

# L'océan Indien, nouveau centre du monde ?

dimanche 3 février 2019, par [Thomas MARRIER D'UNIENVILLE](#)

**Pourquoi l'océan Indien est-il crucial dans la géopolitique mondiale ? Si régner sur l'océan Indien est l'objectif de beaucoup, la Chine est le pays qui s'en approche le plus. La montée en puissance de l'Inde révèle que la domination par une seule entité semble cependant peu probable. Illustré d'une carte inédite réalisée par Florent Amat.**

ALFRED Thayer Mahan, officier de la marine américaine au XIXe siècle s'exprimait en ces mots : « La puissance qui dominera l'océan Indien contrôlera l'Asie et l'avenir du monde se jouera dans ses eaux » [1]. Le Général de Gaulle affirme un siècle plus tard : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources ». Outre ces considérations, nous pouvons aisément parler de l'océan Indien comme **clef de vôte dans le rééquilibrage des puissances**. Troisième plus grand océan du monde, il est au coeur de bons nombres d'enjeux. Ce territoire maritime est la plaque tournante permettant la projection vers [l'Asie](#), [l'Europe](#), [l'Afrique](#). Il est le centre du marché pétrolier mondial et abrite la plus grande autoroute maritime commerciale [2]. Aussi, ses littoraux sont bordés par de nombreux pays dont les conflits suscitent la crainte de la communauté régionale d'abord, de la communauté internationale ensuite.

Il nous faut donc comprendre en quoi cet océan est crucial dans la géopolitique mondiale afin de démêler les différentes perspectives et réactions engagées par chacun des acteurs.

Dans un premier temps, nous établirons un constat : si régner sur l'océan Indien est l'objectif de tous, la Chine est le pays qui s'en approche le plus. Dans un second temps, nous constaterons qu'un nouveau paradigme semble se mettre en place progressivement. La montée de [l'Inde](#) nous révèle que la domination par une seule entité semble peu probable.



## I. L'océan Indien : prisé par les grandes puissances, dominé par aucune d'entre elles

### Chacun pour soi ?

L'océan Indien, espace géostratégique de par ses enjeux économiques et politiques majeurs, connaît une hausse des tensions. Cet espace névralgique regroupe de nombreux enjeux cruciaux notamment pour l'Europe et l'Asie. Il abrite plus de la moitié des réserves mondiales en hydrocarbures et en uranium, plus de trois quarts des ressources en diamants, ainsi que presque la moitié des réserves d'or et de gaz [3] [4]. Par cet espace maritime, transite une part très significative de l'économie mondiale [5]. Les Etats-Unis, disposant de flottes militaires tout autour du globe, sont particulièrement influents sur cette zone géographique, l'île de Diego Garcia représentant leur foyer le plus précieux. Evidemment, ils ne sont pas

seuls à couvrir ce vaste territoire : l'Inde, la Chine, le Royaume-Uni et [la France](#) sont également des acteurs majeurs.

Les puissances telles que l'Inde, la Chine, [les Etats-Unis](#) ou la France, cherchent à protéger leurs intérêts commerciaux et à pérenniser la stabilité sur ce territoire. L'Inde, par exemple, est progressivement devenue un élément incontournable des relations internationales. Elle cherche notamment à contrer la Chine, qui s'investit dans l'océan Indien.

Pour ce faire, elle renforce ses forts maritimes, lui donnant ainsi le statut de puissance mondiale. Elle cherche aussi à obtenir un deuxième porte-avions. De son côté, la France dispose d'une présence permanente sur l'océan Indien. Celle-ci est *de facto* assurée par ses territoires d'outre-mer, ses bases militaires à Djibouti et à Abu Dhabi, ainsi que par ses accords et coopérations de défense avec les Comores, Madagascar, les Seychelles, Maurice, les Emirats Arabes Unis et l'Inde.

C'est pour cela qu'il leur faut protéger l'axe Shanghai-Rotterdam : les nouvelles routes maritimes de la Soie. Les zones à risques sont notamment le golfe d'Aden et le détroit de Malacca puisque 30% du commerce mondial y transite. En effet, l'océan Indien est fortement touché par la piraterie maritime qui pullule notamment le long des côtes est-africaines, autour de la Corne de l'Afrique, elle sillonne la mer Rouge, et s'étend jusqu'aux littoraux d'Oman. La piraterie somalienne y a été très active. Puisque près d'un tiers de l'approvisionnement en énergie européen y transite, ces cibles sont prisées par leurs navires. Le golfe d'Aden en particulier est qualifié en 2011 comme zone maritime la plus dangereuse au monde, avec 49 navires attaqués dont 1016 marins pris en otage [6].

