut dire qu'un certain nombre de pays de la zone possède un budget relativement assez appréciable<sup>14</sup>.

Le tableau présentant les indicateurs de la sécurité conventionnelle en Océan Indien, établi en annexe 4, montre que très peu d'Etats ont augmenté leurs dépenses de défense en comparant les proportions par rapport au PNB de 1990 et 2000.

Si la zone de l'Océan Indien présente, au niveau de chaque pays, une énorme différence en termes de taille des forces armées, le niveau de militarisation ne suit pas nécessairement le même schéma. Ainsi, si l'Inde a en 2001 la plus grande armée avec un effectif d'un peu plus de 1,3 millions d'hommes, son indice de militarisation qui est de 0,1 est bien en dessous de l'indice de militarisation moyen régional qui est de 0,6. Par contre, pour le Koweït qui ne possède qu'un effectif de 15 000 hommes, le niveau de militarisation est plutôt plus élevé avec un indice de 0,6. Cependant, le commerce de l'armement dans la zone de l'Océan Indien est important, et il y existe des activités d'importations d'armements qui sont très significatives – tout particulièrement vers l'Inde, le Pakistan, l'Australie, l'Egypte, l'Iran et

Malheureusement, étant donné le contexte de développement de la plupart des pays de la zone de l'Océan Indien, les réalités, aussi bien internationales que nationales, réaffirment que le développement humain est assez souvent mis au second plan derrière le développement militaire. Il y a au moins six pays de la zone de l'Océan Indien – Koweït, Burma, Pakistan, Oman, Singapour et Sri Lanka – dans lesquels les dépenses militaires du gouvernement surclassent celles de la santé et de l'éducation (comme le montre l'annexe 4 au présent mémoire).

### 3.1.1. L'Inde, un pays en émergence

Si l'on regarde d'un peu plus près le comportement actuel de l'Inde, on peut voir qu'elle est en train de développer de nouvelles ambitions politiques et militaires. Elle aspire à devenir prospère et une puissance de premier plan. Elle n'a pas visiblement l'intention de dominer qui que ce soit dans la région. Elle essaie tout simplement d'y tenir une place prépondérante étant donné la situation géopolitique qui prévaut dans la zone et sa position stratégique, au milieu d'un arc de crises qui va de l'Afrique du Sud jusqu'en Indonésie, en passant par les îles comoriennes, la Corne de l'Afrique, la Péninsule arabique, l'Irak, l'Irak, l'Afghanistan, le Pakistan, l'Inde et la Birmanie, et quand on sait que la plupart des grandes crises internationales récentes se déroulent dans des pays riverains et de la zone de l'Océan Indien : le Soudan, l'Éthiopie, Érythrée, la Somalie, l'Irak, l'Iran, l'Afghanistan, le Pakistan et l'Inde elle-même, le Sri Lanka, l'Indonésie.

Les dirigeants indiens ont compris que la clef de la voie vers la prospérité et la puissance est le développement économique qui demeure ainsi pour l'Inde la priorité des priorités. Consciente de sa faible intégration au commerce mondial, elle a initié depuis le début des années 90, une réorientation de sa politique économique. L'Inde a alors opté pour une libéralisation économique et s'est ouverte davantage aux investissements étrangers et sur le

Cette réforme économique a engendré une certaine mutation au niveau de la politique étrangère indienne. Le gouvernement indien a favorisé une diplomatie tous azimuts, en particulier dans la région. Ce qui lui a permis d'élargir sa perception de la politique de sécurité à un concept de « voisinage étendu » et de faire déborder largement ses intérêts stratégiques sur le pôle de croissance économique qu'est l'Asie du Sud-Est, et sur le Moyen-Orient et l'Asie Centrale qui sont des régions fournisseurs d'hydrocarbures.

L'Inde tient manifestement à montrer son désir de reconnaissance internationale. Le gouvernement indien a demandé de façon très ouverte, en 2005, un siège de membre permanent au Conseil de Sécurité des Nations Unies, demande appuyée par la France d'ailleurs, témoin de l'existence aujourd'hui d'une bonne entente entre New Delhi et Paris qui a intensifié ses relations avec l'Inde depuis 1998, à la veille des essais nucléaires indiens.

Si les relations entre Washington et New Delhi s'étaient ternies avec la politique du non-alignement menée par l'Inde dans les années 50 puis avec son rapprochement avec l'URSS dans les années 70 et les essais nucléaires indiens opérés en 1998 qui a valu à l'Inde des sanctions imposées par l'administration Clinton, elles se sont progressivement améliorées à la fin des années 90, et conscients de l'importance géographique de l'Inde qu'ils considèrent comme un pays capable de jouer un rôle stabilisateur au milieu de l'arc de crises mais également comme un pays qui fera office de contrepoids face à l'expansion économique et la montée en puissance de la Chine, les Etats-Unis ont fini par effectuer un rapprochement stratégique avec l'Inde. Les Etats-Unis ont été les premiers à investir dans le pays à la faveur de cette ouverture économique et ils sont devenus le deuxième partenaire commercial de l'Inde derrière l'Union Européenne. En juillet 2005, le président George W. Bush a proposé d'offrir à l'Inde un statut exceptionnel, en marge du Traité de non-prolifération. Si cette proposition se concrétise, elle donnera à l'Inde la possibilité d'un accès aux technologies duales, tant dans le domaine nucléaire civil que spatial.

En effet, beaucoup de facteurs se sont combinés au fil des années, ayant créé une certaine distance entre la marine française et la marine indienne, due à certaines perceptions mal fondées qui ne reflètent pas toujours l'exactitude des faits et circonstances :

- ainsi, on a généralement pensé à tort que la marine nationale de l'Inde, ancienne colonie anglaise, membre du Commonwealth, ne s'intéresserait qu'à des matériels britanniques, alors que dès 1959, pour son premier porte-avions, la marine indienne a choisi des avions de lutte anti-sous-marine français – l'Alizé de Breguet – au lieu des Gannet britanniques. Plus tard des hélicoptères Alouette ont été achetés à la France par la marine indienne, ainsi que des sonars de Thomson CSF et s'il n'y avait pas de contraintes du côté français, la marine indienne aurait davantage commandé des équipements français sans parler des pourparlers en cours depuis 25 ans pour la vente à l'Inde de missiles antinavires français Exocet ;
- en outre, durant la Guerre froide, les liens de la France avec l'OTAN, le refus systématique de l'Inde de signer tout pacte et l'achat innocent de matériels effectué par la marine indienne auprès de l'Union Soviétique, l'idée qui s'est répandue que des bases navales soviétiques existaient en Inde, sont autant de facteurs ayant malheureusement contribué à justifier et favoriser cet éloignement entre les deux marines.

Depuis 2001, trois exercices navals conjoints ont pu être menés au large de l'Inde.

En tout cas, pour la marine française et indienne, le champ est ouvert pour une coopération plus large dans le domaine de la technologie navale, sur la défense anti-missile par exemple, ou la surveillance par satellite, ou la guerre électronique et anti-sous-marine.

La politique extérieure de l'Inde semble toutefois conditionnée par le conflit latent avec le Pakistan et sa crainte de la domination chinoise. Ce conflit latent avec le Pakistan a d'ailleurs pris la forme d'un conflit ouvert en 1999. Ces situations ont été mises en avant par les dirigeants indiens en mai 1998 pour justifier des essais nucléaires qui reflètent bien les nouvelles ambitions de l'Inde.

En 1962, l'Inde avait un contentieux concernant la frontière avec la Chine. Ce problème s'est transformé en conflit sur les frontières des montagnes du Nord et les forces indiennes de l'époque essuyèrent un sérieux revers. Les contentieux territoriaux existent toujours entre les deux pays pour citer le cas du Cachemire où la province de l'Arunashal Pradesh, territoire cédé à la Chine par le Pakistan est revendiqué par l'Inde ; l'Aksai Chin, territoire administré par la Chine, qui est également revendiqué par l'Inde, puis celui du territoire, au Nord-est de l'Inde, juste à l'est de Bhoutan, annexé par l'Inde et revendiqué par la Chine. Malgré tout, actuellement, les relations entre les deux pays sont en général stables et assez cordiales pour le moment.

En termes de dispositifs militaires, les forces armées indiennes continuent de bénéficier d'un budget de plus en plus consistant car l'Inde veut affirmer une position de puissance militaire régionale incontournable et s'est lancée dans une modernisation de l'ensemble de ses forces armées conventionnelles. Ce qui a bien satisfait les Etats-Unis car une armée indienne moderne et plus performante renforcera la sécurité et la stabilité dans la région.

L'Inde produit une partie de ses armements comme les missiles Agni, des avions de combat et des chars Arjun mais elle est également devenue un grand importateur et les principaux fournisseurs sont Israël et la Russie avec laquelle elle est restée proche.

Pour l'année 2005, ce budget est de 19,100 milliards de dollars. Ce qui représente une hausse de 7,8 % par rapport au budget de l'année 2004. Il représente 3,22 % du PIB et permet au pays de disposer actuellement d'un effectif total de près de 1 325 000 hommes dont :

- 1 100 000 hommes d'active pour l'armée de terre, avec un parc de véhicules blindés de 3000 chars ;
- 170 000 hommes pour l'armée de l'air, avec un parc de 1 450 appareils pour l'armée de l'air (l'ensemble des forces aériennes indiennes compte 650 avions de combats en incluant

La croissance de la marine indienne fut modeste et régulière, pourtant parmi les pays riverains de l'Océan Indien, elle en est actuellement la première puissance navale.

Cette position de première puissance navale dans l'ensemble des pays de la zone de l'Océan Indien ne semble pas être le produit d'une pensée hégémonique ou d'une ambition démesurée mais correspond plutôt à une évolution qu'on pourrait qualifier de naturelle de par la situation géopolitique qui prévaut dans la zone et sa position stratégique.

Depuis son indépendance de 1947, l'Inde a toujours su tirer les leçons de ses histoires militaires passées qui l'ont instinctivement poussée à toujours améliorer davantage l'ensemble de ses forces armées sans parler des « nouvelles menaces » qui se sont accentuées depuis l'effondrement de l'Union soviétique que sont principalement la déliquescence des Etats, les conflits régionaux, la criminalité organisée, la prolifération des armes de destruction massive et le terrorisme de masse.

Le souci des dirigeants indiens n'est pas de voir l'Inde dominer tous les pays de la l'Océan indien. Ils savent que l'Inde n'a rien à gagner en prenant comme objectif une telle suprématie qui ne va créer que davantage de problèmes. Comme toute nation, tout Etat, désireux de préserver l'intégrité de son territoire, sa souveraineté et ses intérêts vitaux, leur objectif est la prospérité de l'Inde. Ils sont bien conscients que cette prospérité est liée à la sécurité du territoire national, à la paix et à la stabilité de la région.

Ce qui a obligé l'Inde à prendre la voie d'une certaine modernisation de son armée et plus particulièrement de sa marine pour qu'elle puisse remplir son rôle diplomatique et stabilisateur dans cette région de l'Océan Indien.

Pour pouvoir développer ses ambitions politiques, l'Inde n'a pas intérêt à oublier son environnement régional. New Delhi a bien compris qu'un développement économique plus

Comme tout autre pays de la planète, l'Inde est justement en train de se rendre bien compte de l'essor économique de son voisin chinois et, de la sorte, entend éviter de ne pas se laisser trop distancer sur ce plan.

### 3.1.2. L'Iran et ses ambitions militaires

Depuis 2002 et jusqu'à maintenant, un conflit oppose l'Iran aux Occidentaux. L'Iran est soupçonné par les grandes puissances occidentales d'activités nucléaires douteuses et de vouloir développer la possibilité d'avoir l'arme nucléaire.

Le programme et les activités nucléaires de l'Iran sont restés clandestins depuis 1984 jusqu'en 2002. Une telle période d'activités nucléaires cachées de dix-huit années est assez longue pour largement se permettre de se procurer en douce les équipements et matières premières nécessaires pour pouvoir se doter de l'arme nucléaire. Depuis, par l'intermédiaire des services de renseignements des pays occidentaux et sur la base d'informations délivrées par l'opposition iranienne se trouvant en exil, les puissances occidentales et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) ont pu mettre en évidence l'existence de cette clandestinité et savoir beaucoup de faits très inquiétants qui semblent justifier les ambitions nucléaires militaires iraniennes.

En 2003, les spécialistes de l'AIEA ont découvert l'existence d'immenses souterrains qui pourraient contenir d'importantes quantités de centrifugeuses pour l'enrichissement de l'uranium en vue de l'alimentation d'armes nucléaires.

En 2004, non loin des souterrains découverts l'année précédente, de grands tunnels creusés dans une montagne ont été dénichés. Des tunnels qui peuvent accueillir de grandes quantités de combustibles nucléaires sans que des satellites espions puissent les déceler.

En fait la stratégie propre de l'Iran est assez simple dans son programme nucléaire. Téhéran cherche à gagner du temps pour atteindre son but qui est de maîtriser toutes les applications civiles et militaires de l'outil atomique en profitant et en accentuant d'une certaine manière la complexité des démarches et la complexité de la situation.

Le gouvernement iranien sait en effet que dans la situation actuelle de la tension, des relations internationales établies auparavant ou des intérêts nationaux entrent en confrontation et contradiction, entraînant logiquement pour chacun des pays « adversaires » des stratégies qui divergent. Les Européens estiment dans son ensemble qu'il est temps de porter l'affaire devant le Conseil de sécurité des Nations unies sans en dessaisir l'AIEA en vue de développer une pression politique sur Téhéran, tandis que la Russie ne souhaite pas précipiter les choses et propose que l'AIEA reste l'unique instance à s'occuper du dossier pour lui permettre de trouver une solution diplomatique avec l'Iran. La Chine, encore plus réticente et qui sait que 12 % de son importation pétrolière proviennent de l'Iran, semble vouloir suivre la proposition russe. Quant aux Etats-Unis, même si l'alternative possible pour empêcher l'Iran de devenir une puissance nucléaire serait d'attaquer et de détruire ses sites nucléaires, l'intervention militaire américaine en Iran ne serait pas envisageable tant que les Etats-Unis sont encore en opération en Irak et d'autant plus que pour sortir du borbier irakien, le gouvernement américain a pour l'instant besoin de Téhéran dont l'influence sur la communauté chiite est encore très capitale. Par ailleurs les frappes militaires risqueraient de produire des conséquences géopolitiques incontrôlables par la suite.

En outre, les Iraniens savent qu'ils peuvent brandir l'arme du chantage et ils ont déjà fait savoir qu'en cas de saisine du conseil de sécurité de l'ONU, le gouvernement iranien cessera toute coopération avec l'AIEA et s'en prendra en premier lieu aux inspecteurs présents en Iran. Les Occidentaux savent aussi que tout boycott du pétrole de la part des Iraniens fera

l'arme nucléaire et veut signifier à la face du monde que les Occidentaux n'auraient pas dû accepter la possession par Israël de l'arme nucléaire.

Téhéran attribue une grande importance à l'enjeu nucléaire car il sait très bien aussi que la détention de l'arme nucléaire est non seulement un moyen de dissuasion mais également un moyen de coercition pour pouvoir, en cas de besoin, imposer sa loi, plus particulièrement face à Israël.

Avec la possession de l'arme nucléaire, les Iraniens pensent aussi éviter de subir le même sort que l'Irak si jamais les Etats-Unis décident pour une raison ou une autre d'entrer en Iran par la force.

Bref, la situation actuelle rappelle un peu celle d'Irak il y a un peu plus de trois ans. La guerre en Irak a été déclenchée sur la base d'une affirmation que l'Irak possède des armes de destruction massive dont la présence sur le sol irakien n'a pourtant pas été vraiment confirmée. Même si cette fois-ci, les choses sont différentes puisqu'il semble plus probable que l'Iran a vraiment des volontés nucléaires et apparemment persiste dans l'exécution de son programme nucléaire militaire, beaucoup plus d'actions diplomatiques risquent plutôt d'avoir lieu dans un premier temps.

Si les Iraniens estiment qu'il est très peu probable que les Américains décident d'attaquer l'Iran, ils pensent par contre qu'Israël pourrait faire de cette situation une occasion pour attaquer l'Iran. Les Israéliens n'ont certainement pas oublié que le président iranien lui-même a déclaré en décembre 2005 qu'il souhaitait rayer Israël de la carte du monde.

Si aucune négociation n'aboutit, ce serait une situation assez difficile à gérer pour les pays occidentaux puisqu'il leur est difficile d'accepter qu'un pays comme l'Iran puisse disposer de l'arme nucléaire. Ils pourraient alors envisager de se lancer dans des frappes militaires qui risqueraient de produire des conséquences géopolitiques graves et difficiles à contrôler. Il se pourrait alors que Téhéran – qui possède d'autres types l'armement de destruction massive – dirige une première riposte sur Israël, déjà considéré comme ennemi et allié des Américains en plus. La Syrie, l'allié arabe de l'Iran, risquerait de s'y impliquer, même si l'accord signé le 18 novembre 2005, entre les deux pays ne stipule qu'une assistance mutuelle en cas de sanctions, sans compter les bouleversements que cela entraînerait sur l'approvisionnement et le cours du pétrole. Ce qui pourrait impliquer la Chine à son tour et l'océan Indien pourrait alors être le lieu de vives tensions et d'affrontements sans précédent.

