

— ÉTUDES MARINES —

LES DÉTROITS DE L'OCÉAN INDIEN

Actes du séminaire tenu en 2018
par le groupe Alidade – Océan Indien

N°19 – Mai 2021
Centre d'études stratégiques de la Marine

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Yves Postec

Rédacteurs en chef

Dr. Anthony Chamboredon

Capitaine de frégate Jérôme Baroë

Aspirant Mikaël Davidoff

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13 – cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

LES DÉTROITS DE L'OCÉAN INDIEN

Actes du séminaire tenu en 2018
par le groupe Alidade – Océan Indien

N°19 – Mai 2021
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

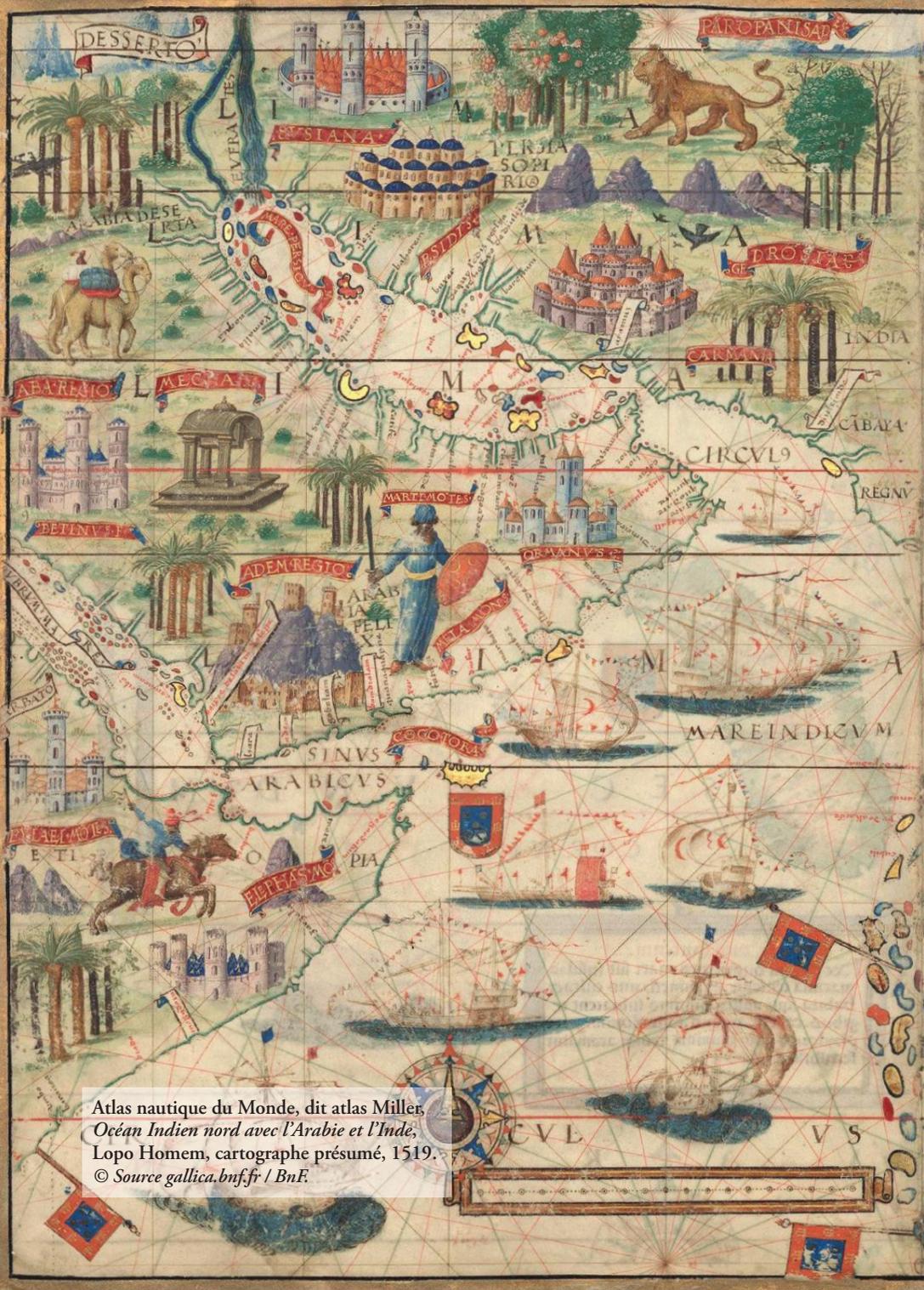
Vice-amiral d'escadre Didier Piaton, commandant adjoint
du commandement de la composante maritime interalliée
de l'Otan (MARCOM) à Northwood,
Ancien commandant de la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN) 8

Une étude pluridisciplinaire pour un enjeu stratégique 18
Dr. Anthony Chamboredon

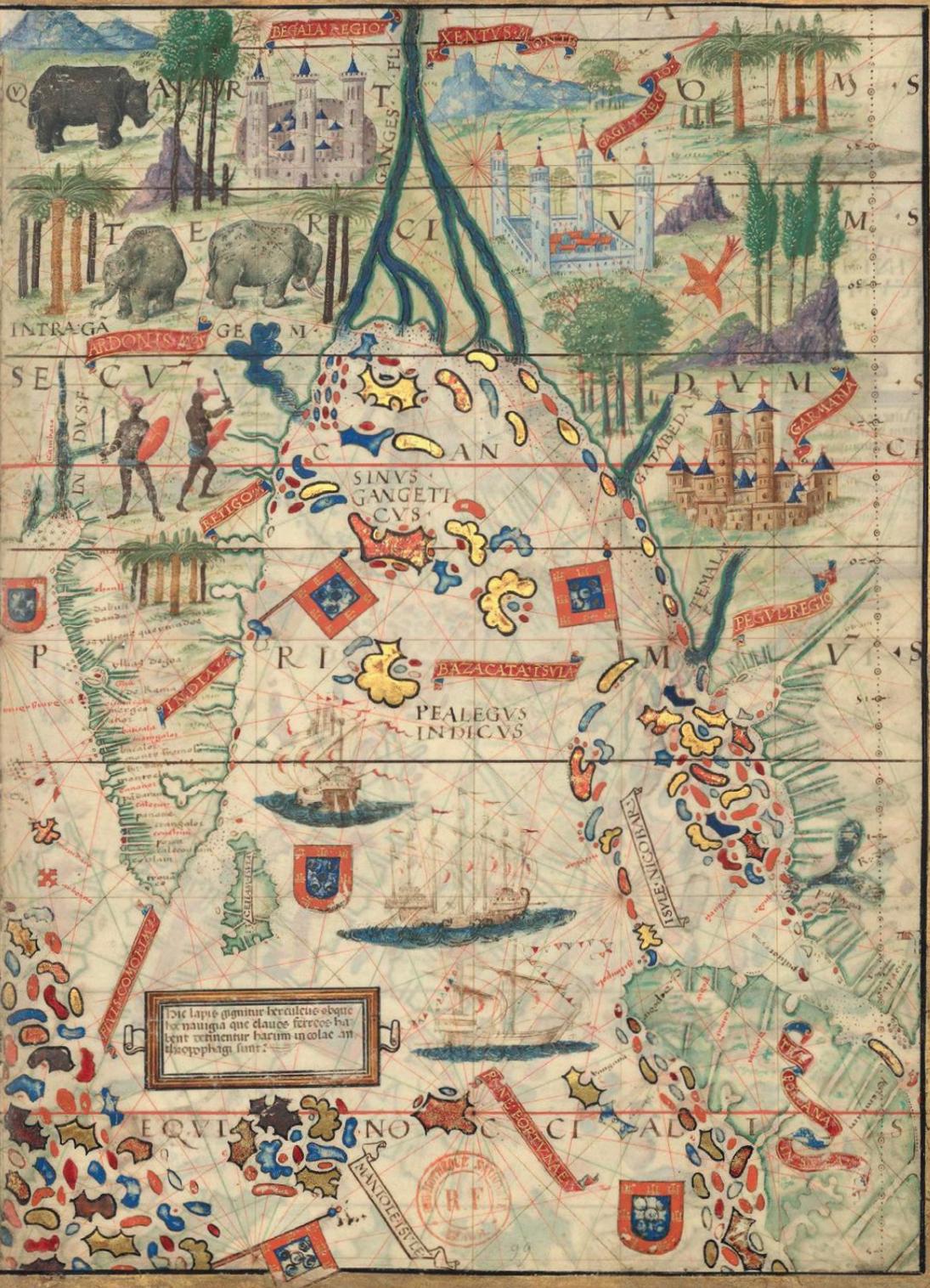
**Aux fondements de la géostratégie maritime des puissances
européennes (XVI^e-XIX^e siècle)** 26
Dr. Yann Rodier

**Une brève analyse descriptive des opportunités et défis
existants dans l'économie bleue** 34
Professeur Kosmas Pavlopoulos et Dr. Haïfa Ben Romdhane

Détroits et flux de marchandises conteneurisées : l'exemple de l'océan Indien	
Stéphane Courquin et Marin Quigna	48
Trois détroits face aux droits	
Dr. Jean-Michel Morinière	58
Le nouvel océan Indien et ses dynamiques stratégiques	
Dr. Jean-Loup Samaan	82
CONCLUSION	
Contre-amiral Jacques Fayard Commandant la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN), Commandant les forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis (COMFOR FFEAU) et commandant le Contingent national France (National Contingent Commander) de l'opération CHAMMAL	94



Atlas nautique du Monde, dit atlas Millier,
Océan Indien nord avec l'Arabie et l'Inde,
Lopo Homem, cartographe présumé, 1519.
© Source gallica.bnf.fr / BnF



DEGATA REGIO

XENTYS MONTI

SAGIT REGIO

ARDONIS REGIO

RETIQON

BAZACATATSVL

GAPATA

PELV REGIO

INDIA REGIO

Hic lapis agnoscitur feraciter obque
bo nauiga que clauce ferree ha-
lent retinentur harum incolae an-
thropophagi sunt.

PELV REGIO

PELV REGIO

EQUINOCTIAL

INDIA REGIO

PELV REGIO

PRÉFACE

Vice-amiral d'escadre Didier PIATON

*Commandant adjoint du commandement de la composante maritime
interalliée de l'Otan (MARCOM) à Northwood,*

Ancien commandant de la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN)

À chaque regard posé sur une représentation du monde une évidence saute aux yeux : la planète, recouverte pour plus des deux tiers par les océans, est bleue. Cette immensité liquide qui lui donne sa teinte présente une continuité physique permettant à un navire d'aller librement aux quatre coins du monde. En regardant plus en détail, les rétrécissements que constituent les grands détroits, lieux de passage d'une mer à une autre, à la fois contrainte et opportunité, sont une exception à cette continuité.

Dans l'imaginaire d'un marin, un détroit c'est une étape particulière, parfois redoutée par les risques qu'implique sa traversée et généralement espérée par les perspectives qu'offre sa traversée ou simplement les paysages qu'elle permet d'entrevoir. Pour les marins de guerre comme les capitaines de la marchande, c'est en tout cas une affaire sérieuse en raison des menaces qui s'y concentrent et imposent de redoubler de vigilance.

Alors que j'exerçais entre 2016 et 2018 les responsabilités d'ALINDIEN¹, le détroit du Bab el-Mandeb, verrou méridional de la mer Rouge, s'est hissé au même niveau de préoccupation géopolitique que celui d'Ormuz, verrou du golfe Arabo-Persique, plus connu du grand public. La menace navale, multiforme, qui s'y était progressivement développée à la faveur de la guerre au Yémen pouvait frapper de façon indistincte. Ce détroit rappelait symboliquement sa signification, « la porte des pleurs », pour la coalition arabe menée par l'Arabie saoudite : la situation dans ses abords créait en effet une insécurité qui dépassait les belligérants.

J'avais été affecté au tout début de ma carrière sur un aviso-escorteur, le *Doudart de Lagrée* basé à Djibouti, qui patrouillait régulièrement dans ses approches pour en garantir le libre accès. Trente ans plus tard, bien après le règlement des conflits de souveraineté sur les îles entre l'Érythrée et le Yémen depuis réunifié (administrativement, à défaut de l'être politiquement), il redevenait pour moi une priorité et le monde constatait combien les soubresauts des relations internationales pouvaient rapidement remettre d'actualité les détroits. J'ai ainsi proposé en 2018 à un groupe d'enseignants d'université de réfléchir sur ce thème des détroits stratégiques de l'océan Indien, qui pouvait se prêter à des développements pluridisciplinaires.

1. Depuis 1973, ALINDIEN est l'amiral commandant les forces navales françaises en océan Indien jusqu'aux limites de la zone sud de l'océan Indien, centrée sur La Réunion. Il est aussi depuis 2012 le commandant interarmées des forces françaises basées aux Émirats arabes unis.

Ces réflexions ont pris corps sous la direction enthousiaste d'Anthony Chamboredon qui a su rassembler les expertises nécessaires et diriger une publication originale d'un très grand intérêt, ses contributeurs étant tous des experts avertis et riverains de cette zone maritime. Qu'ils soient remerciés de leurs précieux apports à cette œuvre collégiale.

Qu'est-ce qu'un détroit?

Points de passage obligés, points clés ou *chokepoints*, littéralement point d'étranglement dans le vocabulaire naval anglo-saxon, les détroits sont d'importantes voies de communication maritimes du point de vue stratégique. Leur libre usage est l'objet d'attention de toutes les grandes puissances, et, à l'inverse, leur fermeture synonyme de guerre. Le blocus du détroit de Tiran en 1967, associé au déclenchement de la guerre des Six Jours, ou encore la guerre des tankers qui a fermé celui d'Ormuz dans les années 1980 : rien que dans la zone de l'océan Indien, les exemples ne manquent pas.

Vu de la mer, un détroit est d'abord un bras de mer resserré (parfois aussi nommé pas, canal, manche, pertuis, ou encore goulet) qui offre un passage aux navires entre deux étendues de mer. Vu de la terre, il est aussi un passage, un peu comme un gué sur une rivière, offrant au cours des âges une opportunité de franchissement pour les populations, d'un territoire à un autre. Ce passage maritime peut même relier deux continents (Gibraltar ou Béring par où sont venus les Indiens d'Amérique). Selon leurs caractéristiques physiques, la navigation y est souvent délicate.

Zones à risque sur le plan maritime, ils ont toujours joué au cours de l'histoire un rôle majeur dans la géopolitique, celle des océans comme celle des territoires qu'ils relient les uns aux autres : rôle militaire par leur conquête ou leur franchissement, mais aussi rôle commercial permettant la fondation de comptoirs et l'acheminement des flux de marchandises.

Les enjeux stratégiques des détroits

Les nations investissent dans leurs marines de guerre pour remplir leurs objectifs stratégiques, ce qui implique deux principaux types de mission : s'assurer l'usage de la mer, à des fins militaires, et en garantir le libre usage pour les acteurs économiques. Parmi ces derniers, les flottes de commerce, qui assurent l'acheminement, faut-il

Les détroits de l'Insulinde



le rappeler, de 90 % du tonnage mondial de marchandises, mais aussi les câbles sous-marins, par lesquels circule la très grande majorité des flux internet. La libre circulation sur les océans des flottes de guerre comme de commerce, et partant le libre usage des détroits internationaux, reste donc, au gré des différentes révolutions technologiques, la clé de toute stratégie maritime.

S'agissant de l'océan Indien, l'étude présentée par Yann Rodier met remarquablement en exergue le rôle éminent des principaux détroits dans la géostratégie maritime des puissances européennes qui se sont déployées dans la zone depuis le XVI^e siècle. Il est intéressant de noter que cette expansion maritime est intervenue après que les Ottomans aient eux-mêmes perdu, par la réduction de leur empreinte territoriale dans la péninsule arabique, le contrôle des détroits qui donnent accès à l'océan Indien et l'Asie.

Si les grands détroits de l'océan Indien sont souvent associés à la circulation des hydrocarbures, tous les armateurs à vocation transocéanique bâtissent leur stratégie sur leur usage. À travers l'exemple du troisième opérateur mondial de marchandises en conteneurs, *CMA CGM*, Stéphane Courquin et Marin Quigna démontrent avec une remarquable clarté de quelle façon sont pris en compte les détroits de l'océan Indien dans la définition de cette stratégie, avec en particulier les hypothèses de fermeture du canal de Suez, particulièrement d'actualité avec

l'échouement du porte container *Ever Given* en mars 2021 et les conséquences économiques immédiates qui en ont découlé.

Le référentiel juridique applicable aux détroits

Au regard de l'ensemble de ces enjeux, les nations ont été amenées au cours de l'histoire à légiférer sur le régime du passage par les détroits, jusqu'à l'établissement de la convention de Montego Bay en 1982. Celle-ci offre un référentiel juridique reconnu en tant que droit coutumier, y compris par les pays non signataires.

Ces règles sont souvent le fruit de traités bilatéraux spécifiques et du droit international onusien. C'est notamment le cas du détroit d'Ormuz, avec les accords entre le Sultanat d'Oman et l'Iran en 1974, ainsi que l'entrée en vigueur en 1994 de la convention de Montego Bay, mais aussi du détroit de Bab el-Mandeb, avec les accords de 1979 entre le Yémen et l'Érythrée (arbitrés par la Cour permanente d'arbitrage), qui ont permis de maintenir la liberté de circulation.

Jean-Michel Morinière réussit avec brio à démontrer («Trois détroits face au droit») comment, à partir de la géographie et des enjeux stratégiques des États s'est lentement édifié le statut des détroits, et particulièrement le régime juridique applicable à la centaine de détroits internationaux reconnus dans le monde. Sa description des trois principaux détroits de l'océan Indien (Bab el-Mandeb, Ormuz, Malacca) apporte des informations essentielles à la compréhension de cet espace maritime.

Cette connaissance juridique essentielle à nos opérations maritimes, militaires et commerciales, est entretenue pour la Marine nationale par les commissaires d'ancrage marine du Service du commissariat des Armées, héritiers du corps des Commissaires de la Marine, praticiens de longue date de cette expertise de milieu.

L'économie bleue en océan Indien

L'économie bleue possède plusieurs définitions, depuis l'acceptation la plus large qui englobe toutes les activités économiques en relations avec la mer jusqu'à celle de la Banque mondiale qui la définit comme «l'utilisation durable des ressources océaniques en faveur de la croissance économique, l'amélioration des revenus et des emplois, et la santé des écosystèmes océaniques».

Dans leur présentation des enjeux de l'économie bleue en océan Indien, qui s'appuie sur cette définition, le professeur Kosmas Pavropoulos et le docteur Haïfa Ben Romdhane montrent à quel point ses riverains, qui représentent le tiers de la population mondiale, dépendent de cette étendue océanique. Si les détroits y jouent un rôle économique essentiel pour l'acheminement, parmi les autres marchandises, des flux d'hydrocarbures, ils démontrent que cet océan est source de richesse en lui-même. Fragilisé par le réchauffement climatique et ses effets induits de mieux en mieux connus (élévation du niveau de la mer, acidification des eaux, récurrence d'événements extrêmes), il est devenu un enjeu environnemental majeur.

L'océan Indien et ses détroits

Dans cet espace maritime et dans le contexte ainsi décrit, j'aurais la mise en œuvre, dans la lignée des amiraux m'ayant précédé en tant qu'ALINDIEN, d'une part importante de la stratégie militaire de la France. Cette position privilégiée d'acteur et observateur à la fois a nourri des discussions fort intéressantes avec plusieurs experts avertis des dynamiques régionales, dont le docteur Jean-Loup Samaan. Dans sa clairvoyante et précise analyse du jeu des puissances régionales, il prend du recul sur la thématique des détroits pour dresser un remarquable portrait actualisé de la géopolitique contemporaine de l'océan Indien.

Parmi d'autres responsabilités, j'étais responsable de la coopération opérationnelle militaire avec une douzaine de pays de la région. Entre le Bangladesh à l'est et la Jordanie à l'ouest, sur la frontière entre les mondes méditerranéen et oriental, ces pays possèdent la caractéristique commune d'avoir tous une façade sur l'océan Indien, ou ses mers adjacentes (golfses d'Aqaba, Arabo-Persique, et du Bengale). Chacun de mes interlocuteurs était donc particulièrement concerné, certes à des titres divers, par la libre circulation à travers les détroits.

Au nord de la mer Rouge, si le rôle du détroit de Tiran dans la guerre des Six Jours est presque oublié, c'est dans ses atterrages que j'avais participé à bord de la frégate *Montcalm* à la mise en œuvre de l'embargo dans les premières heures de la deuxième guerre de libération du Koweït en 1990. Il représentait en effet la limite ouest de la zone d'opération de la coalition contre l'Irak.

Au sud de la mer Rouge, le contrôle du Bab el-Mandeb fut dès l'ouverture du canal de Suez un enjeu de la compétition entre les expansions coloniales européennes vers l'Afrique orientale et l'Asie. Dans les années 1980 où nous menions avec le *Doudart*

de Lagrée des opérations de prévention, il était encore une zone de confrontation de la guerre froide aux limites de la République démocratique du Yémen du Sud.

En 2016 j'ai été témoin des premières attaques maritimes liées à la nouvelle guerre civile au Yémen, qui démontraient le potentiel de nuisance des capacités militaires mises en œuvre par les milices pro-Houthis (mines, vedettes explosives télécommandées, missiles). Je fus donc amené en tant que contrôleur opérationnel à faire renforcer les mesures d'autoprotection de nos propres bâtiments de combat face aux menaces asymétriques et assurer la diffusion d'informations nécessaires à la communauté maritime pour leur permettre de planifier leurs propres activités.

Encore plus au sud, le golfe d'Aden et la corne de l'Afrique furent le centre d'un nouveau phénomène de piraterie à grande échelle qui a atteint son paroxysme entre 2008 et 2012. Ce phénomène a exigé la mobilisation de nombreuses forces et fut à la source d'une profonde modification du paysage stratégique dans la région en raison d'une présence maritime inédite qui se maintient aujourd'hui pour le juguler. Si l'opération de l'OTAN *Ocean Shield* s'est achevée en 2016, les autres opérations multinationales se poursuivent aujourd'hui : celles des forces maritimes combinées² et de l'UE (opération *Atalanta*). Dans cette même zone opèrent les marines indienne et surtout chinoise. Cette dernière bénéficie depuis 2017 d'une base à Djibouti, première implantation militaire chinoise à l'étranger, idéalement placée sur la route maritime de la soie. Ces opérations sont appelées à durer.

Dans le détroit d'Ormuz, j'avais bénéficié d'une initiation précoce puisque le *Doudart de Lagrée* prit également sa part à l'escorte des pétroliers dans le contexte de la guerre dite des tankers, au milieu du conflit Iran-Irak. Enjeu stratégique majeur probablement bien avant les exportations pétrolières comme l'illustre le docteur Yann Rodier.

Sur un plan maritime et tactique, je regardais les événements du détroit de Bab el-Mandeb comme une prémonition voire un banc d'essai pour une réplique possible dans le détroit d'Ormuz. Vu du commandant de théâtre, le contexte historique des tensions entre l'Iran et les Émirats arabes unis, la crise interne au Conseil de coopération des États arabes du Golfe qui brouillait un peu plus la lecture des événements, et surtout la dénonciation unilatérale par le président Trump de l'accord nucléaire avec l'Iran m'apparaissait comme un facteur de complexité

2. Particulièrement la *task force* 151 des *Combined Maritime Forces*, coalition sous commandement américain.

intéressant mais exigeant des directives particulièrement soignées et claires pour nos bâtiments.

Ultérieurement les attaques des pétroliers en 2019 en mer d'Oman ont traduit sur le terrain maritime ces tensions et conduit la France à lancer en 2020 une nouvelle opération navale (opération AGENOR qui réunit aujourd'hui huit pays européens), volet militaire d'une coopération européenne destinée à préserver la libre circulation dans le détroit d'Ormuz et prévenir une nouvelle montée des tensions.

Quant aux détroits de Malacca et Singapour, situés au-delà de la limite orientale de la zone dont j'avais la responsabilité, ils restent à ce jour un foyer endémique de piraterie comme le montre le rapport annuel publié en janvier 2021 par le *MICA Center* (une cinquantaine d'événements recensés en 2020).

Face à tous ces défis la Marine dans son ensemble a su montrer sa capacité d'adaptation. L'entretien soigné de la connaissance de ces espaces, la préservation des savoir-faire grâce à la rigueur de la préparation organique des équipages, leur capacité d'innovation pour adapter les tactiques comme pour faire évoluer nos équipements ont permis de préserver la liberté d'action indispensable à la réussite de ses missions, et de prendre une part déterminante à toutes nos actions en coalition.

Au-delà de l'océan Indien où les conflits s'enchaînent et s'entremêlent, les détroits restent en bonne place dans les préoccupations de toutes les marines qui en connaissent leur caractère éminemment stratégique. Biens communs de l'humanité, ils sont une source d'étude passionnante qui demande probablement à être encore poursuivie par les géopoliticiens et polémologistes, à l'image des présentes contributions des distingués enseignants et chercheurs que je souhaite à nouveau vivement remercier.



