

L'INDOPACIFIQUE, UNE RÉGION ANCRÉE DANS L'HISTOIRE

La région maritime qui s'étend des côtes orientales de l'Afrique jusqu'à l'Ouest de l'océan Pacifique, est depuis l'Antiquité une zone d'échanges de toutes sortes, commerciaux, humains, culturels et religieux, entre les pays riverains. Si aujourd'hui cette région est désignée sous les termes d'Asie-Pacifique ou d'Indopacifique et est devenue une des plus dynamiques et puissantes du monde, son histoire multiséculaire ne peut être oubliée et explique sans doute encore bien des caractéristiques actuelles.

CARTE DE LA ROUTE DES INDES



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

À partir du XVII^e siècle, le commerce des européens en océan Indien et jusqu'aux confins du Pacifique s'est développé grâce à des compagnies commerciales dites des Indes orientales. Cette carte du XVIII^e siècle correspond assez exactement à la région appelée aujourd'hui Indopacifique et montre la permanence de ce concept géographique par-delà les évolutions historiques.

Le terme d'Indopacifique est aujourd'hui couramment utilisé pour désigner la vaste région maritime qui s'étend des côtes orientales de l'Afrique jusqu'à l'océan Pacifique, englobant l'océan Indien dans son entier et la partie asiatique et le sud du Pacifique, parfois même, dans son acception la plus large, jusqu'aux côtes occidentales du continent américain. Le concept est apparu à la fin du XX^e siècle à la faveur de la mondialisation économique et du développement des pays asiatiques. L'expression « Asie-Pacifique » a d'abord été utilisée pour montrer le basculement du monde vers l'océan Pacifique, principalement du fait du réveil économique de la Chine à partir des années 80. Un « siècle du Pacifique » a émergé avec de part et d'autre de cet océan, les deux principales économies du monde. L'Asie-Pacifique permettait aussi à certains pays de revendiquer une place de choix dans ce vaste ensemble ; ainsi pour les Etats-Unis et l'Australie d'être rattachée à l'essor de l'Asie, pour le Japon de ne pas être limité à un rôle purement asiatique où son impérialisme passé avait laissé de funestes souvenirs.

Dans les années 90, l'évolution vers le terme « Indopacifique » correspondait à la montée en puissance de l'Inde. Cette dernière tentait de faire de l'océan éponyme son pré-carrière, la Chine dominant le Pacifique occidental. Quant aux Etats-Unis, puissance géographiquement périphérique mais très présente militairement et économiquement dans toute la région, ils comptaient bien jouer un rôle d'arbitre. Des pays comme l'Australie, à la confluence des deux océans, de même que la France et le Royaume Uni, aspiraient quant à eux, pour des raisons économiques et de légitimité historique, à jouer aussi un rôle.

La notion d'Indopacifique, dans son acception contemporaine, est donc récente et liée d'une part à la montée en puissance de la Chine et de l'Inde, et plus globalement à la mondialisation, synonyme de maritimisation des échanges ; aujourd'hui, plus du tiers des échanges économiques mondiaux passent par cette région.

Mais si le terme est récent, l'espace maritime entre la côte orientale de l'Afrique et le Pacifique a une vocation d'échanges depuis la plus haute Antiquité. Les grandes civilisations qui ont bordé cette région, égyptienne, mésopotamienne, sumérienne, assyrienne, indienne, africaines, chinoise, indonésienne, ont pratiqué depuis plus de 5000 ans d'étroits et intenses échanges commerciaux et avec eux des contacts humains. Des colonies commerciales malaises étaient ainsi implantées à Madagascar il y a plus de 2000 ans. De très nombreux produits transitaient entre l'Asie du Sud-Est, les côtes africaines, le Proche-Orient et au-delà vers le bassin méditerranéen et l'Europe. Ce commerce se doublait d'échanges d'idées et d'influences culturelles et religieuses.

Ainsi dit-on, l'apôtre Thomas, parti du Proche-Orient via le golfe Persique, apporta la « Bonne Nouvelle » en Inde puis en Chine.

Le commerce et les échanges entre l'Afrique et l'Asie ont perduré par-delà les aléas historiques, avec des routes maritimes parfois directes qui ne laissent pas de nous étonner encore aujourd'hui. Ainsi par exemple, les navigateurs malais savaient rejoindre directement Madagascar sur une distance de près de 7000 kilomètres malgré des connaissances maritimes encore rudimentaires.

Ces routes maritimes étaient aussi redoutées pour leurs dangers, rien de nouveau donc avec les routes maritimes modernes. Ainsi des instructions nautiques du VIII^e siècle recommandaient d'éviter les escales dans les îles Nicobar et Adaman, dont les populations étaient réputées hostiles aux étrangers ... et anthropophages.