### 3.1.3. La Chine et l'espace géopolitique de l'Océan Indien

La Chine qui est en grand essor économique dans ce début du XXIème siècle et qui a toujours été très discrète quant à la manifestation d'une éventuelle présence navale en Océan Indien., semble n'y montrer encore aujourd'hui qu'une présence navale symbolique. Pendant longtemps, depuis la mort de Mao Zedong, la Chine ne semble pas avoir eu des implications directes et importantes dans les évolutions de la situation de l'espace géopolitique en Océan Indien.

Mais cette tendance va certainement glisser vers une présence navale et maritime de plus en plus marquée. Aujourd'hui, la Chine est en train de continuer la modernisation de ses matériels navals et se trouve d'abord engagée dans sa volonté de marquer et de confirmer sa présence dans les espaces maritimes de l'Extrême-Orient. Elle ne cherche pas pour l'instant à développer une présence navale permanente en Océan Indien mais l'Océan Indien semble voir arriver lentement chez lui un nouvel acteur politique, économique, militaire et culturel. Dans cette perception, la Chine fait encore figure de « puissance » étrangère dans cet espace hétérogène, par rapport aux puissances occidentales qui y sont coutumières depuis longtemps et qui y dominent.

Des contacts diplomatiques ont déjà été rétablis ou établis et la Chine continue à faire des efforts pour approfondir ses liens, et propose des coopérations mutuellement avantageuses dans des pays de la zone de l'Océan Indien. Si les échanges commerciaux entre la Chine et le continent africain sont dans l'ensemble encore faibles, leurs croissances s'améliorent et sont appelées à se développer. En Octobre 2005 par exemple, le continent africain ne représente que 2,3 % des exportations de la Chine et 2 % de ses importations<sup>15</sup>. La Chine figure parmi les fournisseurs de l'Afrique du Sud ; « la présence de la Chine sur le continent noir s'est traduite par la construction de plusieurs infrastructures depuis une dizaine d'années »<sup>16</sup>, avec par exemple la construction d'un réseau téléphonique en Ethiopie, la construction de routes à Madagascar et du barrage de Méroé au Soudan. La Chine est en train de fournir de l'aide technique et financière au Pakistan, notamment pour la construction à Gwadar d'un port commercial pouvant accueillir des navires de très fort tonnage. Ce qui semble être un prélude à une intensification des communications maritimes et des relations commerciales plus particulièrement entre les deux pays ainsi qu'à une présence navale chinoise plus marquée en

---

<sup>15</sup> Lafargue François, « La Chine et l'Afrique : un mariage de raison », *Diplomatie*, n° 16, septembre-octobre 2005, p. 18.

<sup>16</sup> Lafargue François, « La Chine et l'Afrique : un mariage de raison », *Diplomatie*, op. cit., p. 18.

Océan Indien dans les années à venir avec un port de Gwadar qui servirait de soutien pour les navires militaires chinois.

Par ailleurs, elle commence à dominer dans les flux de conteneurs. Elle est en train d'agrandir d'une manière formidable son industrie portuaire et de nouveaux acteurs chinois sont aujourd'hui présents sur la scène du transport maritime en général et sur celle de l'Océan Indien en particulier.

### 3.2. La sécurité économique et les associations de coopération

Si un conflit interne ou entre Etats peut éclater pour des raisons politiques, territoriales, ethniques, religieuses, et entraîner par la suite des conséquences plus ou moins graves sur l'économie, une insécurité économique peut également engendrer indirectement une instabilité sociale et politique au sein d'un Etat lorsque cette insécurité économique est par exemple exploitée par des opposants politiques du régime au pouvoir. Dans un Etat en développement comme la plupart des Etats de la zone de l'Océan Indien, le niveau de vie de l'ensemble de la population est en général assez bas, un fait qui peut être associé à une faiblesse économique. Les revenus sont pauvres et le pouvoir d'achat faible. Cette situation de pauvreté est une des causes de l'insécurité urbaine qui perturbe la vie de la population. L'insécurité urbaine s'ajoutant aux sentiments de frustration créés par la pauvreté peuvent alors favoriser une certaine morosité sociale que les partis de l'opposition politique tentent d'exploiter pour envenimer la situation et le mécontentement général en créant des troubles pour déstabiliser le pouvoir en place et la nation toute entière par une guerre civile qui peut s'étendre par la suite aux Etats voisins avec les déplacements de populations.

Dans la zone de l'Océan Indien, les richesses naturelles sont parfois sources de tensions et de conflits qui bouleversent totalement la vie sociale d'une partie de la population du pays. C'est par exemple le cas au Soudan, dans la région du Darfour où des confrontations pour le contrôle du pétrole et le contrôle de la religion ont entraîné des troubles qui ont fait déplacer beaucoup d'habitants qui voulaient fuir les zones perturbées.

Une sécurité économique suppose également une bonne gestion des richesses par les dirigeants qui se doivent d'être matures dans leur comportement vis-à-vis de leur pays. Certains individus prétendants au pouvoir sont plutôt attirés par les richesses de leur pays que par son développement général. Ils veulent le pouvoir pour avoir la possibilité de profiter au maximum de ces richesses. Des conflits armés se nourrissent de la guerre pour le « profit »,

c'est-à-dire d'une forte concurrence pour la maîtrise des ressources, notamment minières, diamantaires, pétrolières, aquifères. Des élites, guérillas, mafias et mercenaires utilisent la guerre pour s'approprier ainsi un tribut économique ou la richesse d'une nation.

La mondialisation croissante de l'économie est volontairement ou involontairement une forme de sélection dans la rude concurrence de la compétitivité économique et commerciale. Ceux qui arrivent à suivre continuent le chemin et ceux qui arrivent à leur limite capacitaire sont forcés de trouver une autre solution plus ou moins contraignante ou tombent et disparaissent. On sait que depuis l'existence des Etats-nations, un Etat ne peut pas continuer à exister normalement tout seul. Il a toujours, à divers niveaux, besoin de l'existence d'autres Etats. En général, il existe toujours une dépendance plus ou moins forte entre divers Etats.

Aujourd'hui, l'interdépendance s'accroît au fur et à mesure de la transformation des menaces et de la définition de la sécurité, et les organisations d'intégration ou les associations de coopération peuvent être des formes de protection pour essayer de maintenir un certain niveau de capacité et de satisfaire, par exemple, les ambitions économiques que l'Etat s'est fixé d'entreprendre.

La plupart des associations ou d'organisations sous-régionales de la région de l'Océan Indien ont déjà existé avant la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique, mais la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique ont produit beaucoup de changements et en l'occurrence sur le plan économique. La principale raison qui a poussé certains Etats à adhérer à certaines associations sous-régionales ou régionale de la zone de l'Océan Indien est tout d'abord la perspective d'une sécurité économique nationale.

En effet, on pouvait penser que le régionalisme idéologique avait finalement commencé à laisser la place au régionalisme économique. Le développement de ce « nouvel régionalisme » est en quelque sorte une réaction aux difficultés avec certains accords multilatéraux et les inquiétudes causées par les impacts négatifs de la mondialisation. En outre, Les Etats ont supposé qu'il devait y avoir une corrélation directe entre le régionalisme économique et le développement économique national. Ils pensaient également qu'en faisant partie des associations et des accords, ils se sentiraient mieux protégés et moins seuls dans le domaine économique, et que ces organisations leur donneraient l'opportunité de pouvoir influencer le comportement des autres Etats de leur région.

Certes, à travers les phénomènes d'association de coopération peut se voir une certaine tentative d'homogénéisation d'espaces commerciaux, de recherche d'une meilleure paix et d'une meilleure stabilité politique qui puissent couvrir le maximum d'étendue géographique possible. Avec ces espaces commerciaux et la multiplication des accords régionaux de libre-échange, on assiste en fait à une stratégie de défense contre l'«extérieur», contre d'autres blocs qui peuvent se présenter comme concurrents. On veut une sécurité économique, et une sécurité économique nationale d'abord. Dans certains cas, la fonction protectrice de l'Etat semble mise en question lorsque l'on constate que des problèmes économiques et sociaux ne sont plus entièrement maîtrisables au niveau national. Ces associations de coopération régionales ou sous-régionales visent toutes à se protéger contre l'émergence de blocs concurrents et, à travers elles, dans la plupart des cas, elles visent les seuls et uniques intérêts de l'Etat et de la nation d'abord.

En ce qui concerne la zone de l'Océan Indien en tant que région, on peut évidemment dire que c'est bien une entité régionale bien distincte, dans le sens géographique du terme. Toutefois, l'ampleur de son hétérogénéité ne lui permet pas facilement de se considérer comme une entité régionale identitaire à part entière. Le problème de la zone de l'Océan Indien est qu'elle ne possède pas, par nature, une solide tradition régionaliste intégrant la globalité de la zone, vu cette grande hétérogénéité. La région de l'Océan est bien l'un des cas où l'on se rend bien compte que l'interdépendance internationale est une chose et l'identité commune en est une autre. L'interdépendance internationale peut faire «unir», théoriquement ou pratiquement, plus ou moins facilement, des Etats face à un problème commun, mais cela n'engendre pas systématiquement et tout de suite une identité commune, ni ne réveillera une identité commune que l'on a cru ou supposé endormie.

Et puis, c'est toujours un problème de plus en plus difficile à cerner puisque d'une manière générale, la définition des régions ou sous-régions sont établies sur la base de leurs principaux objet et objectif qui peuvent être, géographique, administratif, académique, économique, etc.. Ce qui fait que plusieurs définitions d'une région donnée peuvent apparaître. Ainsi, l'Océan Indien, en tant que construction régionale, sera toujours définie d'une façon ou d'une autre par ceux qui sont impliqués dans un processus donné de construction régionale dont les buts collectifs détermineront la composition des Etats membres. La définition d'une région ou d'une zone donnée dépend aussi de la volonté de chaque Etat de rejoindre le groupe désigné et d'y rester. Ce problème et débat sur l'«inclusion-exclusion» semblent constituer le propre de toutes les entités régionales globales et l'Océan Indien n'y fait pas exception. Les exemples ci-après peuvent bien illustrer ces faits

et situations : les Seychelles ont rejoint l'Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) en 1999 et ont décidé de se retirer en 2003, tandis que d'autres Etats comme le Pakistan ou la France en demeurent toujours exclus. Dans le cas de l'Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), l'Inde qui était membre en fut exclu en 1997.

En outre, plusieurs éléments de base doivent être réunis pour qu'une région ou sous-région puisse déjà démarrer sur de bonnes bases : la contiguïté géographique, la complémentarité des ressources, la viabilité économique et évidemment une certaine harmonie politique, et parfois des affinités culturelles. Ce qui est très difficile et presque toujours impossible à avoir et à obtenir en même temps et tout de suite.

Ce qui nous mène à dire que la construction régionale ou sous-régionale est essentiellement un exercice géopolitique et que l'appartenance à un édifice régionale ou sous-régionale donnée sera généralement déterminée par la géopolitique, et on peut dire que les principes de construction des entités régionales ou sous-régionales proviennent des orientations géopolitiques des Etats membres ou non-membres, dans le contexte des impératives globales nationales, sous-régionales ou régionales. La sous-région ou la région se développera, se figera ou se détériorera en fonction de la dynamique de ces impératives.

Malgré cela, des associations de coopérations ont pu être fondées à travers toute la région de l'Océan Indien<sup>17</sup>. Si l'on se fie au libellé des noms des diverses associations de coopération créées entre les Etats de la Zone de l'Océan Indien, on peut y entrevoir, du moins principalement dans le domaine de l'économie, une certaine « subdivision » volontaire ou involontaire.

Il y a :

- la sous-région de l'Afrique australe et orientale, avec l'EAC (Commission for East African Cooperation), la SACU (Southern African Customs Union), la COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa) et la SADC (Southern African Development Community);
- la sous-région du Corne de l'Afrique, avec l'IGAD (Intergovernmental Authority on Development);
- la sous-région du Golfe persique, avec le GCC (Gulf Cooperation Council);

---

<sup>17</sup> ASEAN, Association of Southeast Asian Nations; EAC, Commission for East African Cooperation; SACU, Southern African Customs Union; COMESA, Common Market for Eastern and Southern Africa; SADC, Southern African Development Community; GCC, Gulf Cooperation Council; COI, Commission de l'Océan Indien; SAARC, South Asian Association for Regional Cooperation; IGAD, Intergovernmental Authority on Development;

- la sous-région de l'Asie du Sud, avec et la SAARC (South Asian Association for Regional Cooperation);
- la sous-région de l'Asie du Sud-est, avec l'ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) ;
- la sous-région du Sud-ouest de l'Océan Indien, avec le COI (Commission de l'Océan Indien) et la COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa)

Ainsi, il semble bien que six sous-régions de coopération existent dans la zone de l'Océan Indien.

Une autre organisation, cette fois-ci régionale, a pu voir le jour depuis l'année 1997, avec un but principal de faciliter la coopération économique, les relations commerciales et les investissements entre pays riverains de l'Océan Indien. Il s'agit de l'Indian Ocean Rim association for Regional Cooperation (IOR-ARC), qui est née un peu plus tard par rapport aux autres associations et organisations sous-régionale et qui, vu le libellé de son nom, si on le traduit librement (association régionale pour la coopération des pays riverains de l'Océan Indien), semble vouloir se présenter comme une organisation incluant l'ensemble de la région.

Les sous-régions de l'Asie du Sud-est et de l'Afrique de l'Est sont les deux premières sous-régions à établir une association sous-régionale de coopération, dans la région de l'Océan Indien, avec respectivement L'ASEAN et l'EACM (l'ancêtre de EAC), qui ont été fondées en 1967. La sous-région de l'Asie du Sud est parmi les dernières à suivre le pas des autres sous-régions en termes de création d'association de coopération sous-régionale, alors qu'elle était l'instigatrice des mouvements majeurs d'après guerre du Tiers Monde, comme l'Afro-Asian Conference de 1947 par exemple.

Il suffit d'observer les principaux objectifs respectifs (présentés en annexe 5) de toutes ces associations de coopération sous-régionales de la zone de l'Océan Indien pour se rendre rapidement compte que le domaine économique constitue, sans exception, le principal point commun de leurs objectifs. Puis viennent, pour une grande partie d'entre elles, la volonté de promouvoir la paix et la stabilité régionale, la volonté de resserrer les liens d'amitié et l'unité.

### 3.2.1. Des initiatives, des bonnes volontés

En considérant le cas de l'IOR-ARC, on peut dire que l'idée d'une coopération économique régionale dont le but principal est de faciliter la coopération économique, les relations commerciales et les investissements entre pays riverains de l'Océan Indien et qui a abouti à la création de l'Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) est une des récentes et importantes manifestations d'une volonté de développer un régionalisme économique en Océan Indien. Jusqu'à maintenant, seuls les Etats riverains de l'Océan Indien sont admis comme membres à part entière de cette association qui compte actuellement 18 pays membres<sup>18</sup>.

L'IOR-ARC représente l'un des faits qui marque le regain d'intérêt de l'Australie en ce qui concerne l'Océan Indien. Les dirigeants australiens sont tout particulièrement parmi ceux qui croient fermement à l'importance de cette association car ils pensent que l'IOR-ARC peut réellement jouer un rôle indéniable dans le développement des activités commerciales et économiques entre les pays riverains de l'Océan Indien. Pour eux, à court terme, l'IOR-ARC peut arriver à faire comprendre et convaincre tous les pays riverains de l'Océan Indien de l'importance d'une coopération économique et du libre échange entre eux, et à moyen terme, la facilitation apportée sur les échanges commerciaux et les investissements engendrerait des bénéfices directs dans les activités effectuées.

C'est pourquoi, depuis l'année 2001, l'Australie a tenu à s'impliquer davantage dans le développement de cette association pour la recherche de meilleurs résultats, en jouant un rôle important dans les programmes de travail qui sont orientés et concentrés sur les activités économiques et en proposant un certain nombre de réformes pour l'association, comme l'émission de certaines recommandations concernant la soumission de la documentation de projet de propositions qui doit être détaillée, ou la nécessité d'évaluer la compatibilité des propositions avec les principaux objectifs de l'association.

L'Australie prend très au sérieux cette association et s'investit beaucoup de manière à l'améliorer davantage. Elle a par exemple financé des travaux de recherche et d'études sur des questions touchant le commerce et les investissements en Océan Indien (travaux et études sur les structures des tarifs douaniers, sur les règlements concernant le commerce et les

---

<sup>18</sup> Le nombre des membres de l'IOR-ARC était dix-neuf au cours de l'année 2000. Les Seychelles qui ont rejoint en 1999 se sont retirées en 2003 et les dix-huit Etats restants sont actuellement : l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde, le Kenya, Maurice, Oman, Singapour, l'Indonésie, Madagascar, la Fédération de Malaisie, le Mozambique, le Sri Lanka, la Tanzanie, le Yémen, le Bangladesh, les Emirats arabes unis, l'Iran et la Thaïlande.

investissements, sur l'agriculture) et financé également la publication des rapports relatifs à ces recherches et études. En avril 2001 par exemple, l'Australie a présenté à la réunion du Conseil des ministres de l'IOR-ARC, les conclusions d'une étude concernant les activités économiques et commerciales australiennes, s'intitulant *Enhancing Trade and Investment in the Indian Ocean Rim : An Australian Business Perspective*, et qui a identifié les obstacles au développement du commerce et des investissements au sein des pays riverains de l'Océan Indien, et a émis dans ce sens des recommandations qui sont supposées produire de bonnes conditions d'activités et des bénéfices directs.