Détroit de Malacca. © Flickr / Leo Gaggi.



Une étude pluridisciplinaire pour un enjeu stratégique

Dr. Anthony CHAMBOREDON

*Professeur associé, département de droit
de l'université Sorbonne à Abou Dabi,*

Maître de conférences à l'université de Paris,

Capitaine de corvette, réserve citoyenne de défense

L'océan Indien est bordé par les continents africain et asiatique, l'Insulinde (Asie du Sud-Est insulaire) et l'Australie, et jouxte l'océan Austral. Il forme un trapèze, dont le 35^e degré de latitude sud serait la grande base. Sa longueur, du nord au sud (du 35^e degré sud au 25^e degré nord), est d'environ 6 500 kilomètres; sa largeur maximum, par le 35^e degré sud est d'environ 8 800 kilomètres, déterminant une superficie d'environ 74 millions de kilomètres carrés. Il représente ainsi 20% de la surface du globe.

Sa profondeur moyenne a été évaluée à 3 500 mètres. C'est dans la partie nord-orientale, entre les îles de la Sonde et l'Australie, qu'on a trouvé les fosses les plus profondes : à 5 852 et 6 205 mètres. Les parties occidentales et méridionales sont moins profondes.

Gigantesque foyer de cultures et de civilisations, l'océan Indien concentre la majeure partie des échanges commerciaux internationaux. Les routes maritimes les plus importantes du monde en densité de trafic relient ainsi l'Asie, le Moyen-Orient, l'Europe et l'Amérique. Rien que dans l'océan Indien, on compte plus d'une vingtaine de détroits (Bab el-Mandeb, Badung, Ormuz, Lombok, Malacca, Makassar, Palk, Pandan, la Sonde, Tiran, etc.).

Les détroits

Les détroits sont des bras de mer resserrés entre deux côtes qui les bordent, mettant en relation deux étendues marines ou lacustres. En droit maritime, on distingue les détroits intérieurs des détroits internationaux. Les détroits intérieurs servent exclusivement à la navigation interne d'un État. Les détroits internationaux relient deux zones de haute mer ou une zone de hautes mers à une mer territoriale d'un État étranger.

Les détroits internationaux soulèvent principalement la question de la souveraineté nationale des États riverains et des droits de la communauté internationale en haute mer. Dans ces lignes de discontinuité ou de coupure territoriale, les États riverains comme les usagers de la mer sont contraints d'appliquer le principe de la liberté de circulation maritime imposé par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.

La convention de Montego Bay définit le régime juridique des différents espaces maritimes au regard des principes de souveraineté et de liberté des États sur chacun

de ces espaces : libre passage des navires et des flottes navales, interdiction d'imposer des péages, obligation d'y assurer la sûreté et la sécurité de la navigation¹. Leur largeur maximale (c'est-à-dire inférieure ou égale à deux fois les douze milles marins de la mer territoriale entre lignes de base opposées) est de 24 milles marins.

Passages trop étroits pour que les régimes de haute mer ou de zone économique exclusive (ZEE) puissent s'y appliquer, ils se situent donc dans la mer territoriale d'un (ou de plusieurs) État(s), mais servent à la navigation internationale. En vertu de la convention de Montego Bay, le partage du détroit s'effectue en principe selon la règle du partage par équidistance.

La frontière maritime d'un détroit est en outre bien distincte d'une frontière terrestre car elle ne peut pas être réduite à une ligne, elle a une épaisseur, une profondeur ; on peut la traverser, mais aussi la suivre dans sa longueur. De plus, la mer n'est pas un « vide ». Malgré des rivalités ou des conflits politiques, les États riverains sont contraints d'en tenir compte et parfois de collaborer afin de gérer cet espace fragile.

Aussi, en dépit de l'existence d'une frontière, les risques environnementaux y sont de plus en plus souvent communs. On pense par exemple à l'abandon du *tanker* FSO *Safer*, coincé à la sortie du port de Hodeïda au Yémen, avec sa cargaison de barils de pétrole que se disputent gouvernement officiel et Houthis depuis 2015 et qui représente un danger pour plus de 1,5 million de personnes vivant de la pêche dans cette zone. Le Conseil de sécurité des Nations unies a dû tenir une réunion spéciale en juillet 2020, et mandater des techniciens internationaux afin d'évaluer les moyens de prévenir une catastrophe dans la mer Rouge, aux abords du détroit de Bab el-Mandeb²...

Comme flux longitudinaux, les détroits représentent aussi un enjeu majeur du commerce mondial. Autoroutes maritimes constituées d'un dispositif reposant sur des rails de circulation parallèles aux traits de côte, plus facilement contrôlables que la haute mer, rendant possible la maîtrise de la circulation maritime, leur fermeture potentielle est une menace économique, mais aussi militaire, car elle porte directement atteinte au déploiement des flottes navales.

1. Convention de Montego Bay, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 (ratification par la France).

2. C. Nooten, « L'ONU met en garde contre le risque d'une « catastrophe écologique imminente » en mer Rouge », *Le Monde*, 18 juillet 2020.

L'insécurité à terre (instabilité politique des États riverains par exemple) peut également se projeter en mer³. Le contrôle de l'accès aux détroits internationaux est donc un enjeu stratégique et géopolitique capital tant pour les États riverains que pour les grandes puissances.

Un contexte d'économie mondialisée et plus que jamais « maritimisée »

Du détroit d'Ormuz à celui de Malacca, 70 % des hydrocarbures du Moyen-Orient afflueraient vers l'Asie par les routes maritimes. Ce sont les flux maritimes les plus denses au monde.

Avec 39 % des échanges maritimes de pétrole et 33 % de ceux de gaz naturel liquéfié (GNL), le canal de Suez compte pour 7 % des transports maritimes mondiaux de pétrole et la route principale des échanges pour les conteneurs de GNL.

Par le détroit de Malacca, de plus de 800 kilomètres de long, mais deux fois plus petit que la mer Rouge, transiterait l'essentiel du commerce vers l'Asie qui en dépend pour son pétrole, son gaz, son fer et ses échanges conteneurisés ; on y estime à 80 000 passages par an pour une saturation probable autour de 100 000 passages. La seule alternative au détroit de Malacca serait l'usage des détroits indonésiens de Lombok et de Makassar empruntés pour le fer australien. La Chine est tributaire du détroit de Malacca pour ses approvisionnements de l'ordre de 100 % du soja importé, 90 % du pétrole, 40 % du fer et 40 % du gaz. Le volume du trafic pétrolier pour la Chine, le Japon, Taiwan et la Corée du Sud s'élèverait à 450 millions de tonnes par an.

Environ 200 millions de tonnes de pétrole transitent vers l'Amérique et l'Europe par la mer Rouge ou le canal du Mozambique et le cap de Bonne-Espérance. Le canal du Mozambique verrait transiter 30 % de la production mondiale de pétrole, et les échanges de matières premières minérales entre la Chine et l'Afrique de l'Est s'intensifient. De récentes explorations dans le canal du Mozambique révèlent la présence de réserves d'hydrocarbures.

3. N. Fau, *Hypergéo*, 2004. Voir aussi : Éric Frécon, « Compétition entre armements européens et asiatiques pour la domination des routes maritimes Europe-Asie et intra-asiatiques », *Étude de l'observatoire de l'Asie du Sud-Est*, Asia center, 2014, p. 2-11. « Canaux, Détroits : entre atouts et vulnérabilités », *Brèves marines*, Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), n°189, avril 2016.

Une nouvelle montée en puissance de l'insécurité et des risques environnementaux

Entre tous ces détroits, le nœud de sûreté/sécurité est constitué par une criminalité organisée⁴. Le long des côtes pakistantaises et iraniennes, 2,4 tonnes de drogues étaient encore interceptées par la frégate française *Floréal* en décembre 2020⁵. À l'extrême est de l'océan Indien, des zones demeurent très prisées pour le brigandage, sur les 96 événements recensés en 2020, 50 concernaient les détroits de Singapour et de Malacca où des petits groupes de voleurs abordent les navires pour voler du matériel⁶.

De nombreux pays côtiers d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe sont le point de départ, de transit ou de destination d'hommes, de femmes et d'enfants soumis au travail forcé et au trafic sexuel. Les trafiquants utilisent les pays disposant d'un accès à l'océan Indien pour acheminer des armes, des stupéfiants et d'autres marchandises illicites provenant d'Asie et du Moyen-Orient et à destination de l'Afrique et, plus au nord, de l'Europe.

Le trafic d'espèces animales et végétales protégées y est également endémique. Selon l'ONG *Traffic*, le commerce illégal d'animaux en voie d'extinction et le braconnage n'ont jamais été aussi importants que depuis les dix dernières années⁷. Le pangolin qui, il y a encore cinq ans n'intéressait personne, est aujourd'hui l'animal le plus vendu illégalement au monde afin de satisfaire notamment la demande chinoise⁸.

Il ne faut pas non plus mésestimer les enjeux liés à la pêche⁹ et la difficile mise en œuvre de l'accord des Nations unies de 1995 sur la gestion des stocks. Malgré le maillage international d'organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) comme la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) ou l'Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (APSOI), le rapport publié en novembre 2020 par le Fonds mondial pour la vie sauvage (*WWF*) démontre que sans outils juridiques adéquats, la pêche illicite se développe à grande vitesse¹⁰.

4. A. Chamboredon, *La sécurité dans la péninsule arabique*, Abu Dhabi: Lexis Nexis, 2016.

5. J.-P. Numa, «Océan Indien: étude géopolitique et stratégique des flux maritimes, risques et menaces», *Diploweb.com: la revue géopolitique*, 28 janvier 2018.

6. « Piraterie et brigandage maritimes dans le monde », *MICA Center*, 2020, p. 52.

7. Selon l'ONG *Traffic*, plus de 1,3 million d'animaux vivants et plantes, 1,5 million de peaux et 2 000 tonnes de viande ont été exportés d'Afrique vers l'Asie de l'Est et l'Asie du Sud-Est. Voir <https://www.traffic.org/>.

8. « Pangolin: à la rescousse du mammifère le plus trafiqué au monde », *Libération*, 26 septembre 2016.

9. L'accord relatif à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et de grands migrateurs.

10. « Unregulated fishing on the high seas of the Indian Ocean », *WWF*, novembre 2020.



L'équipage du *Floréal* pose avec la drogue saisie: CTF 150, soit le nom de la Force combinée d'intervention. © État-major des armées.

Dans ces goulets d'étranglement que sont parfois les détroits, qui sont pour certains à quasi saturation, les risques de catastrophes écologiques se multiplient. On pense au pétrolier battant pavillon panaméen, le *New Diamond*, touché par un incendie début septembre 2020, finalement maîtrisé, qui a fait craindre une marée noire sur les côtes du Sri Lanka et des Maldives¹¹.

Enfin, l'année 2019 aura été riche en rebondissements autour du détroit d'Ormuz : arraisonnements de pétroliers iraniens et britanniques, sabotages de quatre pétroliers dans les eaux territoriales émiraties près du port de Fujairah, actes de piraterie, drones américains abattus au-dessus de la mer d'Oman, invectives et menaces d'escalade armée. Ce détroit qui défraye régulièrement

11. « Un incendie sur un pétrolier fait craindre une nouvelle marée noire dans l'océan Indien », *Le Monde* avec l'AFP, 4 septembre 2019.

la chronique géopolitique, apparaît sur les cartes comme l'un des points les plus à risque de la planète.

La présence militaire des grandes puissances ne cesse de se renforcer avec les nouveaux acteurs que sont la Chine ou l'Inde. Rien de surprenant à ce que la Chine poursuive par exemple des opérations d'ampleur de cartographie dans cette zone. Avec le *Xiang Yang Hong 03*, trois autres navires similaires ont conduit des campagnes de cartographie des fonds et des eaux depuis deux ans. L'un d'entre eux, le numéro 06, serait plus spécialement chargé de mettre en œuvre des drones sous-marins¹².

Les détroits de l'océan Indien ont une importance stratégique évidente. Les plus grandes puissances du monde tiennent à protéger l'essentiel de la production d'hydrocarbures et son évacuation du Golfe, de l'Irak et de l'Iran, contrôler le débouché de la mer Rouge et du canal de Suez, surveiller les détroits qui relient l'océan Indien et le Pacifique ainsi que la route maritime du Cap, intervenir si nécessaire en Afrique, ou encore, renforcer leur présence en Asie. Enfin, les territoires de la France dans l'océan Indien contribuent à lui donner le deuxième espace maritime du monde derrière les États-Unis, ce qui lui donne une position stratégique exceptionnelle, souvent contestée.

Une étude pluridisciplinaire

Rassemblant des universitaires et des professionnels du monde maritime et militaire basés dans l'océan Indien, un groupe de recherche multidisciplinaire a pour objectif d'actualiser les points de vue géographiques, historiques, sociologiques, économiques, juridiques ou géostratégiques, et contribuer ainsi à la réflexion sur les nouveaux enjeux des détroits de l'océan Indien.

Seront mis notamment en lumière l'importance des détroits et du trafic maritime pour l'économie européenne et française, l'évolution des équilibres de puissance dans la zone, notamment avec le développement de la présence chinoise, afin de mieux comprendre en quoi les enjeux spécifiques des détroits maritimes de l'océan Indien conduisent les puissances à investir autant la région.

12. N. Guibert, « Comment la Chine cartographie le fond de l'océan Indien », *Le Monde*, 23 janvier 2021.

Cette initiative associe en particulier des chercheurs de l'université Sorbonne à Abou Dabi, de l'université de Paris, du Collège national de la défense des Émirats arabes unis (UAE), en coopération avec le commandant de la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN) et les forces françaises aux Émirats arabes unis (FFEAU). Je remercie chaleureusement l'amiral Didier Piaton pour sa confiance, ainsi que tous les contributeurs pour avoir permis la publication de leurs travaux.

Aux fondements de la géostratégie maritime des puissances européennes (XVI^e-XIX^e siècle)

Dr. Yann RODIER

*Professeur associé, chef du département d'histoire de l'université Sorbonne
à Abou Dabi, Émirats arabes unis*

Vecteur géostratégique incontournable, le détroit symbolise aujourd'hui à lui seul la mondialisation en jouant le rôle d'artère clé de l'économie mondiale. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 3,8 milliards de barils transitent chaque année par le détroit de Bab el-Mandeb, 17 milliards par celui d'Ormuz et 15,2 milliards par celui de Malacca. Si le détroit de Malacca se situe dans la mer d'Andaman, il assure le passage entre l'océan Indien et l'océan Pacifique. L'intégrer dans cette étude se justifie, historiquement parlant, par la complémentarité de ces détroits que les Portugais ont cherché à contrôler dès le XVI^e siècle pour développer leur empire thalassocratique d'Asie. Le concept aujourd'hui utilisé d'Indo-Pacifique montre la pertinence de considérer ces espaces comme un continuum maritime¹. La conférence organisée en avril 2017 à l'École de guerre souligne que les détroits du Moyen-Orient polarisent des enjeux stratégiques multiples, qu'il convient de replacer dans un contexte socio-culturel et socio-économique complexe.

De la péninsule arabique traversée par des conflits à l'Iran, en passant par une corne de l'Afrique en ébullition à cause de ses États faibles ou faillis, les détroits polarisent les tensions internationales et la militarisation de ces zones. Ancré à l'interconnexion de plusieurs espaces, notamment arabe et africain à Bab el-Mandeb, les détroits sont complexes puisqu'ils ne relèvent pas d'une puissance territoriale unique mais se situent dans un entre-deux frontalier où convergent des intérêts géoéconomiques et géostratégiques. Véritables carrefours, s'y entremêlent des enjeux tribaux, confessionnels, ethniques et historiques, parfois très anciens, qu'il convient de remettre en perspective. Avant l'arrivée des Européens avec l'ouverture de la route des Indes orientales, les détroits de l'océan Indien sont déjà au cœur des relations commerciales entre les pays du Golfe et du nord-est de l'Afrique afin de commercer avec la Perse, Oman ou encore l'Inde et Madagascar². Le commerce avec l'Orient est alors dominé par la Sérénissime, la cité-État de Venise, grâce à l'intermédiaire de Byzance pour commercer avec l'Afrique, la Perse, l'Inde et Madagascar³. L'arrivée de Vasco de Gama en Inde *via* le Cap à la fin du XVI^e siècle, sous l'impulsion des rois portugais, inaugure le commencement d'une présence européenne pérenne. La construction de l'empire portugais d'Asie se développe à partir de la maîtrise des détroits et devient peu à peu une véritable thalassocratie autour de laquelle les rivalités européennes vont s'accroître du XVII^e au XIX^e siècle. Les détroits deviennent des carrefours stratégiques convoités qui constituent la clé de voûte des rivalités impérialistes et coloniales entre les puissances européennes.

1. C. Lechery, « La France et le concept d'Indo-Pacifique », *Politique étrangère*, vol. automne, n°3, 2019, p. 23-35.

2. A. Gascon, « Les damnés de la mer : les pirates somaliens en mer Rouge et dans l'océan Indien », *Diplomatie*, n°40, 2009.

3. E. Crouzet-Pavan, *Venise triomphante : les horizons d'un mythe*, Albin Michel, 1997.

Dès la première modernité, avec l'ouverture de la route des Indes orientales, les détroits firent l'objet d'une géostratégie maritime ambitieuse de la thalassocratie portugaise aux ambitions coloniales franco-britanniques.

Détroits et empire portugais d'Asie : la tentation thalassocratique

L'expansion de l'empire ottoman à la fin du XV^e siècle dans le bassin méditerranéen et le verrouillage de la mer Rouge et du Golfe eut pour conséquence la fermeture de l'Asie aux occidentaux.

Surnommé le roi épicier, Manuel I^{er} met en œuvre le plan de l'Inde pour encourager l'expansion portugaise vers l'océan Indien en contournant l'Afrique. L'arrivée de Vasco de Gama en 1498 à Calicut en Inde ouvre le monopole de l'expansion portugaise en Asie pour plus d'un siècle, que le politologue George Modelski qualifie d'hégémonie thalassocratique⁴. La naissance de l'*Estado da India* est fondée sur un réseau de comptoirs, appelé *feitoria*, qui s'articule autour du contrôle des détroits. Au service de cette stratégie, l'amiral Albuquerque, surnommé le « lion des mers »⁵ met en place le premier blocus de la mer Rouge dès 1502⁶ et entame d'ambitieuses conquêtes entre 1507 et 1513. Il entre ainsi en conflit avec les Mamelouks, dynastie musulmane ayant régné de 1250 à 1517 sur l'Égypte, la Syrie et la péninsule arabique pour asseoir la présence portugaise dans l'océan Indien. Ces conquêtes peuvent être synthétisées en trois étapes principales : le contrôle de Bab el-Mandeb par la conquête de Socotra, d'Aden et de l'île de Kamaran, au nord des côtes yéménites⁷, le contrôle du Golfe avec la conquête du détroit d'Ormuz et de Mascate puis le contrôle du détroit de Malacca par la conquête de la ville du même nom et de Sumatra. L'objectif premier est de couper l'accès des Mamelouks puis de l'Empire ottoman à l'océan Indien, faisant ainsi basculer le cœur de l'économie européenne de la Méditerranée vers l'océan Indien.

Secondement, l'objectif est de contrôler l'ensemble des routes maritimes de l'océan Indien et de favoriser l'interconnexion avec le Pacifique puisque Malacca se trouve à la confluence du commerce international entre l'Extrême-Orient et l'Insulinde, le cœur du commerce des épices. Suite à leur entrée dans l'océan Indien, baptisé à l'époque océan du Sud, les Portugais ont démontré que les espaces maritimes

4. G. Modelski, *Seapower in Global Politics 1494-1993*, Palgrave Macmillan, 2014.

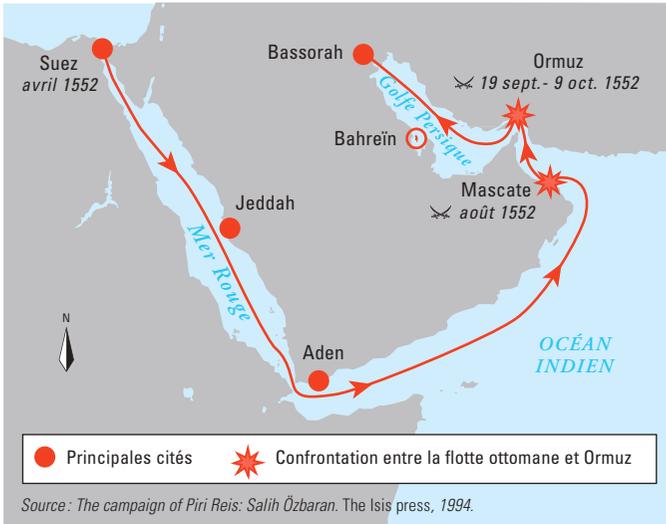
5. G. Bouchon, *Albuquerque : Le lion des mers d'Asie, Desjonquères*, 1992.

6. A.M. D'Alos-Moner, « Conquistadores, Mercenaries and Missionaries: The Failed Portuguese Dominion of the Red Sea », *Northeast African Studies*, vol. 12, n°1, Michigan State University, 2012, p. 1-28.

7. R.S. Whiteway, *Rise of Portuguese Power in India, Asian Educational Services*, 1995, p. 155.

étaient interconnectés. L'Atlas Miller représente un espace maritime continu entre l'Arabie, l'Inde et l'île de Java, du détroit de Bab el-Mandeb à celui de Malacca. Il est prolongé au verso par les îles de l'Insulinde.

Expédition de l'amiral Piri Reis contre Ormuz en 1552



Les Portugais y ajoutèrent de nombreux établissements et postes fortifiés dans les régions côtières depuis Sofala en Afrique orientale jusqu'à Ternate aux Moluques en passant par les côtes indiennes de Coromandel et Malabar. Le nouvel Empire ottoman prit conscience de l'enjeu géostratégique du contrôle des détroits. Etabli des deux côtés de la mer Rouge, l'on ne pouvait naviguer sur cette mer sans leur permission jusqu'au détroit de Bab el-Mandeb. Ils fondèrent également une colonie à Ormuz pour maintenir leur route commerciale dans l'océan Indien. La Porte s'empara de Bassorah en 1546 puis des actuels territoires irakiens, qataris, koweïtis, bahreïnais, peu à peu vassalisés et intégrés sous l'autorité de La Porte. Les détroits constituent alors les terminaisons de l'empire ottoman développant une vision septentrionale et interne du Golfe à partir de Bassorah, et de la mer Rouge, à partir de Suez jusqu'à Aden. La maîtrise de cet espace maritime constitue un verrou stratégique pour le développement de voies commerciales et l'affirmation d'une hégémonie globale. La campagne ottomane contre Ormuz, conduite en 1552 par l'amiral Piri Reis depuis Suez jusqu'à Bassorah pour en chasser les Portugais, est représentative de cette vision maritime de l'amirauté ottomane d'une péninsule arabe dont l'unité territoriale est fondée sur le contrôle de ses détroits et des espaces

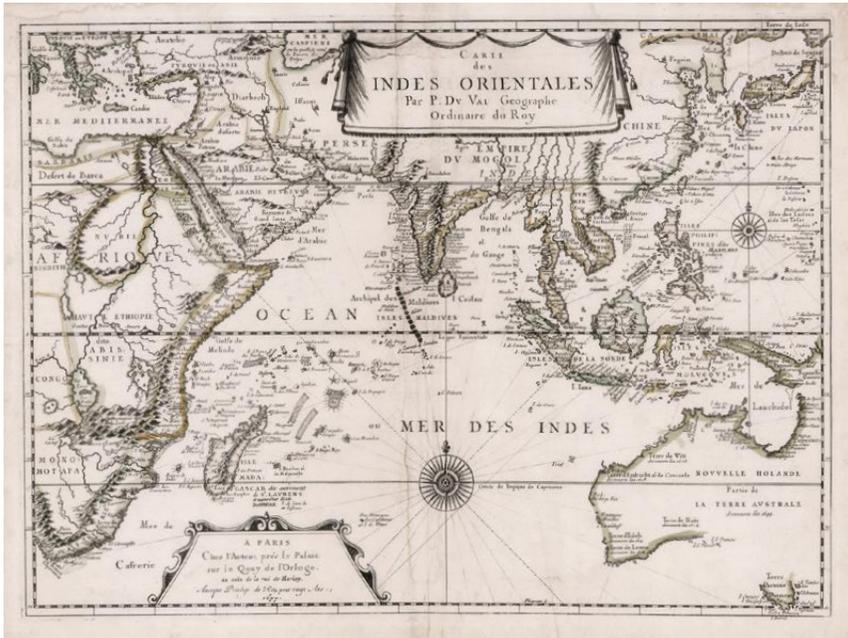
dits *khalidjiens*. Son échec à repousser les Portugais oblige l'Empire ottoman, pour plusieurs siècles, à renoncer au contrôle des détroits au profit des puissances européennes et à opter pour une vision continentale de sa destinée.