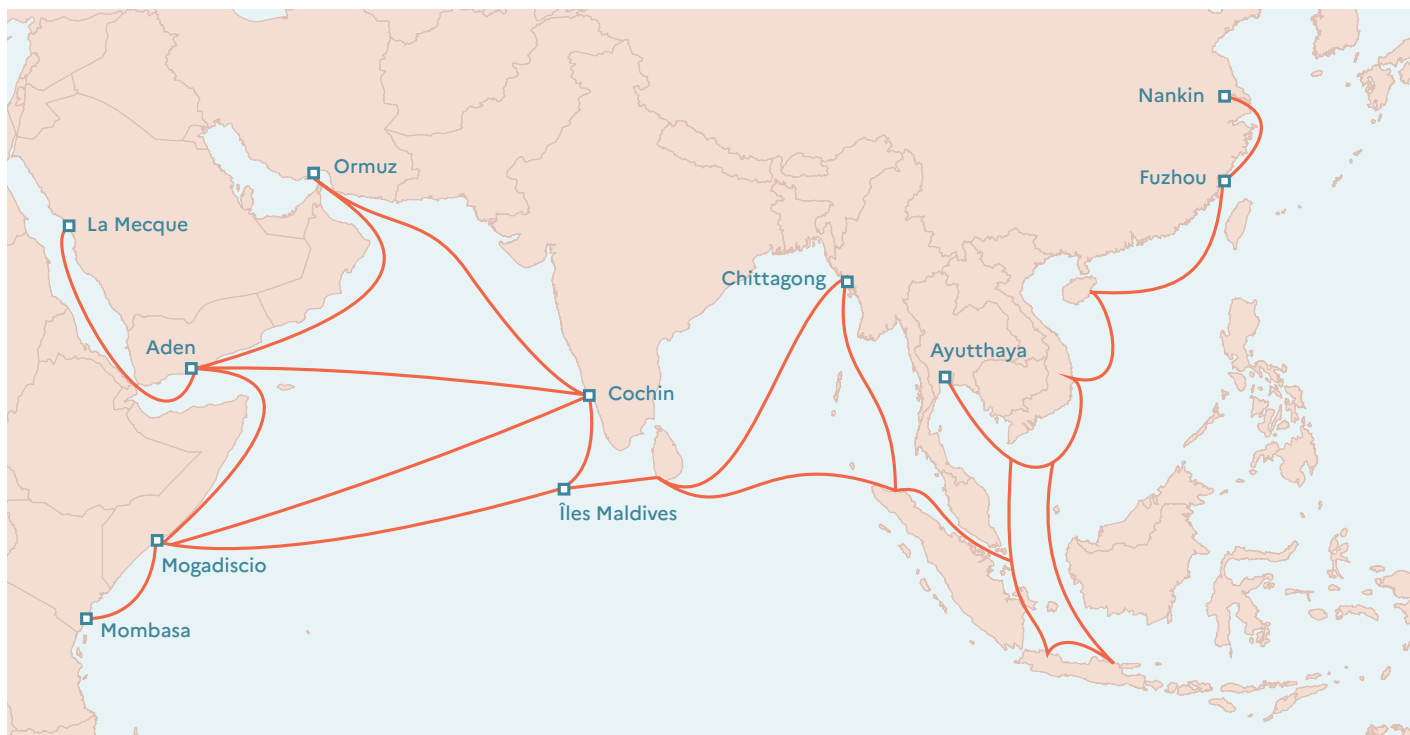
Dans le sud-est asiatique, terme ultime des échanges vers l'Orient, de véritables empires maritimes s'étaient constitués. Les malais surtout, jusqu'au XV^e siècle, dominaient le trafic maritime entre l'Afrique de l'Est, l'Arabie, l'Inde, l'Insulinde, la Chine, le Japon et les Philippines. On rapporte aussi qu'en 945, une flotte chinoise de 1000 navires aurait été vue dans le canal de Mozambique à 8000 km de son départ.

Quelques siècles plus tard, les navigateurs et commerçants chinois ont été très présents dans tout l'océan Indien. Ainsi, au début du XV^e siècle, une colossale escadre de l'amiral chinois Zhen Hé a sillonné - pacifiquement - la mer de Chine et l'océan Indien sur les routes maritimes traditionnelles de l'époque.

A partir du XVI^e siècle, les européens investissent ces routes maritimes et créent des comptoirs commerciaux avant d'établir des colonies. D'abord les portugais, qui après avoir dépassé le cap de Bonne Espérance s'implantent en océan Indien, puis en Extrême Orient. En quelques années, d'Afrique, de la mer Rouge, du Golfe Persique, ils sont présents en Inde, puis à Malacca, aux Moluques, enfin à Canton en 1516. Ils seront progressivement remplacés par les hollandais au XVII^e siècle puis par les anglais au XIX^e.

La région située entre l'Afrique et le sud-est asiatique est donc profondément ancrée dans l'histoire maritime. La prise de conscience de ce que l'on appelle aujourd'hui l'Indopacifique est en quelque sorte la version moderne de ces routes maritimes multimillénaires avec leurs jeux d'influences multiples et de rivalités. De tous temps, contrôler ces routes, être présent dans ces espaces maritimes et les dominer, c'est pour un État concerné s'affirmer comme une puissance mondiale. Hier le Portugal, la Grande-Bretagne et les Provinces Unies, aujourd'hui la Chine et l'Inde, les Etats-Unis, mais aussi l'Australie, la France et la Grande-Bretagne.

ITINÉRAIRE DES VOYAGES DE ZHENG HE ENTRE 1405 ET 1433.



DE L'ASIE-PACIFIQUE À L'INDOPACIFIQUE

Dans les années 2000, le terme « Indopacifique » remplace progressivement celui d'Asie-Pacifique. S'il conserve une évidente connotation géographique, il est surtout utilisé comme un concept géopolitique pour désigner le *continuum* économique et sécuritaire entre les océans Indien et Pacifique. Il apparaît depuis comme un élément structurant de la politique étrangère de nombreux pays aux premiers rangs desquels les États-Unis, l'Inde, le Japon, l'Australie, et plus récemment la France, mais il est aussi récusé par d'autres, surtout la Chine, qui le considère comme hostile à ses ambitions dans la région.