Cependant, grâce à la présence des forces maritimes européennes Atalante, des Etats-Unis, et de l'OTAN, ces chiffres tendent à baisser. En 2012, l'*International Chamber of Commerce* rapporte que l'on compte 15 navires attaqués et 62 otages. Ces coalitions contribuent à réduire la piraterie au large des côtes somaliennes.

Autre zone sensible de l'océan Indien ayant un impact sur les relations internationales, le golfe Persique et les ambitions nucléaires iraniennes le long du plus gros foyer pétrolier mondial, n'aident pas à la stabilité de cet espace. L'Iran estime que l'océan Indien est sa zone d'opération principale. Il est donc très actif dans une zone qui s'étend du détroit de Malacca, jusqu'au détroit de Bab El-Mandeb en passant par le détroit d'Ormuz [7].

Sur cette aire géostratégique, [les Etats-Unis](#) se placent en garants de la stabilité régionale et leur présence navale à [Diego Garcia](#) et au Bahreïn notamment (Ve Flotte) sont des points d'appui. Washington coordonne de nombreux exercices maritimes dans la région avec la participation de forces alliées.

Aussi, à travers l'OTAN, ils font partie de la *Combined Task Force 151* et de l'opération *Ocean Shield*, organes luttant contre [la piraterie](#) dans le golfe d'Aden. Les Etats-Unis ne sont donc pas seuls dans la région, au contraire. Le Japon a été un élément précurseur dans la lutte contre la piraterie du golfe d'Aden, en y implantant une base à Djibouti en 2010. L'Australie dispose d'une présence navale significative dans l'océan Indien, où l'essentiel de sa flotte est stationné à la base navale de Stirling, sur le littoral opposé à Brisbane.

Parmi les puissances dites « secondaires » actives dans l'océan Indien, le Pakistan, Singapour, la Malaisie et la Corée du Sud sont en tête. En outre, l'Union européenne est également omniprésente de par [la présence française](#) significative à [Mayotte](#) et à l'île de la Réunion, ou la présence britannique sur les Chagos. L'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, la Grèce, la Pologne, la Bulgarie et la Roumanie, Etats membres de l'Union européenne, relèvent du Comité spécial de l'océan Indien des Nations unies. Cet organe a été créé dans le but de faire de l'océan Indien une zone de paix, et ainsi de renforcer la stabilité et la durabilité de la paix régionale.

L'océan Indien regroupe un bon nombre de puissances. Toutes prétendent présentes pour la consolidation de la zone de paix. Si ces puissances servent les intérêts d'autrui, elles servent en premier lieu leurs intérêts. Les enjeux de pouvoir motivent souvent si ce n'est toujours les puissances à rendre

hybrides voire discordants leurs discours. Le plus grand porte-conteneurs français - Saint Exupéry - inauguré en septembre 2018, en est la muse. Il témoigne de la volonté de la France de rivaliser avec les navires américains et chinois. Une telle variété de puissances dans une même région dans le but de soutenir leurs intérêts propres et ceux d'autrui est-elle vraiment source de stabilité ?

Cette question trouve une première réponse dans l'absence d'accord global concernant la sécurité maritime dans l'océan Indien, et ce malgré les initiatives de l'Organisation Maritime Internationale. Nonobstant, les outils de coopération tels que l'Association des Etats riverains de l'océan Indien ou encore l'*Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) [8] prennent le contrepied.



### **Essor annoncé de la Chine**

L'économie et la sécurité énergétique de la Chine dépendent indéniablement des routes maritimes de l'océan Indien passant par le principal point de passage : le détroit de Malacca, par lequel transitent près de 80% des imports d'hydrocarbures chinois. Cette dépendance suscite la crispation et donc la réaction de la Chine qui décide de gonfler ses forces armées et son poids économique dans la région. Elle peut ainsi contrer l'Inde qui, elle aussi, est en pleine expansion dans la région [9].

Les alliés américains tels que le Japon ou la Corée du Sud dépendent également de ce seul point de passage entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale pour ces mêmes motifs. Seulement, les besoins de la Chine en hydrocarbures étant nettement plus conséquents, des déviations de routes pour la Corée du Sud et le Japon n'ont guère le même impact.

La première utilisation de [l'expression « collier de perles » pour nommer les implantations chinoises dans l'océan Indien](#) et ses rives date de 2004. Elle figure dans un rapport du département de la Défense américain. Ce rapport affirme qu'un renforcement de l'influence régionale chinoise pourrait mener à une perturbation des transits d'hydrocarbures vers les Etats-Unis, notamment à cause de la friction concernant Taïwan.