A la réunion de la Comité des officiels, à Oman, en mai 2002, l'Australie a présenté trois autres rapports dont les objets sont respectivement : l'étude de l'investissement direct à l'étranger (FDI, Foreign Direct Investment) au sein des pays membres de l'IOR-ARC ; un guide des affaires (*Guide for Business*) qui résume les questions-clés et les conclusions émises dans le rapport sur le FDI et qui est une source d'informations pertinentes et précises sur les affaires entre pays membres de l'IOR-ARC ; une étude intitulée *Agricultural Trade Liberalization : Implications for IOR-ARC Countries*, publié en juillet 2002.

Tout ceci montre la place que l'Australie accorde à cette association et la volonté avec laquelle l'Australie entend améliorer une transparence certaine dans le processus de facilitation des échanges commerciaux et des investissements au sein des pays membres de l'IOR-ARC.

L'Australie s'est efforcée à bien préciser les choses dans le but d'encourager tous les pays membres à s'impliquer davantage et d'éviter des malentendus et de fausses perceptions car, pour l'Australie, les malentendus et les fausses perceptions constituent des obstacles au développement normal d'une coopération régionale, et l'IOR-ARC, avec son principal objectif qui est de faciliter les échanges commerciaux et les investissements, n'est pas une institution servant à véhiculer un quelconque dialogue sur la stratégie, ou sur la coopération sécuritaire ou politique. C'est une institution qui vise la prospérité économique, la stabilité de la zone de l'Océan Indien, conditions préalables à la sécurité de cette dernière.

### 3.2.2. Des problèmes et des obstacles

Dans la théorie, à travers ces diverses associations de coopération sous-régionales ou régionale, il y a la volonté des Etats de vouloir travailler ensemble, la volonté de certains Etats de faire des efforts supplémentaires, la volonté de montrer à la face du monde qu'ils ont la capacité de collaborer. Mais dans la pratique, et surtout aujourd'hui, il faut constater que dans ce genre d'entreprise, en général, il est toujours très difficile de concrétiser les objectifs que les Etats concernés se sont fixés. Déjà pour les Etats occidentaux – à l'image de la Construction européenne qui, certes, a déjà fait d'immenses progrès depuis la CECA de 1952, a du mal à engranger la vitesse supérieure – ce n'est pas toujours évident. A fortiori, entre des Etats en développement, dont la situation économique va et vient, c'est encore plus laborieux et les difficultés apparaissent plus présentes que jamais, même si des avancées existent, comme pour la COI par exemple qui, dans ses projets, bénéficie de l'appui financier de l'Union européenne à travers le Fonds Européens de Développement (FED). Après les bonnes volontés et les fortes convictions de départ, beaucoup de facteurs, politiques, économiques, diplomatiques, religieuses, etc., jouent par la suite les « trouble-fêtes » et constituent des blocages au développement et à la poursuite des objectifs fixés.

C'est par exemple le cas de la SAARC, créée au début avec de bonnes résolutions mais demeurée pendant un certain temps prisonnière du conflit indo-pakistanaï. Les changements dans la structure politique et économique globale de la planète ont produit quelques réactions au sein de la SAARC avec les accords de création de zones préférentielles de libres échanges mais les progrès encore très modestes continuent d'être gênés par la situation politique au sein de la sous-région.

Si d'une part, la création de l'Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) en 1997 se présente comme un développement relativement significatif, d'autre part, seulement 18 Etats<sup>19</sup> de la zone de l'Océan Indien font montre d'un engagement régional pan-océan indien. Et encore, il semble que l'intérêt porté à l'IOR-ARC s'est réduit ces dernières années à cause de la trop importante attention accordée au contrôle bureaucratique des activités commerciales et des investissements. Parfois, il est très difficile d'arriver à un accord entre les membres de l'IOR-ARC sur les questions commerciales et économiques. Pour encourager le dialogue, il semble que l'IOR-ARC ferait mieux de s'ouvrir également

---

<sup>19</sup> Le nombre des membres de l'IOR-ARC était dix-neuf au cours de l'année 2000. Les Seychelles qui ont rejoint en 1999 se sont retirées en 2003 et les dix-huit Etats restants sont actuellement : l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde, le Kenya, Maurice, Oman, Singapour, l'Indonésie, Madagascar, la Fédération de Malaisie, le Mozambique, le Sri Lanka, la Tanzanie, le Yémen, le Bangladesh, les Emirats arabes unis, l'Iran et la Thaïlande.

sur d'autres problèmes qui touchent aussi un large public car la zone de l'Océan Indien est assaillie par plusieurs problèmes qui secouent vraiment les esprits de la population. Des problèmes qui vont de la pandémie du VIH /SIDA aux questions de la sécurité globale.

Mise à part la grande hétérogénéité de la région de l'Océan Indien et les divers facteurs de blocage, la domination des grandes puissances occidentales en Océan Indien semble être pour quelque chose également dans la difficulté des pays de cette région de concrétiser véritablement des projets au sein des associations de coopération de la région.

Deux facteurs semblent se mettre en évidence. Le premier facteur est la prédominance du système global planétaire sur l'ensemble de la zone de l'Océan Indien. Une prédominance qui est inévitable à cause de la relative faiblesse de l'ensemble des pays de l'Océan Indien, comparé aux grandes puissances. Cette domination signifie que l'économie régionale et également le contexte géopolitique de cette région sont fortement dépendants du système global planétaire sur lequel les pays de l'Océan Indien n'exercent qu'une faible influence.

Le second facteur est la propension de l'ensemble des pays de cette région à se tourner vers l'extérieur de la région. Une extraversion qui vient certainement de la répercussion de l'héritage coloniale et qui montre que les pays de l'Océan Indien ont tendance à maintenir beaucoup plus de relations avec d'autres grands Etats étrangers à la région qu'avec ceux de l'Océan Indien. Dans ces conditions, l'influence des grandes puissances demeure prédominante et à multiples facettes.

D'une part, cette influence est prédominante dans le contexte où l'équilibre régional est largement dépendant des actions et des intérêts des grandes puissances. C'est un des points fondamentaux de la situation générale de la région de l'Océan Indien puisque, pour l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Extrême-Orient qui sont les trois régions se partageant la majeure partie du commerce maritime mondial, la région de l'Océan Indien constitue, à la fois, un immense réservoir de ressources à exploiter et un grand marché à attirer, deux conditions essentielles pour le bon fonctionnement de l'économie des pays industrialisés.

D'autre part, cette influence est à multiples facettes puisque l'influence générale que les grandes puissances exercent dans cette région est le résultat des divers facteurs qui vont de l'économique au politique, culturel, militaire et diplomatique. L'influence spécifique de chacune des grandes puissances étrangères dépend spécialement de leurs intérêts respectifs en Océan Indien, des moyens qu'elles mettent en œuvre pour aider et défendre les pays de la région.

En évoquant les principaux attributs de la puissance d'un Etat, on peut essayer d'une manière simple d'avoir une idée sur les influences actuelles que les grandes puissances exercent en Océan Indien :

- dans le domaine diplomatique (political power): poids diplomatique, capacité d'étendre la diplomatie traditionnelle par l'économie ou l'action militaire ;
- dans le domaine militaire (hard power) : capacités militaires ;
- dans le domaine économique (economic power) : capacités commerciales et financières, capacités d'aides internationales et d'investissements directs à l'extérieur ;
- dans le domaine culturel (soft power) : capacité d'imposer sans forcer sa langue, ses façons de voir les choses.

Un tableau présentant, d'une manière simplifiée, les influences actuelles des grandes puissances dans la zone de l'Océan Indien est établi en annexe 6.

### 3.3. La sécurité environnementale

Les sociétés humaines ne peuvent pas continuer à exister normalement et en sécurité si son environnement se dégrade. La sécurité environnementale est aussi devenue un enjeu central de la sécurité nationale et de celle planétaire car il existe un lien étroit entre environnement et sécurité.

La période de l'après Guerre froide a vu une importance de plus en plus marquée des questions sécuritaires environnementales à l'échelle globale (par exemple, Barnett, 2001 ; Manwaring et al., 2002), régionale (Dupont, 2001, par exemple) et de l'océan (Broadus et Vartanov, 1994, par exemple), bien que le concept et les approches soient contestés (Deudney et Matthew, 1999). Néanmoins, en ce qui concerne la sécurité environnementale, ces dix dernières années ont vu l'émergence de plus en plus de « discours » remplis de leurs propres concepts – par exemple, menace environnementale, attaque écologique, piraterie environnementale, colonialisme environnemental, terrorisme environnemental.

Les changements environnementaux, affectant le climat et la couche d'ozone, les ressources naturelles comme l'eau ou les matières vivantes aquatiques par exemple, des changements liés au processus de déforestation ou de désertification, constituent des menaces pour l'équilibre socio-économique des Etats et pourraient d'une manière plus ou moins directe représenter des risques sur l'équilibre géopolitique. Des dommages écologiques tels que la déstabilisation des écosystèmes ou l'épuisement des ressources naturelles peuvent affecter directement ou durablement la sécurité, générant selon Tad Homer-Dixon, trois types de tensions relatives aux déplacements de populations, aux privations économiques et sociales et à la pénurie de ressources naturelles comme l'eau par exemple.

### 3.3.1. La déforestation et la dégradation du sol

Dans la zone de l'Océan Indien, de vastes superficies de forêts ont disparu. Même dans les régions relativement supposées riches et plus aisées, cette décimation a continué avec la même intensité malgré les efforts importants du mouvement environnemental australien qui, depuis trente ans, s'est intéressé à la conservation des forêts. Déjà en 1991, les imageries satellitaires ont révélé que moins de 15 % de l'Asie du Sud reste boisée. La déforestation, associée à des pratiques agricoles non adéquates et des mouvements tectoniques continus, a conduit à l'augmentation du risque d'érosion du sol, d'envasement et de graves inondations.

Dans ses travaux relatifs à la sécurité environnemental de l'Asie du Sud, concernant la situation du fleuve Gange dont le lit s'est élevé d'un peu plus de 0,5 mètres au début des années 1990 et continue petit à petit à s'élever jusqu'aujourd'hui, Shaukat Hassan dit que ce phénomène a emmené à des inondations de plus en plus désastreuses et à l'envasement des citernes et réservoirs dont la durée de vie s'est par conséquent trouvée réduite d'un tiers parce que beaucoup trop de sédiments ont, à plusieurs reprises, circulé dedans alors qu'ils étaient conçus et calculés pour une quantité de sédiments largement moindre. Et parmi les conséquences de l'érosion du sol sont les obstructions des estuaires et des ports, et la formation de nouvelles surfaces de terre dans la baie du Bengale. Et ce phénomène a créé une crise entre l'Inde et le Bangladesh<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Hassan Shaukat, *Environmental Issues and Security in South Asia*, Londres; Brassey's for the IISS, 1991, p. 16.

En Afrique, la dégradation du sol est très grave. Le commerce du bois y est très massif et a conduit à la dégradation de la biodiversité et l'accroissement des écoulements d'eau de pluie qui ont fini par enlever la couverture du sol et favoriser d'importants envasements. Dans sa recherche consacrée à la sécurité environnementale et aux mouvements de populations en Afrique australe, Meena Singh explique que la perte de la couverture du sol en Afrique du Sud est estimée approximativement à 400 millions de tonnes par an, et l'érosion du sol est considérée comme l'un des plus grands problèmes environnementaux auquel l'Afrique australe a à faire face. Au Mozambique, Malawi, Zimbabwe, Zambie et Ethiopie, les réfugiés et les populations qui sont obligés de changer de place à cause de leur situation désespérée, pour trouver un meilleur abri et une source d'énergie, coupent alors les bois. Ce qui a provoqué l'accroissement de l'érosion du sol et donné à l'environnement l'aspect d'un paysage lunaire<sup>21</sup>.

Du côté de l'Inde, les exemples de ce genre ne sont pas rares. Des cas similaires ont apparu dans les Etats de l'est, comme dans l'Etat d'Assam et de Tripura. Les immigrants bangladeshis, qui ont fui la famine et d'autres problèmes causés par la situation environnementale<sup>22</sup> de leur pays, et qui se vivent donc en territoire indien, ont changé les équilibres locaux en ce qui concerne, par exemple, la possession des terres, le pouvoir politique, l'ethnicité, les religions. Ce qui provoque des tensions et des réactions de mécontentements de la part des Indiens. Cette situation entraîne des disputes et aboutit à la formation de certains mouvements anti-immigrants et à une violence qui a déjà fait des milliers de victimes dans le début des années 1980 et qui s'est remise à s'enflammer au début des années 2000.

---

<sup>21</sup> Singh Meena, Environmental Security and Displaced People in Southern Africa, Social Justice, Winter, vol. 23, n° 4, 1996, p. 3.

<sup>22</sup> Le Bangladesh est un pays qui s'étale sur la plus grande partie du delta du Gange et du Brahmapoutre, et qui s'étend par conséquent sur une surface territoriale presque plat et à très basse altitude. Pays très humide avec de fréquentes inondations qui sont aussi provoquées par le passage des cyclones.

### 3.3.2. L'eau

Quand on vit dans un pays ou dans une ville où l'eau continue à être distribuée normalement sans restriction, on ne perçoit pas toujours facilement que cette ressource naturelle commence à devenir une denrée rare sur la planète, car malgré les engagements de la communauté internationale, le droit d'accès à l'eau n'est toujours pas assuré à tous les habitants du monde et la moitié d'entre eux risque de manquer de cette ressource vitale dans trente ans. Cette précieuse ressource semble abondante c'est vrai, mais les réserves sont réparties de façon très inégale sur toute la surface du globe. Alors que quelques pays seulement se partagent 60 % des réserves d'eau douce, l'Asie, qui concentre près de 60 % de la population mondiale, ne dispose que de 30 % de ces ressources.

L'eau est très précieuse car elle participe au développement général de l'Homme et son usage est multiple : domestique, agricole, industriel. Elle participe à la vie sociale et économique d'une nation et est considérée comme un moteur potentiel de plusieurs conflits interétatiques. Les ressources aquifères constituent aujourd'hui un enjeu crucial de la sécurité. Dans le cas du Proche-Orient par exemple, certains pays dépendent de leurs voisins pour leur approvisionnement en eau. L'enjeu est donc véritablement de taille et vu son immense importance, un conflit peut se déclencher à cause de cette ressource, lorsque, par exemple, un Etat se situant en aval éprouve un fort besoin en eau de rivière et s'avère être plus puissant que ses voisins se trouvant en amont, les pays en aval craignant souvent que ceux de l'amont n'utilisent cette ressource comme moyen de coercition. Le partage d'un même bassin de ressources crée une dépendance dangereuse comme en témoigne la difficile gestion des ressources du Nil entre l'Ouganda, le Soudan et l'Egypte, du Jourdain entre Israël et la Jordanie, du marais de l'Okavango entre la Namibie et le Botswana. Cette dépendance crée des risques de tensions renforcés par une consommation et une exploitation croissante qu'il faut conjuguer à une raréfaction des ressources aquifères.

On peut dire que le problème critique de l'eau est lié au problème de dégradation du sol dont il est question au paragraphe précédent. Le problème de l'eau est une question qui reflète la réalité géophysique des fleuves et cours d'eau qui peuvent traverser plusieurs frontières de différents Etats. De toutes les zones océaniques qui existent sur la planète, la zone de l'Océan Indien a des régions qui sont parmi les plus arides du globe, avec l'Australie largement avec le titre de « continent le plus sec du monde ». Naff et Matson, dans leurs travaux relatifs au Moyen-Orient, disent que très peu de régions de la planète offrent une physiographie plus variée et plus riche de mélanges d'ethnies et de religions et que de ce mélange, une question émerge comme la plus évidente et problématique : l'eau ou plutôt sa rareté.<sup>23</sup>

L'eau est un des facteurs majeurs dans le conflit israélo-arabe de 1967. Pendant cette période, Israël a eu la tentative de développer à travers tout son territoire, un système d'alimentation et de distribution d'eau : le National Water Carrier<sup>24</sup>. La Ligue arabe a réagi en faisant savoir son intention de dévier le réseau de cours d'eau vers la Syrie et le Liban. Mais des attaques militaires israéliennes sur des positions arabes ont mis fin à cette tentative. A priori, les questions de sécurité environnementale ne sont pas toujours les causes fondamentales des guerres. Cependant, il n'y a pas de doute, dans ce cas israélo-arabe, que là où il y a des divisions ethniques et culturelles durables, un problème autour d'une ressource naturelle peut être « la paille qui perce le dos du chameau ».