L'enjeu européen des détroits dans l'océan Indien

Avec le déclin de l'empire portugais en Asie, d'autres puissances européennes nourrissent des ambitions similaires au début du XVII^e siècle dans les Indes orientales⁸. Là encore, il est intéressant de constater que la vision géostratégique des puissances maritimes européennes se focalise sur le contrôle des détroits. La jeune compagnie britannique des Indes orientales (EIC), fondée en 1600 par Elisabeth I^{re} pour développer le commerce en Asie, commence par s'allier aux Perses safavides pour conquérir Ormuz en 1622 et en chasser les Portugais, ce qui marque le point de départ à la présence britannique dans le Golfe. La compagnie hollandaise des Indes, la VOC, concurrente de l'EIC, tente de s'implanter en Asie en suivant une logique semblable. Par conséquent, le Moyen-Orient de l'époque moderne se définit par son littoral maritime, de Bassorah à Suez *via* les deux détroits. L'Arabie se divise entre l'*Arabie Pétrée*, l'*Arabie Heureuse* et l'*Arabie Déserte* et c'est à cette dernière région, allongée du cours nord de l'Euphrate jusqu'au détroit de Bab el-Mandeb, de Bassorah à Suez, que le Golfe appartient. La projection cartographique des Indes orientales est très souvent centrée sur les trois détroits stratégiques de l'océan Oriental ou Indien, comme l'illustre la carte des Indes orientales gravée par le géographe ordinaire du roi, Pierre Du Val.

La naissance d'un nouvel empire thalassocratique, celui des Indes néerlandaises (1619-1942), commence en 1619 avec la conquête de Batavia par le gouverneur général de la VOC pour contrôler le détroit de la Sonde et prendre part au commerce des épices. Son extension se poursuit avec la conquête de Mocha au Yémen puis de Bandar Abbas en 1623, à proximité d'Ormuz, pour nouer des liens commerciaux et diplomatiques avec la Perse. En 1641, les Hollandais s'emparent à leur tour de Malacca pour établir un vaste empire insulindien contrôlant la route des épices à Java, aux Moluques et dans les Célèbes et s'étendant vers l'Inde, la Chine et le Japon. Le développement de la cartographie hollandaise précède leurs ambitions thalassocratiques et contribue à l'amélioration de la connaissance maritime et topographique des détroits avec la mention des écueils, des bancs de sable, la profondeur des eaux et la topographie des lieux.

8. S. Subrahmanyam, *L'empire portugais d'Asie (1500-1700)*, Seuil, 2013.



Pierre Du Val, *Carte des Indes orientales*, 1677, Paris.
 © Source gallica.bnf.fr / BnF

L'arrivée au pouvoir en Oman de la dynastie des Ya'ruba marque aussi le début d'une unification du sultanat sous la houlette d'une ambition thalassocratique, projetée à partir de Mascate. Sultan bin Saïf chasse les Portugais de Mascate en 1650 et construit un nouvel empire maritime arabo-africain. Le triptyque des détroits s'opère cette fois-ci d'Ormuz à Bab el-Mandeb, mais tourne le dos à Malacca, au profit du canal de Mozambique que certains assimilent à un détroit. L'État yarubi se transforme en empire maritime prospère fondé sur le contrôle du commerce. La stratégie de conquête militaire montre l'enjeu stratégique des comptoirs littoraux et des détroits pour la jeune flotte omanaise qui multiplie les incursions dans le détroit d'Ormuz pour repousser les Perses. Avant l'arrivée des Britanniques, l'empire omanais s'étend sur tout le pourtour de l'océan Indien, du Mozambique au cap somalien Gardafui et à la route des Grands Lacs, du Dhofar à Bandar Abbas et jusqu'au Bahreïn⁹.

9. H. Ghubash, *Oman: Une démocratie islamique millénaire*, Maisonneuve et Larose, 1998.

Les détroits à l'âge de l'impérialisme colonial

L'empire colonial britannique s'est lui aussi constitué à partir d'une centralité des détroits géostratégiques en Asie. Qui se souvient que certains de ces détroits firent même l'objet d'une institutionnalisation coloniale sous la tutelle de la puissante *Compagnie britannique des Indes* sous le nom de *Straits Settlements*, c'est-à-dire les Établissements des détroits. Cette colonie britannique composée de Penang, Singapour et Malacca, administrée par l'EIC, naît en 1826 après la signature d'un traité anglo-hollandais pour départager leurs zones d'influence réciproque dans l'archipel malais.

Pendant cette même décennie, la Grande-Bretagne intervient dans le Golfe en 1820 avec l'attaque violente de Ras el-Khaïma qui dépasse la seule motivation officielle de la destruction programmée des « pirates » Qawasimis au nom de la liberté des mers¹⁰. L'intérêt croissant pour le contrôle des détroits est marqué par la commande britannique de missions cartographiques à l'*Indian Navy* en 1835 : la *survey* trigonométrique de Socotra, du détroit de Bab el-Mandeb et du golfe d'Aden. Soldat de l'EIC et diplomate au service de Sa Majesté, Malcolm donna les grandes lignes de la pensée politique et impériale du gouvernement britannique : intégrer le Golfe et la mer Rouge dans l'empire anglo-indien en sécurisant les détroits d'Ormuz et de Bab el-Mandeb. Malcolm rêve d'un emporium commercial, sur le modèle portugais, entre la mer Rouge, le Golfe, l'Inde et Malacca¹¹. Une vision diplomatique que l'amirauté britannique va s'efforcer de construire.

Le port d'Aden au Yémen est annexé en 1839 pour stopper l'avance des troupes égyptiennes dans la Tihama yéménite et empêcher l'installation d'une autre puissance européenne. Un accord conclu avec les royaumes voisins transforme Aden en protectorat de l'empire britannique¹². Pièce maîtresse de la route des deux Indes et du contrôle des routes maritimes, les détroits deviennent une pomme de discorde géostratégique entre les puissances coloniales. Présente en Indochine et à Madagascar, la France eut plusieurs projets pour s'installer aux abords du détroit de Bab el-Mandeb. L'idée que ce détroit soit la clé de la présence française dans l'océan Indien explique qu'on envisagea de créer un comptoir à Cheikh-Said à la pointe du Yémen que la France revendiqua jusqu'au début du XX^e siècle. C'est avec l'ouverture du canal de Suez, en 1869, que les détroits deviennent la ligne de

10. S. M. Al-Qasimi, *The Myth of Arab Piracy in the Gulf*, Routledge, 2017.

11. G. Crouzet, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Champ Vallon, 2015, p. 102-118.

12. R. J. Gavin, *Aden Under British Rule, 1839-1967*, C. Hurst & Co. Publishers, 1975, p. 1.

communication maritime la plus courte et la plus rapide entre l'Europe, l'Asie et le Pacifique. Le passage obligé des détroits est littéralement devenu synonyme de ligne de communication maritime, car cette voie maritime étroite constituait un endroit où le trafic et le commerce maritimes pouvaient effectivement être gênés ou entravés. Naît ainsi l'arme redoutable du blocus donnant du poids aux arguments économiques pour la protection des détroits et leur militarisation. Permettant de relier l'océan Indien deux fois plus vite, le canal de Suez encouragea la course à la colonisation des territoires environnant le détroit de Bab el-Mandeb.

Une ligne de partage du détroit se mit en place dans les années 1860-1880 : les rives africaines furent conquises par les Français. L'impérialisme français en Indochine avait relancé son intérêt pour les côtes africaines du détroit, avec la prise de possession d'Obock (le futur Djibouti), tandis que les Britanniques s'emparèrent des rives arabes avec Socotra et Aden¹³. Avec la mainmise sur le Somaliland (1888), situé aux portes de Bab el-Mandeb, la Grande-Bretagne stoppe l'extension de l'influence française. La constitution du Soudan anglo-égyptien achève en 1899 le verrouillage territorial du détroit et la domination maritime britannique, de la Méditerranée à l'océan Indien *via* la mer Rouge et de l'océan Indien jusqu'au Pacifique *via* les établissements des détroits en Malaisie.

La succession et superposition de ces différents empires maritimes et rivalités coloniales dans l'océan Indien traduisent l'importance de privilégier l'approche connectée et globale des détroits à l'échelle transocéanique. L'analyse historique du détroit n'est opérante que si elle se fait dans une lecture simultanée et complémentaire des détroits de l'océan Indien – Bab el-Mandeb, Ormuz et Malacca – très tôt interconnectés dans la vision géostratégique développée par les puissances maritimes de l'époque. Alfred T. Mahan observe à la fin du XIX^e siècle dans son ouvrage intitulé *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, que la Marine a pour vocation de garder les détroits ouverts. Selon son aphorisme, « la nécessité d'une marine militaire, émane de l'existence d'une navigation pacifique, et disparaît avec elle¹⁴ ». Avec la découverte des premiers gisements de pétrole dans la péninsule arabe dans les années 1930, le canal de Suez et le détroit de Bab el-Mandeb changent de statut. Ces espaces maritimes deviennent peu à peu les artères vitales de l'approvisionnement énergétique des pays occidentaux et vont constituer des enjeux stratégiques pendant toute la période la guerre froide dans l'opposition entre les deux nouvelles superpuissances¹⁵.

13. C. Dubois, *Djibouti 1888-1967. Héritage ou frustration?*, Harmattan, 1997.

14. A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History 1680-1783*, Scrivener, 1890, p. 23.

15. H. al-Yadoomi, « The Strategic Importance of the Bab el-Mandab Strait », *U.S. Army War College*, Pennsylvania, 1991, p. 6.

Une brève analyse descriptive des opportunités et défis existants dans l'économie bleue

Professeur Kosmas PAVLOPOULOS

*Géologue et géomorphologue de l'université Sorbonne à Abou Dabi,
Émirats arabes unis*

Dr. Haïfa Ben ROMDHANE

*Ingénieur halieute et chercheuse de l'université Sorbonne à Abou Dabi,
Émirats arabes unis*

Les océans sont le plus grand écosystème du monde, couvrant près des trois quarts de la surface de la Terre, offrant ainsi une arène massive pour les problèmes de développement complexes et interconnectés émergents tels que le changement climatique, les moyens de subsistance, le commerce et la sécurité¹. Selon les estimations de la Commission mondiale des océans, les ressources océaniques contribuent à 5 % du PIB mondial, garantissent les emplois de trois milliards de personnes et soutiennent les moyens de subsistance de 350 millions de personnes². Selon la Banque mondiale, l'économie bleue est « l'utilisation durable des ressources océaniques pour la croissance économique, l'amélioration des moyens de subsistance et des emplois tout en préservant la santé de l'écosystème océanique »³.

L'océan Indien est la troisième plus grande division océanique du monde, couvrant une surface de 70,56 millions de km² (environ 20 % de la surface de la Terre)⁴, qui comprend de vastes zones économiques exclusives (ZEE) de différents pays et de grandes « hautes mers ». Il est délimité par l'Asie au nord, par l'Afrique à l'ouest, par l'Australie à l'est et par l'océan Austral ou, l'Antarctique au sud. Méridional, l'océan Indien est délimité de l'océan Atlantique par le méridien 20° Est, au sud du cap Agoulas, et de l'océan Pacifique par le méridien 146°55 Est, allant vers le sud depuis la pointe sud de la Tasmanie. L'étendue la plus septentrionale de l'océan Indien est d'environ 30° Nord dans le golfe Arabo-Persique. Les frontières de l'océan Indien, comme délimitées par l'Organisation hydrographique internationale (OHI) en 1953, comprenaient l'océan Austral, mais pas les mers marginales le long de la rive nord. En 2000, l'OHI avait délimité séparément l'océan Austral, qui évacuait les eaux au sud (à partir de 60° de latitude Sud)⁵.

Les principaux détroits d'importance critique à l'océan Indien sont le canal de Suez (Égypte), Bab el-Mandeb (Djibouti-Yémen), le détroit d'Ormuz (Iran-Oman) et le détroit de Malacca (Indonésie-Malaisie). Les mers comprennent le golfe d'Aden, la mer d'Andaman, la baie du Bengale, la baie d'Along, le golfe de Mannar, le chenal mozambicain, le golfe d'Oman, le golfe Arabo-Persique, la mer Rouge et d'autres masses d'eau tributaires.

1. J. Larik, « Blue Growth and Sustainable Development in Indian Ocean Governance », *Hague Institute for Global Justice Policy Brief*, 2017.

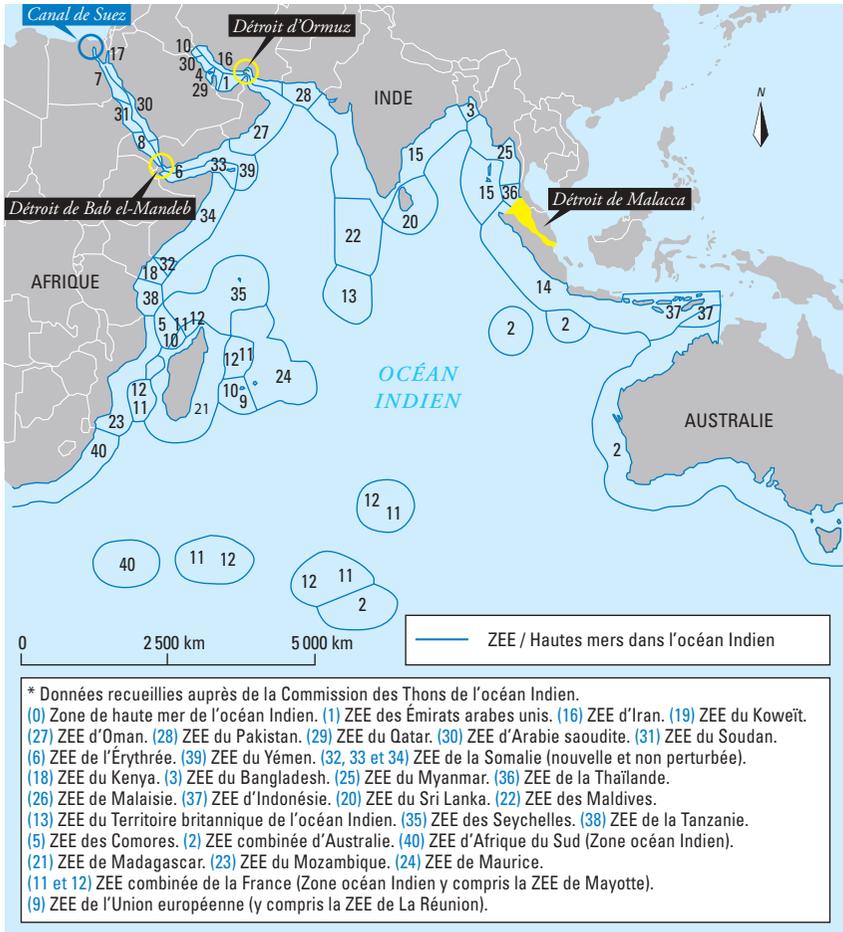
2. Global Ocean Commission, 2014.

3. « What is the Blue Economy? ». The World Bank, 2017.

4. B.W. Eakins et G.F. Sharman, « Volumes of the World's Oceans from ETOPO », NOAA National Geophysical Data Center, 2010.

5. M. N. Pearson, *The Indian Ocean*, Routledge, 2003.

Océan Indien : détroits principaux, zones économiques exclusives (ZEE) et hautes mers*



L'océan Indien est vital pour les économies, la sécurité et les moyens de subsistance de ses États riverains. Cependant, il existe des problèmes économiques et de développement durable dans sa rive⁶. Ces problèmes sont particulièrement difficiles car la majorité des littoraux sont des pays en développement. Ces pays abritent un tiers de la population mondiale qui dépend largement des ressources marines pour ses moyens de subsistance et sa sécurité alimentaire. La taille de cette

6. M. Tomczak et J. S. Godfrey, *Regional Oceanography: an Introduction*, Elsevier, 2013.

population soumet les ressources de l’océan Indien aux pressions de la pollution, de la dégradation de l’habitat et de la surexploitation⁷. Étant donné que la population de la région devrait augmenter considérablement au cours des prochaines décennies, son impact sur la sécurité alimentaire et l’économie des ressources marines deviendraient plus substantielles⁸. De plus, la région et ses ressources sont confrontées à des défis multidimensionnels liés aux effets du changement climatique tels que l’élévation du niveau de la mer, l’acidification des océans et les événements météorologiques extrêmes⁹. Ces derniers, à leur tour, contribuent aux changements dans la distribution des espèces aquatiques et des structures des communautés dues à la migration ainsi qu’à la baisse de la productivité économique¹⁰.

Cet article présente, d’abord, les différentes caractéristiques climatiques, environnementales et géologiques de l’océan Indien dans l’objectif d’exposer les différentes ressources et atouts présents dans cette région. L’économie bleue et son potentiel dans la région de l’océan Indien sont ensuite abordés, en particulier dans le contexte de la pêche, de la protection de l’environnement et des impacts du changement climatique. Ainsi, cet article présente une brève analyse descriptive des opportunités et défis existants au niveau régional pour enfin proposer quelques recommandations vers un cadre de gouvernance durable pour l’économie bleue de l’océan Indien.

Caractéristiques climatiques et environnementales

Le climat au nord de l’équateur est affecté par un climat de mousson. Des vents forts du nord-est soufflent d’octobre à avril. Les vents du sud et de l’ouest prévalent de mai à octobre. Dans la mer d’Arabie, la mousson violente apporte de la pluie au sous-continent Indien. Dans l’hémisphère Sud, les vents sont généralement plus doux, mais les tempêtes d’été près de l’île Maurice, par exemple, peuvent être extrêmes. Lorsque les vents de la mousson changent, les cyclones frappent parfois les rives de la mer d’Arabie et de la baie du Bengale¹¹.

7. C. M. Rogerson, A. Benkenstein et N. Mwangera, *Coastal Tourism and Economic Inclusion in Indian Ocean Rim Association States*, 2018.

8. C. Anderson, « Subaltern lives: Biographies of Colonialism in the Indian Ocean World, 1790-1920 », *Cambridge University Press*, 2012.

9. J. Clifton, M. Etienne, D. K. Barnes, R. S. Barnes, D. J. Suggett, and D. J. Smith, « Marine Conservation Policy in Seychelles: Current Constraints and Prospects for Improvement », *Mar. Policy*, vol. 36, n°3, p. 823–831, 2012.

10. A. Roy, *Blue Economy in the Indian Ocean: Governance Perspectives for Sustainable Development in the Region*, janvier 2019.

11. J. Yang, Q. Liu, S.-P. Xie, Z. Liu, and L. Wu, « Impact of the Indian Ocean SST Basin Mode on the Asian Summer Monsoon », *Geophysical Research Letters*, vol. 34, n°2, 2007.

Parmi les quelques grandes rivières qui se jettent dans l'océan Indien sont le Zambèze, Chatt el-Arab, l'Indus, Godavari, Krishna, Narmada, le Gange, le Brahmapoutre, Juba et Irrawaddy. Les courants de l'océan sont principalement contrôlés par la mousson. Deux grands courants circulaires contrôlent le modèle de flux dominant. Pendant la mousson d'hiver, les courants dans le nord sont inversés. La circulation de l'eau profonde est contrôlée principalement par des entrées de l'océan Atlantique, la mer Rouge, et les courants de l'Antarctique au nord de la latitude 20° Sud. Ceci affecte les températures de surface et tout au long de la colonne d'eau.

L'océan Indien est l'océan le plus chaud du monde même si la banquise et les icebergs se trouvent tout au long de l'année au sud (latitude 65° Sud). La limite nord moyenne des icebergs est la latitude 45° Sud. Les recherches indiquent que le réchauffement de serre et les changements dans la fréquence et l'ampleur des événements *El Niño* sont les déclencheurs du fort réchauffement dans l'océan Indien¹².

La température de surface de la mer (TSM) dans l'océan Indien tropical a connu un réchauffement rapide de 1950 à 2015, les TSM montrant un réchauffement moyen d'environ 1°C. Les tendances TSM et contenu thermique sont très susceptibles de se poursuivre à l'avenir, selon différents scénarios d'émission. Les modèles climatiques prévoient une augmentation de la TSM tropicale de l'océan Indien de 1,2 à 1,6°C et de 1,6 à 2,7°C dans un avenir proche (2040-2069) et lointain (2070-2099) pour les scénarios d'émissions de gaz à effet de serre (GES) des voies de concentration représentatives (*Representative Concentration Pathway* ou RCP) RCP 4.5 et RCP 8.5, par rapport à la période de référence 1976-2005¹³.

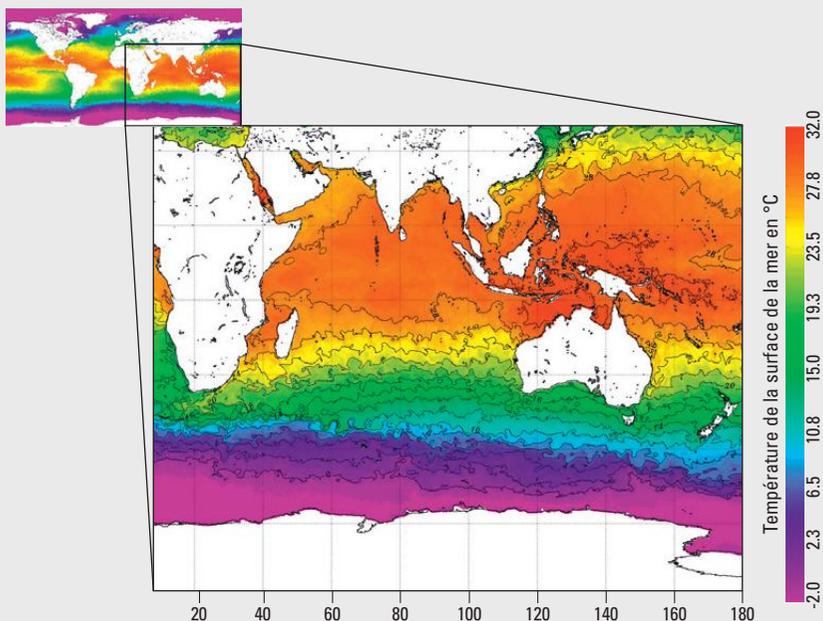
Ces variations de température sont accompagnées de variations de salinité. Ces dernières dépendent aussi de la précipitation et de l'évaporation océanique. Les variations de salinité de l'océan Indien sont entraînées par :

- l'apport de rivières principalement de la baie du Bengale,
- l'apport en eau fraîche du courant traversant indonésien,

12. M. K. Roxy, K. Ritika, P. Terray, and S. Masson, « The Curious case of Indian Ocean Warming », *Journal of Climate*, vol. 27, n°22, p. 8501-8509, 2014.

13. P. J. Akhijith *et al.*, « Climatic Projections of Indian Ocean during 2030, 2050, 2080 with Implications on Fisheries Sector », *Journal of Coastal Research*, vol. 86, p. 198-208, 2019.

Analyse géo-polaire mélangée de la température de la surface de la mer à 5 km, le 27 novembre 2020



Source : NOAA / NESDIS. © Observatoire de la Terre de la NASA.

- l'apport en eau de salinité supérieure provenant de la mer Rouge et du golfe Arabo-Persique. Les contours de salinité de l'eau de surface varient de 32 à 37‰, le plus élevé se produisant dans la mer d'Oman et dans une bande entre l'Afrique du Sud et de l'Australie du Sud-Ouest¹⁴.

En outre, le réchauffement de l'océan Indien a très probablement entraîné une tendance à la baisse des concentrations d'oxygène (O₂) dans l'océan Indien tropical et une tendance à la baisse du pH¹⁵. Ceci présente inévitablement des répercussions

14. R. R. Rao et R. Sivakumar, « Seasonal Variability of Sea Surface Salinity and Salt Budget of the Mixed Layer of the North Indian Ocean », *Journal of Geophysical Research*, Oceans, vol. 108, p. 9, 2003.

15. G. Delaygue *et al.*, « Oxygen Isotope/Salinity Relationship in the Northern Indian Ocean », *Journal of Geophysical Research*, Oceans, vol. 106, p. 4565-4574, 2001.

sur l'écosystème marin telle que la baisse du phytoplancton marin dans l'océan Indien occidental. En effet, une étude sur les changements du phytoplancton dans l'océan Indien indique une diminution de jusqu'à 20 % du phytoplancton marin au cours des six dernières décennies. Les tendances observées de l'O₂, du pH et du phytoplancton marin devraient augmenter à l'avenir avec la poursuite des émissions de GES.