LES ORIGINES DU CONCEPT D'INDOPACIFIQUE

L'origine de ce concept remonte à 2007 lorsque l'ancien Premier ministre japonais Shinzo Abe l'utilise pour la première fois au cours d'une visite en Inde. À cette occasion, il évoque « la confluence des deux océans » pour décrire l'émergence d'une nouvelle aire géopolitique s'étendant du Pacifique à l'océan Indien. Cette vision sous-tend alors une multiplication des partenariats japonais dans cette super-région, avec un fort accent sur le rôle central et croissant des flux maritimes dans le contexte de la mondialisation. En 2007 également, quatre États se qualifiant de « démocraties maritimes » - le Japon, les États-Unis, l'Australie et l'Inde - établissent le « Dialogue stratégique quadrilatéral » (ou « Quad »), marquant ainsi le début de la coopération en matière de sécurité entre ces pays et contribuant au renforcement de la notion d'Indopacifique. Le concept d'Indopacifique prend cependant une dimension plus précise en 2016 lorsque Shinzo Abe présente la première stratégie pour un « Indopacifique libre et ouvert » (FOIP), une alternative libérale au projet chinois des « Nouvelles Routes de la Soie ». Cette stratégie japonaise vise alors à promouvoir la stabilité, la prospérité et la sécurité dans la région.

L'ADOPTION PROGRESSIVE DU CONCEPT D'INDOPACIFIQUE PAR D'AUTRES ACTEURS

En Australie, le premier texte doctrinaire officiel faisant référence à l'« Indopacifique » est le « Livre blanc sur la Défense de 2013 » qui présente l'Australie comme un pays de « l'arc Indopacifique » et souligne l'importance pour ce pays du renforcement des liens économiques et sécuritaires entre la région du Pacifique occidental et l'océan Indien. Cette notion met également en avant la nécessité de développer ses relations avec l'Inde, ceci afin de contrebalancer l'influence régionale grandissante de la Chine. En Inde, le terme est notamment utilisé par le grand stratège indien Raja Mohan, l'un des promoteurs de cette notion, qui estime que les mers de l'océan Indien et du Pacifique occidental constituent une seule et même entité maritime. Ce n'est réellement qu'en 2012, lors d'un sommet avec l'ASEAN, que le Premier ministre indien Manmohan Singh évoquera pour la première fois le concept, en soulignant « l'importance d'une région Indopacifique sûre et prospère pour l'Inde ».

Aux États-Unis, l'administration Trump adopte le concept japonais de « l'Indopacifique libre et ouvert » en

2017, marquant ainsi une différence par rapport à la politique précédente de « pivot vers l'Asie » de l'administration Obama. Le commandement militaire du Pacifique est également rebaptisé « commandement de l'Indopacifique » (INDOPACOM), reflétant ainsi les perspectives très militaro-centrées des États-Unis sur « l'Indopacifique ». La Chine voit en revanche ce concept « d'Indopacifique » comme une création hostile des États-Unis visant à contenir son influence régionale et son développement économique.

ZONE DE RESPONSABILITÉS INDOPACOM



Pour affirmer le nouveau continuum d'intérêts entre l'océan Indien et l'océan Pacifique, les États-Unis ont créés en 2018 l'*United States Indo-Pacific Command* (INDOPACOM). Sa zone de responsabilités s'étend de la côte occidentale du continent américain à l'ouest de l'Inde et du Pacifique nord à l'Antarctique.

L'ÉVOLUTION DE LA POSITION FRANÇAISE DANS L'INDOPACIFIQUE

La France observe avec intérêt la publication progressive de plusieurs stratégies de « l'Indopacifique ». Le Livre blanc de la Défense et de la Sécurité nationale (LBDSN) de 2013¹ ne le mentionne pas encore explicitement, met-

1- J.M. Guehenno, « Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013 », 29 avril 2013, disponible sur : vie-publique.fr.

tant alors plutôt l'accent sur l'importance respective des océans Indien et Pacifique. Lors du Shangri-La Dialogue de Singapour en 2013, le ministre de la Défense de l'époque, Jean-Yves Le Drian, présente encore la France comme une « puissance de l'Asie-Pacifique », ce qui suscite d'ailleurs un certain scepticisme de la part des interlocuteurs asiatiques. L'amiral chinois Li Ji résumait alors la pensée dominante : « pour nous, la France c'est en Europe »². Depuis lors, l'image de la France dans la région s'est notoirement améliorée, par la conclusion d'accords de défense bilatéraux avec l'Inde en 2016 puis l'Australie en 2017³, et une présence navale croissante et polyvalente. Ces accords de défense revitalisent alors les deux partenariats stratégiques signés dès 1998 avec l'Inde et en 2012 avec l'Australie, confirmant ainsi l'ambition française dans la région.

LES PRINCIPES DE LA STRATÉGIE FRANÇAISE EN INDOPACIFIQUE

En 2018, lors de son discours à Garden Island (Australie), le président Emmanuel Macron énonce finalement les principes et objectifs fondamentaux de la stratégie de la France en « Indopacifique ». Ces principes sont ensuite détaillés en 2019 par les ministères des Armées et des Affaires étrangères. Si la France observe attentivement les défis croissants posés par la Chine dans « l'Indopacifique », elle veille cependant à ce que son action ne soit pas perçue comme confrontationnelle. Au contraire, elle promeut un modèle alternatif à celui des approches américaine et chinoise, avec une stratégie française qui

2- S. Kaufmann, « La France peut-elle devenir une puissance de l'Asie-Pacifique ? », *Le Monde*, 2 juin 2013.
3- Rapport au Parlement 2018 sur les exportations d'armement de la France, ministère des Armées, Paris, June 2018, p. 15. www.defense.gouv.fr.

repose sur la préservation d'un espace ouvert et inclusif - basé sur le respect du droit international et le « multilatéralisme efficace », le refus de s'enfermer dans une logique de blocs et une volonté de favoriser la coopération et le dialogue.