En Asie du Sud, il y a déjà eu d'intenses disputes sur l'utilisation du fleuve de Kaviri entre les Etats indiens de Karnataka et de Tamil Nadu. En 1991, plusieurs personnes ont trouvé la mort dans ces disputes et il y a eu un exode temporaire de près de 100 000 Tamils qui vivaient dans l'Etat de Karnataka.

En Australie, durant la grande sécheresse de 2002-2003 qui a presque étranglé le pays, le problème de manque d'eau est devenu très critique et a entamé un peu les relations entre les différents Etats vis-à-vis des frontières administratives traversées par le principal fleuve du pays qui est le Murray. L'Organisation Mondiale de la Santé a publié un rapport en 2000 et qui déclare que certaines villes australiennes, comme Adélaïde, la capitale du Sud australien, seraient impropres à l'habitation urbaine vers l'année 2050, si aucun changement profond n'est fait au niveau de la gestion de l'eau provenant de ce fleuve. Ce qui déplacerait un bon nombre de personnes et provoquerait un grave problème socio-économique local au début, risquant par la suite de s'étendre sur d'autres régions du pays.

---

<sup>23</sup> Naff T. and Matson R., *Water in the Middle East : Conflict or Cooperation*, Westview Press, Boulder, 1984, p. 1.

<sup>24</sup> Shaheen M., *Questioning the Water-War Phenomenon in the Jordan Basin*, *Middle East Policy*, Vol VII, n° 3, June 2000, p. 139.

On peut donc bien constater que la question de l'eau concerne aussi bien le problème de sa rareté que le problème de pollution, de dégradation du sol et de mouvements de populations. La pollution des cours d'eau et des nappes d'eau par les déchets industriels, les activités agricoles intensives et les pollutions provoquées par les installations mal étudiées comme les barrages « méga-dams » ou les systèmes d'irrigation massive, entraînent souvent des effets dramatiques sur la qualité des sources d'eau potable.

Certes, la « révolution verte » des années 1970 et 1980 a amélioré les récoltes et la productivité. Cependant, les effets à moyen et long terme commencent à se sentir. Par exemple, le système bangladaise de puits souterrains, acclamés comme étant les sauveurs de l'agriculture durant les années 1980, contribuent actuellement à l'empoisonnement à l'arsenic de millions de personnes, à cause de la contamination de ces puits par des substances chimiques apportées par d'autres nappes d'eau.

Malheureusement, le futur de la gestion de l'eau dans les régions plus pauvres de la zone de l'Océan Indien a été investi en toute confiance dans des solutions qu'on peut qualifier de « super-technologiques ». Au moment où les pays les plus riches est en train de déplorer la défaillance des « méga-dams », le Sud est en train d'investir lourdement dans cette technologie dépassée. La construction de ces grands barrages a conduit à déplacer des millions de gens. Le plus populaire des cas peut bien être le cas du projet Narmada (du nom du fleuve Narmada ou Narbada) en Inde, dans le Gujarat et le Maharashtra. Le déplacement massif de populations dans le Narmada Valley a provoqué une déconnection au sein des communautés et entre les communautés.

Dans un livre plutôt à sensations, Bulloch et Darwish disent que toute confrontation dans le futur, dans la région du Moyen-Orient, sera affectée par l'hydrographie de cette région et que la guerre de l'eau est en route<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Bulloch J. and Darwish A., *Water Wars : Coming Conflicts in the Middle East*, victor Gollancz, 1993.

### 3.3.3. La pêche maritime et l'aquaculture

Si on prend le chiffre de 1997, la zone de l'Océan Indien totalisait une prise marine globale de 6 millions de tonnes pour cette année. En considérant l'évolution des prises de poissons de 1970 à 2002, la zone de l'Océan Indien est parmi les régions où l'on a constaté une augmentation globale très sensible des prises, et les régions des plus grandes captures marines se situent surtout du côté de l'Asie du Sud et du Sud-est<sup>26</sup>, avec l'Indonésie (3 millions de tonnes, 2002), l'Inde (3 millions de tonnes, 2002), la Thaïlande (2 millions de tonnes, 2002), la Malaisie (1 million de tonnes, 2002), la Birmanie (1 million de tonnes, 2002), Bangladesh (0,9 million de tonnes, 2002). Pour l'année 2002, la capture marine de l'Afrique du Sud s'élève à près de 0,8 tonnes.

Ce qui fait déjà un total de 11,7 tonnes de prises marines (sans compter les prises relativement inférieures des autres pays de la zone) pour l'année 2002, pour la zone de l'Océan Indien. La prise annuelle a donc doublé en l'espace de cinq ans, de 1997 à 2002.

La plupart des ouvriers de la pêche maritime vivent dans des communautés côtières et ils sont très souvent considérés comme des communautés à risques à cause de leur relative isolation, de leur niveau d'éducation et de santé assez faible, et de leur base irrégulière de revenus.

Les droits coutumiers et traditionnels des communautés de pêches côtières ont été érodés par l'expansion du tourisme côtier à grande échelle et de l'industrie de développement. Dans leur empressement de s'assurer de précieux profits extérieurs, certains Etats comme l'Indonésie ou la Thaïlande ont fréquemment et simplement ignoré les besoins élémentaires des communautés côtières locales et les ouvriers féminins de la pêche maritime de ces régions ont par conséquent migré, par exemple, du Sri Lanka vers les Maldives en quête de travail dans les usines de traitement de poissons.

Dans la zone de l'Océan Indien, les régions de l'Asie du Sud et du Sud-est demeurent les régions les plus actives en matière d'aquaculture, avec l'Inde (2 millions de tonnes de production en 2002), l'Indonésie (1 million de tonnes, 2002), la Thaïlande (0,9 million de tonnes en 2002), le Bangladesh (0,9 million de tonnes, 2002).

---

<sup>26</sup> Sources : La Situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2004 et Annuaire statistique des pêches 2002, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) ; Global Database on Marine Fisheries and Ecosystems, Sea Around US Project, Fisheries Centre, University of British Columbia ([www.seaaroundus.org](http://www.seaaroundus.org)).

L'aquaculture, une industrie multinationale, a également changé la structure de la vie dans ces communautés côtière, détruit la sécurité écologique, les terres côtières cultivables et les mangroves qui entretiennent la vie, et les a remplacés par des monocultures. La puissance des industries d'aquaculture est immense puisqu'elles ont été autorisées à se développer presque sans contrôle. Même dans les pays développés de la zone de l'Océan Indien, comme l'Australie, il y a des règlements qui sont censés administrer et guider les activités de ces industries, mais il est arrivé que ces règlements n'aient pas été appliqués comme il se doit. Ceci reflète, en quelque sorte, ce qui pourrait être parfois la nature de ces activités maritimes qui sont plutôt quelque fois loin des surveillances réglementaires. On peut citer l'exemple d'un cas qui s'est passé en Australie, en 1999. Le Conservation Council of South Australia (CCSA) a contesté le gouvernement, conjointement avec la puissante industrie de thons qui a enfreint les règlements. Malgré une issue favorable au procès, puisque le CCSA a réussi à prouver que ladite industrie n'a pas adhérer aux principes régissant le développement environnemental durable (ESD), le gouvernement a passé outre l'autorité du tribunal en faveur de la continuation de la pratique d'une aquaculture douteuse.

#### 3.3.4. Le changement climatique

Le changement climatique a été pendant longtemps considéré plus comme un problème environnemental classique décrit comme résultant de la force de la nature qu'un phénomène lié aux activités des hommes. Par conséquent, le changement climatique n'a pas été traditionnellement vu comme étant une question clé dans le monde majoritaire. Cependant, il a pris une importance chez les environnementalistes du monde majoritaire à cause du fait que les plus grands Etats pollueurs et/ou dépendants en matière de combustibles fossiles n'ont pas signé le protocole de Kyoto et de Johannesburg. De nouvelles tensions sont apparues, dues au fait que l'un et l'autre des îles Etats en Océan Indien ainsi que les plus pauvres habitants et ouvriers de pêche seront les principales victimes d'un changement global du climat.

A la fin du mois d'octobre de l'année 2002, en Inde, cinq mille personnes appartenant à des communautés, incluant des ONG internationales, se sont rassemblées à New Delhi, pour une mobilisation concernant une « justice climatique ». Cette mobilisation a été intentionnellement organisée pour coïncider avec la conférence des Nations unies sur le changement climatique (Conférence of Parties 8 – COP 8), sous l'auspice de India Climate Justice Forum, incluant d'autres rassemblements comme le National Alliance of People's Movements, le National Fishworkers Forum, , le Third World Network, et le CorpWatch. Et

dans une édition de presse, le Friends of the Earth International (FOEI) a parlé de la frustration qui prévaut concernant les négociations sur le changement du climat en mentionnant que les négociations sur les problèmes climatiques n'avancent pas et que les communautés concernées appellent à une action urgente pour résoudre le problème de changement de climat et protéger leurs moyens de subsistance selon les règles des droits humains, des droits du travail et de la justice environnementale, et qu'étant donné que les secteurs de l'industrie du pétrole et certains gouvernements comme celui des Etats-Unis ou de l'Arabie Saoudite s'opposent fermement à une quelconque action qui pourrait aboutir à une solution, les organisations environnementales ont rallié les mouvements sociaux dans le but de faire progresser ce programme très urgent.

Et le FOEI a ajouté que la fenêtre d'une opportunité d'empêcher un dangereux changement de climat s'est refermée très vite et que pour beaucoup de communautés, les effets sont déjà présents.

### 3.3.5. Les mouvements de populations et les problèmes de l'environnement

La surpopulation humaine est un problème de sécurité environnementale qu'on cite assez souvent. Le problème des mouvements de populations associés au problème de la sécurité environnementale est ici d'une grande pertinence à cause de sa complexe relation avec tous les problèmes qui relèvent de l'environnement.

On a vu ci-dessus que la déforestation contribue au changement du climat qui à son tour provoque des inondations en Bangladesh par exemple, inondations qui par la suite causent la dégradation de la couverture du sol, qui peut conduire à d'autres problèmes comme l'empoisonnement des puits par de l'arsenic. Ce qui peut ensuite bouleverser la situation des fleuves et créer des problèmes dans le domaine de la pêche maritime, conduisant à des déplacements forcés des populations et aboutissant à des conflits sociaux qui tournent autour des différences ethniques, religieuses et culturelles. Kaplan imagine un évènement futur qui ne semble pas très loin en disant que tandis que les îles Maldives, au large des côtes indiennes, sombrent dans l'oubli, et que les lignes des côtes égyptiennes, bangladeshies et sud-est asiatique s'éloignent, des dizaines de millions de personnes sont dirigées vers l'intérieur des terres où il n'y a plus de place pour eux (Kaplan cité dans Curtis, 1998, 32).

Mais peut-être que l'on n'a pas besoin d'imaginer de tel scénario fictif pour réaliser l'ampleur du problème. La zone de l'Océan Indien est le foyer du plus haut degré de génération de réfugiés, et en même temps, le siège d'Etats qui excellent dans l'accueil de ces réfugiés. L'Afghanistan, le Rwanda, le Libéria, l'Irak, La Somalie, l'Erythrée, le Soudan, le Bangladesh et le Burundi sont des pays de la zone de l'Océan indien qui produisent la majeure partie des mouvements forcés de réfugiés de la planète. Et beaucoup de ces mêmes pays, à l'inclusion de l'Iran, du Pakistan, de la Tanzanie et de l'Ethiopie, constituent les hôtes de ces réfugiés. Au milieu des années 1970, le nombre des réfugiés s'est élevé à près de 3 millions de personnes, et en 1995, cet effectif est monté à 27 millions, un chiffre qui encore n'inclut pas les mouvements forcés des réfugiés à l'intérieur de leur pays, ni les personnes déplacées à cause des projets de développement comme les projets de construction de grands barrages à l'intérieur de leur propre pays.

Traditionnellement, le fait d'être un réfugié était défini, dans une manière qui est appropriée pour les décrire après la Seconde Guerre mondiale : comme des personnes qui ont une crainte bien fondée de la persécution pour des raisons raciales, religieuses, de nationalité, d'adhésion à un groupe social donné ou à une opinion politique.

Aujourd'hui, la réalité des choses a apporté d'autres nouvelles définitions, comme celle qui inclut le concept d'un « réfugié environnemental ». Les « réfugiés environnementaux peut alors être définis comme étant des personnes qui craignent que, pour des raisons environnementales, elles ne puissent pas survivre que si elles migrent.

Souvent, les mouvements forcés des réfugiés à l'intérieur d'un Etat ne sont pas enregistrés comme étant de réfugiés environnementaux, malgré le fait que parfois ils sont plus nombreux que ceux qui traversent des frontières autres que celles de leur pays. Dans un cas sud africain, la population qui se déplace à partir de zones rurales du Cap, une ancienne province de l'Afrique du Sud de l'apartheid, pour aller vers la périphérie de Cape Town, a créé l'un des plus rapides groupes déplacés à l'intérieur de l'Afrique du Sud.

### 3.3.6. L'explosion urbaine et les détériorations de l'environnement

La plupart des contraintes et tensions dans les villes des Etats du monde majoritaire de la zone de l'Océan Indien proviennent de l'énorme migration des réfugiés environnemental qui viennent du monde rural pour vivre dans les milieux urbains. La population de ces villes s'accroît de plus en plus chaque année et l'un des facteurs qui cause cette migration est la mondialisation de l'économie qui a contribué à diminuer la possibilité des petits agriculteurs et ouvriers ruraux de faire plus d'économie et les oblige à migrer dans les villes dans l'espoir de trouver un travail moins astreignant et plus rémunérant. Les sociétés multinationales améliorent leur capacité en utilisant une main d'œuvre à bon marché, dans un pays où la législation est moins stricte. Les dégâts environnementaux sont en partie dus aux activités des industries locales qui nécessairement utilisent et produisent des déchets malpropres pour tenter de rester dans la compétition commerciale de mondialisation économique.

En outre, dans plusieurs villes de la zone de l'Océan Indien (comme Bandung en Indonésie, ou Mumbai en Inde, ou Bangkok en Thaïlande), où il existe une explosion massive de la population, les réfugiés de l'environnement s'établissent sur les limites extérieures de ces villes avec des infrastructures qui ne respectent plus les règles normales de l'urbanisation. Dans un véritable contexte urbain, la question de la sécurité environnementale suppose : un approvisionnement en eau potable, la présence de travailleurs qui s'occupent de la propreté, de l'enlèvement des déchets et de leur élimination, la présence d'un système d'égouts, des infrastructures qui s'occupent des personnes malades, des infrastructures d'approvisionnement en nourriture et des infrastructures qui assurent la satisfaction d'autres besoins essentiels de la vie et la coordination de diverses tâches. Et dans une ville où la population est en explosion suite à l'arrivée de réfugiés environnementaux, la sécurité environnementale tend encore vers la précarité car le milieu urbain n'arrive plus à faire respecter le contexte urbain normal et à satisfaire les besoins essentiels de la vie. Ce qui conduit à une pauvreté et l'apparition, dans un contexte moderne du troisième millénaire, d'un aspect médiéval des conditions de vie de plusieurs millions de personnes.

### 3.4. La sécurité et le désordre en mer

Au fil des temps, les pirates et les terroristes sont parvenu à améliorer leurs capacités d'action et leurs tactiques. Les preuves sont bien établies avec le fait qu'ils peuvent maintenant et depuis quelques années attaquer tous les navires, militaires ou de commerce, aussi bien en mer que dans les ports. Ils font leurs opérations en utilisant des variétés d'armements, qui vont d'un simple couteau jusqu'aux bombes improvisées, submersibles, mini sous-marins et navires à grandes vitesses. L'utilisation de diverses technologies comme les systèmes GPS et des satellites de télécommunications, les équipements sophistiqués de plongée, font partie de leur panoplie de matériels de travail.

A la mer, des terroristes ont utilisé des grenades propulsées par des roquettes et des armes capables de percer des blindages. Leurs réseaux ont pu suivre le rythme des dernières avancées technologiques, et ils arrivent à s'adapter aux situations pour contrer à chaque fois les stratégies de sécurité développées par les forces maritimes légitimes.

L'ordre maritime que divers Etats essaient d'établir continue toujours à être remis en cause et « défié » de toute part. Piraterie maritime, terrorisme maritime et activités illicites en mer ont la capacité de perturber et de bouleverser le transport commercial et les libertés des voies maritimes. Le changement d'attitude de la plupart des Etats témoigne de l'ampleur qu'ont pris les problèmes puisque, au début, il n'y avait que des accords bilatéraux ou trilatéraux au mieux. Il y avait presque une absence totale d'approches multilatérales des problèmes pour maintenir la sécurité des transports et des routes maritimes dans la zone de l'Océan Indien, bien que des perspectives multilatérales d'accords, comme le « Conseil pour la Coopération sécuritaire en Asie Pacifique » (CSCAP, Council for Security Cooperation in Asia Pacific) aient été activement engagées, par l'organisation de séminaires et de plateformes de discussions. La plupart des Etats semblaient demeurer sur la tendance à axer leurs programmes d'efforts sur des perspectives nationales ou sous-régionales. Maintenant, plusieurs Etats ont fait des efforts pour mieux faire face à aux problèmes.