Risques pour l'environnement marin et la biodiversité

Comme présenté dans la section précédente, le changement climatique global se traduit pour la région de l'océan Indien par une augmentation de la température des eaux océaniques et marines entraînant un déclin de la biodiversité ou une érosion de la biodiversité qui correspond à une crise écologique qui implique l'extinction d'espèces notamment benthiques et pélagiques¹⁶. Cela doit probablement avoir un impact négatif sur les récifs coralliens, par exemple. Étant délimité par l'Afrique de l'Est, l'Asie du Sud, l'Indonésie et l'Australie occidentale, l'océan Indien représente la deuxième plus grande province de récifs coralliens au monde, après l'océan Pacifique. Récemment, une augmentation de la fréquence des blanchissements coralliens massifs à travers les récifs de l'océan Indien (traduisant la mort d'une grande partie des colonies coralliennes et une fragilisation du squelette des coraux) est observable¹⁷. À titre d'exemple, les récifs de l'archipel des Chagos, au centre de l'océan Indien, ont subi un blanchissement et une mortalité sévères en 2015, provoquant une diminution de 60 % de la couverture corallienne, puis de 12 % en avril 2016¹⁸. Le phénomène de blanchissement corallien est souvent corrélé avec l'augmentation de la concentration en CO₂ qui provoquerait une acidification des eaux marines et océaniques¹⁹. L'acidification des océans touchera, selon les modèles de prévision actuels, en premier Madagascar et les Comores (2030) puis concernera l'ensemble des pays en 2050 (avec le plus fort impact dans le canal du Mozambique). Parmi d'autres observations directement reliées au changement climatique dans la région : l'augmentation de l'intensité des cyclones et l'élévation du niveau de la mer²⁰.

16. P. J. Akhijith *et al.*, *ibid.*

17. J. P. Quod, *Coral Reefs and Men Facing the Climate Change for a Sustainable Development and the Upkeep of the Ecological and Ecosystem Services of the Coral Reefs of the South-West of the Indian Ocean*, 2012.

18. C. E. Head *et al.*, « Coral Bleaching Impacts from Back-to-Back 2015–2016 Thermal Anomalies in the Remote Central Indian Ocean », *Coral Reefs*, vol. 38, n 4, p 605-618, 2019.

19. L. Cao and K. Caldeira, « Atmospheric CO₂ Stabilization and Ocean Acidification », *Geophysical Research Letters*, vol. 35, n°19, 2008.

20. N. Bassegy, *Climate Justice and Community Renewal Resistance and Grassroots Solutions*, 2020.



Un corail mou d'un massif de corail de l'océan Indien.
Possédant des formes fixes érigées mais un squelette pas ou peu minéralisé,
ils sont désignés par le terme générique de « coraux mous ». © D.R.

Les ressources pélagiques (comme le thon par exemple) ont, elles aussi, subi une diminution brusque au cours des dernières décennies, principalement en raison de la surexploitation marine et l'intensification de la pêche industrielle. Le changement climatique et le réchauffement de l'océan s'ajoutent aux facteurs favorables à ce déclin de biodiversité. Parmi les espèces marines menacées, on compte aussi le dugong, les phoques, les tortues marines et les baleines²¹.

Géologie des terres limitrophes et configuration du plancher

Le domaine océanique, qui couvre plus de 70 % de la surface de la Terre, contient de vastes zones qui ont à peine été touchées par l'exploration. Les parties les plus connues du fond marin se situent à proximité des frontières des continents, où de nombreux sondages ont été cartographiés comme aide à la navigation²².

21. C. M. Roberts *et al.*, « Marine Biodiversity Hotspots and Conservation Priorities for Tropical Reefs », *Science*, vol. 295, n°5558, p. 1280-1284, 2002.

22. J. F. Pepper et G. M. Everhart, « The Indian Ocean: The Geology of its Bordering Lands and the Configuration of its floor », *U. S. Geological Survey*, 1963.

L'océan Indien possède des dorsales actives qui font partie du système mondial des dorsales médioocéaniques. Dans l'océan Indien, ces crêtes d'étirement se rencontrent au point triple de Rodrigues avec la crête centrale indienne. Ceci comprend la crête de Carlsberg, séparant la plaque africaine de la plaque indienne; la crête sud-ouest indienne séparant la plaque africaine de la plaque antarctique; et la dorsale sud-est indienne séparant la plaque australienne de la plaque antarctique²³. La dorsale centrale s'étend vers le nord sur la péninsule arabique et l'Afrique au niveau de la mer Méditerranée.

Les caractéristiques morphologiques de l'océan Indien sont similaires à celles de l'océan Atlantique et comprennent des dorsales médio-océaniques, des plaines abyssales et quelques tranchées profondes (zones de subductions). L'océan Indien compte très peu de monts sous-marins et d'îles, mais il contient de nombreux plateaux sous-marins et des monticules.

Une série de crêtes et de chaînes de montagnes sous-marines produites par des points chauds (*hotspots*) passent au-dessus de l'océan Indien²⁴. Le point chaud de La Réunion, le *Réunion Hotspot*, actif il y a 70 à 40 millions d'années, relie La Réunion et le plateau des Mascareignes à la dorsale Chagos-Laccadive et aux pièges du Deccan dans le nord-ouest de l'Inde. Le point chaud des Kerguelen le *Kerguelen Hotspot*, actif il y a 100 à 35 millions d'années, relie les îles Kerguelen et le Plateau Kerguelen à la crête Quatre-vingt-dix-Orient et les pièges Rajmahal dans l'Inde du nord-est. Le point chaud de Marion, le *Marion Hotspot*, actif il y a 100 à 70 millions d'années, relie éventuellement les îles du Prince Édouard à la crête est de *Eighty Five*²⁵. Ces pistes de *hotspots* ont été brisées par les crêtes d'épandage encore actives.

Toutefois, dans cette partie du fond marin, qui constitue une zone frontalière entre les *toasts* et les profondeurs de l'océan, des informations beaucoup plus détaillées sont nécessaires sur le caractère de la topographie et de la géologie. À de nombreux endroits, les caractéristiques stratigraphiques et structurales de la côte s'étendent au large, mais leurs relations avec les roches du plateau et de la pente sont inconnues, et la géologie de la côte doit être projetée vers le large à travers le plateau continental et la pente²⁶.

23. A. Akilan, K. A. Azeez, H. Schuh, and N. Yuvraaj, « Large-scale Present Day Plate Boundary Deformations in the Eastern Hemisphere Determined from VLBI Data: Implications for Plate 17 Tectonics and Indian Ocean Growth », *Pure and Applied Geophysics*, vol. 172, n°10, p. 2643-2655, 2015.

24. P. A. Tyler, *Ecosystems of the Deep Oceans*, Elsevier, 2003.

25. C. O'Neill, D. Müller and B. Steinberger, « Geodynamic Implications of Moving Indian Ocean hotspots », *Earth and Planetary Science Letters*, vol. 215, n°1-2, p. 151-168, 2003.

26. J. F. Pepper et G. M. Everhart, *ibid.*

Ressources minérales et importance économique régionale

Le pétrole et le gaz naturel sont de loin les ressources minérales les plus importantes économiquement. Le golfe Arabo-Persique est la plus grande région productrice de pétrole au monde. Des travaux d'exploration pour le pétrole et le gaz naturel en mer sont également en cours dans la mer d'Arabie et dans le golfe du Bengale, qui auraient tous deux d'importantes réserves. D'autres sites d'activités d'exploration se trouvent au large de la côte nord-ouest de l'Australie, dans la mer d'Andaman, au large de l'Afrique au sud de l'équateur et au large de la côte sud-ouest de Madagascar. Hormis les pays du golfe Arabo-Persique, seule l'Inde produit des quantités commerciales de pétrole à partir de zones *offshore*, une grande partie de sa production totale provenant de champs au large de Mumbai. Une partie du gaz naturel est également produite à partir de champs au large de la côte nord-ouest de l'Australie.

Une autre ressource minérale potentiellement importante est contenue dans les nodules de manganèse, qui abondent dans l'océan Indien. Des sites d'échantillonnage dans toute la partie centrale de l'océan, aussi loin au sud que l'Afrique du Sud, et à l'est dans le bassin sud-australien ont donné des nodules; la teneur en manganèse a été la plus élevée à l'est et la plus faible vers le nord-ouest. La difficulté d'extraction et de traitement de ces minerais, malgré les progrès technologiques, a empêché leur extraction commerciale. Les autres minéraux ayant une valeur commerciale potentielle sont l'ilménite (un mélange d'oxyde de fer et de titane), l'étain, la monazite (une terre rare), le zircon et la chromite, qui se trouvent tous dans des corps sableux côtiers.

L'étude de l'*United States Geological Survey* (USGS) a dénombré 27,6 milliards de barils de pétrole, 441,1 billions de pieds cubes de gaz naturel et 13,77 milliards de barils de gaz naturels liquides dans la zone de l'océan Indien. Récemment, les résultats de l'*Energy Information Administration* (EIA) des États-Unis ont confirmé les conclusions de l'USGS selon lesquelles l'océan Indien occidental est en train de devenir la prochaine frontière pétrolière. Un mois avant le début de l'étude de l'USGS, l'archipel des Comores de l'océan Indien avait attribué sa première licence d'exploration à *Bahari Resources*, une société d'exploration pétrolière et gazière basée au Kenya.

Les nouvelles découvertes de gaz au Mozambique et en Tanzanie, les gisements de pétrole et nouvelles découvertes au Soudan du Sud et en Ouganda, l'exploration de fonds océaniques à Madagascar, en Tanzanie et plus récemment aux Seychelles

ont ouvert la région de l’océan Indien aux intérêts des ressources énergétiques, y compris ceux de la Chine et de l’Inde.

La présence de carbone organique dans l’océan Indien aide à assurer la disponibilité d’«hydrate de méthane» ou «hydrate de gaz». On estime que les hydrates de gaz représentent environ un tiers du carbone organique mobile dans le monde. Dans le cas de l’océan Indien ou de lacs intérieurs profonds, lorsque le méthane et l’eau se combinent à haute pression et à basse température générées par 300 à 500 mètres ou plus d’eau sus-jacente, des hydrates de gaz se forment.

En plus des hydrates de gaz, les ressources minérales dans l’océan Indien sont multiples²⁷. La Société nationale japonaise du pétrole, du gaz et du métal et la Compagnie pétrolière nationale de Seychelles *Petro-Seychelles* ont annoncé qu’elles avaient achevé une acquisition de données sismiques 2D et s’étaient lancées dans la collecte de données géochimiques dans la région pour s’accorder une licence d’exploration afin de prospector des minéraux de haute mer tels que le cobalt, le platine, le nickel, le molybdène et d’autres métaux rares. L’Autorité internationale des fonds marins a également accordé une licence à l’association de recherche et développement appartenant à la *China Ocean Mineral Resources* et au gouvernement Indien pour la prospection de ressources minérales dans les eaux profondes de l’océan Indien.

Ces ressources minérales abondantes dans les environs de l’océan Indien présentent ainsi de multiples perspectives prometteuses pour plusieurs économies asiatiques et mondiales.

Aléas telluriques et risques naturels

En abordant l’influence des facteurs environnementaux dans l’histoire de l’océan Indien, des études de cas traitent d’un large éventail de risques naturels : feu à Madagascar, sécheresse en Inde, cyclones et typhons à Oman, en Australie et aux Philippines, variabilité climatique, tempêtes et inondations au Vietnam et aux Philippines, et éruptions volcaniques, tremblements de terre et tsunamis en Indonésie²⁸. À titre d’exemples, le tsunami de 2004 dans l’océan Indien

27. J. R. Hein, T. Conrad, K. Mizell, V. K. Banakar, F. A. Frey, and W. W. Sager, «Controls on Ferromanganese Crust Composition and Reconnaissance Resource Potential, Ninetyeast Ridge, Indian Ocean», *Oceanography Research Papers*, vol. 110, p. 1-19, 2016.

28. G. Bankoff and J. Christensen, *Natural Hazards and Peoples in The Indian Ocean World: Bordering on Danger*, Springer, 2016.

a été une catastrophe effroyable qui a tué environ 250 000 personnes. Les zones côtières d'Aceh, à la pointe nord de l'Indonésie, ont été les plus durement touchées et environ 5 % de la population de la province est décédée²⁹. En 2017, plus de 80 personnes ont été tuées et des dizaines de milliers ont été déplacées à Madagascar lorsque le cyclone *Enawo* a battu l'île³⁰.

Au regard de cette situation, la gestion côtière intégrée et celle de l'érosion côtière s'imposent dans ces pays plus encore qu'ailleurs³¹. La gestion côtière, en général, pourrait s'appuyer sur une approche spatiale efficace, fondée sur la notion de cellule sédimentaire, vagues de tempête et tsunamis. Elle pourrait s'appuyer aussi sur une intégration conjonctive et compréhensive institutionnelle, de recherche et administrative, à l'échelle régionale et internationale.

Économie bleue: défis et potentiels

L'idée d'« économie bleue » a été formulée pour la première fois par Gunter Pauli en 2010, puis discutée lors de la conférence des Nations unies sur le développement durable, Rio + 20 en 2012. Économie bleue est depuis apparue comme un concept influent dans la région de l'océan Indien et un puissant discours relativement contesté, entre les États membres de la principale organisation de gouvernance régionale, l'Association des riverains de l'océan Indien.

Comme discuté dans les sections précédentes, la région de l'océan Indien fournit un écosystème unique et riche, et des routes de connectivité entre les différentes richesses et ressources depuis des siècles. Le progrès technologique et scientifique a élargi davantage les opportunités présentées par ce milieu. Une croissance soutenue – et durable – de l'économie bleue dans la région de l'océan Indien exigerait donc des efforts concertés de la part des gouvernements, du secteur privé et de la communauté au sens large, y compris des scientifiques. En termes de consommation intérieure et de commerce, il y a eu une augmentation significative du nombre d'accords commerciaux préférentiels au cours des deux dernières décennies. Cependant, les pays de l'océan Indien sont considérés à la traîne par

29. B. P. Resosudarmo, « Reconstruction and Rehabilitation After Large-Scale Natural Disasters: Lessons from the Indian Ocean Tsunami in Aceh and Nias, Indonesia », *Spatial Economic Modelling of Megathrust Earthquake in Japan*, Springer, 2017, p. 313-334.

30. A. Le Bellec, « North-Eastern Madagascar and Cyclone Enawo », *The State of Environmental Migration*, 2018.

31. V. Cazes-Duvat, « Les archipels de l'ouest de l'océan Indien face à l'érosion côtière (Mascareignes, Seychelles, Maldives) », *Annales de géographie*, 2005, n°4, p. 342-361.

rapport au reste du monde, en particulier par rapport aux États-Unis et à l'Europe qui ont de nombreux autres accords en place³².

La réalisation des objectifs de l'économie bleue exigerait une coopération approfondie et intégrée entre la communauté des États riverains et une série d'autres parties prenantes, notamment le secteur privé, les organisations non gouvernementales ainsi que les communautés scientifiques et locales³³. Il serait utile de se référer aux modèles législatifs et à leurs mécanismes ainsi qu'aux politiques d'application formulés et imposés par d'autres organes régionaux tels que les communautés du Pacifique et des Caraïbes³⁴.

L'adaptation des meilleures pratiques au contexte de l'océan Indien comblerait le vide actuel d'une base solide de régionalisme sur laquelle de nouvelles approches de la pêche, du changement climatique et de la sécurité alimentaire pourraient être développées.

Conclusion

Cette étude rassemble brièvement les caractéristiques climatiques, environnementales et géologiques ainsi que les ressources marines et les facteurs de risque potentiels, dans l'océan Indien.

De par ses atouts et ses caractéristiques environnementales, l'océan Indien est vital pour les économies, la sécurité et les moyens de subsistance de ses États riverains.

Toutefois, les aléas et facteurs de risques revus exposent des défis du développement de l'économie bleue de la région. Ceci pousse à recommander des moyens de faire progresser la gouvernance de l'économie bleue afin de faire face aux pressions et d'assurer le développement durable dans la région.

En effet, les problèmes de développement économique et durable dans la périphérie sont particulièrement difficiles car les pays, avec des systèmes politiques, un statut de développement et des programmes diversifiés, abritent un tiers de la population mondiale qui dépend largement des ressources marines pour leur subsistance,

32. A. Roy, *ibid.*

33. J. Larik, *ibid.*

34. J. Clifton, M. Etienne, D. K. Barnes, R. S. Barnes, D. J. Suggett, and D. J. Smith, *ibid.*

soumettant ainsi les ressources de l'océan aux pressions de la pollution, de la dégradation de l'habitat et de la surexploitation.

Dans le but d'atteindre les objectifs de développement durable et de garantir la sécurité alimentaire, les moyens de subsistance et les économies fondés sur les ressources marines, ainsi que la promotion de l'économie bleue grâce à une gestion durable des ressources océaniques doivent être considérés comme des priorités élevées dans la région.

Détroits et flux de marchandises conteneurisées : l'exemple de l'océan Indien

Stéphane COURQUIN
CEO Asia Pacific, CMA CGM

Marin QUIGNA
Agency Network Manager, CMA CGM

Le choc des attentats du 11 septembre tend à masquer dans notre conscience collective l'autre évènement géostratégique majeur de l'année 2001. Le 11 décembre, l'adhésion de la Chine à l'OMC marque un tournant dans la dynamique d'internationalisation des échanges initiée à l'aube des années 1990. Entre 2001 et 2019, le volume annuel de marchandises conteneurisées¹ transportées dans le monde par voie de mer passe de 45 à 170 millions d'EVP (équivalent vingt pieds)², soit une croissance de 277 % en 18 ans. À eux seuls, les exports chinois représentent aujourd'hui le tiers de ce total³.

Dans le même mouvement, la route maritime Asie/Chine - Europe, sur laquelle la *CMA* s'était positionnée dès 1992, s'impose comme la principale artère du commerce international⁴. Son développement engendre une explosion du trafic maritime dans les détroits de Malacca et Bab el-Mandeb.

Articulation clé des routes maritimes du commerce international, l'océan Indien se distingue par la concentration du trafic marchand sur un nombre limité d'axes structurants, tous bornés par des détroits (figure 1). Espace stratégique pour les armateurs de porte-conteneurs, il constitue un cas exemplaire pour l'étude des relations entre détroits et flux de marchandises conteneurisées.

Le détroit: objet du calcul économique de l'armateur

Plantons le décor. On peut schématiquement répartir les routes empruntées par les porte-conteneurs dans l'océan Indien en deux groupes (figure 2).

Une artère principale relie l'Asie à l'Europe par les détroits de Malacca, Bab el-Mandeb et le canal de Suez. La concentration du trafic sur cette route hisse ces détroits en tête des plus fréquentés au monde avec le transit de respectivement 25 % et 22 % des flux conteneurisés mondiaux⁵. En 2020, 20 % de la capacité totale de la flotte conteneurisée mondiale était déployée sur la route Asie - Europe⁶.

1. Selon la Review of Maritime Transport publiée en 2019 à l'issue de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), un quart du tonnage total de marchandises transportées par voie de mer était conteneurisé en 2018 (hors *tanker*). Par ailleurs, l'essentiel des échanges de produits finis et semi-finis est aujourd'hui réalisé *via* conteneurs ce qui place ce mode de transport au premier rang en termes de valeur échangée.

2. « 50 Years of review of maritime transport, 1968-2018 », CNUCED, 2020.

3. Container Trade Statistics (CTS), 2020.

4. Selon le CTS, les échanges conteneurisés Chine - Europe représentent environ 8 % du total mondial. La route est en outre empruntée par l'ensemble des volumes Asie - Europe. Elle se classe aujourd'hui devant le transpacifique.

5. Container Trade Statistics (CTS), 2018 et 2019.

6. Alphaliner Monthly Monitor, septembre 2020.

Ce chiffre masque l'existence de disparités entre armements. Dans les faits, seuls les neuf premiers armateurs mondiaux de porte-conteneurs y déploient des navires⁷. D'un côté, avec une part de marché mondiale supérieure à 10 % chacun, le groupe de tête des armateurs européens plus *Cosco* allouant entre 21 et 26 % de leur capacité à ce marché. De l'autre, des armateurs asiatiques plus modestes et davantage exposés à cette route : *Evergreen* (35 %) et *HMM* (39%)⁸.

L'absence d'armateurs n'appartenant pas au top 9 mondial⁹ est essentiellement liée à la recherche d'économies d'échelle par les principaux acteurs du marché. La mise en service de navires aux capacités de chargement croissantes sur les principales liaisons internationales au long cours entraîne les armements dans une course au gigantisme, impliquant la mobilisation massive de capitaux¹⁰. Les acteurs les plus modestes s'en trouvent disqualifiés. On retrouve ainsi sur la route Asie - Europe les plus grands porte-conteneurs actuellement en service. L'artère mobilise l'ensemble de la dernière génération des 23 000 EVP, la quasi-totalité des navires dépassant les 15 000 EVP et le quart des navires d'une capacité comprise entre 10 000 et 15 000 EVP¹¹.

Autour de ce couloir traversant le nord de l'océan Indien d'est en ouest se déploient des routes secondaires au tracé clairement marqué. Au nord, une boucle dessert la côte occidentale de l'Inde et le golfe Arabo-Persique *via* Ormuz. Unique ouverture vers les ports du Golfe, ce détroit voit transiter 6 % des flux conteneurisés mondiaux¹². Au sud-ouest, une route touche les ports d'Afrique de l'Est *via* le canal du Mozambique et rejoint au niveau du cap de Bonne-Espérance un axe traversant l'océan Indien depuis Malacca et le nord de Sumatra. À l'est enfin, une route dessert l'ouest australien depuis l'Asie *via* les détroits de la Sonde et de Lombok. Articulées autour de l'artère Asie - Europe, ces routes permettent la desserte de l'ensemble du bassin de l'océan Indien par des armements internationaux et régionaux. Le marché Inde - Proche-Orient se voit ainsi allouer 11 % de la capacité mondiale tandis que l'Afrique de l'Est en concentre environ 4 à 5 %¹³.

7. *Idem.*

8. *Idem.*

9. Le plus petit armateur participant à la liaison Asie - Europe est aujourd'hui *Yang-Ming* (Taïwan) avec 2,5 % de part de marché mondiale et 27 % de sa capacité déployée sur cette route.

10. La construction d'un navire de 17 000 EVP revient ainsi en moyenne à 150 millions de dollars.

11. *Alphaliner Monthly Monitor, ibid.*

12. *Container Trade Statistics (CTS), ibid.*

13. *Alphaliner Monthly Monitor, ibid.*



Figure 1. Densité des routes maritimes marchandes, 2012.
 © B.S. Halpern (T. Hengl, D. Groll) / Wikimedia Commons.

La place des détroits comme aires de concentration du trafic de marchandises conteneurisées apparaît clairement à la lumière de ces descriptions. Pour l'armateur de porte-conteneurs cependant, les détroits ne représentent pas que de simples espaces de transit. À bien des égards, ces derniers sont un objet à part entière de son calcul économique.

Voie de navigation ouverte entre deux étendues marines, le détroit vaut d'abord pour l'armateur en ce qu'il lui permet de réduire les distances parcourues par ses navires. Dans l'océan Indien, c'est par exemple le cas des détroits de Malacca et Bab el-Mandeb sur la route Asie - Europe. En limitant le temps de transit des marchandises par voie de mer, la navigation *via* les détroits atténue le principal handicap concurrentiel du maritime vis-à-vis d'autres modes de transport comme l'aérien ou, sur certaines liaisons, le ferroviaire et le routier. Cependant, c'est avant tout l'impact de cette réduction des distances sur les coûts supportés par l'armateur qu'il importe de souligner. Coût de soutage en premier lieu, la distance parcourue étant, avec la vitesse, le principal déterminant de la consommation d'un navire. L'enjeu est stratégique pour des armateurs dont les soutes représentent en moyenne 15% des coûts. Coût de la flotte ensuite. En réduisant la longueur d'une rotation¹⁴, le passage par les détroits permet l'optimisation du rendement des navires. Pour maintenir une fréquence d'escale hebdomadaire, un armateur devra ainsi déployer 12 navires sur une rotation bouclée en 84 jours contre

14. On citera en guise d'illustration celle du service *FAL 1* de *CMA CGM*: Chine - Singapour - France - Allemagne - Pays-Bas - Grande-Bretagne - Espagne - Malaisie - Chine. En 84 jours avec 12 navires d'une capacité moyenne de 19 300 EVP, soit une fréquence d'escale hebdomadaire dans les ports de la rotation.

14 pour une rotation de 98 jours. À volumes marché égaux, les navires effectuant leur rotation en 84 jours auront donc un rendement supérieur, couvrant par là même mieux leurs coûts.