La définition géographique précise de la région de « l'Indopacifique » varie cependant, selon les acteurs et leurs intérêts. Elle englobe généralement l'Inde, la Chine, l'Asie du Sud-Est, l'Australie, les îles du Pacifique et une partie de l'océan Indien. La mention des pays d'Amérique latine se fait en revanche plus rare. Face à l'expansion chinoise dans la région, les stratégies diffèrent par ailleurs d'un pays à l'autre. Certains cherchent à contenir la Chine, tandis que d'autres adoptent une approche plus équilibrée, cherchant à s'engager avec Pékin tout en préservant leurs propres intérêts.

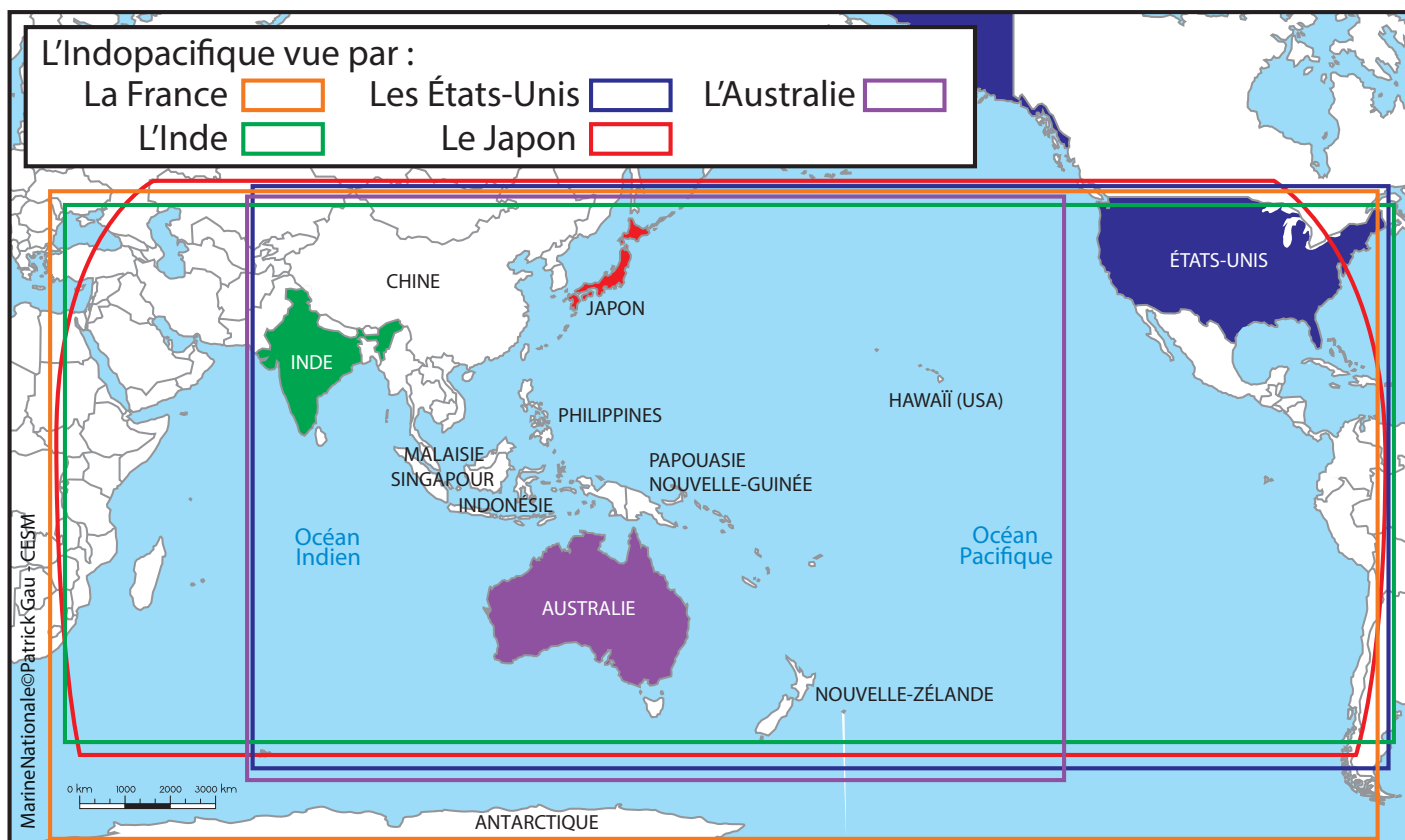
CONCLUSION

Qu'il s'agisse de contrepois ou d'endiguement, les stratégies liées à « l'Indopacifique » - aussi diverses soient-elles - ont au moins en commun de naître en réponse aux ambitions grandissantes de la Chine dans la région.

« Un vaste espace maritime qui s'étend de l'océan Pacifique à l'océan Indien. Depuis les temps anciens, les habitants de cette région ont bénéficié de l'abondance et de la prospérité de cette vaste étendue océanique libre. La liberté de navigation et l'état de droit en sont les fondements. Il est essentiel que cet espace maritime soit un bien public qui apportera à tous les peuples paix et prospérité dans l'avenir. »

Discours de politique générale prononcé par le Premier ministre Abe à l'occasion de la 196^e session de la Diète.