### 3.4.1. La piraterie maritime

La piraterie maritime continue à occuper la tête de la liste des menaces sur les voies maritimes et l'Océan Indien occupe les premiers rangs des régions maritimes mondiales infestées par les actes de piraterie, avec les zones côtières de l'Asie du Sud-est, de l'Asie du Sud et de l'Afrique de l'Est. Ces trois sous-régions représentent à elles seules plus de la moitié de l'ensemble des attaques recensées à travers le monde.

Avec les trafics de drogue et le transit de diverses marchandises de valeur, la mondialisation de l'économie et le développement des échanges, de plus en plus de richesses circulent en mer. Ce qui provoque de plus en plus de convoitises. C'est l'amour des gains, de l'argent et de la richesse qui guide les pirates. La piraterie permet de s'enrichir rapidement. Certes, des fois, ceux qui dirigent la piraterie recrutent leurs hommes de main parmi la population démunie. Toutefois, les actes de piraterie ne sont pas du tout directement liés à la pauvreté. Au contraire, les pirates sont des gens qui ont des moyens et qui agissent dans cette voie parce qu'ils trouvent là une manière de s'enrichir encore davantage et très vite.

Dans la zone de l'Océan Indien, les actes des pirates se sont diversifiés. Les pirates attaquent avec des armes, volent des marchandises, tuent des passagers et membres d'équipage, détournent des navires, prennent en otage des passagers ou membre d'équipage et demandent des rançons. Telle est devenue la panoplie des actes de piraterie maritime en Océan Indien et qui conduit à constater que les actes des pirates semblent s'apparenter à des actes de terrorisme et les voies maritimes en Océan Indien en restent menacées.

Selon le rapport annuel de l'année 2001 de la Chambre de Commerce internationale sur la piraterie maritime, 335 attaques ont été perpétrées sur des navires au cours de cette année 2001. Les pirates ont tué 21 passagers et membres d'équipage et 210 marins ont été pris en otage à la suite des attaques (page web du Bureau maritime international, février 2002). Une nouvelle tendance aux kidnappings et demandes de rançon a été également observée dans le détroit de Malacca, au niveau de la zone maritime d'Aceh, en Indonésie, un phénomène qui a été jusqu'ici attribué uniquement aux pirates des eaux somaliennes. Les actes de piraterie ont affiché une augmentation assez alarmante au cours de l'année 2000, avec du vol à main armée dans les eaux autour de l'Indonésie, du Bangladesh, du détroit de Malacca, de l'Inde et de la Mer Rouge. Cette tendance a continué en 2001, avec l'Indonésie, l'Inde et le Bangladesh qui occupent les premiers rangs en matière d'actes de pirates, avec respectivement 91, 27 et 25 attaques.

Ces actes de piraterie ne se limitent pas seulement au large des côtes mais se manifestent aussi dans les ports même. En Océan Indien, les ports les plus touchés se trouvent en Asie du Sud-Est. En 2004, on a recensé 9 attaques de ports en Asie du Sud-Est dont 5 en Indonésie. Deux ports sont particulièrement sujets aux attaques de pirates en Indonésie : le port de Jakarta qui se situe dans l'ouest de l'île de Java et celui de Balikpapan qui se trouve sur la côte est de l'île de Kalimantan (Bornéo), dans le détroit de Macassar.

Les attaques peuvent viser soit des passagers, soit des marchandises, soit les deux à la fois surtout dans le cas des attaques qui sont liés au trafic de drogues. Mais dans tous les cas, il y a toujours un risque pour la sécurité de l'ensemble des passagers et de l'équipage.

Dans le Sud-Est asiatique, la piraterie a existé depuis très longtemps. Les activités de piraterie ont nettement diminué au cours de la période de bipolarité qui a gouverné le monde, pendant laquelle les Occidentaux et les Soviétiques manifestaient des présences maritimes plus fréquentes dans la zone maritime de cette région. Mais actuellement l'Asie du Sud-Est constitue la région la plus dangereuse au monde en termes de piraterie maritime. Ce n'est pas un hasard si cette région – qui ne représente que 2 % de la surface du globe terrestre – est le siège de la plus grande partie des actions de piraterie à travers le monde. Plusieurs facteurs inhérents à la région contribuent à favoriser le développement du phénomène.

Premièrement, il y a l'ensemble de la situation géographique et géostratégique même de la région qui est favorable au développement de la piraterie :

- l'existence des axes majeurs du transport maritime et la présence d'un tas de détroits comme les détroits de Malacca, de Singapour, qui sont les plus fameux en matière d'attaques par les pirates. Puis il y a aussi les détroits de la Sonde, de Lombok et bien d'autres encore. Plus particulièrement, le détroit de Malacca est la voie maritime la plus rapide pour relier l'Océan Indien au pôle économique de l'Extrême-Orient, avec un nombre annuel de 80 000 navires et près de 600 navires par jour qui y transitent, transportant diverses sortes de marchandises, sources de richesses. Dans ce détroit, le trafic est très dense et en dépit de l'existence d'un système de séparation de trafics, les navires y sont obligés de ralentir. Les Very Large Crude Carriers (VLCC) doivent y diminuer leur vitesse car ils n'ont en général qu'un ou deux mètres d'eau sous la quille quand ils y transitent et en plus, le détroit regorge de plusieurs épaves et de petits fonds. Cette situation de navigation est le genre de conditions qui conviennent pratiquement aux pirates pour entreprendre des attaques et de facilement et rapidement battre en retraite ;

- le caractère archipelagique de la région constitue une difficulté et ne facilite pas la surveillance et le contrôle, et crée tout naturellement pour les pirates des conditions propices aux attaques et à la rapidité des replis et des fuites.

Deuxièmement, une large part des populations des pays riverains de cette région continue à mener une vie relativement pauvre. Une partie de ces populations pauvres est facilement recrutée par les chefs des pirates et trouve dans la piraterie une solution rapide de pouvoir devenir des nantis. En Asie du Sud-Est, l'Indonésie est le pays le plus touché par la piraterie. En 2004 par exemple, elle compte à elle seule 30 % des actions de piraterie à travers le monde, avec 93 attaques recensées dans les parages de la mer de Java. Ce qui donne, en moyenne, sur cette année, une attaque tous les 3,9 jours. Ce qui signifie que les attaques sont assez fréquentes en Indonésie. Les quelques 11 508 îles et îlots inhabités – constituant un large choix de repaires pour les pirates – sur les 17 508 que compte l'Indonésie, ne sont pas étrangers à cette fréquence qui peut être considérée comme élevée. Des attaques visant des passagers et les objets de valeurs qui sont avec eux (argent, marchandises) sont fréquentes entre Kalimantan et la Nouvelle-Guinée. Par contre, les attaques visent les marchandises dans le détroit de Malacca.

Toujours en 2004, on a dénombré 37 attaques dans le détroit de Malacca, 8 dans le détroit de Singapour, 9 en Malaisie, 4 dans le Golfe de Thaïlande. (15 attaques ont été recensées en Mer de Chine méridionale et 4 en Mer de Sulu).

Des activités de piraterie existent également dans les zones maritimes de l'Inde et du Bangladesh. En 2004, 15 attaques ont été dénombrées en Inde (dont 5 au large de Mumbai, 5 au large de Mangalore et 5 autres au large de Madras) tandis que 17 ont été recensées au Bangladesh. Dans le Golfe du Bengale, ce sont en général les marchandises qui sont plutôt visées.

Même si par rapport à l'année 2003, les actes de piraterie ont continué d'augmenter dans le détroit de Malacca (28 attaques en 2003 contre 37 en 2004) et tout le long de la principale route maritime internationale, l'Asie du Sud-Est a connu dans son ensemble une baisse non négligeable des actes de piraterie entre 2003 et 2004 puisque le décompte passe de 276 en 2003 à 203 en 2004. Beaucoup de pays, comme le Bangladesh, le Vietnam, les Philippines et l'Indonésie, ont exercé une politique plus répressive depuis 2004.

Ces actes de piraterie doivent normalement continuer à baisser puisque les pays de l'Asie du Sud-Est ont bien compris la nécessité de s'organiser et de coopérer pour lutter contre la piraterie maritime qui a pris de l'importance. Un accord de coopération dénommé Accord de Coopération Régionale sur la Lutte contre la Piraterie en Asie (ReCAAP) a été établi en avril 2005 à Singapour. Cet accord entrera en vigueur 90 jours après sa ratification par le dixième pays signataire. Quatre pays ont signé en 2005 dont Singapour, le Japon, le Cambodge et le Laos.

Dans la sous-région de l'Afrique de l'Est, les actes de piraterie se situent généralement dans les zones des axes majeurs de la circulation maritime, principalement le long de la côte est d'Oman, autour de la Corne de l'Afrique, au large des côtes kényane et tanzanienne. Dans le Golfe d'Aden, on a observé que les pirates s'attaquent aussi bien aux marchandises qu'aux passagers. Toutefois, ils y sont moindres parce qu'ils y sont plus vulnérables et ne bénéficient pas trop des conditions favorables que présente la région de l'Asie du Sud-Est. En plus, la surveillance et le contrôle dans cette région ont été renforcés depuis les actions de terrorismes maritimes qui se sont multipliées depuis la fin des années 90.

Les Etats des zones maritimes concernées par les actes de piraterie font actuellement beaucoup d'efforts avec les moyens qu'ils ont pour lutter contre la piraterie maritime. C'est une entreprise difficile car les pirates sont très organisés de nos jours. Ils bougent beaucoup et leur centre de gravité ne se concentre jamais au même endroit, même si leurs zones d'action de prédilection demeurent les mêmes.

#### 3.4.2. Le terrorisme maritime

La menace des actes de terrorisme maritime n'est pas un phénomène nouveau. Dans un lointain passé existaient déjà beaucoup de cas d'attaques et de prises de navires par des insurgés ou des terroristes. On peut, par exemple, citer le cas de l'attaque et de la prise par des terroristes du bateau de ligne portugais, Santa Maria, en 1961, qui a inauguré l'ère moderne du terrorisme maritime. En 1988, la City of Poros, un paquebot grec, transportant 500 touristes à son bord, était attaqué par des terroristes. Mais c'est surtout l'incident de l'Achille Lauro, attaqué et détourné par des terroristes palestiniens de l'Organisation de la libération de la Palestine (OLP), le 16 septembre 1984, avec des prises d'otage (équipage et passagers), qui a attiré l'attention de la communauté internationale sur le problème de la menace du terrorisme maritime et sur la nécessité d'une convention internationale traitant du problème. Similairement, le 3 novembre 1988, deux chalutiers transportant 150 mercenaires

du PLOTE (People's Liberation Organization of Tamil Eelam<sup>27</sup>) débarquent aux îles Maldives, mais heureusement, un avion de surveillance maritime de la marine indienne a repéré les deux chalutiers et la marine indienne les a capturés plus tard.

L'Océan Indien constitue une zone où la fréquence des actes de terrorisme maritime est la plus élevée. Entre temps, lorsque le terrorisme aérien est devenu plus difficile à organiser à cause de la mise en place de nouvelles dispositions de sécurité aérienne, le terrorisme en mer s'est de plus en plus développé. Certes, il n'y a pas de détournements ou d'actions terroristes tous les jours ou toutes les semaines mais on sait désormais que la menace existe et qu'elle est sérieuse. Plusieurs actes de terrorisme maritime ont eu lieu en Océan Indien et ont montré la dure réalité du phénomène. L'année 2000 peut bien se présenter comme une année malheureusement riche en matière de terrorisme maritime en Océan Indien. Au Sri Lanka, le 23 octobre 2000, les Tigres tamouls n'ont pas hésité à détruire tous les patrouilleurs côtiers de la Marine sri lankaise dont elle vient de se doter au début de la même année 2000. Ces patrouilleurs menaçaient en effet l'activité logistique de cette organisation armée qui s'approvisionne clandestinement de l'extérieur par voie de mer. Il est certain que cette action a donné des idées à d'autres organisations terroristes. Deux autres actions terroristes ont été envisagées contre des bateaux américains au large du Yémen en utilisant des canots suicides mais ces actions ont échoué car les canots se sont détruits accidentellement. Au port d'Aden, en octobre 2000, pendant une escale de ravitaillement, le destroyer de la marine américaine, USS Cole, était victime d'une attaque terroriste de l'Armée islamique d'Aden-Abyane, qui utilisait un petit bateau dans lequel étaient entassés des explosifs. L'explosion sur la coque du destroyer a provoqué la mort de plusieurs marins américains. L'attentat était lié à Al Qaïda et Oussama bin Laden. Plus tard, dans le cadre de la campagne de lutte contre le terrorisme, les autorités de Singapour ont pu arrêter quinze militants islamiques d'Al Qaïda qui ont projeté de faire exploser d'autres navires américains et un bus qui devait transporter du personnel militaire américain.

Le 6 octobre 2002, au large d'Yémen, le pétrolier battant pavillon français, Limburg, est victime d'une attaque terroriste avec le même style que pour le USS Cole. Le terminal irakien de Basra a fait l'objet d'une attaque, le 24 avril 2004, par des embarcations rapides. Même si cette attaque a été un échec, le fait est là. L'existence de la menace terroriste maritime est bien réelle. Toutes ces manifestations montrent la vulnérabilité des navires de guerre et des navires de la marine marchande sur les voies maritimes de l'Océan Indien face aux menaces asymétriques du terrorisme.

---

<sup>27</sup> Le People's Liberation Organization of Tamil Eelam (PLOTE) ou l'Organisation Populaire de Libération de l'Eelam Tamoul est un mouvement indépendantiste tamoul du Sri Lanka qui s'oppose au LTTE.

Avec les attentats terroristes du 11 septembre 2001 qui ont frappé les Etats-Unis, le terrorisme a franchi un seuil de dangerosité sans précédent. Ce qui a fait décider les dirigeants américains de considérer le terrorisme comme le premier ennemi des Etats-Unis et de déclarer la guerre contre ce phénomène, en menant des actions militaires en Afghanistan et en Océan Indien, car les façades maritimes de certains pays autour de l’Afghanistan, comme celles de l’Irak, de l’Iran ou du Pakistan représentent des espaces qui peuvent faciliter les déplacements et les exfiltrations des terroristes vers d’autres pays comme le Yémen, les Emirats Arabes Unis ou Oman. Ces façades maritimes peuvent également rendre plus aisées les actions des terroristes, étant donné la souplesse que la voie maritime peut procurer à l’organisation logistique des terroristes. La voie maritime permet de transporter une plus grande quantité de matériels et les activités maritimes sont toujours plus difficiles à contrôler et à intercepter car même si le dispositif de surveillance et de contrôle maritime est qualifié de permanent, on ne peut pas, dans la pratique, effectuer sur la mer une surveillance permanente et continue de toutes les zones et recoins, malgré le renforcement de la surveillance et des contrôles, avec la participation de plusieurs pays occidentaux et malgré l’utilisation d’avions de surveillance et de sous-marins nucléaires d’attaque dans cette lutte contre le terrorisme.

#### 3.4.3. Le transport maritime des conteneurs

Il est maintenant clair que les conteneurs sont devenus d’excellents moyens pour transporter toute la panoplie des armes de destruction massive (nucléaire, biologique et chimique). Et parfois, dans certains ports, le contrôle des conteneurs ne sont pas effectués dans la règle de l’art. Ces grandes boîtes sont devenues des moyens importants pour les terroristes puisqu’elles sont relativement facilement à manipuler et se transportent facilement d’un navire à un camion. Ce qui représente un grand risque pour la sécurité. Une fois que les conteneurs sont scellés (avec des vérifications plus ou moins sérieuses, selon les ports), ils peuvent voyager d’un port à un train ou camion et parfois même à un avion, avec plus ou moins d’informations sur leurs contenus réels. Selon des experts de la sécurité maritime, les conteneurs sont, pour les activités terroristes, les moyens les plus appropriés pour transporter du personnel et du matériel, les armes de destruction massive incluses.

Tout ceci a poussé les Américains, dans le cadre des initiatives de sécurité maritime, à chercher des coopérations avec plusieurs pays dans le but d'améliorer la sécurité dans les dix méga-ports de la planète qui représentent près de la moitié de tous les conteneurs qui sont débarqués dans les ports américains. Selon des accords bilatéraux avec le Canada, des inspecteurs de douanes américains officient actuellement dans trois ports canadiens et également à Singapour et à Hong-Kong.

#### 3.4.4. Les risques de minage des « passages obligés »

Certes, il est peut-être vrai qu'actuellement, il n'y a pas d'indications qui suggèrent qu'il existe une certaine probabilité à ce que les « passages obligés » soient menacés par les Etats qui se trouvent autour. Toutefois, de telles éventualités ne sont pas à écarter. De la même manière, l'éventualité d'une menace de minage par des organisations terroristes régionales pour essayer d'attirer l'attention de la communauté internationale demeure un risque potentiel.

Il peut y avoir diverses possibilités de voir des routes maritimes perturbées, à cause de conflits entre des Etats qui sont autour de ces « passages obligés » même si les Etats sont tenus de déclarer des exclusions des zones maritimes ou des régions dangereuses pour la navigation et le transport maritime si des conflits s'y déclarent. Malgré les efforts que divers Etats fournissent dans les stratégies de coopération maritimes bilatérales ou multilatérales, pour prévoir et empêcher des bouleversements sur les voies maritimes, les conflits risquent toujours de menacer les activités maritimes.