Ces bénéfices indéniables expliquent la préférence marquée des armateurs pour la route des détroits de Malacca et Bab el-Mandeb face à sa concurrente du cap de Bonne-Espérance. Le gain de 3 400 milles nautiques ainsi réalisé¹⁵, soit 9,4 jours de navigation à une vitesse de 15 nœuds¹⁶, n'est cependant pas obtenu sans coûts. Viennent d'abord les droits versés pour le passage du canal de Suez. Hors réductions potentielles, ces derniers représentent environ 700 000 USD par passage pour un navire de 20 000 EVP chargé. À ce montant viennent en outre s'ajouter des primes d'assurance pouvant être majorées pour couvrir les risques afférents au passage des détroits. La piraterie par exemple, dans le détroit de Malacca et au large des côtes somaliennes, ou l'instabilité politique dans le cas particulier du détroit d'Ormuz. À l'été 2019, les navires naviguant dans les eaux du Golfe et d'Oman ont ainsi vu leurs assurances majorées d'un montant moyen de 35 USD par EVP transporté en réaction aux attaques perpétrées autour du détroit.

Point de passage obligé à l'articulation des routes maritimes, le détroit offre en outre à l'armateur un espace adapté à l'organisation de ses activités de transbordement. Précisons ici que les compagnies maritimes organisent la distribution régionale des marchandises selon un modèle que l'on pourrait qualifier de « *hub and spoke* » polycentrique. Les lignes maritimes au long cours escalent généralement plusieurs ports de premier plan dans les régions qu'elles relient. La distribution dans les ports secondaires est organisée depuis ces centres par des navires de plus faible capacité. Cette dernière activité est parfois sous-traitée à des opérateurs régionaux et/ou spécialisés bien que, comme nous le verrons plus bas, la tendance de fond des dernières décennies soit à la concentration de l'ensemble de la chaîne par les plus grands armements.

On comprend la valeur des ports situés à proximité immédiate des détroits pour l'optimisation de tels réseaux. Y transborder des marchandises, c'est assurer une déviation minimale de la route des navires au long cours tout en maximisant les possibilités de redistribution dans les espaces mis en relation par le détroit. Le cas de la zone océan Indien illustre parfaitement ce calcul. Les ports de Singapour

15. La route Singapour - Rotterdam mesure 8 400 milles nautiques *via* Malacca et Bab el-Mandeb contre 11 800 *via* le cap de Bonne-Espérance.

16. Soit la vitesse moyenne des navires employés sur la route Asie - Europe.

(37,1 millions d'EVP manutentionnés en 2019), de Jebel Ali (14,1 millions d'EVP) ou de Port Kelang (13,5 millions d'EVP)¹⁷ sont tous situés à la charnière de détroits. Plus importants ports de la région, classés dans le top 13 mondial¹⁸, ils sont également tous dynamisés par une solide activité de transbordement. Conséquence logique de la valeur de leur situation géographique, les ports des détroits attirent les investissements des compagnies maritimes. Pour ces dernières, il s'agit de contrôler des opérations stratégiques tout en maîtrisant leurs coûts. On notera ainsi les participations de *Maersk* dans les terminaux de Tanjung Pelepas (détroit de Malacca), Salalah (proximité de Bab el-Mandeb) et Port-Saïd (canal de Suez), ou de *Cosco* dans les terminaux de Singapour (détroit de Malacca), Abou Dabi (détroit d'Ormuz) et Port-Saïd.

Blocage des détroits : quel impact pour l'armateur ?

Dans le cadre de la réflexion menée entre 2018 et 2019 sous l'égide du COMFOR EAU/ALINDIEN, une question en apparence simple nous avait été soumise. Quel serait pour les armateurs de porte-conteneurs l'impact de la fermeture à la navigation d'un ou plusieurs détroits couramment empruntés ? En guise de réponse, les scénarios de blocage pourraient être multipliés. Face aux contraintes variées qu'ils feraient peser sur les armateurs, de multiples pistes d'adaptation pourraient être explorées. À l'effet immédiat de la fermeture d'un détroit sur les conditions de production d'un armement, viendraient qui plus est s'ajouter des conséquences indirectes comme la hausse du prix des hydrocarbures, dont les circuits d'approvisionnement pourraient être perturbés. Afin d'éviter un catalogage par nature laborieux, nous nous concentrerons sur deux pistes permettant, à nos yeux, d'éclairer cette question.

Il convient en premier lieu d'évoquer les conséquences de l'évolution du modèle économique des entreprises du secteur sur leur capacité d'adaptation aux chocs exogènes. Les dix dernières années ont vu les armateurs de porte-conteneurs entreprendre un double mouvement de concentration et de diversification de leurs activités. Concentration tout d'abord. La crise de 2008, en plaçant la flotte mondiale en situation de surcapacité, a créé des conditions favorables à une dynamique soutenue de fusions-acquisitions. Quatre des six premiers armateurs mondiaux ont ainsi réalisé des acquisitions majeures depuis 2015 : *CMA CGM* avec le rachat d'APL en 2016, *Maersk* avec le rachat de Hamburg Süd et *Hapag-*

17. Alphaliner Monthly Monitor, septembre 2020.

18. *Idem*.



Le CMA CGM Kerguelen. © CMA CGM.

Lloyd avec le rachat d'UASC en 2017, Cosco avec le rachat d'OOCL en 2018. À cette liste vient s'ajouter en avril 2018 la création de ONE (sixième armateur mondial) à partir de la fusion de trois armateurs japonais (*K-Line*, *NYK* et *MOL*). Opérant des flottes déployées sur l'ensemble des principales routes du commerce international, les acteurs ainsi formés concentrent aujourd'hui chacun entre 6,4 et 16,8 % du marché mondial¹⁹. Parallèlement à ces acquisitions, le marché se structure à partir de 2015 en trois grandes alliances opérationnelles maîtrisant 81 % de la capacité mondiale²⁰. La question de l'importance systémique de tels acteurs pourrait être posée. Pour nous en tenir à notre sujet, force est de constater que la répartition des flottes sur de multiples routes et leur mutualisation au sein d'alliances diminuent l'exposition au risque des armateurs.

19. Alphaliner Monthly Monitor, *ibid.*

20. 2M (*Maersk*, *MSC*), Ocean Alliance (*CMA CGM*, *Cosco*, *Evergreen*) et The Alliance (*ONE*, *Hapag-Lloyd*, *Yang Ming*, *HMM*).

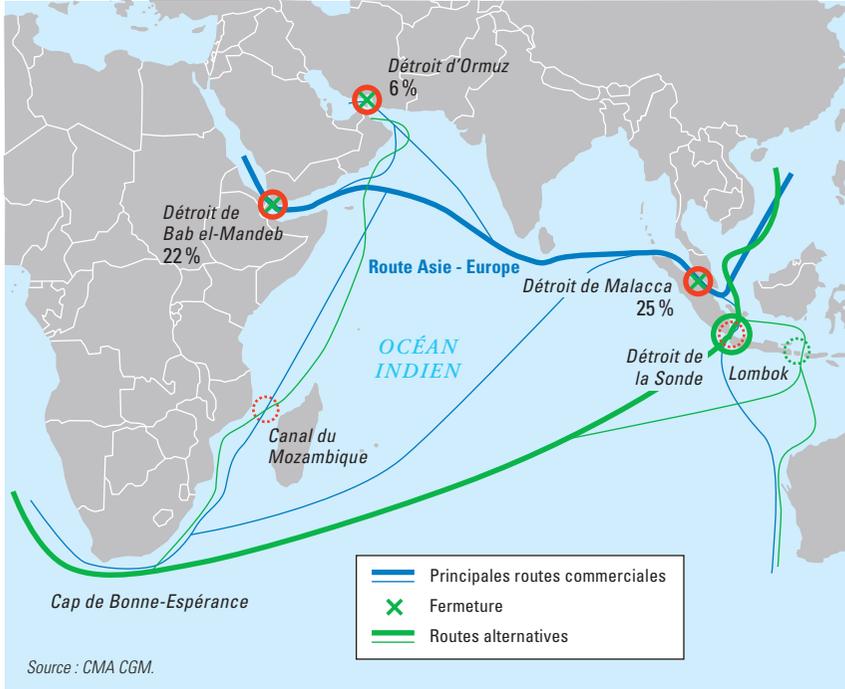
L'impact financier d'une perturbation du trafic autour d'un détroit s'en trouverait atténué. Autre tendance de fond, la diversification des activités des compagnies maritimes. Complément logique du transport, l'investissement dans les terminaux portuaires est un parti adopté de longue date par les armateurs. En 2019, les terminaux généraient ainsi 9,5 % du chiffre d'affaires de *Maersk*²¹. Or, sur les 8 terminaux concentrant des investissements de la compagnie dans la zone océan Indien, 6 sont implantés à proximité de détroits. Sans aller jusqu'à mettre en péril la santé financière de l'armateur, ces actifs seraient évidemment exposés en cas de perturbation des routes nourrissant leur trafic. Le constat est moins net en ce qui concerne l'activité de transitaire développée par certains armateurs à l'image de *CMA CGM via CEVA* ou de *Maersk via DAMCO*²². En allongeant le temps de transit par mer ou en diminuant l'offre d'espace sur une route, une perturbation du trafic maritime pourrait même représenter une opportunité pour ces intégrateurs de solutions logistiques. Une baisse des ventes de fret maritime se verrait ainsi potentiellement compensée par une hausse des ventes de fret aérien, routier ou ferroviaire, tous plus rémunérateurs à la tonne par kilomètre. Concentration et diversification tendraient donc à rendre les armateurs plus résilients au choc de la fermeture d'un détroit.

Cette résilience accrue ne dispenserait cependant pas les armateurs d'avoir à opérer des arrangements majeurs dans l'organisation de leurs flottes en cas de blocage de détroits comme Malacca ou Bab el-Mandeb. Toute tentative d'estimation d'un impact financier serait ici vaine. La volatilité de certains paramètres (cours du pétrole, état de la demande, marché du charter) et la multiplicité des scénarios envisageables ne le permettraient pas. Nous nous contenterons donc de souligner que si cet impact pourrait se révéler significatif, les armateurs seraient cependant en mesure d'en limiter la portée en déployant leurs navires sur des routes alternatives. Dans la situation théorique d'un blocage des détroits de Malacca et Bab el-Mandeb, la route Asie - Europe pourrait par exemple être redirigée *via* les détroits indonésiens (la Sonde, Lombok...) et le cap de Bonne-Espérance. L'actualité récente nous en fournit d'ailleurs une illustration. Au plus fort de la vague européenne de la COVID-19 du printemps 2020, la chute des cours du pétrole et la baisse de la demande de fret maritime ont poussés certains armateurs à rerouter leurs navires. Ce fut le cas du *CMA CGM Alexander von Humboldt* (16 020 EVP) parti le 27 mars d'Algésiras pour rejoindre Port Kelang *via* le cap de Bonne-Espérance le 21 avril ou, dans le sens inverse, celui du *CMA CGM Chile* (15 052 EVP) parti le 29 mars de Singapour pour rejoindre Le Havre par la même route le 24 avril.

21. *Maersk*, Rapport annuel 2019.

22. Intégré en 2020 sous la marque *Maersk*.

Figure 2. Flux de marchandises conteneurisées et concentration par détroit



Le calcul est simple. D'un côté, l'économie des droits de passage du canal de Suez. De l'autre, pour limiter l'impact de l'allongement de la route sur le temps de transit, une augmentation de la vitesse des navires (15 à 17 nœuds) impliquant une hausse de leur consommation elle-même alors compensée par la baisse des coûts de soutage. On comprend à la lumière de cet exemple les possibilités s'offrant à l'armateur en cas de basculement de ses navires sur une route plus longue. Augmenter la vitesse pour maintenir une fréquence d'escale et un temps de transit constants avec un nombre égal de navire. Maintenir la vitesse et augmenter le nombre de navires pour conserver une fréquence d'escale constante malgré un temps de transit dégradé. Maintenir la vitesse avec un nombre de navires constant et accepter une dégradation de la fréquence d'escale et du temps de transit. Le choix entre ces trois pôles et leur palette de solutions intermédiaires sera notamment dicté par le cours du pétrole, le taux d'utilisation de la flotte mondiale et la demande sur le marché du fret. Pour conclure, force est de reconnaître que ces dernières remarques ne s'appliquent pas au détroit d'Ormuz. Son blocage représenterait un véritable casse-tête logistique. La problématique se pose en termes plus aigus depuis

la crise de l'été 2019. L'expérience nous invite depuis à imaginer des scénarios impliquant la fermeture à la navigation des côtes émiriennes voire même omanaises de l'océan Indien. Les projets d'expansion des réseaux ferrés émiriens et saoudiens n'en paraissent aujourd'hui que plus stratégiques.

Trois détroits face aux droits

Dr. Jean-Michel MORINIÈRE

*Avocat, chargé de cours au département de droit
de l'université Sorbonne à Abou Dabi*

« *Le pays qui contrôle Bahreïn, Oman et le Yémen contrôle le monde* ».
Scylax de Caryanda, conseiller grec du roi perse Darius I^{er}

« *Celui qui devient seigneur de Malacca tient Venise à la gorge* ».
Tomas Pires, apothicaire portugais qui séjourna à Malacca de 1512 à 1515

Le 4 janvier 2021, le chimiquier sud-coréen *Hankuk Chemi* était intercepté dans le détroit d'Ormuz par la marine du corps des gardiens de la révolution islamique iranienne (IRGCN). En arrière-plan du motif de pollution invoqué, une dispute relative au gel d'avoirs bancaires iraniens par Séoul. Le 14 décembre 2020, non loin du détroit de Bab el-Mandeb, le pétrolier singapourien *BW Rhine* était la cible d'une attaque, semble-t-il terroriste. Le 9 mai 2020, cinq pirates abordaient le vraquier *Vega Aquarius* au large de Pulau Nongsa dans le détroit de Singapour.

La navigation dans les grands détroits internationaux est susceptible d'entraves qui soulèvent des problématiques juridiques. Ces entraves concernent les acteurs privés comme les acteurs publics comme en témoignent les incidents les plus récents entre États dans les détroits de Taïwan, en mer de Chine méridionale, ou de Kertch en mer d'Azov.

Les trois détroits internationaux de Bab el-Mandeb, Ormuz et Malacca, constituent des portes avec l'océan Indien qui sont vitales pour le commerce mondial. Ces voies maritimes de communication incontournables sont des points d'étranglement sensibles au regard d'enjeux politiques et de souveraineté pour les États riverains et les usagés.

La nature de leur statut juridique est déterminante pour ceux qui les franchissent à leur surface, navires de commerce ou navires de guerre étatique. Leur survol et le passage par leur fonds des sous-marins et des câbles sous-marins transocéaniques n'en sont pas moins un enjeu.

Des corridors de navigation étroits

Les détroits hantent l'imaginaire depuis que Charybde et Scylla les ont mythifiés, à l'occasion des passages d'Ulysse, d'Énée ou des Argonautes. Lieux de rencontre entre territoires marins et terrestres, les détroits sont des carrefours d'activités : lieux

de passage pour les uns et frontières pour les autres. Leur contrôle par les riverains en fait des « portes » ou des « ponts ». Selon les circonstances ceux-ci peuvent être ouverts ou fermés, ce qui impacte les activités humaines.

Le mot « détroit » viendrait du latin « *disctricus* », participe passé de « *distinguere* » signifiant « resserré » ou « lié d'un côté et d'un autre ». Au XIV^e siècle on parle de « *esitreit* » ou « *estrait* » et au XVI^e siècle on définit le « *destroict* » comme un « passage étroit ». Selon le dictionnaire de l'Académie Française il s'agirait d'un « *passage naturel entre deux terres par lequel deux étendues marines communiquent* ». Selon le *Littre*, il s'agit d'un « *bras de mer resserré entre deux continents, entre une île et le continent, entre deux îles éloignées l'une de l'autre* ». L'expression anglaise « *strait* » utilisée pour « détroit » viendrait d'ailleurs elle-même du vieux mot français « *estrait* » et n'a pas été rattachée aux racines du mot « *narrow* » venant du frisien « *naru* ».

En pratique et selon les langues, nombre de ces passages ne sont pas désignés comme « détroits » mais par exemple comme « pas » (Pas-de-Calais), « passages » (passage canadien du Nord-Ouest) mais aussi « canaux », ou « channels » en anglais, ou « *belts* » en danois, « *proliv* » en russe, « *kaikyo* » en japonais, « *selat* » en malais et « *bab* » (porte) en arabe.

Pour le juriste Gidel il s'agirait d'un « passage maritime resserré entre deux terres ».

Souverainetés et liberté de navigation

Techniquement, on est en présence d'un seuil maritime étranglé approprié par les États riverains selon la règle de partage de l'équidistance (ligne médiane). Géographiquement on a un bras de mer naturel ou artificiel resserré entre deux côtes et permettant la mise en relation de deux espaces maritimes.

Un tel passage peut être incontournable, y compris parce qu'il est plus court pour relier deux étendues d'eaux ouvertes ou fermées. Le lieu peut être propice à la construction d'un pont entre les deux rives opposées. Les États riverains sont naturellement tentés d'y exercer leur souveraineté en offrant plus ou moins de liberté pour y passer.

En termes de navigation maritime, deux catégories de droits s'y opposent : ceux qui relèvent de la liberté de navigation et ceux qui relèvent de la souveraineté des États côtiers.

Hugo de Groot, dit Grotius, l'un des pères du droit international public et promoteur de la théorie de liberté des mers développée par Vitoria « *mare liberum* », appliqua cette dernière dans une affaire concernant un détroit. Le 25 février 1603, le galion portugais *Santa Catarina* fut saisi par l'amiral hollandais Jacob van Heemskerck dans le détroit de Singapour, au large de Changi. Grotius invoqua dans cette affaire le principe de liberté des mers pour justifier une atteinte à la navigation dans ce détroit. En fait il s'agissait ici de mettre fin au monopole des Portugais qui s'opposaient à la liberté de navigation par application d'une politique inverse à leur profit dite « *mare clausum* ».

La liberté de passage inoffensif

Pour comprendre la situation juridique actuelle des détroits, il faut revenir à une époque plus récente et une décision de la Cour internationale de Justice dite « Déroit de Corfu », du 4 avril 1949, rendue dans un litige opposant le Royaume-Uni et l'Albanie. En 1946, des navires de guerre britanniques avaient été endommagés et avaient subi des pertes humaines après avoir heurté des mines situées dans les eaux albanaises. Aux termes de cette décision, la Cour a reconnu comme droit international coutumier, la liberté pour un État, en temps de paix et sans requérir l'autorisation préalable de l'État côtier, de faire transiter de manière inoffensive ses navires par les détroits servant à la navigation internationale.

Pour la Cour, il faut que le détroit mette en communication deux parties de la haute mer, aux fins de navigation internationale et pour une route qui, même si elle n'est pas la seule possible, soit utile au trafic international. La condition de cette liberté, est un passage inoffensif, notion dont l'interprétation deviendra naturellement sujette à controverse s'agissant des navires de guerre.

Un enjeu du droit de la mer

La codification du droit international coutumier de la mer a pris forme grâce aux travaux des Conférences des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). La première CNUDM s'est tenue à Genève entre 1956 et 1958 et s'est conclue avec un certain succès puisque quatre conventions internationales en sont sorties. Celle relative à la mer territoriale et la zone contiguë reprendra, s'agissant des détroits, les principes retenus dans l'affaire du canal de Corfu, ajoutant seulement à la définition des détroits internationaux, pour tenir compte de la situation du détroit

de Tiran, la mise en communication entre la haute mer et la mer territoriale d'un État étranger. Commencée en 1960, la seconde CNUDM n'a pas donné lieu à de profonds changements. Il faudra attendre les travaux de la troisième CNUDM, conduits sous la direction déterminante d'un maltais, Arvid Pardo, et d'un sri lankais, Hamilton Shirley Amerasinghe, pour codifier le droit international de la mer applicable aux détroits tel qu'il se présente aujourd'hui. La troisième CNUDM donnera lieu à l'adoption en Jamaïque de la convention de Montego Bay de 1982 (CMB), entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

La notion juridique de détroit est restreinte et n'est apparue que pour résoudre des questions fonctionnelles de navigation dans un cadre international :

- l'article 16.4 de la convention de Genève relative à la mer territoriale de 1958 traite des « *détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un État étranger, servent à la navigation internationale* » ;

- l'article 37 de la CMB évoque les « *détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive* ».

Il existerait 265 détroits internationaux dans le monde. Seulement 101 de ces détroits seraient devenus des détroits internationaux au sens de la CMB. La CMB est à ce jour ratifiée par 168 États mais pas par les États-Unis d'Amérique (USA) qui pourtant en acceptent et en revendiquent la plupart des règles coutumières ainsi codifiées.

Du passage inoffensif au passage en transit

L'État côtier ne doit pas, aux termes de l'article 24 de la CMB, « *entraver le passage inoffensif des navires étrangers* » dans sa mer territoriale en dehors des cas prévus par la Convention. Le passage inoffensif est celui qui s'effectue sans porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. La CMB prévoit les conditions d'intervention de l'État côtier en la matière. Or ces cas d'exception, l'État côtier ne doit pas « *imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires* » (CMB Art. 24.1.a). La liberté de passage dans les mers territoriales situées dans les détroits internationaux prend un sens particulier en raison du

caractère souvent incontournable de ce passage. Les discussions sur ce point furent un des enjeux de la troisième CNUDM qui a étendu la mer territoriale de 3 miles à 12 miles. Cela eut pour conséquence de faire passer un grand nombre de détroits internationaux, dont la largeur était de moins de 24 miles, sous le régime de la mer territoriale. La contrepartie à cette extension favorable aux États côtiers fut la création d'un nouveau régime spécifique aux détroits et favorable aux utilisateurs des détroits, celui du passage en transit. Ce régime offre, aux termes de l'article 37 de la CMB, la liberté de navigation et de survol sans entrave à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit. Aucune autre activité que la navigation n'est permise et les États côtiers ont la possibilité de réguler la sécurité du passage et leurs intérêts légitimes. Selon l'article 42 de la CMB, les lois et règlements des États côtiers « *ne doivent entraîner aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, ni leur application avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'entraver l'exercice du droit de passage en transit* ».

Les catégories de détroits selon la CMB

Les dispositions de la CMB distinguent cinq grandes catégories de détroits :

- ceux qui demeurent régis par une convention internationale spécifique (par exemple, le traité de Montreux de 1936 concernant le Bosphore et les Dardanelles) ;
- ceux qui disposent d'un corridor de navigation situé dans les eaux internationales pour lesquels le passage dans eaux territoriales adjacentes est soumis au passage inoffensif, (par exemple, le détroit entre la Floride et Cuba ;
- ceux situés entre une île et le territoire principal d'un État qui sont soumis au passage inoffensif sans entrave possible (par exemple, le détroit de Messine) ;
- les détroits qui connectent une partie de la haute mer ou d'une zone économique exclusive avec la mer territoriale d'un autre État qui sont soumis au passage inoffensif sans entrave possible (par exemple, le détroit de Tiran) ;
- et enfin, ceux soumis au régime nouveau du passage en transit répondant à un critère géographique : « *détroits entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive* » et à un critère fonctionnel : « *qui servent à la navigation internationale* ».

Cette dernière catégorie, le passage en transit, est une création de la CMB qui ne reflète pas pour tous une coutume internationale. Certains États n'ont pas ratifié la CMB et parmi ceux qui l'ont ratifié tous ne reconnaissent pas un caractère coutumier à ses dispositions nouvelles qui ne reposent pas sur un usage ancien. Certains États riverains de détroits ne reconnaissent que le passage inoffensif dans leur partie territoriale. Ils sont parfois encore partie à la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë et/ou ils ont légiféré en interne au niveau national sur le passage dans leur mer territoriale. Ni les USA ni la République Islamique d'Iran (Iran), qui s'opposent fréquemment dans le détroit d'Ormuz, n'ont ratifié la CMB et chacun a son interprétation de ce qu'est la coutume internationale pour les détroits. Les uns s'efforcent d'imposer le passage en transit, les autres, sans s'y opposer frontalement, pratiquent un harcèlement pour matérialiser une absence de reconnaissance de ce droit en revendiquant un passage inoffensif soumis à autorisation préalable pour les navires de guerre.