L'ESPACE INDOPACIFIQUE, UN CONCEPT À GÉOMÉTRIE VARIABLE



INDOPACIFIQUE ET BRI : UN ESPACE POUR DEUX AMBITIONS

La « *Belt and Road initiative* » lancée en 2013 par la Chine pour asseoir sa politique d'influence dans les océans Indien et Pacifique, et au-delà, s'oppose à ce qu'on peut appeler un Indopacifique libre et ouvert, projet porté entre autres par les États-Unis. Ces deux projets concurrents ont engendré un jeu d'alliances complexes et multiples qui structure en partie la région : un espace pour deux ambitions. Pour autant, cette rivalité n'exclut pas une forte interdépendance économique et des politiques nationales marquées.

UN ESPACE POUR DEUX VISIONS...

Preuve de deux visions différentes, la manière de nommer la région. Ainsi, la Chine n'utilise pas le concept d'Indopacifique. Dans son Livre blanc de 2017 consacré à la région, il est question d'Asie-Pacifique, position confirmée dans le document consacré à la stratégie de défense chinoise paru en juillet 2019. Les velléités chinoises auxquelles se confrontent les craintes des États voisins et des occidentaux dessinent les contours de deux projets distincts : la *Belt and Road Initiative* chinoise et l'Indopacifique à l'occidental.

La posture chinoise, sur laquelle repose sa vision de l'Indopacifique, s'apparente à une remise en cause de l'ordre maritime fondé sur les règles occidentales. La Chine ambitionne d'établir un nouveau système régional dont elle serait le pivot. C'est dans cet esprit qu'elle envisage la « *Belt and Road Initiative* ». Si pour elle les défis de l'Indopacifique commencent dans son espace proche, son objectif est sans doute à terme la maîtrise des deux océans, Indien et Pacifique, qui ouvrent ensuite sur le monde.

La présence de la Chine dans l'océan Indien est cruciale pour ses routes maritimes vers l'Afrique et le Moyen-Orient où passent l'essentiel de son commerce et de ses flux énergétiques. Elle dirige donc son action dans l'océan Indien pour la protection et le contrôle de la navigation commerciale, jalonnant ses routes maritimes de points d'appui protecteurs. Le Pacifique est lui exploité pour disposer de vastes espaces où développer ses activités économiques et à terme disposer d'une présence militaire permanente. La Chine souhaite donc étendre son horizon par des leviers économiques, politiques et militaires et ainsi devenir la puissance centrale de la région, bousculant l'ordre établi.

L'INDOPACIFIQUE « À L'OCCIDENTAL » ET SES DÉFIS



En réaction, ses voisins développent leur propre conception de la région. Sous l'impulsion des États-Unis, plusieurs pays s'organisent pour porter le projet d'un « Indopacifique libre et ouvert ». En témoigne la formule utilisée par un Premier ministre australien qui parlait d'investir dans les « Routes de la liberté ». En creux, c'est l'idée de développer un arc des démocraties qui freinerait les ambitions régionales et mondiales de la Chine, par l'Ouest (l'Inde), le Sud (l'Australie, les États-Unis) et l'Est (le Japon).

... DEUX VISIONS POUR UN MÊME OBJECTIF

Par-delà les projets et les motivations, l'enjeu central est bien celui de la puissance qui parviendra à imposer sa domination sur la région. Dans ce but, chaque puissance rivalise de séduction ou de pressions pour gagner d'autres États à son périmètre d'influence.

Pour asseoir sa domination et restaurer sa grandeur, la Chine entend utiliser la « politique du chéquier » en finançant, surtout sous forme de prêts, des infrastructures portuaires ou industrielles. S'adressant à des pays souvent fragiles, ces prêts peuvent se transformer en une dépendance économique et politique (la *debt trap diplomacy*). A force d'investissements et d'aides, la Chine est parvenue à développer sensiblement son influence politique. Les investissements ont aussi pour vocation d'implanter des bases militaires pour sa flotte en pleine expansion, comme celle de Djibouti, située en un lieu stratégique des routes maritimes. Les investissements de la *Belt and Road Initiative* apparaissent donc clairement comme un facteur d'extension de l'influence chinoise dans la région et un moyen d'entrisme économique, politique, diplomatique et stratégique.

Les États-Unis se posent comme une alternative à ces ambitions, également au moyen d'une politique de partenariats. Dans le Cadre stratégique américain pour l'Indopacifique, la posture de contrepoids est présentée comme vitale pour les États-Unis dans la mesure où « la perte de la prééminence américaine dans l'Indopacifique affaiblit leur capacité à réaliser les intérêts américains à l'échelle mondiale ».

Cette volonté de dominer la région trace les contours d'un jeu d'alliance. La Chine, pour modeler le système dans lequel elle pourrait jouer un rôle central, tente de conclure des partenariats excluant de facto les États-Unis, par exemple le Tianxia « l'Asie pour les Asiatiques », de même elle fait des tentatives de séduction des pays de l'ASEAN. Outre les investissements, elle proposait en 2013 de créer une *China-ASEAN Community of Common Destiny* afin de renforcer la connectivité entre les acteurs asiatiques et de contrôler l'ASEAN.

On observe des objectifs assez semblables du côté occidental même s'il ne s'agit pas de projets aussi monolithiques. Les États-Unis, outre leurs intérêts politiques et économiques dans la région, utilisent leur appartenance - incontestable - au monde Pacifique pour légitimer leur projet.