#### 3.4.5. Les pavillons de complaisance

Il faut constater que l'existence des pavillons de complaisance représente un des points de faiblesse des « armures » de sécurité établies et s'ajoute aux nouveaux défis que les forces maritimes se sont fixés de combattre. On sait maintenant que beaucoup d'organisations terroristes possèdent actuellement des navires marchands. Le LTTE (Liberation Tigers of Tamil Eelam) ou les Tigres de libération de l'Eelam tamoul, par exemple, a une flottille de navires qui sont engagés dans le commerce maritime et la plupart de ces navires sont enregistrés avec des pavillons de complaisance de l'ensemble des pays connu sous le nom de « pan-ho-lib », c'est-à-dire, Panama, Honduras et Libéria. Navigant sous des pavillons de complaisance et armé par un équipage tamoul, ces navires font le transit entre l'Asie et l'Europe et ils sont même connus pour avoir transporté régulièrement des immigrants

clandestins, ou pour avoir été impliqués dans des divers trafics illicites, au nom du LTTE. Les navires du LTTE ont par exemple transporté des narcotiques, de Burma vers la Turquie. Pour cacher leurs activités et essayer de les justifier, les navires du LTTE « lavent » leur image en transportant des marchandises diverses qui leur permettent en même temps d'améliorer leur situation financière.

Le plus recherché des terroristes du monde, Oussama bin Laden, et sa branche active Al Qaïda, sont aussi connus pour avoir utilisé, au moins, vingt navires dans la préparation de leurs diverses actions. Les navires utilisés sont suspectés d'avoir été enregistrés sous pavillons de complaisance au Libéria et au Panama. On peut logiquement supposer que ces différents pavillons de complaisance permettent à Oussama bin Laden de « cacher » la possession d'une flotte de transport secrète, et lui permettent de transporter des marchandises, des armes, de la drogue et des recrues, de faire circuler ses navires sans trop de problèmes et de faciliter les déplacements et les exfiltrations des terroristes vers d'autres pays comme le Yémen, les Emirats Arabes Unis ou Oman.

Après des enquêtes, les Américains ont pu savoir que la préparation des attentats de 1998, des ambassades américaines en Afrique de l'Est, est passée par l'utilisation d'un bateau acheté en Allemagne. Les matériels destinés aux attentats suicides ont été débarqués à Kenya et les attentats contre les ambassades au Kenya et en Tanzanie ont été exécutés quelques semaines après.

#### 3.4.6. L'authenticité de la qualification et de la moralité des membres d'équipage

Selon le Bureau Maritime International (BMI), il est virtuellement impossible de vérifier l'authenticité de l'identité du personnel d'équipage susceptible de travailler sur un navire. A part cela, il y a le phénomène des faux papiers d'identité et des faux dossiers. Le BMI a publié un avis aux opérateurs maritimes concernant l'existence d'un grand nombre de personnel d'équipage non qualifié et des maîtres qui travaillent illégalement avec de faux papiers et de faux dossiers et a appelé à exercer une étroite vigilance. Le problème c'est que parfois les autorités qui délivrent les faux papiers sont eux-mêmes en connivence avec les équipages qui les corrompent.

Par ailleurs, les membres d'équipage eux-mêmes peuvent représenter des menaces potentielles. L'Indonésie et les Philippines sont les plus grands fournisseurs en matière de personnel d'équipage pour les navires de commerce. Ces deux Etats sont réputés avec leurs groupes radicaux, comme Abu Sayyaf et le Mouvement de la libération d'Aceh, et il est difficile et presque impossible de repérer, parmi les recrutés, ceux qui sont potentiellement indésirables. La situation devient encore plus compliquée dans le cas des navires qui battent des pavillons de complaisance et qui emploient des membres d'équipage qui sont multinationaux, car il sera vraiment difficile à ce moment de vérifier l'authenticité de leur identité.

Ainsi, les navires et la mer eux-mêmes sont devenus des lieux de refuges pour des éléments indésirables et c'est peut-être même cela qu'ils recherchent pour échapper à d'éventuelles poursuites dont ils sont l'objet dans leur pays respectifs, car il faut savoir que les espaces dans lesquels on peut se cacher ne manquent dans un navire, et un navire est toujours très difficile à inspecter. Dans un navire, certains coins peuvent être très difficiles à localiser sans l'aide du plan original du navire, et actuellement, il existe des navires qui sont très grands et peuvent facilement transporter diverses « marchandises » très dangereuses et des personnes douteuses.

Ce n'est pas toujours les compagnies maritimes qui sont à blâmer lorsque certains membres d'équipage et toute une chaîne de personnes corrompues (des officiers de port, des douaniers) sont eux-mêmes engagés et impliqués dans divers trafics illicites et activités de contrebande, comme les trafics de drogues, d'armes, d'êtres humains par exemple. Il est arrivé, par exemple, que des membres d'équipage sont impliqués dans le transport de matériels qui ne figurent pas du tout sur le manifeste de chargement normal. En juin 1999, un navire nord-coréen, le MV Kuwolsan, a été saisi par les autorités douanières indiennes, au port de Kandia, pour avoir transporté des équipements qui servent à la production de missiles tactiques surface-surface. Le chargement qui était constitué de 148 colis contenait également divers matériels spéciaux et des pièces pour des systèmes de guidage, des plans, des croquis et des manuels d'emploi. Les responsables ont fini par avouer que tout ces équipements étaient prévus être déchargés au port de Karachi, au Pakistan.

## Conclusion

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et durant la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, c'est-à-dire, durant la période coloniale, la configuration géopolitique de l'Océan Indien apparaissait bien plus simple : un Océan Indien colonisé et contrôlé par les puissances européennes avec une domination britannique. Un Océan Indien qui représenta un champ d'exploitation pour les puissances européennes, leur assurant une certaine prospérité économique.

La décolonisation et le non-alignement semblait annoncer un véritable changement de donne mais en vérité c'était le commencement de l'existence d'une autre configuration géopolitique plus compliquée. Les nouveaux acteurs issus de la fin de la décolonisation que sont les pays riverains de l'Océan Indien n'ont pas su prendre la mesure. En outre, la rivalité est-ouest de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle les a fortement perturbés.

La fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'Union soviétique n'ont pas favorisé à l'égard des pays riverains un changement significatif sur le plan du développement global et la zone de l'Océan Indien est devenue globalement une zone d'instabilité notoire. Des pays riverains disposent de capacités militaires conventionnelles qui ne sont pas en commune mesure avec leur niveau de développement économique. Comme par hasard, la périphérie de l'Océan Indien voit actuellement cinq pays ayant un programme d'armement nucléaire déclaré ou non (Inde, Pakistan, Afrique du Sud, Israël, Iran) et prétendant tous au statut de puissance régionale, avec soit des ressources humaines considérables, soit un potentiel économique non négligeable et assez conséquent.

La zone de l'Océan Indien est une zone qui demeure encore hétérogène et qui rassemble à la fois une bonne partie de l'Afrique, la péninsule arabique, une bonne partie de l'Asie du Sud et du Sud-Est, l'Australie et toutes les îles qui la parsèment, une partie de la France qui continue à préserver l'héritage du passé et à défendre les intérêts du présent, une zone qui continue plus que jamais à intéresser les Etats-Unis à travers leurs dispositifs militaires et leur hégémonie dont la principale contestation risque de toujours être le terrorisme spectaculaire. La zone de l'Océan Indien dispose dans une de ses régions, le Moyen-Orient,

de la plus importante réserve prouvée en pétrole de la planète et demeure plus stratégique que jamais, avec une Arabie Saoudite qui commence aussi à son tour son émergence.

Actuellement, le monde semble être dans une parenthèse stratégique. Si l'on se réfère aux statistiques de l'Histoire, on arrive à voir que les parenthèses stratégiques s'étendent en général sur une durée qui tourne autour de vingt-cinq ans. Si l'on choisit de compter à partir de 1989, l'année qui marque la fin de la Guerre froide et le début de l'effondrement de l'Union soviétique, un simple calcul d'addition nous donne, au bout des fameux vingt-cinq ans, l'année 2014 comme fin théorique de cette parenthèse stratégique, avant d'entrer dans une autre période. Et justement, dans l'état de l'évolution actuelle des choses, il est presque certain, d'après les perceptions japonaises de la perspective de l'évolution chinoise, que la Chine serait une grande puissance économique, politique et militaire, et serait plus particulièrement dotée d'une puissance maritime et navale très importante vers 2015. Aujourd'hui, la Chine commence à développer une présence maritime de plus en plus marquée en Océan Indien. De nouveaux acteurs chinois y sont appelés à jouer un rôle de plus en plus précis sur la scène du transport maritime. Même si pour l'instant, la Chine n'y montre qu'une présence navale qu'on pourrait qualifier de symbolique, sa marine connaît actuellement une montée en puissance relativement rapide et elle semble inévitablement appelée à s'impliquer davantage en Océan Indien, ne serait-ce que du fait de son essor économique actuel qui va la conduire à importer davantage de pétrole du Moyen-Orient, de l'Afrique et de l'Asie Centrale, dans un futur très proche et à assurer par la suite la sécurité de l'acheminement de ce pétrole. De tous ces faits, la Chine chercherait bien à approfondir, à multiplier des liens et des points d'appui en Océan Indien à travers des accords de coopération mutuellement avantageuse. Elle pourrait plus particulièrement chercher à nouer avec l'Inde – un pays riverain de l'Océan Indien en émergence – de meilleures relations que par le passé, pour mieux s'opposer à l'unipolarité exercée par les Etats-Unis.

La zone de l'Océan Indien restera encore un espace de crises avec la présence des hydrocarbures, des problèmes liés à l'Islam et les « rivalités » entre les grandes puissances et certains pays riverains. Tout le monde a des intérêts à sauvegarder et des ambitions à satisfaire en Océan Indien, comme par exemple, les Américains, l'Inde, l'Iran et la Chine qui entretient de bonnes relations avec le Pakistan et la Birmanie à travers laquelle elle peut avoir un accès direct à l'Océan Indien.

L'existence d'une organisation de coopération à l'échelle régionale, comme l'IOR-ARC, devrait constituer un atout important pour la zone de l'Océan Indien si ses objectifs s'étendent un peu plus sur les questions de la sécurité globale, car, même si les rivalités vont demeurer comme une des caractéristiques de l'Océan Indien, l'autre défi serait d'attribuer de nouveaux rôles et de nouvelles missions aux marines nationales. Des nouveaux rôles non pas pour le combat ou la guerre, mais pour la construction et le maintien de la paix ; des rôles non pas pour la compétition mais pour la coopération dans les missions de surveillance, dans l'application des lois, dans les missions d'assistance humanitaire.

Compte tenu de toute cette complexité croissante du contexte, le monde tournera-t-il, tout au long de ce XXIème siècle, autour d'une configuration géopolitique déjà compliquée de l'Océan Indien ?

# L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

## Annexe 1

### Eléments socio-démographiques des pays de la zone de l'Océan Indien

Pays	Population 2004 (en millions)	Indices de fécondité 2004	Taux de natalité 2004 (‰)	Taux de mortalité Infantile 2004 (‰)	Taux de mortalité 2004 (‰)	Espérances de vie Femmes-Hommes 2004	Indicateurs de développement humain 2002
Afghanistan	29,930	6,75	47,00	163,00	21,00	45 - 47	0,300
Afrique du sud	45,800	2,80	25,00	53,00	20,00	54 - 53	0,666
Arabie Saoudite	24,200	5,30	31,00	22,00	4,00	73 - 71	0,768
Australie	20,100	1,80	13,00	5,00	7,00	82 - 77	0,946
Bahreïn	0,712	2,60	18,00	17,00	4,00	75 - 73	0,843
Bangladesh	146,000	2,90	28,00	46,00	8,00	59 - 59	0,509
Bhoutan	2,190	5,00	35,30	107,00	13,80	53 - 54	0,536
Myanmar (Birmanie)	49,400	2,80	23,00	76,00	12,00	60 - 54	0,551
Botswana	1,800	3,70	29,00	82,00	23,00	34 - 34	0,589
British Territory	0,002	1,60	12,00	5,00	10,00	80 - 75	0,936
Burundi	7,200	5,70	38,00	114,00	20,00	44 - 43	0,339
R.F.I. Comores	0,747	5,09	37,50	75,00	8,40	64 - 60	0,530
Djibouti	0,623	5,40	40,00	104,00	19,00	44 - 42	0,454
Egypte	75,000	3,10	24,00	33,00	6,00	70 - 66	0,653
Emirats Arabe Unis	4,000	3,00	17,00	7,00	4,00	77 - 73	0,824
Erythrée	4,400	4,80	37,00	45,00	13,00	53 - 51	0,439
Ethiopie	70,700	5,60	40,00	112,00	20,00	43 - 41	0,359
Inde	1086,600	2,90	24,00	63,00	8,00	64 - 62	0,595
Indonésie	238,450	2,40	21,00	31,00	7,00	70 - 66	0,692
Irak	25,200	4,00	29,00	102,00	8,00	59 - 56	0,586 (1997)
Iran	68,900	2,00	18,00	33,00	6,00	70 - 68	0,732
Israël	6,700	2,70	20,00	5,00	6,00	81 - 77	0,908
Jordanie	5,500	3,50	28,00	23,00	4,00	71 - 69	0,750
Kenya	31,900	4,80	34,00	79,00	17,00	46 - 46	0,488
Koweït	2,500	2,50	20,00	8,00	3,00	79 - 77	0,838
Lesotho	1,800	4,30	33,00	79,00	24,00	36 - 37	0,493
Madagascar	16,916	5,20	38,00	78,00	12,00	57 - 53	0,469
Malawi	12,100	5,00	44,00	112,00	25,00	37 - 36	0,388
Fédération de Malaisie	25,100	2,80	21,00	7,00	5,00	75 - 70	0,793
Maldives	0,329	5,00	36,00	57,00	7,00	64 - 62	0,752
Maurice	1,200	2,00	16,00	16,00	7,00	76 - 68	0,785
Mayotte (France)	0,130	3,50	47,42	73,00	9,78	59	0,700 (1997)
Mozambique	18,900	5,00	40,00	101,00	21,00	41	0,354
Népal	24,700	4,10	31,00	61,00	10,00	57 - 58	0,504
Oman	2,900	4,00	26,00	10,00	3,00	75 - 72	0,770
Ouganda	25,800	6,00	44,00	81,00	18,00	46 - 43	0,493
Pakistan	159,200	5,10	32,00	74,00	8,00	60 - 60	0,497
Qatar	0,624	2,80	15,50	18,61	4,60	76 - 71	0,833
Réunion (France)	0,745	2,30	23,40	7,30	4,71	75,2	0,875 (1997)
Seychelles	0,081	1,81	16,00	16,00	6,30	77 - 66	0,853
Singapour	4,300	1,40	11,00	3,00	5,00	81 - 77	0,902
Somalie	9,900	7,30	50,00	133,00	18,00	50 - 46	0,221 (1993)
Soudan	33,900	4,40	33,00	63,00	10,00	58 - 56	0,505
Sri Lanka	19,320	2,00	19,00	13,00	6,00	74 - 70	0,740
Swaziland	1,100	4,54	35,00	105,00	19,00	34 - 37	0,519
Tanzanie	37,000	5,10	38,00	104,00	18,00	46 - 44	0,407
Thaïlande	62,800	1,90	15,00	23,00	8,00	75 - 68	0,768
Timor Oriental	0,953	3,90	28,00	124,00	7,00	67 - 63	0,436
Yémen	20,000	6,00	41,00	82,00	10,00	62 - 58	0,482
Zambie	10,800	5,60	38,00	102,00	23,00	40 - 39	0,389
Zimbabwe	12,900	3,90	29,00	78,00	22,00	40 - 43	0,491

## Annexe 2

### Les principales infrastructures militaires des Etats-Unis à la base militaire de Diego Garcia en 2003

Il existe près de 3000 personnes à Diego Garcia, dont près de 1500 sont des militaires et le reste est du personnel civil ouvrier qui provient des Philippines et de l'île Maurice. Les agents recruteurs à Maurice ont reçu des consignes strictes de ne pas recruter parmi les anciens habitants de l'archipel des Chagos qui ont été déportés au préalable avant l'installation des Américains sur l'atoll de Diego Garcia. Parmi les militaires présents à Diego Garcia, il n'y a qu'une cinquantaine de militaires britanniques, la plupart de la Royal Marines, sous la responsabilité d'un capitaine de corvette. Leur principale tâche est de surveiller la bonne application des lois britanniques, d'assurer le maintien de l'ordre sur l'atoll et la mission de police sur l'ensemble de l'archipel des Chagos.

Les infrastructures marines :

1. Une infrastructure marine pour le soutien logistique des unités marines déployées en Océan Indien.
2. Une station marine d'ordinateur et de télécommunications qui assistent les unités marines déployées.
3. La Squadron Two avec des navires de prépositionnement maritime, des équipements et fournitures pour le soutien d'une troupe de 16 000 hommes pendant un mois.
4. Une Military Sealift Command Unit qui assure le soutien logistique de la Squadron Two.
5. Une escadrille de surveillance et de reconnaissance anti-sous-marine, et un détachement de soutien opérationnel.
6. Un détachement de météorologie et d'océanographie, et un détachement de centre média.