Universitaires et journalistes, entre autres, parlent d'une volonté de Pékin de dominer la région de l'océan Indien. Certains évoquent plutôt une ambition du gouvernement chinois de continuer à élargir le rayon d'intérêts commerciaux et de sécuriser [ses lignes maritimes](#) contre toute perturbation [10].

Même si la présence chinoise dans cet océan peut renforcer son influence, dans le même temps, lors de tensions ou conflits, cela expose et fragilise ses infrastructures.

Puisque l'économie chinoise repose essentiellement sur les routes maritimes de l'océan Indien, il paraît logique que le gouvernement cherche à protéger ce lieu de transit, et donc ses intérêts. Entre la piraterie autour du golfe d'Aden par exemple, et de potentielles perturbations commerciales menées par l'Inde ou les Etats-Unis, les dirigeants chinois ont de quoi s'inquiéter.

Ces efforts mis en place par [la Chine](#) sont encore embryonnaires mais leur objectif est limpide aux yeux de la communauté internationale : afin de maintenir et soutenir ses forces militaires dans la région, il lui est indispensable d'avoir des points d'accroches terrestres. La base de Djibouti est, quoique les dirigeants chinois disent, un moyen de projeter sa puissance.

## II. L'océan Indien : hégémonie(s) régionale(s) ?

### L'Inde : un acteur incontournable ?

Le paradigme actuel de l'océan Indien fait l'objet de nombreuses interrogations. Compte tenu du contexte actuel, deux constats peuvent être émis.

Premièrement, l'équilibre des puissances maritimes de la région tend à se modifier. De par l'émergence et la projection de puissance de la Chine et de [l'Inde](#), les Etats-Unis ne seront plus considérés comme la puissance maritime dominante de l'océan Indien. Pour autant, comme le montrent bon nombre d'études, les Etats-Unis se maintiendront en acteur majeur et conserveront la flotte navale la plus avancée [\[11\]](#).

Ensuite, la puissance maritime de la Chine tend à égaler sa puissance économique. Malgré une présence limitée dans le détroit de Malacca et le golfe du Bengale à ce jour, ses investissements à Djibouti, à Gwadar et dans le littoral du nord de l'océan Indien lui permettront de sécuriser son influence maritime régionale [\[12\]](#). Néanmoins, malgré de lourds investissements dans l'expansion et la modernisation de sa puissance navale, celle-ci tend à devenir opérationnelle lentement.

L'Inde, la plus grande puissance parmi les Etats de la région, cherche à renforcer sa présence militaire. Elle s'investit au détroit de Malacca en érigeant une base navale aux îles Andaman et Nicobar, et afin de garder un point d'appui au détroit d'Ormuz et au canal du Mozambique elle a cherché à s'implanter sur l'île de l'Assomption aux Seychelles. Puisque cela n'a pas abouti, l'Inde va devoir chercher ailleurs.

De surcroît, [l'Inde](#) étend son spectre d'action en se rapprochant des puissances actives dans la région. 2017 est un tournant dans cette expansion indienne. Les Etats-Unis et l'Inde ont conclu un accord dans le but de faciliter l'accès aux bases militaires américaines dans la région, notamment à Diego Garcia, pour la marine indienne et son armée de l'air. Un accord est signé afin d'autoriser l'accès à la base navale de Changi à l'extrémité orientale de Singapour. La France a également autorisé l'accès à ses bases clefs, celles de Djibouti et de la Réunion incluses.

Aussi, l'Inde bâtit des relations stratégiques dans le golfe Persique. Après des années de négociations, l'Inde et l'Iran sont tombés d'accord pour : 1) moderniser, 2) agrandir le port de Chabahar afin de contrôler le détroit d'Ormuz. Ce port peut devenir la nouvelle destination finale de l'autoroute commerciale connectant l'océan Indien, l'Asie centrale et orientale, et la Russie. A terme, ce port pourrait être utilisé à des fins militaires par le sous-continent.

Par ailleurs, le corridor commercial permettant le transit de marchandises entre le golfe Persique et l'Asie centrale avec Oman, l'Iran, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et la Russie, décuple l'influence de l'Inde dans la région [\[13\]](#).

Enfin, suite à sa visite de février 2018 à Oman, le Premier ministre Narendra Modi a conclu un accord permettant l'accès au port de Duqm pour les navires de la marine indienne, l'accès aux bases aériennes omaniennes pour l'armée de l'air indienne et une zone de stockage pour les superpétroliers indiens. Grâce à ce point d'appui supplémentaire qui lui permet de projeter sa puissance vers le détroit d'Ormuz, l'Inde peut garder un oeil sur la Chine basée sur la rive opposée, à Gwadar.