Ce fut d'abord le « pivot asiatique » du président Obama qui affichait clairement la prééminence de l'Asie dans la politique étrangère des États-Unis. Toutefois, les initiatives américaines en Indopacifique ont évolué au gré de la conjoncture politique intérieure. Le président Biden a réaffirmé clairement les objectifs américains dans la région : partenariats stratégiques avec des pays clés,

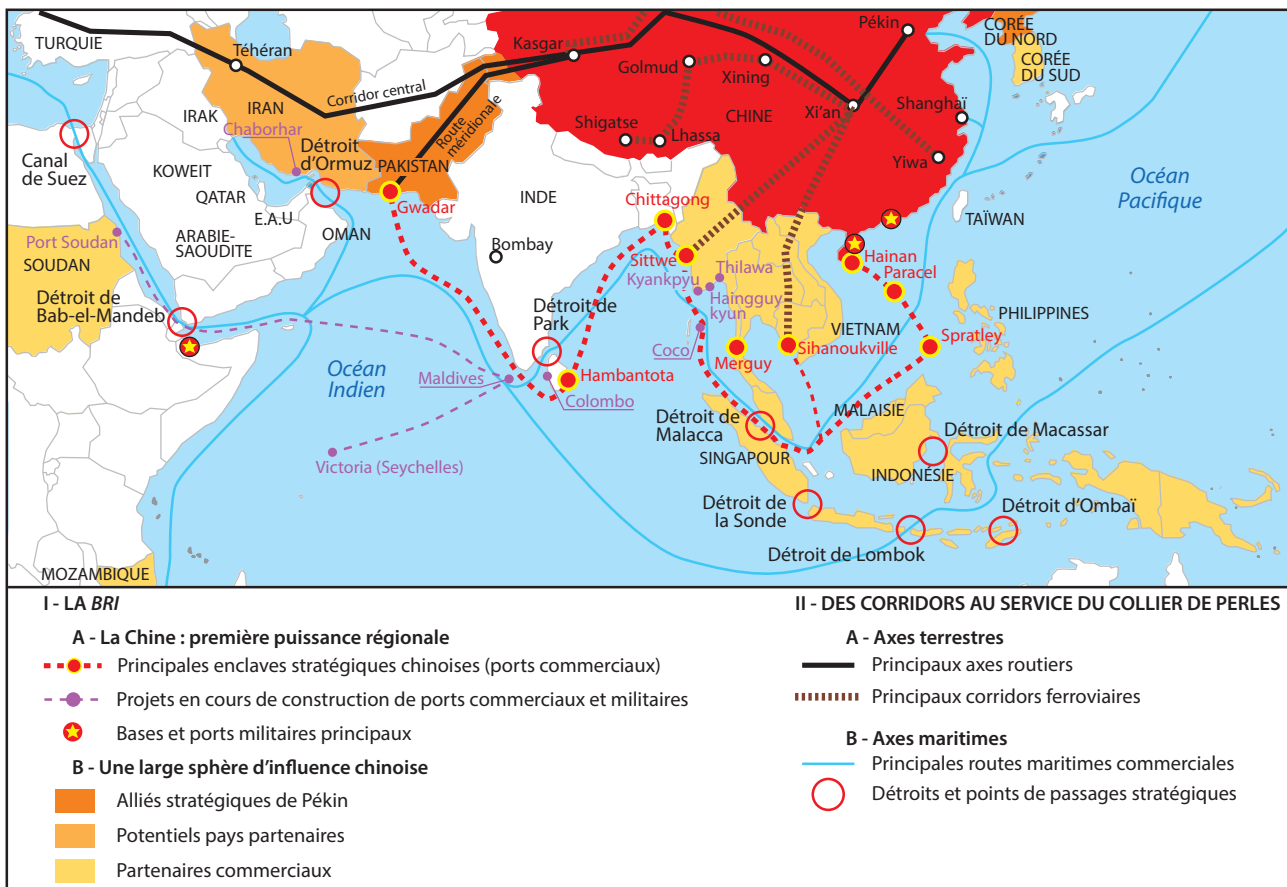
comme la Corée du Sud et le Japon, accord militaire AUKUS destiné à contrer l'influence militaire chinoise, alliances politiques informelles telles que le QUAD regroupant l'Australie, le Japon, l'Inde et les États-Unis et des initiatives de partenariats économiques. Ils nouent également des partenariats stratégiques bilatéraux, notamment avec l'Inde.

UNE CONCURRENCE QUI NE DIT PAS SON NOM

La concurrence des projets et des ambitions est réelle mais rarement exprimée en tant que telle car les deux principaux pays, malgré leur rivalité, sont économiquement très interdépendants, en outre ils ne sont pas seuls dans l'espace Indopacifique. D'autres pays veulent aussi jouer leur partition au premier rang desquels l'Inde qui se considère comme la puissance dominante de l'océan Indien mais dont les ambitions vont bien au-delà, de même que des pays comme l'Indonésie, le Japon, l'Iran qui veulent aussi faire prévaloir leurs intérêts.

Il serait donc réducteur de n'envisager que la rivalité sino-américaine, même si elle tend à structurer l'espace Indopacifique. Les protagonistes sont nombreux et les intérêts entrecroisés. L'Inde en est un bon exemple, qui s'oppose à la Chine pour la prééminence dans la région et développe des relations étroites avec les États-Unis et les pays occidentaux, qui participe à de nombreux forums où elle développe des partenariats, et dans le même temps elle entretient des relations économiques et politiques étroites avec la Russie, qui elle-même se rapproche de la Chine.