La question des autorisations et/ou notification préalable au passage

La négociation de la CMB par le principe de consensus et selon la méthode du « paquet » a permis une réforme conventionnelle qui avait aussi l'ambition de s'imposer comme coutumière. Une trentaine d'États, dont certains riverains de détroits, n'ont pas manqué de formuler des réserves quant à la possibilité de passage inoffensif ou en transit des navires de guerre dans le détroit qui les concernent. La notion de passage inoffensif en mer territoriale ne distingue pas les navires de guerre des navires civils et ne considère pas les premiers comme potentiellement « offensif » par nature. Une majorité d'État acceptent donc l'interprétation sous-jacente au texte de la CMB, telle qu'elle a été résumée par la Suède dans une objection à des réserves formulées par l'Équateur : « *Nul navire ou aéronef n'est tenu d'adresser de notification ou de demander d'autorisation préalable à l'État côtier pour exercer son droit de passage inoffensif conformément aux dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer* ». Le passage sous le statut en transit négocié dans le cadre de la CMB a été conçu comme encore moins soumis à des entraves d'autorisations ou notifications préalables. Face à cette situation, les deux grandes puissances de l'après-guerre, les USA et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS) ont eu un intérêt convergent à définir une doctrine sur le passage inoffensif dans la mer territorial en général. Sur les détroits, y avait entre elles les enjeux du détroit de Béring, qui les sépare par le « rideau de glace ». Il y avait aussi plus largement les enjeux liés à leur puissance internationale dans d'autres détroits majeurs. Un an avant de trouver un accord

sur le détroit de Béring, les USA et l'URSS ont formulé, le 23 septembre 1989, une déclaration commune dite du « *Jackson Hole* » lieu du Wyoming où elle fut proclamée. Cette « *déclaration commune USA/URSS sur l'interprétation uniforme de la règle de droit international gouvernant le passage inoffensif* » se réfère à l'article 19 de la CMB sur l'explication du passage inoffensif. Elle établit que les navires de tous types en bénéficient sans qu'aucune notification ou autorisation préalable ne soit requise de l'État côtier. Elle énonce aussi qu'un État qui conteste un passage inoffensif doit en informer le navire en justifiant la cause pour permettre à ce navire de clarifier sa position. La déclaration considère que les lois nationales ne doivent s'inscrire que dans le cadre des obligations internationales (organisation des dispositifs de séparation du trafic par exemple).

L'affirmation et le maintien de la coutume par l'usage

Chacun le sait, lorsque l'on bénéficie en droit commun d'une servitude de passage, il convient, pour ne pas la perdre au fil du temps par usucapion, de la revendiquer et de s'en servir. En droit international il en est de même lorsqu'il s'agit de maintenir un droit de passage coutumier. Dans le monde, seuls les USA ont un programme spécifique dédié à entretenir et maintenir la « liberté de navigation » (FON). Créé en 1979, ce programme a pour but de contester les actes unilatéraux d'autres États visant à restreindre la liberté de navigation. Dès 1983, à la suite de la mise en signature et ratification de la CMB, les USA vont inclure dans la définition de leur politique publique pour les océans, une volonté d'exercer et faire valoir des droits et libertés pour un usage de la mer qui soit compatible avec l'équilibre des intérêts reflétés dans la CMB. Les USA considèrent excessives les revendications d'autres États qui sont incompatibles avec le droit international de la mer en empiétant sur les droits et libertés de son utilisation, y compris l'espace aérien surjacent.

Le programme FON comprend deux parties :

- la partie diplomatique avec des consultations et déclarations diplomatiques du département d'État ;
- la partie militaire avec des opérations (FONOP) planifiées et approuvées au préalable puis mises en œuvre. Un rapport annuel est établi. Le dernier disponible concerne l'exercice 2018-2019 durant lequel les réclamations jugées excessives de 22 États ont fait l'objet d'opérations FONOP de contestation.

Si une partie importante de ces opérations vise la Chine, certaines actions visent aussi les détroits qui nous intéressent :

- Ormuz : avec l'Iran pour le tracé contesté de ses lignes de base droites et ses restrictions au passage en transit dans le détroit, ainsi que le Sultanat d'Oman (Oman) pour sa requête excessive de passage inoffensif dans le détroit d'Ormuz ;
- Bab el-Mandeb : avec le Yémen pour la demande d'autorisation préalable de passage pour les navires de guerre dans sa mer territoriale.

Bien que n'ayant pas de programme spécifique dédié, d'autres États comme la France ou le Royaume-Uni conduisent régulièrement des opérations ayant la même finalité. On se souviendra par exemple, pour la France, du passage exercé en liberté début avril 2019 par le *Vendémiaire* dans le détroit de Taïwan. Suite à l'incident que ce passage a provoqué avec la Chine la France a réaffirmé, selon l'expression de sa ministre des Armées, « *son attachement à la liberté de navigation, conformément au droit de la mer* ». Notre Marine nationale franchi également régulièrement les détroits d'Ormuz et de Bab el-Mandeb en affirmant sa conception de la liberté de navigation par référence au droit de la mer. La France a aussi joué un rôle majeur dans la mise en œuvre à partir de la base française d'Abou Dabi, aux Émirats arabes unis (EAU), de l'initiative européenne de surveillance maritime du détroit d'Ormuz (EMASOH) et de son volet militaire, la mission *Agénor*.

Bab el-Mandeb : entre mer Rouge et océan Indien

Bab el-Mandeb ou « porte des lamentations » est le nom donné au détroit éponyme large de 29 kilomètres où se situe le passage entre mer Rouge et océan Indien. La légende voudrait que ce nom ait été donné en référence aux plaintes de ceux qui s'y sont noyés lors de la séparation tectonique de l'Afrique et de l'Asie. Situé entre les côtes djiboutienne et érythréenne, sur le continent africain, et la côte yéménite, côté péninsule arabique, il est au plus étroit entre Ras Siyan à Djibouti et l'île de Perim au Yémen. Il existe aussi entre cette île et la côte yéménite un plus petit détroit, le détroit d'Alexandre, qui est un détroit côtier non utilisé pour la navigation internationale.

L'îlot d'origine volcanique de Perim a toujours été le véritable point de contrôle du détroit. En 1513 l'amiral portugais Afonso de Albuquerque envisagea d'y construire une forteresse avant d'y renoncer en raison du caractère hostile des lieux.



Le détroit de Bab el-Mandeb. © *eol.jsc.nasa.gov*.

En 1799, un régiment britannique emmené par Murray pour le compte de la compagnie des Indes britannique envisagea le même projet avant d'abandonner pour les mêmes raisons. Les Britanniques y revinrent en 1857 pour en prendre possession avant les Français. Cédé à la République du Yémen du Sud en 1967, l'îlot allait alors connaître sa première tentative d'occupation aux fins de bloquer le passage dans le détroit. Une faction du front national de libération du Yémen tentera, sans succès, d'empêcher le passage de pétroliers israéliens. Ce sont les Égyptiens qui, en octobre 1973 durant la guerre du Kippour, apporteront un temps l'aide nécessaire à bloquer ces mêmes pétroliers. Il faudra attendre 2015 et le début de la guerre civile actuelle au Yémen pour retrouver l'îlot au centre des enjeux. Pris dans un premier temps par les rebelles houthis, l'îlot sera repris avec l'aide des Émirats arabes unis (EAU) avant d'être contrôlé par la coalition saoudi-émirienne.

En 2008, un demi-frère d'Oussama Ben Laden, homme d'affaire saoudien opérant depuis Dubaï aux EAU, envisagea avec l'accord des autorités côtières, la construction d'un pont entre Perim et Djibouti. La première phase de ce pont dit « des deux cornes » (de l'Afrique et d'Arabie) devait commencer en 2010. Le projet, qui incluait la construction d'une ville nouvelle de chaque côté, ne verra finalement jamais le jour. La traversée du détroit connaît de manière continue de nombreux commerces et passages migratoires dans les deux sens. Rimbaud, Monfreid, Londres ou Kessel en furent témoins à leur époque.

Entre Perim et Ras Siyan il y a environ 25 kilomètres/16 milles nautiques pour une profondeur maximale d'environ 300 mètres. En dépit de ses courants forts et de récifs côtiers qui lui forgèrent une légende ancienne en matière de naufrages, le détroit ne présente pas aujourd'hui de danger particulier pour la navigation des navires modernes. Sa partie étroite se prolonge vers l'intérieur de la mer Rouge par la côte érythréenne.

Le danger actuel du passage de ce détroit est lié d'une part à l'instabilité politique au Yémen, qui crée une menace terroriste permanente et, d'autre part, à l'instabilité politique en Somalie qui crée périodiquement des risques de piraterie côté océan Indien. Les attentats ou leurs tentatives sont réguliers, par mines, bateaux explosifs, drones ou missiles. Au-delà des attaques très récentes à proximité du détroit dans les ports saoudiens de la mer Rouge on se souviendra ces dernières années des attaques contre le USS *Cole*, le 12 octobre 2000, contre le pétrolier français *Limburg*, le 6 octobre 2002, contre le navire émirien *Swift*, le 1^{er} octobre 2016, ou contre le pétrolier saoudien *Abqaiqas* en janvier 2020.

La CMB a été signée le 10 décembre 1982 par les «deux» Yémen de l'époque, la République arabe du Yémen et la République démocratique du Sud Yémen avant d'être ratifiée le 21 juillet 1997 par le pays qui s'était réuni en 1990. La République arabe du Yémen avait pris en 1982 la réserve que les navires et aéronefs militaires devaient obtenir un accord préalable pour entrer dans sa mer territoriale. La République démocratique populaire du sud Yémen réserva aussi en 1987 l'application de sa législation nationale en vigueur depuis 1967 en exigeant une autorisation préalable pour l'entrée ou le passage de navires de guerre étrangers, de sous-marins, de navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances radioactives. Le Yémen dispose d'une loi 37 de 1991 fixant ses territoires maritimes. Ses lignes de base droites ont été définies par une loi n°26 de 2014. Le 12 avril 2015 le Yémen a mis en œuvre une interdiction générale d'entrer dans ses eaux territoriales sauf autorisation et inspection confiée à la coalition saoudi-émirienne. Le *Bimco*, comme la plupart des associations d'assureurs maritimes, recommande aux navires commerciaux d'éviter tout passage dans les eaux yéménites.

La République de Djibouti a signé la CMB le 10 décembre 1982 et l'a approuvée le 11 juin 1985 avant de la ratifier le 8 octobre 1991. Il n'existe pas d'accord de délimitation des territoires maritimes entre le Yémen et Djibouti. Djibouti a défini sa frontière maritime par une loi 52/AN78 du 9 janvier 1979, avec comme référence pour le détroit la ligne médiane de ce dernier telle que précisée

par un décret 85-048 du 5 mai 1985. Le décret djiboutien n°89-085/PR/PM portant réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales djiboutiennes ne vise pas spécifiquement le détroit mais s'applique à la mer territoriale djiboutienne en se référant à l'autorisation du passage inoffensif en reprenant l'approche libérale de la CMB.

L'Érythrée, indépendante de l'Éthiopie depuis le 24 mai 1993, ne se trouve pas au plus étroit du détroit entre le continent africain et le Yémen, mais en sortie du détroit côté mer Rouge. Toutefois, il existe au milieu du détroit des archipels, comme Hanish et Dahlac, qui ont fait l'objet d'un arbitrage international en décembre 1999 entre le Yémen et l'Érythrée.

L'Érythrée n'est partie ni à la CMB ni aux conventions de Genève de 1958 mais a défini sa mer territoriale à 12 milles dans la reprise, par une proclamation n°7 de septembre 1991, de la proclamation maritime éthiopienne aux Nations unies n°137 de 1953 amendée en 1956.

Les trois pays côtiers du détroit de Bab el-Mandeb sont membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), Djibouti et le Yémen depuis 1979, l'Érythrée depuis 1993. Dans le cadre du règlement international pour la prévention des abordages en mer de 1972 (dit convention COLREG) qui définit, les « règles de la route » en navigation internationale, ces trois pays ont mis en place sous l'égide de l'OMI des dispositifs de séparation de trafic dans le détroit et au large des îles Hanish à sa sortie. Ces deux voies de circulation ont été complétées le 3 août 2009 par la mise en place d'un corridor de transit international recommandé.

Le détroit de Bab el-Mandeb est donc marqué par l'insécurité créée par le terrorisme émanant du Yémen et l'insécurité créée par la piraterie émanant de Somalie. Cette situation est tempérée par la présence de différentes bases militaires étrangères dans l'État côtier de Djibouti qui a fait commerce d'accueillir ces bases (notamment la Chine, les États-Unis, la France, le Japon, l'Espagne, l'Italie et l'Arabie saoudite) sans compter la présence de la coalition saoudo-émirienne à Assab en Érythrée, à Perim et à Socotra au Yémen. Les usagers des puissances maritimes sont donc en position d'imposer leur conception du passage dans ce détroit (inoffensif sans notification ou autorisation préalable ou en transit).

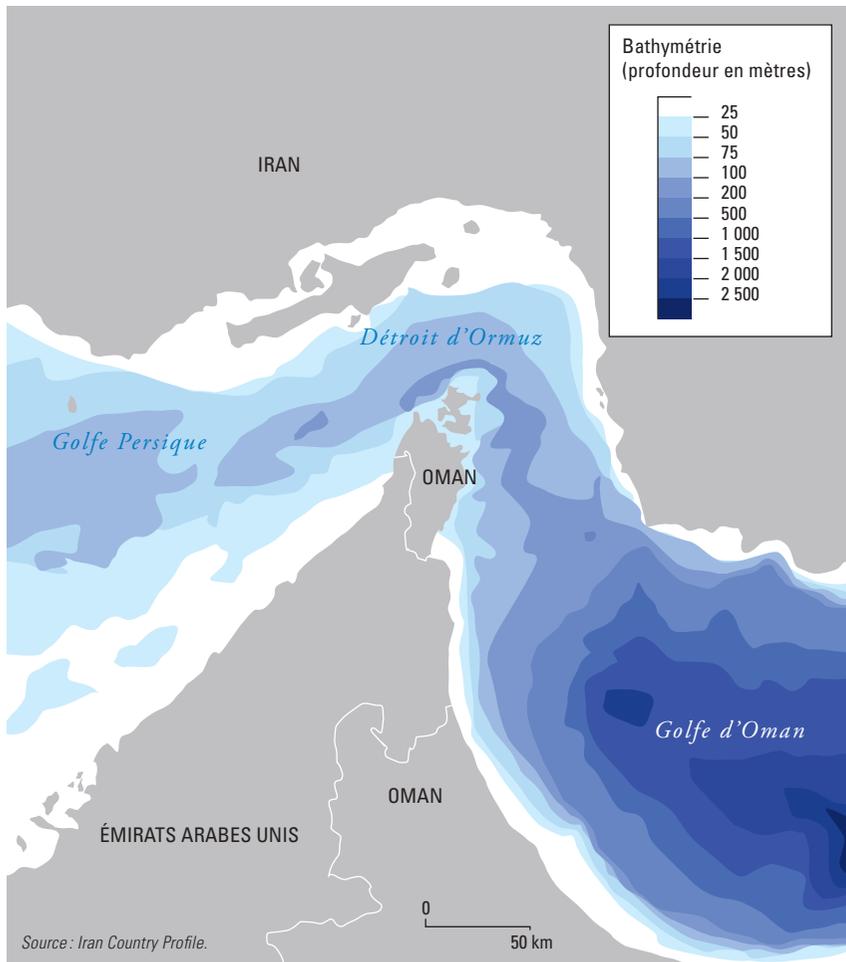
Ormuz: entre golfe Arabo-Persique et océan Indien

Le détroit d'Ormuz, d'une largeur d'environ 55 kilomètres/30 milles nautiques, porte le nom d'une très ancienne ville commerçante et portuaire (Bandar-e-Hormoz) située sur la côte iranienne, près de l'emplacement actuel de la ville palmeraie de Minab. On attribue deux origines possibles à ce nom, soit la relation à la divinité Zoroastre créatrice du bien et chassant le mal Ahura Mazda (Hormazd) soit à la combinaison de deux mots de dialecte local, « *Hur* » et « *Mogh* », l'un signifiant marais et l'autre palmier dattier. Cette deuxième explication a le mérite de coller à la situation puisque la région de Minab est connue pour ses palmeraies et sa rivière qui se jette dans le détroit. Le nom d'Ormuz est aujourd'hui associé à celui d'une petite île reconnue pour ses ocres au large de Minab. Ce détroit est la porte d'entrée et de sortie entre le golfe d'Oman dans l'océan Indien et une mer fermée, le golfe Arabo-Persique (Golfe). Les États côtiers du Golfe sont Oman, les EAU, le Qatar, le Royaume du Bahreïn, le Royaume d'Arabie saoudite, le Koweït, l'Irak et l'Iran. Seuls Oman et l'Iran sont riverains du détroit. Le Qatar, le Bahreïn, le Koweït et l'Irak n'ont pas d'autres voies maritimes que le détroit pour rejoindre la haute mer. L'Iran, Oman et les EAU ont un accès indépendant à l'océan Indien et l'Arabie saoudite a un débouché sur la mer Rouge.

Le détroit était déjà un lieu de commerce intense avant l'ère commune. Il existe des traces d'échanges entre les peuples arabes et perses et les contrées asiatiques avant l'époque islamique. Des produits venant de Chine se retrouvent à la foire de Batne sur les bords de l'Euphrate au IV^e siècle. Marco Polo visita Ormuz à deux reprises, en 1272 et 1293. Les Portugais s'installèrent dans la région, puis les Hollandais et enfin les Britanniques. On dit encore aujourd'hui que les dialectes locaux comme le Kumzari, parlés autour du village de Kumzar dans le nord de la péninsule omanaise de Mussandam et jusque dans la région émirienne de Ras el-Khaïmah, seraient composés d'emprunts et influences de différentes langues dont l'arabe, le persan, le portugais et le hollandais.

Le détroit d'Ormuz cristallise aujourd'hui les attentions car environ 30 % du trafic pétrolier mondial y transite dans un environnement politique régional complexe. Des deux États côtiers, Oman est un État plutôt pacifique et pacificateur de conflits dans la région. Son entremise est souvent requise pour rapprocher les acteurs locaux qui ne se parlent plus. L'autre État côtier, l'Iran, est un État pris dans divers conflits régionaux et internationaux que tout un chacun connaît et dont certains sont assez anciens. Au travers de l'histoire, l'Iran a souvent menacé de fermer le détroit d'Ormuz mais n'a jamais mis sa menace à exécution.

Bathymétrie du détroit d'Ormuz



Toutefois, l'Iran envoie régulièrement des signaux quant au possible exercice de sa souveraineté revendiquée dans le détroit. Les incidents avec la marine américaine que nous n'énumérerons pas sont réguliers. Le plus souvent, il s'agit d'un harcèlement plutôt habilement réalisé au moyen d'un habillage juridique. L'affaire récente du Hankuk Chemi évoquée en introduction en témoigne. Parti du port d'Al-Jubail en Arabie saoudite, ce navire a été arraisonné par les autorités iraniennes lors de son transit dans le détroit au motif d'une « violation répétée des lois sur l'environnement marin » alors que la majeure partie des observateurs y ont

simplement vu une mesure de rétorsion immédiate à une saisie d'avoirs bancaires iraniens par la Corée du Sud, à la demande des USA.

Le contrôle stratégique du détroit ne date pas d'aujourd'hui, les portugais l'avaient bien compris en 1553 lorsqu'ils empêchèrent la prise d'Ormuz et le contrôle du détroit par la flotte ottomane de l'amiral Ahmed Muhiddin Piri Reis. La reprise de la forteresse d'Ormuz en 1622 par les perses, assistés des anglais, ainsi que l'importante bataille de 1625 dans le détroit, qui opposera les Portugais aux Anglais et Hollandais, sont autant de témoignages de l'importance stratégique du lieu. Pour revenir à une époque plus récente, l'Iran menaçait déjà la fermeture du détroit lors de la guerre Iran-Irak de 1980 à 1988. En 2012, lorsque furent prises les premières sanctions occidentales contre le programme nucléaire iranien, la menace a refait surface et c'est encore régulièrement le cas. L'idée de pouvoir contourner le détroit a naturellement germé dans l'esprit de ceux qui sont dépendant de ce dernier. Le Qatar a envisagé le développement de *pipelines* vers l'ouest pour exporter son gaz. Les EAU ont dès 2006 envisagé de construire un *pipeline* de 360 kilomètres entre Habshan, sur la côte du golfe Arabo-Persique, et Fujairah sur la façade du pays donnant sur l'océan Indien à la sortie du détroit. Ce dernier sera construit et deviendra opérationnel dès l'été 2012. On a toutefois récemment vu les limites d'un tel contournement face aux velléités du tumultueux voisin : des attaques « *non officiellement attribuées* » ont eu lieu le 12 mai 2019 contre quatre navires au mouillage au large de Fujairah puis, le 13 juin 2019 contre deux navires sortis du détroit et continuant leur route dans le golfe d'Oman.

Oman a signé la CMB le 1^{er} juillet 1983 et l'a ratifiée le 17 août 1989. Sa mer territoriale avait déjà été fixée à 12 milles nautiques par un décret du 7 juillet 1972 complété par un autre décret du 17 juillet de la même année définissant les lignes de base droites applicables. Le tout a été précisé dans un décret royal n°15/81 du 10 février 1981. L'article 1 de la loi du 7 juillet 1972 énonce que le sultanat exerce sa souveraineté « *en harmonie avec le passage inoffensif de navires et aéronefs d'autres États dans les détroits internationaux* ». Dans sa deuxième déclaration relative à la mer territoriale et au passage des navires de guerre dans les eaux territoriales omanaises il énonce : « *Les navires de guerre jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales omanaises sous réserve d'en avoir obtenu l'autorisation préalable. Les sous-marins jouissent également de ce droit à condition qu'ils naviguent en surface et arborent le pavillon de l'État* ». Le seul accord de délimitation des frontières entre Oman et l'Iran date de 1974. Il a été complété en 2015 mais ne porte que sur la délimitation de leur plateau continental respectif.

L'Iran a signé la CMB mais ne l'a pas ratifié. L'Iran avait aussi signé mais non ratifiée la convention de Genève de 1958 portant sur la mer territoriale et la zone contiguë. L'Iran dispose d'une loi interne du 2 mai 1993 relative aux « *territoires maritimes de la République Islamique d'Iran dans le golfe Persique et le golfe d'Oman* ». Cette dernière fixe la mer territoriale à 12 miles. L'un des problèmes est ici que les lignes de base droites fixées par l'Iran en 1973 sont contestées car considérées comme allant au-delà de ce que sont les règles coutumières ou conventionnelles les définissant. La loi de 1993 reconnaît le principe du passage inoffensif (art. 5) en déterminant les activités qui ne le seraient pas (art. 6). L'article 9 crée une exception à la règle pour le passage des navires de guerre, sous-marins et navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances toxiques qui sont soumis à une autorisation préalable. Les sous-marins doivent naviguer en surface et arborer leurs pavillons.

Ni le détroit d'Ormuz ni le Golfe ne sont très profonds. Cela n'empêche pas la navigation des sous-marins étrangers en plongée sous le régime du passage en transit mais parfois avec des incidents liés à la faible profondeur. On se souvient ainsi de la collision, le 8 janvier 2007, entre le sous-marin américain nucléaire SS *Newport* et le pétrolier japonais *Mogamigawa* par suite d'un phénomène Venturi ayant provoqué l'aspiration par le pétrolier du sous-marin qui naviguait sous lui. Le 20 mars 2009, le sous-marin américain SS *Hardford* naviguant sous la surface est lui entré en collision avec le navire amphibie américain USS *New Orleans*. Aucun des deux incidents ne donnera lieu à des dommages majeurs aux biens et à l'environnement. Ce type de navigation sous-marine dans le détroit est possible sous le régime du passage en transit de la CMB mais pas sous le régime du passage inoffensif ou du droit iranien.

L'interprétation de l'Iran sur l'application de la CMB est la suivante: « *Bien que l'intention recherchée soit de faire de la Convention un instrument d'application générale et de caractère normatif, certaines de ses dispositions sont simplement issues d'un effort de compromis et ne visent pas nécessairement à codifier les coutumes ou les usages (la pratique) existant déjà et considérés comme ayant un caractère obligatoire. Par conséquent, il semble naturel et conforme à l'article 34 de la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités que la Convention sur le droit de la mer ne crée de droits contractuels que pour les États parties à cette Convention. Les considérations ci-dessus s'appliquent particulièrement (mais non exclusivement) à ce qui suit: le droit de passage en transit par les détroits servant à la navigation internationale (partie III, sect. 2, art. 38)* ».

L'Iran en conclut que « *À la lumière du droit coutumier international, les dispositions de l'article 21, lues en conjonction avec l'article 19 (sur la signification de l'expression*

« passage inoffensif ») et l'article 25 sur les droits, et implicitement les droits des États côtiers, de prendre des mesures pour défendre les intérêts de leur sécurité notamment en adoptant des lois et règlements concernant entre autres les obligations concernant l'octroi d'une autorisation préalable aux navires de guerre désireux d'exercer leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ».

Certains auteurs contestent que le droit de passage en transit soit le régime applicable dans le détroit d'Ormuz mais tempèrent ce commentaire par la constatation que le passage dans le détroit *via* le dispositif de séparation de trafic mis en place sous l'égide de l'OMI se fait sur la partie territoriale omanaise. En pratique tous ceux qui fréquentent le détroit savent pour autant que les autorités iraniennes harcèlent fréquemment et de manière assez proche des navires inscrivant leur passage dans ce dispositif.