### Vers un nouvel équilibre des puissances ?

L'océan Indien fait l'objet de nombreuses expansions géopolitiques dans sa région. Elles seront sources de changements considérables dans ce que Joseph Nye nomme « *the balance of power* » [\[14\]](#). A ce jour, aucune puissance maritime ne peut être qualifiée comme ayant l'ascendant sur les autres, les Etats-Unis étant une puissance extra-régionale.

En d'autres termes, l'avenir de l'océan Indien est incertain. Si l'on se base sur les études existantes, la majorité anticipe que les Etats-Unis ne seront bientôt plus la puissance dominante de l'océan Indien, et ce de par l'émergence et le renforcement de l'Inde et de la Chine [\[15\]](#).

Dans le même temp, il est aussi clair que les Etats-Unis ne quitteront pas la région et garderont une place significative dans l'échiquier régional. La Chine, elle, tend à croître de la même manière sur le plan maritime que sur le plan économique. Sa croissance et son omniprésence dans la région de l'océan Indien seront équivalentes à celles dans l'économie mondiale.

Même dans le cas de figure où la Chine restreindrait ses positions au golfe du Bengale et dans le détroit de Malacca, ses investissements au port de Gwadar complètent son projet de collier de perles et renforcent son assise aux alentours du golfe d'Oman et donc sur un autre point stratégique de l'océan Indien. Aussi, la Chine est-elle un acteur clef dans la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden depuis maintenant une dizaine d'années.

En ce qui concerne l'Inde, son émergence en tant que puissance maritime est teintée d'incertitude. L'Inde modernise sa marine créée en 1950 depuis la fin du siècle dernier, soit la même période que pour la Chine, et deux siècles après les Etats-Unis, qui ont créé leur marine à la fin du XVIIIe siècle. L'Inde a donc du retard sur ses adversaires. Hormis le rayon d'action que lui accordent ses bases et ses positions navales dans l'océan Indien, elle a du mal à se projeter au-delà. Ceci étant dit, sa position géographique (sa localisation : entre le Moyen-Orient et l'Asie de l'Est, mais aussi au beau milieu de la plus grande autoroute commerciale, et enfin ses plusieurs îles sur cet océan), qui plus est stratégique dans la région, lui procure un effet de levier considérable auprès des puissances périphériques (France, Chine, Etats-Unis, Iran...). Son avenir en tant que puissance maritime parmi les trois premières puissances maritimes de la région dépend uniquement des capacités et des effectifs de sa flotte navale. Pour la quatrième puissance militaire mondiale, la carte à jouer est celle d'investir dans des infrastructures permettant d'accroître ses capacités expéditionnaires, et ainsi sa projection de puissance dans la région, éléments dont manquent parfois des puissances telles que la Chine et les Etats-Unis.

### **Si tu veux la paix, prépare la guerre (Si vis pacem, para bellum ?)**

Du golfe Persique aux côtes Est-africaines en passant par la Malaisie, les côtes australiennes et enfin l'Antarctique, l'océan Indien couvre plus de soixante-dix millions de kilomètres carrés [16]. Les pays qui forment ses littoraux, au nombre de trente, accueillent un tiers de la population mondiale. Cet immense espace maritime est donc un élément qui ne peut être négligé par l'étude des relations internationales.

En effet, il permet l'accès à l'Europe et l'Asie via le golfe Persique et le Canal de Suez. Un quart de la production mondiale en pétrole transite par le détroit d'Ormuz, mais encore 3,8 millions de barils chaque jour par le détroit de Bab El-Mandeb en 2015 [17]. En d'autres termes, il s'agit d'une Route de la Soie 2.0. Cette agora constitue un lieu de passage phare entre les marchés européens, asiatiques, africains et du Moyen-Orient. Par ailleurs, cet espace maritime, qui manque de cohésion politique et sécuritaire, abrite de nombreux différends territoriaux non-résolus [18]. Ils naissent des cendres de la colonisation et demeurent nonchalamment occultés.

Ses littoraux connaissent la lèpre des réseaux extrémistes, terroristes, tels qu'Al Qaeda, Daesh, et d'autres mouvements satellites. Cette ramification empoisonnée est un enjeu de taille pour la sécurité globale. En haute mer, c'est la loi des pirates qui prévaut. Ces voies maritimes pour les biens, denrées alimentaires et ressources, logent également des trafics d'armes, de drogues et d'humains.