LA BELT AND ROAD INITIATIVE



DES ORGANISATIONS DE COOPÉRATION MULTIPLES

Il n'a jamais existé en Indopacifique de structures de coopération unique, à l'instar par exemple de l'Organisation des États américains. C'est principalement à l'échelle régionale que les États se sont organisés, en Asie du Sud-Est, dans le Pacifique et en océan Indien. Toutefois l'ASEAN (Association des nations du Sud-Est asiatique) a constitué la première architecture de sécurité et de coopération étendue, quoique toujours à l'échelle régionale.

La coopération multilatérale a cependant progressivement évolué sous les effets conjoints de nouveaux besoins surtout thématiques, de la montée en puissance de la Chine et de l'influence d'acteurs extérieurs. Aux coopérations multilatérales traditionnelles organisées autour du principe de consensus, sont ainsi venus s'ajouter progressivement des dispositifs constitués autour d'intérêts particuliers partagés et organiquement souples. Ainsi les États adaptent leur participation en fonction de leurs intérêts et de l'opportunité.

LA CENTRALITÉ DE L'ASEAN

Historiquement, l'ASEAN a été le noyau de l'architecture de sécurité régionale. Créée en 1967, par l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, la Thaïlande et les Philippines, elle a été ensuite rejointe par le Brunei, le Vietnam, le Laos, la Birmanie et le Cambodge. Progressivement, divers forums ont été créés qui visaient à favoriser l'émergence d'une communauté régionale de sécurité sur des bases non contraignantes, par exemple la déclaration ZOPFAN (*Zone of Peace, Freedom and Neutrality*) signée par les États membres qui bannit les interférences extérieures et élargit les domaines de coopération ou l'ASEAN+3 qui est un forum de rencontres entre les membres de l'ASEAN et la Chine, le Japon et la Corée du Sud.

La place centrale de l'ASEAN pour sa contribution à l'architecture de sécurité régionale – et le modèle qu'elle représente pour d'autres forums régionaux – fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus que les États-Unis, le Japon, l'Inde et même la Chine ont réaffirmé à de nombreuses reprises.

Mais les rivalités entre pays aux intérêts très divergents ont engendré un profond scepticisme contre les forums très formels. Et même au sein de l'ASEAN, la difficile coordination des membres a conduit au développement de structures plus souples dites « minilatérales ».

LE « MINILATÉRALISME » POUR DES COOPÉRATIONS FONCTIONNELLES

Par « minilatéralisme », on évoque des forums réduits constitués d'identités ou d'intérêts partagés entre plusieurs États sans recherche de représentativité ou de légitimité tels que le QUAD (Dialogue quadrilatéral pour la sécurité) regroupant le Japon, l'Inde, l'Australie et les États-Unis ou récemment l'AUKUS. Ils sont avant tout une réaction face au manque d'efficacité des instances multilatérales et permettent au contraire une coopération par des moyens souples entre un nombre limité de participants sur des objectifs précis. La souplesse d'action est l'effet recherché.

Ces objectifs précis permettent une coopération complémentaire aux ambitions générales définies dans un cadre multilatéral plus large. Multilatéralisme et minila-

téralisme ne s'opposent donc pas mais se complètent. Ainsi, au sein même de l'ASEAN, une coopération spécifique entre l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande a permis la création des « *Malacca Straits Patrols* » pour lutter contre la piraterie ou encore l'AD-MM+ (*ASEAN Defence Ministers Meeting +*) qui rassemble 8 partenaires en plus de l'ASEAN, l'Australie, la Chine, le Japon, la Nouvelle Zélande, la Corée du Sud, la Russie et les États-Unis, pour renforcer la coopération de sécurité et la défense de la paix et la stabilité dans la région.

On peut citer aussi, parmi beaucoup d'autres, le *Fusion Centre - India Ocean Region* (IFC-IOR) entre l'Inde, l'Australie et la France, ou encore le *Pacific Island Forum* ou le *Southern Pacific Dialogue* entre l'Australie, les Philippines, l'Inde, la Nouvelle Zélande, la Papouasie Nouvelle Guinée et le Timor Leste dans le but de renforcer la coopération dans le Pacifique.

Récemment toutefois, des initiatives ont été critiquées parce qu'elles semblaient aller à l'encontre de la coopération régionale. C'est notamment le cas du QUAD et surtout de l'accord AUKUS, qui portent, par leurs objets même, des politiques autonomes non rattachées à la structure sécuritaire régionale, voire contraire à la stabilité régionale ; AUKUS a été largement jugé susceptible d'envenimer les relations avec la Chine et de déstabiliser la région.



Le QUAD (Dialogue quadrilatéral pour la sécurité), symbole d'une coopération souple. Ici, une réunion au Japon en 2022.

MAIS DES PROCESSUS QUI CONVERGENT

Multilatéralisme et coopérations sectorielles ne sont pas des processus opposés mais complémentaires, d'ailleurs la frontière entre les deux processus est souvent imprécise. Par exemple l'activation des accords FRANZ (France, Australie, Nouvelle-Zélande) pour assister le royaume des Tonga en 2022 à la suite d'un Tsunami, s'inscrit dans une démarche convergente avec des objectifs plus larges définis avec des partenaires régionaux.

La multiplication des forums sectoriels peut cependant être jugée préjudiciable, car si le multilatéralisme est par nature pérenne, les coopérations sectorielles répondent

pour l'essentiel aux intérêts (et à l'agenda) de leurs membres. Cette superposition risque aussi de diluer les moyens disponibles et d'affaiblir les organismes multilatéraux moins souples et réactifs.