Bien que n'étant pas directement riverains de la partie étroite du détroit, les EAU ont, côté Golfe à proximité du détroit, un contentieux territorial avec l'Iran. Ce contentieux porte notamment sur trois îles, la petite et la grande Tomb et Abu Musa qui sont situées entre les Émirats du Nord des EAU (Sharjah et Ras Al Khaimah) et l'Iran, au milieu des voies de trafic d'entrée ou sortie du détroit. Cette dispute ancienne est complexe en raison de l'histoire locale et du fait qu'un même clan de la tribu Bani Ghule, les Qassimi, ait des membres sur les côtes riveraines des deux pays. Sans entrer dans les détails de cette dispute, la situation actuelle a pris corps les 29 et 30 novembre 1971 lorsque l'Iran a pris le contrôle des trois îles juste avant la fin du protectorat britannique sur les États omanais de la trêve qui deviendront les EAU. Différentes tentatives de négociations bilatérales ou de médiations et même la possibilité de porter l'affaire devant la Cour internationale de Justice ont échoué. Les enjeux sont doubles : le contrôle de la navigation et l'exploitation des ressources en sous-sol. En janvier 2014, il avait été annoncé de manière par la presse qu'un accord avait été trouvé entre l'Iran et les EAU grâce à l'entremise d'Oman. L'annonce évoquait un accord de transfert de souveraineté aux EAU du territoire des îles de petite et grande Tomb, les fonds sous-marins adjacents revenant à l'Iran. La situation d'Abu Musa restait à définir ainsi que la possibilité de l'octroi, par Oman, d'une présence iranienne dans le Mussandam omanais en échange de la construction d'un *pipeline* entre Oman et l'Iran pour la fourniture de gaz. On n'en a plus entendu parler depuis. En 2021, le détroit reste un lieu où les puissances étrangères tentent d'imposer le droit de passage en transit ou inoffensif sans notification ou autorisation pendant que l'Iran continue à revendiquer son droit national par des démonstrations, harcèlements et menaces. Pendant ce temps, les commerces de boutres entre les deux rives continuent et le

trafic clandestin par esquifs rapides aussi. Ces derniers apportent des chèvres d'Iran au Mussandam omanais pour le marché émirien avant de prendre en retour vers l'Iran des biens de consommation achetés à Oman ou aux EAU.

Malacca et Singapour : entre mer de Chine et océan Indien

Les détroits de Malacca et Singapour ne font en réalité qu'un si l'on considère le trafic à caractère international. C'est le détroit le plus fréquenté au monde. Près de 100 000 navires y transitent annuellement, ce qui représente juste un peu moins qu'Ormuz en volume et nombre de pétroliers mais qui représente beaucoup plus avec le reste du trafic conventionnel. C'est surtout le passage obligé pour les destinations hors Pacifique qui sont encore difficilement joignables par la nouvelle route nord. Les flux à travers ce détroit ne peuvent que se développer dans la mesure où aujourd'hui 17 des 20 plus grands ports mondiaux sont en Asie : 14 en Chine (y compris Hong Kong), Singapour et Busan et Gwangyang en Corée du Sud. Selon la CNUCED, c'est plus de la moitié du commerce maritime mondial qui transite par ce détroit. Avec une longueur totale de près de 1 000 kilomètres si on considère les deux détroits successifs, une profondeur moyenne de 25 mètres et une largeur allant de 1,5 à 225 miles il devient un lieu qui, au-delà des enjeux stratégiques et de sécurité, impose une régulation du trafic plus contrôlée qu'à Bab el-Mandeb et Ormuz pour des raisons évidentes de capacité d'accès, de sûreté de la navigation et de protection de l'environnement.

Vers 1400, Parameswara, dernier roi de Singapour, aurait fondé la ville de Malacca. Selon une légende disputée, le nom Malacca viendrait d'un arbre (l'arbre melaka). Ce plus ancien port de Malaisie donnera son nom au sultanat qui s'y établira. La ville de Malacca est aujourd'hui la capitale de l'un des treize États de la fédération de Malaisie qui porte le même nom. Le port de Malacca a joué un rôle important dans le commerce venant d'Inde et de la région arabo-persique à destination de la Chine. Les commerçants musulmans y avaient établi leur lieu de transbordement entre ces deux mondes. Conquis en 1511 par les Portugais, puis par les Hollandais en 1641, il passera sous contrôle des possessions britanniques en 1824 jusqu'à la décolonisation des années 1960.

Le détroit, qui relie la mer de Chine du Sud à l'océan Indien, sera au fil de l'histoire l'objet de tentatives d'appropriations. Les plus récentes, sont celles des deux États riverains concernés depuis leur indépendance, l'Indonésie et la Malaisie. Géographiquement il fait suite au détroit de Singapour dont il n'est

que la continuité. Le détroit de Malacca ne peut être pris en considération sans le détroit de Singapour car la faible profondeur de ce dernier détermine le tirant d'eau pour le passage (22 mètres).

Le détroit demeure aujourd'hui la voie la plus courte pour connecter, *via* la mer de Chine méridionale, l'océan Pacifique et l'océan Indien. Les voies passant par les détroits de Karimata puis Sunda (rajoutant 1 600 kilomètres/1 à 2 jours de navigation) ou Lombok (rajoutant plus de 2 300 kilomètres/3 à 4 jours de navigation) sont beaucoup plus longues et ont d'autres contraintes de navigation. La seule possibilité d'éviter ce passage et raccourcir les voyages réside dans un projet, qui telle l'arlésienne, revient régulièrement depuis le XVII^e siècle dans les discussions sans jamais aboutir : la construction d'un canal traversant et coupant la Thaïlande entre la mer d'Andaman et le golfe de Thaïlande. Connu sous l'appellation de canal de « Kra » en raison de la localisation d'un premier projet, il est plutôt appelé aujourd'hui Klong Thai (canal thaïlandais) sa localisation évoluant entre Kra (canal de 96 kilomètres) et une localisation plus au sud entre Krani et Trang (canal de 120 kilomètres). Le canal éviterait 1 200 kilomètres de navigation *via* le détroit de Malacca, soit un ou deux jours de navigation. La Chine a récemment ravivé ce projet pour ses nouvelles routes de la soie maritime mais la Thaïlande, soucieuse de son indépendance a une nouvelle fois enterré ce projet en septembre 2020. Ce projet, créerait aussi une frontière artificielle avec trois provinces thaïes du sud ce qui suscite des inquiétudes politiques internes. Enfin, Singapour qui tire l'essentiel de son activité de sa présence à l'entrée du détroit, voit le projet d'un mauvais œil. Pour l'anecdote, le français Marie-Charles David de Mayrena, qui s'autoproclama en 1888 Marie 1^{er}, roi des Sedangs, imagina en 1890 de vendre des actions d'une société pour construire un canal au travers de l'isthme de Kra.

Les États riverains des détroits de Malacca et Singapour sont l'Indonésie, la Malaisie et Singapour. Dès leur indépendance ces États ont manifesté des prétentions nationales sur le détroit. À la suite de la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, les gouvernements indonésien et malaisien ont étendu la limite de leurs eaux territoriales à 12 milles nautiques. La partie la moins large du détroit de Malacca se trouvait donc recouverte par les eaux nationales des deux pays, menaçant la libre circulation maritime.

Le 27 octobre 1969 les deux pays ont signé un accord de délimitation de leur plateau continental respectif. Le 17 mars 1970 ils ont conclu un traité de délimitation de leur mer territoriale dans le détroit. Le 25 mai 1973 un accord a été conclu entre

Singapour et l'Indonésie sur la délimitation de leur mer territoriale dans les détroits de Singapour et Johor. Le 10 mars 2009 un nouveau traité entre les deux pays a été signé pour traiter de la partie occidentale du détroit de Singapour. Singapour et la Malaisie ont entre eux un accord datant de 1927 portant sur la délimitation des eaux territoriales dans le détroit de Johor et un accord de 2005 concernant les extensions artificielles en mer de Singapour dans ce détroit. Le 28 mai 2018, la Cour internationale de Justice a aussi statué sur le sort de Pedra Branca (rocher blanc en Portugais) petite île à l'entrée du détroit de Singapour.

Le 16 novembre 1971, les gouvernements malais et indonésiens avaient déclaré conjointement que le détroit de Malacca n'était pas un détroit international, mais qu'ils autorisaient son franchissement par des navires étrangers en vertu du principe de passage inoffensif. Singapour prendra note de cette décision sans s'y associer. Les velléités des États riverains à contrôler le détroit ont été tempérées par les USA qui ont notamment fait pression pour que l'Indonésie s'engage à respecter la liberté de navigation dans le détroit et sur les axes de traversée de ses eaux archipélagiques.

Singapour, l'Indonésie et la Malaisie ont signé la CMB le 10 décembre 1982. L'Indonésie l'a ratifiée le 3 février 1986, Singapour le 17 novembre 1994 et la Malaisie le 14 octobre 1996. En 2005 les États riverains du détroit se sont réunis au port de Batam en Indonésie pour y formuler trois déclarations :

- la reconnaissance de la souveraineté des États littoraux ;
- la volonté d'être consistant avec la CMB ;
- et l'organisation tripartite d'un système de patrouilles et échanges d'informations.

Il existe une menace de piraterie locale dans le détroit mais qui s'exerce rarement hors des eaux territoriales. Il existe également une menace terroriste de groupes islamistes locaux en lien avec des groupes internationaux. La situation évolue en fonction des crises économiques et politiques pouvant affecter les populations de la région. Un pic de violences a été connu en 2005, la *Lloyd Market Association* avait ainsi classé la zone à risque de guerre, obligeant le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale à convoquer une réunion à Djakarta.

Le dispositif de séparation de trafic pour les détroits de Malacca et Singapour a été adopté par le comité de sécurité maritime n°69 de 1998 en conformité avec

la résolution OMI A.858(20). Les circonstances de navigation dans le détroit ont donné l'appellation de ce dernier à une classe de navire dite « *Malaccamax* » qui sert surtout de référence aux *supertankers* qui transportent le pétrole du golfe Arabo-Persique vers la Chine. Les *Chinamax* et *Cape Size* n'y passent pas. Dans cette classe architecturale, un navire ne fait pas plus de 333 mètres de long, 60 mètres de large, 20,5 mètres de tirant d'eau pour un maximum de 300 000 tonnes de port en lourd.

Les enjeux de maintien de sécurité et sûreté de la navigation dans le détroit ont un cout certain pour les États riverains. En 2006, ceux-ci ont été tentés de mettre en œuvre un péage comme les portugais l'avaient fait au XVI^e siècle mais cela aurait été une autre forme d'entrave à la liberté de navigation dans le détroit.

L'enjeu de la sûreté et de la sécurité dans le détroit n'a pas été un souci pour les seuls États riverains. Le Japon, État utilisateur pour ses approvisionnements énergétiques, a pris très tôt conscience d'une dépendance au détroit. Cela l'a amené dès 1969 à aider les États riverains en constituant au Japon le Conseil japonais du détroit de Malacca. Ce conseil a financé, à travers des projets de coopération, la mise en place et l'entretien de balisages, la conduite d'études hydrologiques conjointes, l'enlèvement d'épaves, le dragage du détroit, le financement de navires de servitudes et la création de fonds dédiés. En 1971, les États riverains ont eux-mêmes organisé leur coopération et ont formalisé celle-ci en 1977 en constituant un groupe d'experts tripartite chargé de leur coopération et des relations avec l'OMI et les usagers. À la suite des événements du 11 septembre 2001, le groupe technique tripartite, les utilisateurs du détroit et l'OMI ont mis en place un « groupe de coopération » institutionnalisé et dont le secrétariat a été établi à Port Kelang en Malaisie. Ce groupe est notamment à l'origine du système de suivi des navires dans le détroit dit « Straitrep ». On notera aussi l'initiative du Japon pour mettre en place un organisme régional chargé de la sécurité maritime en matière de lutte contre la piraterie et le vol armé contre les navires en Asie (ReCAAP), adopté le 11 novembre 2004 à Tokyo, pour entrer en vigueur en 2006 avec un siège à Singapour mais dont ni l'Indonésie ni la Malaisie ne sont membres.

Trois détroits : deux types de problématiques

À Bab el-Mandeb et Ormuz, la liberté de navigation est menacée d'entraves pour des raisons politiques dans le cadre des conflits qui affectent la région. À Malacca, la liberté de navigation est plutôt menacée, hors piraterie récurrente, par le danger que

représente l'intensité de son trafic qui augmente la probabilité d'échouage ou autres accident et incident de la navigation qui mettraient en péril cette artère importante.

L'amplitude des droits des États riverains pour mettre en œuvre ou éviter ces entraves reste discutée. Certains spécialistes remettent en cause le caractère coutumier, hors CMB, du droit de passage en transit dans les détroits et du droit de passage inoffensif libre des navires de guerre. Il existe manifestement des arguments juridiques pouvant justifier cette position, notamment en référence à l'application et à l'interprétation des traités internationaux. Cette position conservatrice ne nous semble pourtant aller ni dans le sens de l'histoire ni dans le sens de l'évolution du droit de la mer telle que conçue dans l'esprit de la CMB.

Nombreux sont ceux qui souhaitent aujourd'hui la mise en œuvre d'une nouvelle CNUDM pour faire évoluer le droit de la mer sur de nouveaux enjeux. On pense notamment à la nécessité de réguler de nouveaux aspects de l'exploitation des fonds sous-marins, ou à la création de zones maritimes internationales sanctuaires pour protéger de manière durable les ressources halieutiques et la biodiversité et enfin à la question des navires automatisés sans équipage. Il nous semble douteux d'imaginer qu'un tel chantier puisse rouvrir, à sa marge, un débat sur la question des détroits. C'est donc la pratique qui entérinera, ou pas, le droit prescrit par la CMB comme coutume, ce que le représentant français à la CMB Guy Ladreit de la Charrière appelait «l'œuvre à accomplir».

Le droit de passage en transit, lorsqu'il est revendiqué comme droit coutumier, s'impose dans un rapport de force. Sa remise en cause pourrait venir de l'abandon ou du changement de ce rapport. Cela ne semble pas à la portée des États riverains concernés dans l'océan Indien. La montée en puissance de la République Populaire de Chine (Chine) serait-elle en mesure d'influencer la situation ?

La Chine, nouvel acteur dans les trois détroits

Bien que disposant de 18 000 kilomètres de côtes, la Chine voit ses ambitions maritimes tempérées par une ouverture limitée sur des mers plutôt que des océans. Elle fait face à quatre mers, la mer de Bohai, la mer Jaune, la mer de Chine orientale et la mer de Chine méridionale, lesquelles sont toutes bordées d'États archipels ou insulaires. Sa dépendance à des ressources énergétiques externes provenant du Golfe et sa dépendance à son commerce extérieur vers l'ouest en font un acteur particulièrement intéressé par nos trois détroits.

La Chine a pris part à la négociation de la CMB entre 1973 et 1982, l'a signée dès 1982 puis ratifiée en 1996. Ce fut la première participation chinoise à une grande négociation internationale après son adhésion aux Nations unies en 1971. Chai Shufan puis Ling Qing, ont conduit la délégation chinoise à la CNUDM avec trois principes à défendre : l'anti-hégémonie (principalement des américains et russes), le soutien au tiers monde et la protection des intérêts nationaux ». *In fine*, la Chine a trouvé que la convention était peu claire sur de nombreux points, voire flexible ce que certains ont vu comme l'opportunité de mieux défendre les intérêts chinois. En la matière, la position de Wang Shuguang, directeur de l'administration d'État pour les océans, est que « *les disputes entre États doivent être résolues entre eux dans le respect mutuel de l'intégrité de leurs territoires respectifs sans impliquer d'organisations ou pays tiers* ». Cette position explique en partie l'attitude et la position de la Chine sur l'arbitrage conduit et rendu par la Cour permanente d'arbitrage le 12 juillet 2016 au profit des Philippines en mer de Chine méridionale.

En tant qu'État riverain, la Chine est concernée par plusieurs détroits dont trois sont l'objet d'un regard particulier attirant fréquemment l'attention, Hainan (Qiongzhou), Taiwan et Myiako. Toutefois, les problématiques y sont particulières en raison des revendications territoriales riveraines. À défaut d'avoir un accès direct aux océans, la Chine œuvre à la protection de ses intérêts maritimes commerciaux en développant la stratégie parfois qualifiée de « collier de perle ». Elle s'établit vers l'ouest, au-delà de sa zone d'influence directe, par des présences terrestres côtières à l'étranger : Djibouti, Maldives, Sri Lanka, Pakistan, Kenya, Tanzanie. Le projet chinois des nouvelles routes de la soie (BRI) est conçu avec des voies maritimes et terrestres qui se présentent comme alternatives et complémentaires. Dans tous les cas, la Chine reste particulièrement concernée par la liberté de navigation dans les trois détroits.

La loi interne chinoise du 25 février 1992 sur la mer territoriale reconnaît la notion de passage inoffensif mais soumet le passage des navires de guerre étrangers à autorisation préalable. La Chine fait partie de la trentaine de pays ayant revendiqué ce droit. Dans sa déclaration du 7 juin 1996 pour la ratification de la CMB, la Chine a déclaré que le passage inoffensif devait s'effectuer sans préjudice des droits du pays côtier, en application de ses lois et règlements, de demander à un État étranger qu'il obtienne de l'État côtier une autorisation préalable aux fins du passage de ses navires de guerre dans la mer territoriale de l'État côtier ou qu'il donne audit État côtier notification préalable du passage en question.

On a peu d'éléments sur la pratique de la Chine en matière de passage dans les détroits de l'océan Indien. La Chine ne considérant pas ses propres détroits comme internationaux, sa position à leur égard ne nous éclaire pas sur ce sujet. Sa politique de prévention des entraves dans les détroits internationaux semble avant tout relever de relations bilatérales et de prise de positions terrestres. Le 4 janvier 2013, l'agence *Xinhua* révélait ainsi un objectif de construction de 18 bases militaires chinoises le long des côtes afro-eurasiennes pour maintenir les corridors de navigation vitaux pour le pays. La stratégie chinoise n'est donc pas tant juridique que pratique, le doublement des routes maritimes par les routes terrestres, les constructions de *pipelines* routes et lignes de chemin de fer ainsi que des alliances avec les pays riverains des détroits forment un ensemble de prévention des risques d'entrave aux approvisionnements en pétrole ou à l'exportation des produits fabriqués en Chine. La montée en puissance de la marine chinoise étant très importante et ses interventions en mer de Chine méridionale de plus en plus visibles, ses positions en matière de protection de la liberté de navigation dans les détroits internationaux participeront nécessairement à la définition de ce qui est la coutume. Walter Raleigh disait en 1616 « *Qui a autorité sur la mer commande le commerce* », les enjeux présentés par les détroits de l'océan Indien l'illustrent parfaitement.

Le nouvel océan Indien et ses dynamiques stratégiques

Dr. Jean-Loup SAMAAAN

*Docteur en science politique de l'université Paris 1 panthéon-Sorbonne
et professeur associé en études stratégiques au Collège de Défense national
des Émirats arabes unis*

Longtemps, l'océan Indien a été perçu comme une simple zone de passage entre l'Asie et l'Europe qui ne disposait pas de sa propre cohérence géopolitique. En 1966, Alastair Buchan, alors directeur de l'*International Institute for Strategic Studies*, écrivait sans ambages qu'il n'était « rien de plus qu'une étendue d'eau entourée de terre et non un ensemble stratégique comme l'Atlantique et le Pacifique »¹. En d'autres termes, les sous-ensembles de l'océan Indien se révélaient trop différents les uns des autres pour que l'idée d'une politique régionale soit jugée convaincante. En France, la zone n'a longtemps suscité que très peu de travaux dans le champ des études stratégiques². Cela peut surprendre alors que la France y gardait la pleine souveraineté sur un ensemble de territoires (La Réunion, Mayotte, les îles Éparses) et qu'elle disposait d'un commandement militaire pour l'ensemble de la région – ALINDIEN – depuis 1973. Toutefois, cet ancien désintérêt a laissé place au cours des quinze dernières années à un nouveau débat sur la nature stratégique de l'océan Indien, et en particulier autour des nouvelles dynamiques qui s'y dessinent et de leurs conséquences sur les intérêts français dans la région. Cet article entend non seulement retracer cette évolution récente de la problématique de l'océan Indien en tant qu'espace géostratégique mais aussi mettre en perspective les tendances lourdes qui devraient nourrir la réflexion navale dans les années à venir.

Lectures françaises de l'océan Indien

Le diagnostic français sur l'océan Indien a sensiblement évolué au cours des quinze dernières années. En 2008, au moment où la piraterie au large de la Somalie prend une ampleur régionale et conduit l'Union européenne à lancer l'opération *Atalanta*, le Livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale (LBDSN) affirme l'idée d'un « arc de crises » qui s'étendrait de la zone sahélienne jusqu'à l'Afghanistan³. Le terme, nouveau dans la terminologie officielle française, trouve son origine dans le débat stratégique américain de la fin des années soixante-dix. Ainsi, en décembre 1978, Zbigniew Brzezinski, alors conseiller à la sécurité nationale du président Jimmy Carter, affirme qu'« un arc de crises s'étend le long des rives de l'océan Indien, avec des structures politiques et sociales fragiles dans une région vitale pour nos intérêts et menacées de fragmentation »⁴.

1. A. Buchan, « Britain in the Indian Ocean », *Survival*, Vol.8, n°7, 1966, p. 222-228, p. 222.

2. Notons toutefois le volume d'Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie de l'océan Indien*, Economica, 1993.

3. O. Jacob, *Défense et Sécurité nationale: Le Livre blanc*, 2008, p. 43-45.

4. « Iran: The Crescent of Crisis », *Time*, 15 janvier 1979.

Nonobstant l'absence de lien direct entre les situations de chacun des pays bordant l'océan Indien, le concept permet aux rédacteurs du LBDSN de 2008 d'englober des problématiques telles que la piraterie maritime, les trafics illicites (drogue, armes) mais aussi des crises régionales (corne de l'Afrique, golfe Persique, conflit indo-pakistanaï). Si le terme passe bientôt dans le langage courant des Armées, il fait l'objet de multiples critiques. Certains observateurs, tel le géographe Michel Foucher, soulignent l'effet déformant du concept, qui non seulement donnerait aux crises de l'océan Indien une dimension unificatrice mais tendrait à surestimer « *une menace terroriste globale dont les racines seraient concentrées dans cet arc et qui n'est pas de nature stratégique* »⁵. Dans sa conférence aux Ambassadeurs d'août 2010, l'ancien président Nicolas Sarkozy prolonge les réflexions amorcées par le LBDSN et tente de nuancer les contours incertains de cet « arc » : « *Chaque pays fait face à une situation spécifique qui doit recevoir une réponse adaptée des gouvernements en charge. Il n'y a pas aujourd'hui de coordination opérationnelle entre les groupes qui agissent d'un bout à l'autre de cet arc de crise. Mais si la situation devait se dégrader, le risque serait grand de voir apparaître une chaîne continue liant les bases terroristes de Quetta et du Sud-afghan à celles du Yémen, de la Somalie et du Sahel* »⁶.

L'analyse ne convaincra pas véritablement et le concept est finalement abandonné dans le Livre blanc de 2013, qui, de manière plus prudente mais assez floue, évoque la notion de « zone d'intérêt prioritaire ». L'océan Indien y est décrit comme une « *zone de transit pour le commerce international [...] au cœur d'enjeux stratégiques mondiaux* »⁷ et l'environnement sécuritaire s'y apparente simplement à une agrégation de multiples crises.

Si la dernière Revue stratégique de 2017 ne revient pas sur ces querelles de terminologie, elle prend acte des derniers développements stratégiques dans la zone, et plus particulièrement de « *la montée en puissance militaire chinoise et des conséquences qu'elle pourra avoir dans les nouvelles zones d'interaction en Afrique (Djibouti) et dans l'océan Indien* »⁸. Cette citation donne à voir l'évolution du regard français sur l'océan Indien en l'espace d'une décennie : la région est passée d'une zone de vide stratégique uniquement ordonnée par les crises en son sein à une zone de compétition autour du facteur chinois. L'inconvénient, toutefois, d'une telle lecture est qu'elle tend à faire de l'océan Indien une région stratégique

5. M. Foucher, « L'Arc de crise, approche française des conflits », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 2012, n°1, p. 6-17, p. 6.

6. Allocution annuelle du Président Nicolas Sarkozy lors de la 28^e Conférence des ambassadeurs de France, 25 août 2010.

7. *Livre blanc Défense et sécurité nationale*, Direction de l'Information Légale et Administrative, 2013, p. 57.

8. *Revue stratégique de Défense et de Sécurité Nationale*, Ministère des Armées, 2017, p. 43.