## Annexe 2 (suite et fin)

Les infrastructures pour l'aviation :

1. Un détachement de la 613<sup>ème</sup> Escadrille de soutien aéronautique assurant l'approvisionnement en fournitures, équipements et combustibles pour les opérations de combat mettant en œuvre un effectif allant jusqu'à 2000 personnes et 32 avions.
2. Un détachement de la 630<sup>ème</sup> Escadrille de soutien des mouvements aéronautiques qui assure le service de transit et du transport aérien du personnel et du cargo.
3. Un détachement de la 18<sup>ème</sup> Escadrille de surveillance spatiale qui assure la surveillance de l'espace dans l'hémisphère sud.
4. Un détachement de la 22<sup>ème</sup> Escadrille des opérations spatiales qui arme ainsi l'une des neuf stations du réseau de contrôle des satellites de l'armée de l'air américaine.

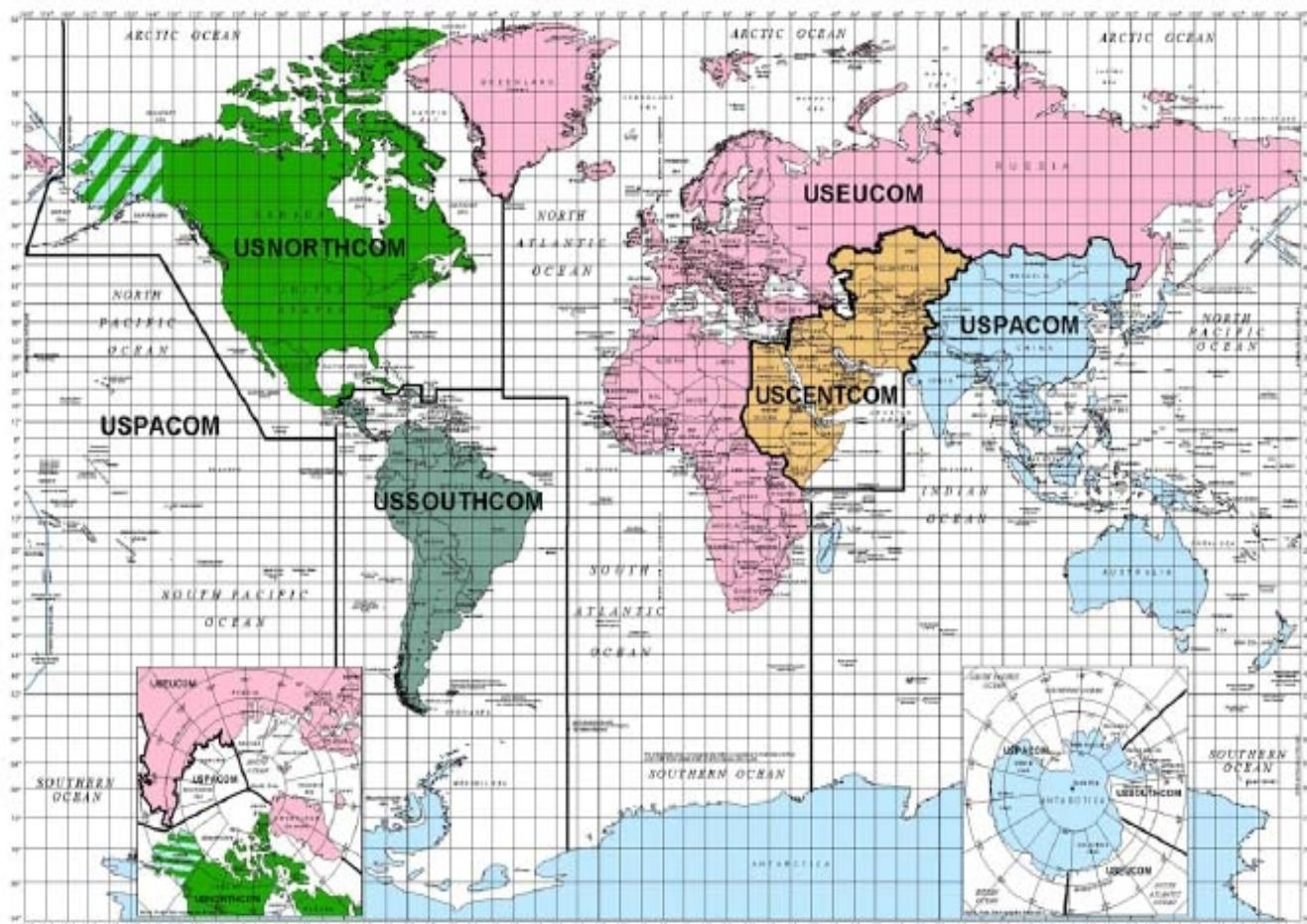
L'armée de terre américaine est également représentée à Diego Garcia et son personnel est intégré dans la Squadron Two de la marine qui se trouve sur l'atoll. Le personnel de l'armée de terre américaine présent à Diego Garcia s'occupe de la mise en œuvre et de l'entretien des embarcations de l'armée de terre.

(Sources : armée américaine)

## L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

### Annexe 3

#### Les cinq grands commandements géographiques des forces combattantes des Etats-Unis



USNORTHCOM : United States Northern Command (créée en réponse aux attentats du 11 septembre 2001) ;

USSOUTHCOM : United States Southern Command ;

USPACOM : United States Pacific Command ;

USCENTCOM : United States Central Command ;

USEUCOM : United States European Command.

Source : Présentation powerpoint de la politique de défense des Etats-Unis, par les officiers stagiaires américains de la 13<sup>ème</sup> promotion du CID, du 15 novembre 2005.

## L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

### Annexe 4

#### Quelques indicateurs de sécurité conventionnelle en Océan Indien en 2001

Pays	Effectif total 2001	Indice de militarisation (Forces et population) (%)	Importations d'armements en 2001 (millions US \$)	Proportion PNB 1990 (%)	Proportion PNB 2000 (%)
Inde	1 303 000	0,1	1 064	2,7	2,4
Pakistan (F)	612 000	0,5	759	5,8	4,5 * #
Iran	513 000	0,8	335	2,7	3,8 #
Egypte	448 000	0,7	486	3,5	2,3
Burma	344 000	0,8	Sans information	3,4	1,7 * #
Thaïlande	301 000	0,5	162	2,2	1,6
Indonésie	297 000	0,1	38	1,3	1,1 #
Arabie Saoudite	202 000	1,0	143	2,8	11,6
Bangladesh (F)	137 000	0,1	180	1,0	1,3
Sri Lanka	15 000	0,6	40	2,1	4,5 * #
Malaisie	96 000	0,4	20	2,6	1,9 #
Yémen (F)	66 000	0,4	33	8,5	5,2
Emirats arabes unis (E)	65 000	1,7	288	Sans information	Sans information
Afrique du Sud	63 000	0,2	17	3,8	1,5
Singapour (E)	60 000	2,0	141	4,8	4,8 * #
Australie (E)	51 000	0,3	687	2,2	1,7
Oman	44 000	1,8	30	18,3	9,7 * #
Tanzanie (F)	34 000	0,1	Sans information	2,0	1,3
Koweït (E)	15 000	0,6	34	48,5	8,2 * #
Mozambique (F)	6 000	0,04	Sans information	10,1	2,5
MOYENNE		0,6	262,2	7,3	3,8

Tous les Etats cités ci-dessus ont un niveau de développement moyen en 2001 sauf ceux marqués (E, Elevé) ou (F, Faible).

\* Dépenses de défense supérieures à celles de la santé.

# Dépenses de défense supérieures à celles de l'éducation.

\* # Dépenses de défense supérieures à celles de la santé et de l'éducation.

Source : Rapport des Nations Unies sur le Développement, année 2002.

Annexe 5

Les associations de coopération régionales de l'Océan Indien

Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)
--

Année de Fondation : 8 août 1967.

Principaux objectifs:

- accélérer la croissance économique, les progrès sociaux et le développement culturel dans la région à travers un esprit d'égalité et de partenariat dans le but de renforcer les fondements d'une communauté sud-est asiatique prospère et pacifique;
- promouvoir la paix et la stabilité régionales à travers le respect pour la justice et le droit dans les relations entre les pays de la région ainsi que l'adhésion aux principes de la charte des Nations Unies; l'ASEAN souhaite gérer les questions de souveraineté, de territorialité et de sécurité régionales.
- promouvoir la collaboration active et l'assistance mutuelle dans les domaines d'intérêt commun en matières économique, sociale, culturelle, technique, scientifique et administrative.

Adhésions:

Nombre d'admissions comme membres : 10

Birmanie (observateur en 1996, admis en 1997),  
Brunei (admis en 1984),  
Cambodge (observateur en 1996, admis en 1999),  
Indonésie,  
Laos (observateur en 1992, admis en 1997),  
Malaysia,  
Philippines,  
Singapour,  
Thaïlande,  
Vietnam (observateur en 1992, admis en 1995).

Comme observateur : Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Comme partenaires de dialogue : 11

Australie (1976), Canada (1981), Chine (partenaire de consultation en 1991, 1996), Corée du Sud (1991), États-Unis (1977), Inde (partenaire de dialogue sectoriel en 1993, 1995), Japon (1976), Nouvelle-Zélande (1976), Russie (partenaire de consultation en 1991, 1996), PNUD ou Programme des Nations Unies pour le Développement (1976), Union européenne (1980). Partenaire de dialogue sectoriel (1): Pakistan (1997).

## Annexe 5 (Suite 1)

### Cross Border Initiative (CBI)

Fondation : 1993

La CBI n'a pas l'objectif de se développer en une structure institutionnelle comme le COMESA qu'elle complète. C'est plutôt un plan d'action régional pour le développement du commerce et la croissance économique.

#### Principaux objectifs

- promouvoir une intégration économique plus rapide que ce qui est prévu dans le cadre du COMESA;
- former une union économique incluant la circulation des facteurs de production et de l'investissement.

#### Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 13

Burundi, Comores, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Namibie, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

### Gulf Cooperation Council (GCC)

Fondation : 25 mai 1981

#### Principaux objectifs

- promouvoir la coordination, l'intégration et l'interconnexion entre les États membres dans tous les domaines dans le but de réaliser l'unité entre eux;
- approfondir et renforcer les relations, les liens et les domaines de coopération;
- formuler des réglementations communes dans le domaine : des affaires économiques et financières ; le commerce, les douanes et les communications ; l'éducation et la culture ; les affaires sociales et la santé ; l'information et le tourisme ; les affaires législatives et administratives.
- stimuler les progrès scientifiques et technologiques dans les domaines de l'industrie, des mines, de l'agriculture, de l'eau et des ressources animales, ainsi qu'établir des "joint venture" en recherche scientifique et encourager la coopération du secteur privé.

#### Adhésions

Nombre d'admission comme membres : 6

Arabie Saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar.

Commission de l'Océan Indien (COI)
------------------------------------

Fondation: 10 janvier 1984.

Les projets de la COI bénéficient de l'appui financier de l'Union Européenne, à travers le Fonds Européen de développement (FED) dans le cadre des accords de Lomé CEE/ACP

Principaux objectifs

- resserrer les liens d'amitié et de solidarité existant entre les peuples de la région;
- hausser le niveau de vie des populations en développant la coopération dans tous les secteurs possibles, plus particulièrement dans les domaines diplomatique, économique, social, culturel et technique.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 5

Comores, France (la Réunion, admis en 1986),  
Madagascar, Maurice, Seychelles.

Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA)
--

Fondation: Le COMESA s'est substitué en 1994 à la Preferential Trade Area (PTA) établie en 1981.

Principaux objectifs

- favoriser l'élimination de toutes les faiblesses économiques structurelles et institutionnelles des États membres;
- promouvoir la paix, la sécurité et la stabilité afin de créer un environnement propice à un développement durable de chacun des membres individuellement et collectivement à travers le bloc régional ;
- créer et maintenir:
  - une zone de libre-échange garantissant la libre circulation des produits et services produits à l'intérieur du COMESA et l'élimination entre eux de toutes les barrières commerciales tarifaires et non-tarifaires;
  - une union douanière établissant un tarif douanier unique pour l'ensemble des produits et services importés depuis les pays extérieurs au COMESA;
  - la libre circulation du capital et de l'investissement supportée par l'adoption de pratiques d'investissement communes afin de créer un climat plus favorable;
  - l'établissement graduel d'une union monétaire avec éventuellement une monnaie commune;
  - l'adoption de pratiques communes concernant les visas, incluant le droit d'établissement pouvant éventuellement permettre la libre circulation des personnes.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres : 21

Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya,  
Madagascar, Malawi, Maurice, Namibie, Ouganda, République démocratique du Congo,  
Rwanda, Seychelles, Soudan, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe.

Commission for East African Cooperation (EAC)
---

Fondation : L'East African Cooperation (EAC) succède à l' East African Common Market (EACM), fondé en 1967 et dissout en 1977, et plus tard appelé l'East African Economic Community (EAEC). En principe, l'EAC a été inaugurée le 30 juillet 1999.

Principaux objectifs

- promouvoir une coopération économique plus étroite entre ses membres;
- coopérer dans les domaines du commerce, de la santé, de la justice, de la science, des infrastructures et de l'industrie;
- créer éventuellement un marché commun est-africain, et notamment faciliter la circulation des personnes, harmoniser les tarifs douaniers, accroître la coopération des forces de sécurité, améliorer les communications, partager les ressources électriques et travailler en commun sur les dossiers concernant le Lac Victoria.
- participer à la stabilisation de la région et coopérer avec la SADC et le COMESA.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 3

Kenya, Tanzanie, Ouganda.

Indian Ocean Rim – Association for Regional Cooperation ( <b>IOR-ARC</b> )
--

Fondation : 8 mars 1997

Principaux objectifs

- formuler et mettre en œuvre des projets de coopération économique encourageant le commerce régional, la promotion commerciale et la libéralisation économique;
- promouvoir les investissements étrangers, les échanges scientifiques et techniques, le tourisme, la circulation des personnes et des fournisseurs de services sur une base non discriminatoire;
- développer les infrastructures et les ressources humaines.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 18

Afrique du Sud, Australie, Bangladesh (admis en 1999), Émirats arabes unis (admis en 1999), Inde, Indonésie, Iran (admis en 1999), Kenya, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mozambique, Oman, Singapour, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande (admis en 1999), Yémen.

Pays dont la candidature a été rejetée en 1999 (2): France (pour la Réunion), Pakistan.  
Comme observateurs (4): Chine (2000), Égypte (1999), Japon (1999), Royaume-Uni (2000).  
L'Indian Ocean Tourism Organisation (I.O.T.O.) a également obtenu ce statut en janvier 2000.

Intergovernmental Authority on Development (IGAD)
---

Fondation: L'IGAD a succédé en 1996 à l'IGADD (Intergovernmental Authority on Drought and Development) qui avait été créée en 1986.

Principaux objectifs

- promouvoir des stratégies communes de développement et harmoniser les politiques
- macro-économiques ainsi que les programmes dans les domaines sociaux, technologiques et scientifiques;
- harmoniser les politiques dans les domaines du commerce, des douanes, du transport, des communications, de l'agriculture et des ressources naturelles, ainsi que promouvoir la libre circulation des biens, des services et des personnes au niveau régional;
- créer un environnement favorable pour les échanges commerciaux et les investissements étrangers, transfrontaliers et domestiques;
- initier et promouvoir des programmes et des projets au service de la sécurité alimentaire régionale, du développement durable des ressources naturelles et de la protection de l'environnement, ainsi qu'encourager et assister les efforts des États membres dans la lutte collective contre la sécheresse et les autres catastrophes;
- développer une infrastructure complémentaire et coordonnée dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie;
- promouvoir la paix ainsi que la stabilité régionale et créer des mécanismes régionaux de prévention, de gestion et de résolution des conflits interétatiques et intra-étatiques;
- mobiliser les ressources pour la mise en place de programmes de coopération propres à la région;
- faciliter, promouvoir et renforcer la coopération dans les domaines de la recherche, du développement et de l'application des sciences et technologies.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 7

Djibouti, Érythrée (admis en 1993), Éthiopie, Kenya, Somalie, Soudan, Ouganda.

South African Customs Union (SACU)
------------------------------------

Fondation: 11 décembre 1969.

Objectif : Promouvoir le libre-échange et la coopération en matière de douane.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 5

Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Namibie, Swaziland.

South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC)
--

Fondation : 8 décembre 1985

Principaux objectifs

- promouvoir le développement économique et social des membres par des actions collectives dans différents secteurs de coopération;
- promouvoir le bien-être des habitants de l'Asie du Sud et améliorer leur qualité de vie;
- accélérer la croissance économique, le progrès social et le développement culturel dans la région, tout en garantissant à tous l'opportunité de vivre dans la dignité et de réaliser son plein potentiel;
- promouvoir et renforcer le sentiment collectif d'une communauté de l'Asie du Sud;
- contribuer à la confiance mutuelle, à la compréhension et à l'appréciation des problèmes rencontrés par les autres membres;
- promouvoir la collaboration active et l'assistance mutuelle dans les champs économique, social, culturel, technique et scientifique;
- renforcer la coopération avec les autres États en développement;
- renforcer la coopération entre les membres dans les forums internationaux portant sur des questions d'intérêt commun;
- coopérer avec les organisations régionales et internationales dont les buts et objectifs sont similaires.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 7

Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka.