De plus, la multiplication des dispositifs provoque inévitablement un affaiblissement du multilatéralisme, par ailleurs en manque de leadership, alors que parallèlement la Chine affirme ses velléités de domination régionale. Une bonne gouvernance de la région Indopacifique nécessiterait sans doute une rationalisation des dispositifs de coopération. La myriade de forums, sans perdre leur autonomie et leur efficacité, gagnerait à s'arrimer à des dispositifs multilatéraux pérennes.

QUELQUES DISPOSITIFS « MINILATÉRAUX » :

FRANZ (France, Australie, Nouvelle-Zélande)

Accord signé en 1992 pour « coordonner et rationaliser l'aide civile et militaire aux États et territoires du Pacifique insulaire victimes de catastrophes naturelles ». Pour la France, une structure de veille est ainsi maintenue en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie sous l'autorité des hauts-commissaires. L'accord, réactivé en 2000 après une période de mise en sommeil, a été activé à plusieurs reprises et la dernière fois pour les îles Tonga à la suite du cyclone Waka en décembre 2001.

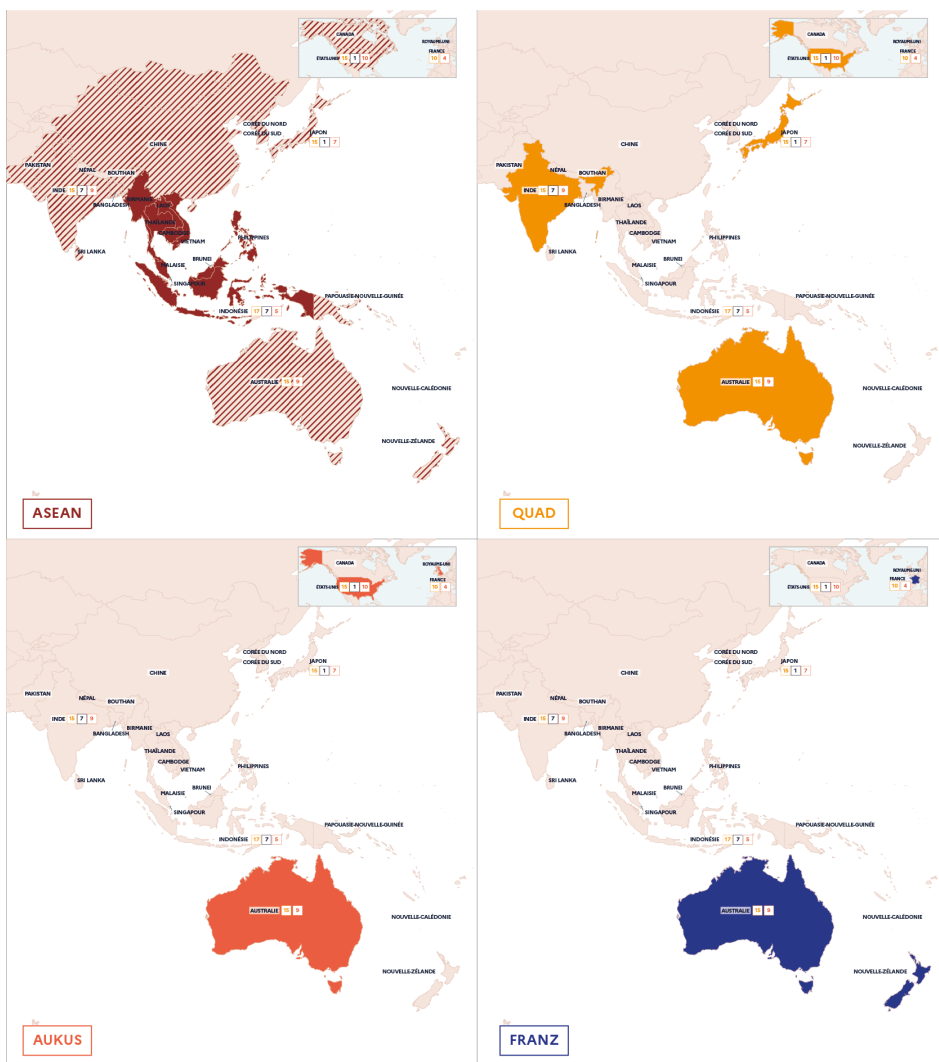
AUKUS

Accord de coopération militaire tripartite (mais pas formellement une alliance militaire) entre l'Australie, les États-Unis et le Royaume-Uni, rendu public le 15 septembre 2021. Sa finalité militaire, qui vise à contrer l'expansionnisme chinois a été vivement critiqué par de nombreux pays de l'Indopacifique qui y voyaient un risque de déstabilisation de la région.

Le QUAD (Dialogue quadrilatéral pour la sécurité)

Forum informel de coopération entre les États-Unis, l'Inde, le Japon et l'Australie pour la coopération militaire et diplomatique. Elle comprend des rencontres diplomatiques et des exercices militaires. Cette coopération est vue comme une réaction contre la puissance grandissante de la Chine.

ARTICULATION DU MULTILATÉRALISME ET DU MINILATÉRALISME EN INDOPACIFIQUE



La superposition des dispositifs stratégiques en Indopacifique

Principaux groupements intergouvernementaux

- Pays membres de l'ASEAN
- Pays membres de l'ASEAN regional forum

Forum stratégique resserré

- Pays membres du QUAD
- Pays membres de AUKUS
- Pays membres de FRANZ

Partenariats minilatéraux

- 4 Nombre indicatif de formats minilatéraux par pays

Participation aux principaux dispositifs multilatéraux ou minilatéraux

- 15 Nombre de formats multilatéraux dont le pays fait partie
- 7 Nombre d'initiative dans la création de dispositifs minilatéraux