Ce noeud de congestion peut tout à fait être considéré comme source de dissensions, voire une zone propice à un conflit mondial. Ce carrefour stratégique révèle que le pays qui parvient à asseoir son influence au nord de l'océan Indien a la capacité de contrôler la production et le transit du pétrole allant du Moyen-Orient à l'Europe et l'Asie. Il en est de même pour les marchandises, ce qui lui permet d'imposer ses règles au monde. Puisque quête du pouvoir et domination vont de pair avec dissentiment et contestation, il serait irrationnel et déraisonnable de penser qu'aucune friction n'est à venir.

La France qui possède la deuxième Zone Economique Exclusive (ZEE) du monde grâce à ses territoires d'outre-mer, et dont un quart est situé dans l'océan Indien, n'est pas occultée de tous les éléments traités précédemment. La France est *de facto* parmi les puissances les plus engagées, sur le plan militaire particulièrement, et contribue à la stabilité de la région. Le récent rapprochement auprès de l'Inde

indique que cela n'est pas près de cesser. Elle cherche à se rendre indispensable.

Au demeurant, l'océan Indien donne accès au Moyen-Orient, l'Afrique, l'Asie et l'Europe. Qui le contrôle tient le monde, mais qui y parviendra ?

Copyright Février 2019-Marrier d'Unienville/Diploweb.com

---

## P.-S.

Thomas Marrier d'Unienville est diplômé d'un Master 1 Géopolitique et Relations Internationales à l'Institut Catholique de Paris et d'une Licence LEA anglais/allemand, spécialité affaires et commerce à l'université Sorbonne Nouvelle - Paris 3. Cet article a été rédigé dans le cadre d'un stage auprès du Diploweb.

---

## Notes

- [1] Alfred T. Mahan, « whoever controls the Indian Ocean dominates Asia. This Ocean is the key to the seven seas. In the 21 st century the destiny of the world will be decided on its water »
- [2] WTO. 2018 Press Releases. [https://www.wto.org/english/news\\_e/pres18\\_e/pr820\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/pres18_e/pr820_e.htm).
- [3] National Geographic. <https://news.nationalgeographic.com/2016/07/deep-sea-mining-five-facts/>.
- [4] J. Conca, « Uranium seawater extraction makes nuclear power completely renewable », Forbes, 1er juillet 2016
- [5] Globalization of Maritime Piracy, Journal of International service, 2017. <https://jis-online.org/2017/08/21/globalization-of-maritime-piracy/>.
- [6] Maritime trade and piracy in the Gulf of Aden and the Indian Ocean (1994-2017), Journal of Transportation Security, 2018
- [7] La menace iranienne de bloquer le détroit d'Ormuz : Une analyse. Institut Jacques Cartier. <https://www.institut-jacquescartier.fr/tags/detroit-dormuz/>.
- [8] L'Indian Ocean Naval Symposium (IONS) est un forum multilatéral. Il existe depuis 2008. Sa mission est de promouvoir la coopération entre les marines militaires des Etats riverains et insulaires de l'océan Indien
- [9] M. Nouwens, « China and Indian : competition for Indian Ocean dominance ? », ISS, 24 avril 2018. <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2018/04/china-india-competition>.
- [10] A. Laurent, « La stratégie chinoise du « collier de perles » », Outre-Terre, 2010/2 (n° 25-26), p. 187-198
- [11] The Hague Centre for Strategic Studies, The Maritime Future of the Indian Ocean -Putting the G back into Great Power Politics, n°13/09/10
- [12] D. Brewster, « Welcome to the new Indian Ocean », The Diplomat, 21 février 2018
- [13] International North-South Transport Corridor (INSTC) - <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/>.
- [14] Joseph S. Nye, « L'équilibre des puissances au XXIe siècle », Géoéconomie, vol. 65, no. 2, 2013,

[15] Future Directions International, « Indian Ocean : a sea of uncertainty ».  
<http://futuredirections.org.au/wp-content/uploads/2016/01/IndianOceanASeaofUncertainty-.pdf>

[16] National Centers for Environmental Information.  
[https://www.ngdc.noaa.gov/mgg/global/etopo1\\_ocean\\_volumes.html](https://www.ngdc.noaa.gov/mgg/global/etopo1_ocean_volumes.html).

[17] France 24, « Offensive de l'Arabie Saoudite au Yémen : et le pétrole dans tout ça ? ».  
<https://www.france24.com/fr/20150326-yemen-petrole-arabie-saoudite-aden-golfe-transport-houthis-iran-conflit-prix-baril>.

[18] Les invités de Mediapart, « Le drame chagossien débattu au tribunal de La Haye », Mediapart, 31 août 2018 France Info.  
<https://la1ere.francetvinfo.fr/l-onu-madagascar-demande-que-la-france-lui-cede-les-iles-eparses-399915.html>.