Southern African Development Community (SADC)
---

Fondation : 17 août 1992 (Sommet de Windhoek). La SADC a remplacé la Southern African Development Coordination Conference (SADCC) dont les bases furent établies en 1979 (Conférence d'Arusha) et qui fut officiellement fondée en 1992 (Sommet de Lusaka).

Principaux objectifs

- promouvoir la coopération et l'intégration économiques;
- encourager les investissements et le commerce transfrontaliers;
- favoriser la circulation des biens, des services et des gens;
- promouvoir la démocratie et la bonne gouvernance;
- encourager la solidarité politique régionale.

Adhésions

Nombre d'admissions comme membres: 14

Afrique du Sud (admis en 1994), Angola, Botswana, République démocratique du Congo (admis en 1997), Lesotho, Malawi, Maurice (admis en 1995), Mozambique, Namibie (admis en 1990), Seychelles (admis en 1997), Swaziland, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

## L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

### Annexe 6

Les influences actuelles des grandes puissances étrangères dans la zone de l'Océan indien

Domaines des attributs de puissance	Les puissances exerçant une forte influence	Les puissances exerçant une influence moyenne	Les puissances exerçant une faible influence	Les puissances exerçant une influence négligeable ou nulle
Diplomatique (political power)	Etats-Unis	Royaume-Uni Russie France Chine	Japon	Allemagne
Militaire (hard power)	Etats-Unis	Royaume-Uni France	Chine Russie	Japon Allemagne
Economique (economic power)	Etats-Unis Japon Union européenne *	Royaume-Uni Allemagne France Chine	Russie	
Culturel (soft power)	Etats-Unis Royaume-Uni		France Chine	Russie Allemagne Japon

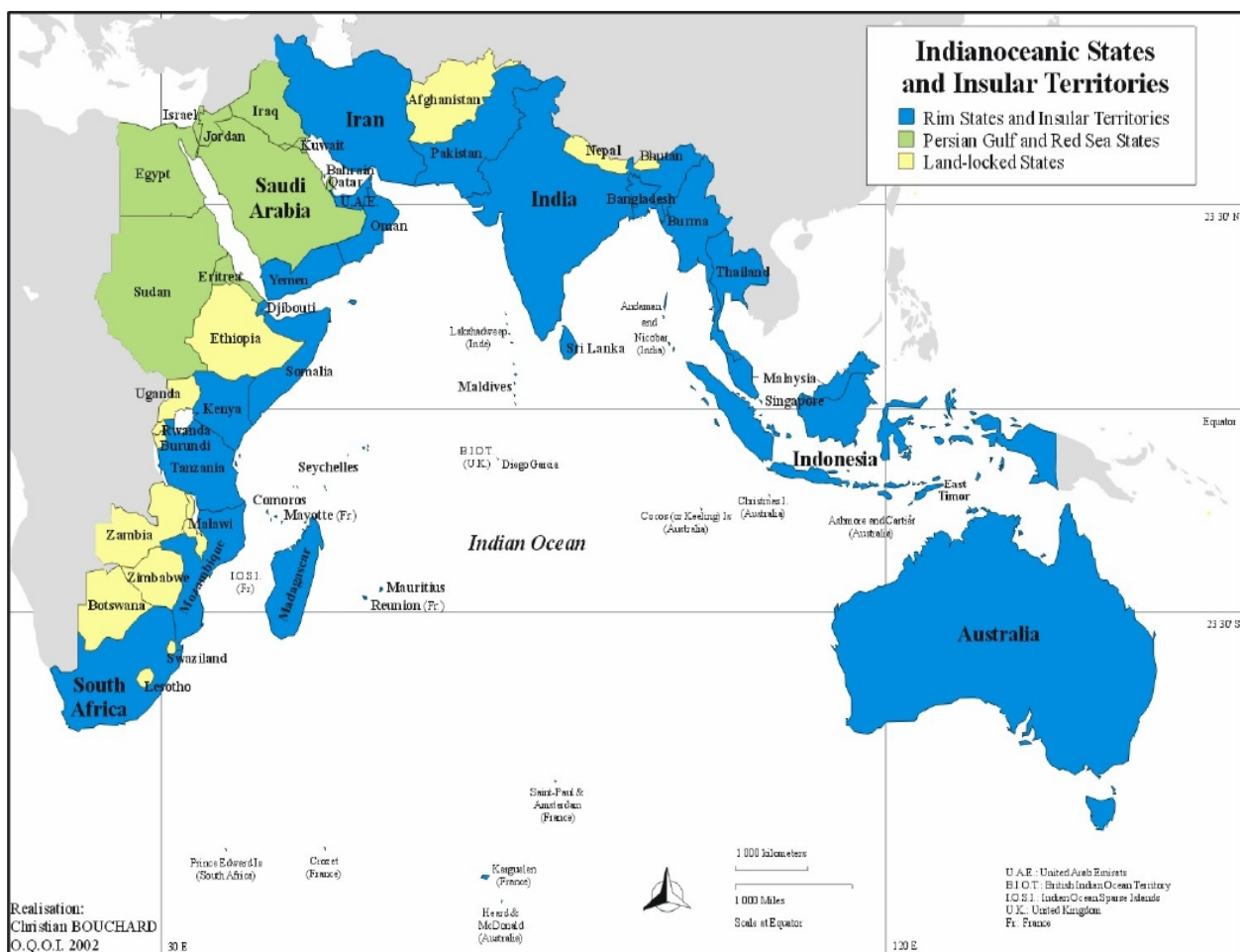
- Domaine diplomatique (political power): poids diplomatique, capacité d'étendre la diplomatie traditionnelle par l'économie ou l'action militaire ;
- Domaine militaire (hard power) : capacités militaires ;
- Domaine économique (economic power) : capacités commerciales et financières, capacités d'aides internationales et d'investissements directs à l'extérieur ;
- Domaine culturel (soft power) : capacité d'imposer sans forcer sa langue, ses façons de voir les choses.

\* Les grandes puissances européennes continuent à entretenir des influences militaires et culturelles spécifiques en Océan Indien, alors que leurs influences sont plus collectives sur le plan économique.

# L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

## Annexe 7

### Les pays de la zone de l'Océan Indien



Source : Christian Bouchard, auteur de la thèse intitulée « L'Espace Indianocéanique, un système géopolitique en recomposition » (octobre 2000), présentée à la faculté des Etudes Supérieures de l'Université Laval, Québec.

# L'Océan Indien : Quelle orientation géopolitique ?

## Annexe 8

### Les principales routes pétrolières en Océan Indien



Source : [http://www.denistouret.fr/geopolitique/Oceanindien\\_routes.jpg](http://www.denistouret.fr/geopolitique/Oceanindien_routes.jpg)

## BIBLIOGRAPHIE

Document primaire:

United Nations Organisation, The law of the sea: Official text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with annexes and index: Final act of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea: Introductory material on the convention and the conference, New York; UNO, 1983.

Ouvrages en langue française :

COUTAU-BÉGARIE Hervé, Géostratégie de l'Océan Indien, Paris ; Fondation pour les études de défense nationale-Economica (Bibliothèque stratégique), 1993.

DELCORDE Raoul, Le jeu des grandes puissances dans l'Océan Indien, Paris ; L'Harmattan (Logiques politiques), 1993.

DJALILI Mohamed-Reza, L'océan Indien, Paris ; Presses Universitaires de France (Que sais-je ?), n° 1746, 1978.

GARNIER Francis, La Cochinchine française en 1864, E. Dentu éd., 1864.

GUÉBOURG Jean-Louis, Petites îles et archipels de l'océan Indien, Paris ; Karthala, 1999.

GUILHAUDIS Jean François, « La politique du désarmement dans l'océan Indien », in MAURICE Pierre et GOHIN Olivier (dir.), International relations in the Indian Ocean, la Réunion ; Université de la Réunion, Centre d'Etudes et de Recherches en Relations Internationales et Géopolitique de l'Océan Indien, 1994.

LABROUSSE Henri, Chroniques des mers orientales, Paris ; Institut de stratégie comparée-Economica, 2001.

LEYMARIE Philippe, Océan Indien, le nouveau cœur du monde, Paris ; Karthala (Méridiens), 1981.

MAZERAN Hélène, Géopolitique de l'Océan Indien, Paris ; Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes, Notes africaines, asiatiques et caraïbes, 1994.

ORAISON André, « Le litige anglo-mauricien sur l'archipel des Chagos, l'histoire de la base américaine de Diégo Garcia », in MAURICE Pierre et GOHIN Olivier (dir.), Géopolitique et géostratégie dans l'hémisphère Sud, la Réunion ; Université de la Réunion, Centre d'Etudes et de Recherches en Relations Internationales et Géopolitique de l'Océan Indien, 1991.

ROCHOUX Jean-Yves, L'Océan Indien et le monde, économie et géopolitique, la Réunion ; Observatoire du développement de la Réunion, Document de l'ODR, 1996.

VANNEY Jean René, Introduction à la géographie de l'océan, Paris ; Océanis, 1991.

VIGARIÉ André, La mer et la géostratégie des nations, Paris ; Institut de stratégie comparée-Economica (Bibliothèque stratégique), 1995.

Ouvrages, Articles de périodiques et de presse en langue anglaise :

BARNETT J., *The Meaning of Environmental Security: Environmental Politics and Policy in the New Security Era*, London; Zed Books, 2001.

BOUCHARD Christian, "The case for security and strategic matters in the Indian Ocean cooperation", Hyderabad: Osmania University; Centre for Indian Ocean Studies, *Indian Ocean Digest*, vol. 17, n° 2, July-December 2002, pp. 13-21.

BROADUS J. M. and VARTANOV R.V., *The Oceans and Environmental Security: Shared US and Russian Perspectives*, Washington DC; Island Press, 1994.

BULLOCH J. and DARWISH A., *Water Wars : Coming Conflicts in the Middle East*, victor Gollancz, 1993.

CURTIS J., *The Challenge of Environmental Security*, Habitat Australia, Vol. 26, Dec. 1998.

DABELKO G.D., *The environmental factor*, *The Wilson Quaterly*, Autumn, vol. 23, 1999.

DEUDNEY D.H. and MATTHEW R.A., *Contested Grounds: Security and Conflict in the New Environmental Politics*, New York; State University of New York, 1999.

DUPONT A., *East Asia Imperilled: Transnational Challenges to Security*, Cambridge; Cambridge University Press, 2001.

FORBES Vivian, *The maritime boundaries of the Indian Ocean*, Singapore; Singapore University press, 1995.

HASSAN Shaukat, *Environmental Issues and Security in South Asia*, London; Brassey's for the IISS, 1991.

HOMER-DIXON Tad, *Environment, Scarcity, and violence*, Princeton; Princeton University Press, 1999.

MANWARING M.G. et al., *Environmental Security and Global stability: Problems and Responses*, New York; Rowman and Littlefield, 2002.

McPHERSON Kenneth, *The Indian Ocean, a history of people and sea*, Delhi; Oxford University Press, Oxford India Paperbacks, 1998.

NAFF T. and MATSON R., *Water in the Middle East: Conflict or Cooperation*, Westview Press, Boulder, 1984.

SHAHEEN M., *Questioning the Water-War Phenomenon in the Jordan Basin*, *Middle East Policy*, Vol VII, n° 3, June 2000.

SINGH Meena, *Environmental Security and Displaced People in Southern Africa*, *Social Justice*, Winter, vol. 23, n° 4, 1996.

Articles de périodiques et de presse en langue française :

BALENCIE Jean Marc, « La présence navale française dans l'océan Indien », *Stratégique*, n° 55, 1992, pp. 203-233.

BASTIDE Laurent, « Le monde se réarme-t-il ? », *Armées d'Aujourd'hui*, n° 296, décembre 2004-janvier 2005, p. 46.

DELCORDE Raoul, « Verrouillage stratégique de l'océan Indien », *Le Monde diplomatique*, octobre 1995, p. 18.

FRECON Eric et al. « Dossier : Les nouveaux pirates des mers », *Diplomatie*, n° 15, juillet-août 2005, pp. 53-67.

HOCHE Christian, « Océan Indien : le formidable enjeu », *L'Express*, édition internationale n° 1675, 19 août 1983, pp. 28-34.

LABROUSSE Henri, « L'océan Indien, zone de paix : un objectif louable mais incertain ! », *Défense nationale*, mars 1989, pp. 77-81.

LE MONDE DIPLOMATIQUE (Hors-série), l'Atlas, 2006.

MARCADON Jacques, « Mers et océans, Les grandes routes maritimes », *Questions Internationales*, n° 14, juillet-août 2005, pp. 40-50

SUR Serge et al. « Dossier Mers et océans », *Questions Internationales*, n°14, juillet-août 2005, pp. 4 - 87.

VIGARIE André, « Lombok peut-il modifier les problèmes stratégiques en Asie du Sud-est ? », *Bulletin d'études de la marine*, n° 31, juin 2005, pp. 63-70

VIGARIE André, « Mers et océans : Les Etats et la mer : une bien longue histoire », *Questions Internationales*, n° 14, juillet-août 2005, pp. 6-19

Thèses :

BOUCHARD Christian, *L'espace indianocéanique, un système géopolitique en recomposition*, Québec ; Département de géographie Faculté des lettres Université Laval, 2000.

LABROUSSE Henri, *L'Océan Indien dans la Seconde Guerre Mondiale*, Paris ; Académie de marine, 2005.

Documents internet :

CIA, *The World Factbook*, 2003, <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/index.html>.

PARIAT Philippe, *Les échanges en océan Indien à la période antique*, mai 2004, <http://aphgreunion.free.fr/articlepariat.htm>, 15/11/2005, p1/9.

[http://www.denistouret.fr/geopolitique/Oceanindien\\_routes.jpg](http://www.denistouret.fr/geopolitique/Oceanindien_routes.jpg)

## TABLE DES MATIERES

Remerciements	1
Sommaire	2
Introduction	3
Première partie : La zone de l’Océan Indien	6
1.1. Situation et délimitations	6
1.2. Configuration physique passée et présente de la zone de l’Océan Indien	10
1.3. La population de la zone de l’Océan Indien	11
1.4. Une très grande hétérogénéité	12
Deuxième partie : Des puissances occidentales dans la géopolitique de l’Océan Indien	15
2.1. Les routes maritimes et les sous-systèmes de la zone de l’Océan Indien	16
2.1.1. Le sous-système australien	17
2.1.2. Israël et le sous-système du Proche-Orient	18
2.1.3. L’Afrique du Sud et le sous-système de l’Afrique australe	20
2.2. Le transfert du « pouvoir » par les Britanniques aux Américains	22
2.2.1. Une asymétrie continent-océan	22
2.2.2. Diégo-Garcia	23
2.3. La présence française	26
2.4. L’Océan Indien, océan américain ?	30
Troisième partie : Quelle sécurité globale en Océan Indien ?	32
3.1. La sécurité conventionnelle	33
3.1.1. L’Inde, un pays en émergence	34
3.1.2. L’Iran et ses ambitions militaires	39
3.1.3. La Chine et l’espace géopolitique de l’Océan Indien	42
3.2. La sécurité économique et les associations de coopération	43
3.2.1. Des initiatives, de bonnes volontés	48
3.2.2. Des problèmes et des obstacles	50
3.3. La sécurité environnementale	52
3.3.1. La déforestation et la dégradation du sol	53
3.3.2. L’eau	55
3.3.3. La pêche maritime et l’aquaculture	58

3.3.4. Le changement climatique	59
3.3.5. Les mouvements de populations et les problèmes de l'environnement	60
3.3.6. L'explosion urbaine et les détériorations de l'environnement	62
3.4. La sécurité et le désordre en mer	63
3.4.1. La piraterie maritime	64
3.4.2. Le terrorisme maritime	67
3.4.3. Le transport maritime des conteneurs	69
3.4.4. Les risques de minage des « passages obligés »	70
3.4.5. Les pavillons de complaisance	70
3.4.6. L'authenticité de la qualification et la moralité des membres d'équipage	71
 Conclusion	 73
 Annexes	 76
Annexe 1 : Eléments socio-démographiques des pays de la zone de l'Océan Indien	76
Annexe 2 : Les principales infrastructures militaires des Etats-Unis à la base militaire de Diego Garcia en 2003	77
Annexe 3 : Les cinq grands commandements géographiques des forces combattantes des Etats-Unis	79
Annexe 4 : Quelques indicateurs de sécurité conventionnelle en Océan Indien en 2001	80
Annexe 5 : Les associations de coopération régionales de l'Océan Indien	81
Annexe 6 : Les influences actuelles des grandes puissances étrangères dans la de l'Océan Indien	87
Annexe 7 : Les pays de la zone de l'Océan Indien	88
Annexe 8 : Les Pays riverains de l'Océan Indien	89
 Bibliographie	 90