La Force navale de l'Union européenne, accompagnée par la marine japonaise, déployée dans le cadre de l'opération *Atalanta* au large de la Somalie, octobre 2020.
© European Union Naval Force, Operation *Atalanta*.

qui n'existe que par ses acteurs extérieurs. Il s'agit là d'un biais qui n'est pas propre au débat français et qui se repère aussi dans les lectures américaines. Dans un article remarqué de *Foreign Affairs*, le journaliste Robert Kaplan avait déjà fait en 2009 de l'océan Indien le théâtre du grand conflit entre les États-Unis et la Chine⁹. Dans une telle vision, même une puissance locale comme l'Inde est alors vouée à jouer les rôles de supplétif à Washington face à Pékin. Les limites d'une telle analyse avaient été notées par les universitaires James Holmes et Toshi Yoshihara qui soulignaient qu'« *une approche aussi étroite suppose que la région restera un objet inanimé vulnérable aux manipulations de l'extérieur* »¹⁰.

9. R. Kaplan, « Center Stage for the Twenty-first Century: Power Plays in the Indian Ocean », *Foreign Affairs*, Vol. 88, n°2, mars-avril 2009, p. 16-32.

10. J. Holmes, Toshi Yoshihara, « China and the United States in the Indian Ocean: An Emerging Strategic Triangle? », *Naval War College Review*, Vol. 61, n°3, 2008, p. 41-60, p. 61.

La Revue stratégique de 2017 n'ignore pas pour autant la persistance de crises de basse intensité, notamment liées à la piraterie mais ces éléments semblent relégués au second plan. Dans cette perspective, il importe de prolonger le débat sur les grandes tendances à l'œuvre dans l'océan Indien, afin de bénéficier d'un cadre analytique plus robuste. Il ne s'agit pas seulement d'un exercice intellectuel, la compréhension des dynamiques dans la zone détermine, *in fine*, la capacité de notre appareil diplomatique et militaire à défendre les intérêts français dans la région.

Les problématiques structurantes du nouvel océan Indien

Plusieurs problématiques s'enchevêtrent dans la région, formant ainsi un environnement sécuritaire extrêmement volatil. Pour autant, il est possible de dégager quatre grandes dynamiques à l'œuvre dans la structuration de l'océan Indien comme région stratégique et susceptibles d'influencer les futurs choix politiques de la France.

La Chine comme facteur tant d'unification que de polarisation

La politique chinoise dans l'océan Indien est devenue l'élément structurant entre l'ensemble des acteurs locaux. C'est là le résultat du vaste projet économique – la *Belt and Road Initiative* (BRI) – porté par Xi Jinping depuis son arrivée au pouvoir en 2013. La BRI entend relier les infrastructures terrestres et portuaires de l'Europe jusqu'aux rives asiatiques afin de créer des corridors acheminant ressources et marchandises vers la Chine. Compte tenu des investissements massifs que la BRI engendre et les enjeux de développement économique qui en découlent pour les pays riverains de l'océan Indien, le dispositif chinois est devenu l'objet autour duquel chacun doit se positionner, afin d'en tirer profit et d'éviter sa marginalisation au sein de l'économie régionale qu'une absence du projet impliquerait. En ce sens, la BRI unifie les acteurs de la zone en créant une future interdépendance.

Mais elle est aussi porteuse de risques de polarisation car l'adhésion à la BRI sous-entend un alignement politique des pays de la zone sur l'agenda de Pékin. En d'autres termes, les investissements chinois dans les zones sous-développées de l'océan Indien s'accompagneraient de conditionnalités, plus ou moins explicites, quant à l'adoption de l'agenda stratégique chinois par les autorités locales. Le développement chinois n'est désormais plus cette « ascension pacifique » dépeinte il y a une décennie encore par l'ancien président Hu Jintao. Il s'accompagne

désormais d'une montée en puissance militaire qui, sans être entièrement clarifiée, n'est plus minimisée par ses architectes. La création d'une base navale à Djibouti en 2017 et le déploiement ostentatoire des capacités chinoises en de nombreux points de la zone en sont une parfaite illustration. En outre, selon le rapport annuel du Pentagone sur la puissance militaire chinoise, pas moins de douze pays dans la zone envisageraient la possibilité d'offrir des accès portuaires à la marine de guerre chinoise¹¹.

Les nouvelles ambitions de la politique régionale indienne

La première conséquence de la question chinoise dans l'océan Indien est la relance d'une politique de partenariats de New Delhi avec son voisinage, vers les pays de l'ASEAN, de la péninsule arabique, ainsi que du pourtour africain. Si l'Inde a toujours perçu l'océan Indien comme sa zone d'influence naturelle, longtemps, ses gouvernements n'ont pas décliné cette vision en priorités politiques et budgétaires. Le retard capacitaire de la marine indienne en est l'illustration : longtemps contrainte par son affrontement aéroterrestre avec le Pakistan, l'Inde n'a pas pu – ou pas su – projeter ses ambitions en mer¹².

On observe toutefois aujourd'hui une impulsion nouvelle qui est, en grande partie, le fruit de Narendra Modi et de son fidèle conseiller à la sécurité nationale Ajit Doval, depuis l'élection du premier en 2014. Cette impulsion s'inscrit dans le contexte de relations sino-indiennes de plus en plus tendues. Les dirigeants de Delhi sont bien conscients du phénomène d'unification-polarisation qui découle de la politique chinoise dans la région et entendent éviter un décrochage indien sur les plans diplomatique, économique et militaire. Cela prend donc la forme d'une relance de la *Look-East Policy* envers les partenaires d'Asie du Sud-Est mais aussi des coopérations économiques et militaires avec l'Arabie saoudite ou encore les Émirats arabes unis (EAU), qui avaient été lancées au début des années 2000 sans véritable concrétisation.

La combinaison de ces ambitions indiennes et chinoises provoque des situations pour le moins délicates dans l'océan Indien, avec des pays courtisés simultanément par les deux. C'est le cas par exemple du sultanat d'Oman où Indiens et Chinois investissent militairement et économiquement dans le port de Duqm, et qui pourrait devenir au cours des prochaines années la « Djibouti du Golfe ». Les Maldives

11. « Military and Security Developments Involving the People's Republic of China », Département de la Défense américain, 2020, août 2020.

12. H. Pant, *The Rise of the Indian Navy: Internal Vulnerabilities, External Challenges*, Routledge, 2012.

sont un autre exemple : alors que l'île s'est longtemps rangée sous la tutelle stratégique de Delhi, l'influence économique de Pékin n'a cessé d'y grandir depuis le milieu des années 2000. En 2017, son président Abdulla Yameen, élu en 2013, signe un accord de libre-échange avec la Chine et permet à celle-ci de lancer de multiples projets d'infrastructure faisant des Maldives un point d'appui de la BRI. Si la proximité avec Pékin s'est quelque peu érodée après la défaite électorale de Yameen en 2018, les finances de l'île restent dépendantes des investissements chinois, et ce malgré les tentatives indiennes de les contrebalancer¹³.

L'océan Indien sous le prisme de la stratégie indo-pacifique des États-Unis

En décembre 2017, la *National Security Strategy* de l'administration Trump officialise une nouvelle approche tendant à faire des océans Pacifique et Indien une même zone stratégique, l'Indo-Pacifique. Dans la foulée, le Département de la Défense annonce rebaptiser le *Pacific Command* l'*Indo-Pacific Command* afin de mieux souligner les conséquences opérationnelles de cette stratégie. Toutefois, cette rénovation de la politique américaine reflète moins la centralité de l'océan Indien que son indexation aux problématiques asiatiques, et plus particulièrement à celles ayant trait à l'expansion maritime chinoise¹⁴. Sur le plan institutionnel, l'océan Indien reste une zone secondaire pour le Département de la Défense, une zone entre deux que se partagent les commandements Afrique, Moyen-Orient et Indo-Pacifique. En réalité le préfixe « indo » ne désigne ici pas l'océan Indien mais uniquement l'Inde, l'ensemble du pourtour occidental de la zone étant relégué aux autres commandements.

L'émergence à Washington de l'idée d'une zone « indo-pacifique » souligne donc en creux que ce n'est encore que par les rapports de force asiatiques que l'océan Indien peut être compris. Cet effacement américain n'est pas pour autant un retrait tel que celui entamé par le Royaume-Uni en 1968 « à l'est de Suez » et qui avait complètement redéfini les rapports de force dans la région. L'effacement de Washington ne remet pas pour l'instant en cause la supériorité militaire encore éclatante des États-Unis dans la zone mais il pose, à plus long terme, la question de leur volonté d'intervenir dans des crises futures.

13. B. Palanisamy, « India is Making Inroads in Maldives, but China Stays on Top », *Policy Forum*, 22 octobre 2020.
14. Nous nous permettons de renvoyer à notre article, « La stratégie indopacifique de l'administration Trump : une difficile émergence », *Politique Étrangère*, Vol. 83, n°3, 2019, p. 37-48.

L'émergence de nouveaux acteurs en quête d'autonomie stratégique

Il s'agit probablement de la dynamique la plus récente et la plus saisissante. La dernière décennie a été marquée par la volonté grandissante d'États littoraux de l'océan Indien d'être davantage maîtres de leur destin, ou du moins de diversifier leurs partenariats économiques et militaires. Ainsi, non seulement les monarchies du Golfe lancent leurs propres opérations militaires, telles que la coalition emmenée par Riyad au Yémen depuis 2015, mais aussi certaines d'entre elles s'affirment de plus en plus comme des puissances régionales dont l'influence se fait sentir bien au-delà de la péninsule arabique, et tout particulièrement dans la corne de l'Afrique. Ainsi, les Émirats arabes unis déploient leur armée en Érythrée et au Somaliland tandis que l'Arabie saoudite ouvre une base à Djibouti.

Ces jeux de pouvoir propres à la zone ajoutent un niveau de complexité dans notre compréhension des dynamiques entre les sous-ensembles régionaux de l'océan Indien. Ainsi, la crise de 2017 opposant le Qatar au quartet arabe (Arabie saoudite, EAU, Égypte, Bahreïn) a provoqué des secousses au-delà du Golfe. Les Maldives, où les investissements d'Abou Dabi n'ont cessé de croître au cours des cinq dernières années, se sont rangées aux côtés des EAU et de l'Arabie saoudite. *A contrario*, la Somalie a refusé de suspendre ses relations avec Doha et des tensions en ont découlé avec le quartet, conduisant, en partie, les EAU à remettre en cause leur aide fournie à la formation des forces de sécurité somaliennes. En outre, les États du Conseil de coopération du Golfe entendent devenir des puissances moyennes de l'océan Indien tout en renforçant leurs relations avec les trois principaux acteurs stratégiques, qu'il s'agisse de la Chine, des États-Unis et de l'Inde. La coopération accrue de Riyad et Abou Dabi avec Pékin, que ce soit dans le domaine militaire (*via* les importations de drones, de missiles balistiques) ou de santé (par exemple avec la participation au programme *Sinopharm* pour le vaccin contre la COVID-19) n'est pas sans entretenir la nervosité des décideurs américains et il est fort à penser qu'elle devrait conduire à une pression accrue de Washington sur ses partenaires du Golfe. En tous les cas, ces épisodes ne sont pas anecdotiques : ils donnent à voir l'enchevêtrement progressif des problématiques stratégiques des sous-ensembles régionaux de l'océan Indien, un phénomène qui devrait être amené à se poursuivre au cours des prochaines années.

Conclusion

Il ressort de ce tour d'horizon une perspective sur l'océan Indien plus complexe et surtout plus dynamique. L'océan Indien n'est plus exactement la zone de vide stratégique décrite par le LBDSN de 2008 comme en atteste la compétition désormais structurante entre la Chine, l'Inde et les États-Unis. À cela s'ajoutent les ambitions nouvelles de puissances émergentes dans la zone qui entendent conduire leur propre politique régionale. Or dans le même temps, la zone reste sans aucun doute marquée par un vide de gouvernance qui se reflète dans l'absence d'une architecture de sécurité viable. Il n'existe pas à l'heure actuelle d'organisation régionale dont le mandat et les ressources pourraient permettre de travailler en ce sens : l'*Indian Ocean Rim Association* ou encore la *Commission de l'océan Indien* sont des entités modestes qui ne prétendent pas jouer ce rôle.

Dans le cadre d'une réflexion future sur les intérêts français dans la région et les modalités de leur défense, il est nécessaire, non seulement de prendre acte des quatre dynamiques précédentes, mais aussi de poursuivre la réflexion autour de trois problématiques qui en découlent et qui sont susceptibles d'orienter les tendances politiques dans la zone.

Il s'agit tout d'abord, de déterminer dans quelle mesure la compétition régionale entre la Chine, les États-Unis et l'Inde continuera à façonner les calculs des États littoraux et conditionnera les orientations de ces derniers vis-à-vis d'une logique qui est de plus en plus celle d'un jeu à somme nulle. À cet égard, la pandémie de la COVID-19 a non seulement révélé ces fractures au sein des pays de la région mais aussi renforcé la bipolarisation entre Washington et Pékin. Il nous faut ensuite saisir le degré d'autonomie des dynamiques des ensembles sous-régionaux de l'océan Indien (corne de l'Afrique, Golfe, Asie du Sud) et évaluer si celles-ci ne risquent pas de renforcer la fragmentation plutôt que la cohésion régionale. Enfin, nous devons nous interroger sur les modalités d'une gouvernance future dans la zone en l'absence, à ce stade, de mécanismes crédibles. Pour un pays qui, comme la France, se perçoit comme une puissance riveraine de l'océan Indien, la question est de savoir si elle doit œuvrer au renforcement d'institutions et d'initiatives multilatérales déjà existantes telles que celles mentionnées plus haut (l'*Indian Ocean Rim Association* ou dans le cadre militaire, l'*Indian Ocean Naval Symposium*) ou plutôt considérer que l'architecture de sécurité régionale émergera *via* le recours croissant aux partenariats *ad-hoc* rassemblant trois

à quatre pays, à l'instar du dialogue stratégique France-Inde-Australie¹⁵ ou encore du projet similaire France-Inde-EAU. Les réponses à ces problématiques pourraient bien, *in fine*, irriguer la politique régionale que Paris souhaiterait mettre en œuvre.

15. Frédéric Grare, «Exploring Indo-Pacific Convergences: The Australia-France-India Trilateral Dialogue», *The Washington Quarterly*, Vol. 43, n°4, p. 155-170.



Le groupe aéronaval de la Marine nationale passe le canal de Suez le samedi 6 mars 2021,
à l'occasion de la mission *Clemenceau 21*. © *Marine nationale*.



CONCLUSION

Contre-amiral Jacques FAYARD

Commandant la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN),

Commandant les forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis,

Commandant l'opération AGENOR, pilier militaire de l'initiative européenne

EMASOH – European led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz

Lancé en 2018 sous l'impulsion de l'amiral Prazuck, alors chef d'état-major de la Marine, et porté par mes deux prédécesseurs, les vice-amiraux Piaton et Maletterre, le groupe Alidade « Océan Indien » publie ses premiers travaux.

Constitué de personnalités aux formations et aux parcours professionnels très différenciés, toutes installées aux Émirats arabes unis, ce groupe consacre ses travaux de réflexion aux nombreux enjeux de l'océan Indien.

À l'échelle planétaire, le monde entier transite ou patrouille dans l'océan Indien. Au niveau régional, les cartes stratégiques y sont rebattues à une vitesse inattendue. Au niveau national, l'océan Indien est une zone stratégique où résident plus d'un million de nos concitoyens.

L'océan Indien, une zone de paix ?

Il y a 50 ans, le 16 décembre 1971, l'Assemblée générale des Nations Unies adoptait la résolution 2832 désignant « *solemnellement l'océan Indien, à l'intérieur de limites à déterminer, ainsi que l'espace aérien sus-jacent et le fond des mers sous-jacent, [...] à jamais comme une zone de paix* ».

Il est traditionnel de dire que les espaces maritimes n'ont pas de frontières. La mer relierait et ne séparerait pas... Une phrase dont tous les navigateurs, militaires comme marchands, savent qu'elle est un mythe.

Les espaces maritimes restent en effet des zones de tensions. L'océan Indien et ses détroits n'y échappent pas. Ainsi les différends liés aux délimitations maritimes, la gestion des ressources halieutiques, la lutte contre la pêche illicite non-déclarée et non-réglémentée (INN) ou encore les interrogations sur les recherches hydrographiques régulièrement menées dans la zone constituent des motifs récurrents de débats entre États riverains.

Ces tensions se matérialisent aussi sur les flux qui y transitent. Les flux légaux tout d'abord, menacés par une piraterie somalienne aujourd'hui contenue mais dont les causes demeurent, sont également fortement dépendants du niveau de menace sur les détroits. Le moindre incident peut alors faire flamber les cours des assurances ou des matières premières. Les flux illégaux ensuite, dont le caractère artisanal décrit autrefois par Monfreid, Kessel ou Hergé, a aujourd'hui pris une dimension

industrielle sous l'effet de la mondialisation, comme en témoignent les quantités de drogue découvertes annuellement.

L'océan Indien : au cœur des opérations de la marine

L'année 2021 verra le déploiement simultané dans la zone maritime de l'océan Indien du groupe aéronaval autour du porte-avions *Charles de Gaulle* et de son escorte, du groupe *Jeanne d'Arc*, école d'application des officiers de marine embarqués à bord du PHA *Tonnerre* et de la FLF *Surcouf*, ainsi que d'un groupe de guerre des mines. Une année opérationnelle dense qui s'inscrit toutefois dans la continuité, car 30 ans après la guerre du Golfe et 20 ans après le 11 septembre 2001, les opérations n'ont en réalité jamais cessé dans l'océan Indien.



La FREMM *Languedoc* de retour en Méditerranée après six mois de déploiement en océan Indien. Novembre 2020. © *Marine Nationale / Défense*.

Aujourd'hui, la marine française est engagée au sein de l'opération AGENOR, pilier militaire de l'initiative européenne EMASOH (*European led Maritime Awareness Strait of Hormuz*), dont le volet diplomatique est confié à l'ambassadrice danoise Julie Pruzan-Jorgensen.

Cette opération, dont la pleine capacité opérationnelle a été déclarée le 25 février 2020, est une initiative *ad hoc* de 8 nations européennes (Allemagne, Belgique, Danemark, France, Grèce, Italie, Pays-Bas et Portugal). Considérant que leurs intérêts étaient en jeu après la hausse des tensions constatées dans la région du

détroit d'Ormuz en 2019, elles ont choisi d'agir dans le cadre du droit international général de la mer, pour acquérir une appréciation autonome de situation, faire baisser les tensions et réassurer le trafic maritime marchand, au travers de la présence d'une force navale dédiée.

La France a appuyé cette initiative qui démontre que les nations européennes sont capables, lorsque leurs intérêts sont en jeu, de mobiliser collectivement leurs efforts pour obtenir des résultats concrets. S'appuyant sur les facilités de commandement offertes par la présence des Forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis FFEAU, l'opération AGENOR a rassemblé successivement des moyens navals hollandais, danois, grecs et belges aux côtés des frégates et avions de patrouille maritime français. Elle est placée sous le contrôle opérationnel de l'amiral ALINDIEN (OHQ) avec un état-major tactique (FHQ) sur la base navale d'Abou Dabi, confié à un commodore danois jusqu'à l'été 2021.

La Marine nationale continue également de s'engager régulièrement, avec des frégates venues de métropole ou déployées depuis La Réunion, au sein de la *Combined Task Force 150*, intégrée dans les *Combined Maritime Forces* (CMF), coalition de 33 nations mise en place après les attentats du 11 septembre 2001. Avec 7 tonnes de produits stupéfiants saisis puis détruits dans l'océan Indien en 2020, en pleine crise sanitaire, la Marine nationale est un contributeur déterminant de cette opération de lutte contre les organisations terroristes et leurs activités illégales en mer.

2021 : IONS

En 2021, la France prendra la présidence de l'*Indian Ocean Naval Symposium* (IONS). Après avoir été reporté en raison de la situation sanitaire en 2020, le symposium devrait se tenir à La Réunion à la fin du mois de juin. Les 25 membres¹, les 8 pays observateurs², les 9 États riverains non adhérents³ et deux organisations internationales, la Commission de l'océan Indien et l'Union africaine, seront conviés. La quasi-totalité des États baignés par l'océan Indien sont membres de ce forum, une inclusivité qui mérite d'être soulignée.

1. Afrique du Sud, Arabie saoudite, Australie, Bangladesh, Birmanie, Émirats arabes unis, France, Inde, Indonésie, Iran, Kenya, Malaisie, Maldives, Maurice, Mozambique, Oman, Pakistan, Qatar, Royaume-Uni, Seychelles, Singapour, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande, Timor Leste.

2. Allemagne, Chine, Espagne, Italie, Japon, Madagascar, Pays-Bas, Russie.

3. Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Irak, Koweït et Somalie.

Après l'Inde (Delhi en 2008), les Émirats arabes unis (Abou Dabi en 2010), l'Afrique du Sud (Cape Town en 2012), l'Australie (Perth en 2014), le Bangladesh (Dhaka en 2016) et l'Iran (Téhéran en 2018), la France, nation de l'océan Indien, membre à part entière depuis 2014, prendra pour la première fois la présidence de ce forum créé en 2008.

Dans un espace maritime dépourvu de mécanisme de sécurité collective, IONS est un forum de coopération et de dialogue. Un forum où des acteurs, qui ne se rencontreraient pas par ailleurs, trouvent des opportunités de discussion. Forum réunissant des marines militaires, IONS s'intéresse principalement, par le biais de trois groupes de travail, aux enjeux de sécurité maritime, au partage des informations maritimes et aux opérations humanitaires. Les différends diplomatiques n'y ont pas leur place. Ayant adopté un système de consensus pour son fonctionnement, le conclave biennal permet de faire dialoguer des États qui, par ailleurs, peuvent entretenir des relations conflictuelles.

Déborder de l'océan Indien...

L'Indopacifique devient une espace stratégique d'attention, comme en témoigne le « pivot » américain en cours. La France est une nation de l'Indopacifique et souhaite y faire entendre sa voix. Le discours du président de la République à Garden Island, la publication d'une stratégie Indopacifique par le ministère des Armées, le déploiement régulier de moyens navals de premier plan (groupe aéronaval, groupe *Jeanne d'Arc*, sous-marin nucléaire d'attaque) l'illustrent.

Il s'agit pour elle, comme avec IONS, de se positionner en puissance d'équilibre qui travaille inlassablement à la promotion du multilatéralisme, au renforcement de la souveraineté des États et la préservation des ressources naturelles...

Le vœu formulé par l'Assemblée générale des Nations unies en 1971 de l'élimination « de l'océan Indien de toutes les bases, installations militaires et services de soutien logistique » restera vraisemblablement un vœu pieu pour encore quelques années. L'océan Indien est au défi et ceci constituera sans aucun doute un bon thème d'étude pour les prochains travaux du groupe Alidade « Océan Indien ».

Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.*

La place de l'autorité judiciaire. Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

N°7 - *Union européenne: le défi maritime.* Décembre 2014

N°8 - *Abysse.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10 - *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série - *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11 - *Littoral.* Décembre 2016

Hors série - *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12 - *Ruptures.* Juin 2017

N°13 - *Marins.* Décembre 2017

N°14 - *Liberté.* Juin 2018

Hors série - *La Marine dans la Grande Guerre.* Novembre 2018

N°15 - *Nourrir.* Janvier 2019

N°16 - *Énergies.* Juin 2019

N°17 - *Stratégie.* Janvier 2020

N°18 - *Enjeux climatiques.* Juin 2020

LES PUBLICATIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Chaque semestre, des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Cargo Marine

Des études apportant une connaissance approfondie d'une problématique navale ou maritime.

Périscopes

Revue de presse bimestrielle dont l'objectif est de présenter l'état de la réflexion navale internationale autour de grands thèmes d'actualité. Diffusé par mail, il recense des analyses de fond consacrées aux enjeux navals et maritimes, avec une attention particulière portée aux questions de stratégie navale.

Brèves Marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les Amers du CESM

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
cesm.marine.defense.gouv.fr

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

ISSN 2119-775X

Dépôt légal mai 2021
Achevé d'imprimé au 2^e trimestre 2021
Impression Sipap-Oudin, Poitiers
Réalisation Marie-Laure Jouanno

LES DÉTROITS DE L'OCÉAN INDIEN

Autrefois appelé océan Oriental ou encore mer des Indes, l'océan Indien est la troisième étendue maritime du monde après le Pacifique et l'Atlantique ; il recouvre 20 % de la surface du globe.

L'une de ses principales caractéristiques est d'être un lieu de passage entre l'Asie à l'est et l'Europe et l'Afrique à l'ouest ainsi que de regrouper une pléiade de détroits et canaux du monde : Malacca, Ormuz, Bab el-Mandeb, Suez, canal de Mozambique... À l'heure où les flux commerciaux sont majoritairement maritimes, le rôle de l'océan Indien, et tout particulièrement celui de ses détroits, est ainsi devenu un enjeu politique et économique majeur.

Ce numéro d'*Études Marines*, réalisé par des spécialistes militaires et civils, permet de saisir l'importance de cette région où, quoique éloignée de la métropole, la France dispose d'intérêts stratégiques.



N°19 – Mai 2021
Centre d'études stratégiques de la Marine

