



**Institut
EGA**

Enjeux géopolitiques contemporains

Cours de M. Romain BERTOLINO

Institut d'Études de Géopolitique Appliquée - 31 Rue de Poissy 75005 Paris

www.institut-ega.org – secretariat@institut-ega.org

N°RNA : W712004835 - N°SIRET : 849 769 906 00025

L'océan Indien : un espace stratégique

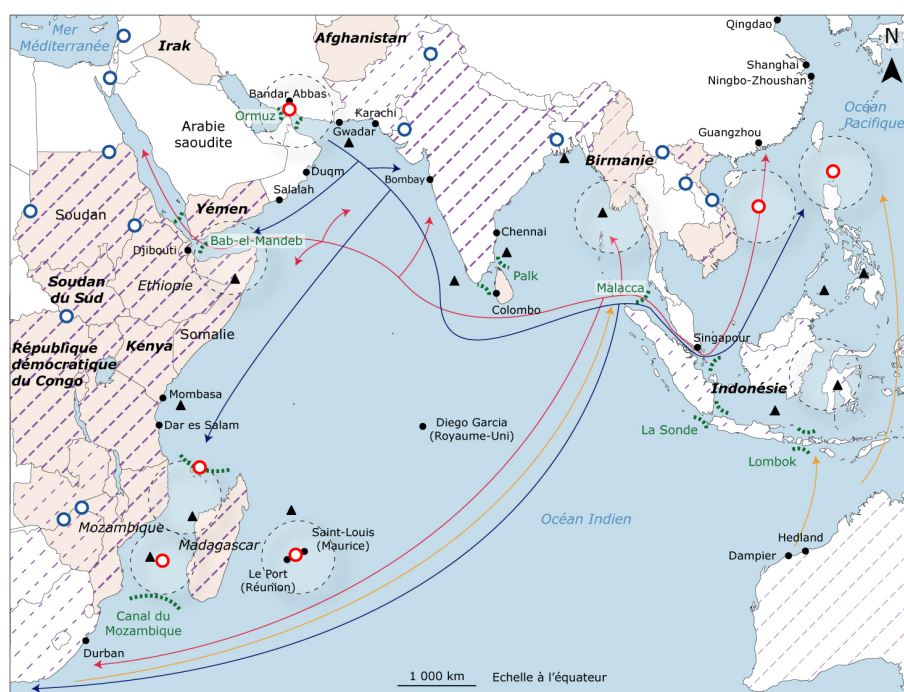
L'océan Indien représente une zone clé pour de nombreuses nations régionales et extra-régionales. Il s'agit d'un espace géographique vaste puisqu'il s'étend des côtes Est africaines aux côtes australiennes. C'est également un espace qui est caractérisé par une multitude d'États aux histoires complexes et différentes.

Élément important, la région est également caractérisée par une importante hétérogénéité du point de vue du niveau de développement puisqu'on y retrouve des États « développés » (Australie) et des États connaissant une situation politique, économique, sécuritaire et sanitaire particulièrement négative, comme en témoigne, par exemple, le cas de la Somalie.

De plus, il ne faut pas mettre de côté le fait que la zone est une zone de transit puisqu'environ 50% du transport mondial de pétrole, près de 40% du gaz et environ un tiers du trafic maritime à vocation commerciale transitent par cette zone. Chaque année, ce sont environ 23000 navires qui transitent par l'océan Indien.

En ce sens, la sécurisation maritime de la zone - vecteur de développement des États riverains de l'océan Indien - est un enjeu primordial. Les enjeux qui concernent la zone (zone de transit en terme d'approvisionnements énergétiques et de biens manufacturés ; piraterie ; trafics ; présence de points d'appuis pour l'organisation et le commandement d'opérations militaires et sécuritaires) expliquent la présence de nombreux États - aussi bien à travers des bases militaires que leurs territoires ultramarins - et la volonté de ceux-ci de développer une architecture de coopération aussi bien cohérente qu'efficace.

Océan Indien : quels flux, risques et menaces ?



Profondeur stratégique : flux commerciaux, catastrophes et conflits

- Passage et détroit
- Installation portuaire
- Hydrocarbures
- Grands pondéreux
- Conteneurs
- Revendications de souveraineté maritime
- Prédation maritime, trafic d'êtres humains, de drogues et d'armes
- Conflit inter-étatique
- Zone de conflit pour le partage des ressources (dont l'eau)
- Pays abritant des conflits déclarés (ou les conduisant à leurs frontières) de moyenne à haute intensité
- Pays menacés de catastrophes environnementales et/ou humaines et abritant ou menant des conflits
- Pays faisant face à des menaces avérées de catastrophes environnementales et humaines

Risques sanitaires

- Pays dont...
 - < 31%
 - 31-50%
 - > 50%
- ... de la population n'a pas accès à des soins convenables*

* Données indisponibles pour Arabie saoudite, Iran et Oman.

Pays dont 65 à 85 % de la population n'a pas accès à l'eau potable**

** Les pays dont plus de 85% de la population n'aurait pas accès à l'eau potable ne produisent pas de données suffisamment fiables.

Sources : OMS 2008; OICL 2011; ISEMAR 2011; OMS-UNICEF 2008; UNITAR-UNOSAT 2014; E. Pflimlin & L.-A. Borer, *Diploweb.com*, juin 2014; *Questions internationales*, n° 70, novembre-décembre 2014; F. Lasserre & E. Gonon, *Manuel de géopolitique*, Armand Colin 2016

Conception de la carte et de la légende: J.-P. Numa avec C. Bezamat-Mantes et P. Verluise. Réalisation : C. Bezamat-Mantes

© Septembre 2017 - C. Bezamat-Mantes / *Diploweb.com*

Il s'agira donc d'étudier tout d'abord comment est structurée la coopération régionale dans la zone (I), avant de s'intéresser au trafic de drogues en tant que phénomène transnational perturbateur (II).

I. Une architecture de coopération régionale en développement

Espace régional bordant trois continents, l'océan Indien apparaît, comme susmentionné, comme un espace d'échanges mais aussi de perturbations. De ce fait, afin de sécuriser l'acheminement des approvisionnements énergétiques et des biens manufacturés, de multiples initiatives nationales et multilatérales ont été entreprises.

En ce sens, et pour sécuriser les 30% des ses approvisionnements énergétiques qui transitent par la zone, l'Union européenne a lancé l'opération Atalante en 2008 - « *mission associant les États membres de l'UE disposant de forces navales (Royaume-Uni, France, Allemagne, Espagne, Suède, Grèce, Pays-Bas) ainsi que des États non membres de l'UE (Suisse, Croatie, Monténégro, Norvège, Ukraine)* »¹. Également, les États-Unis, à la tête d'une coalition (TF1- 51), et l'OTAN, avec l'opération *Ocean Shield*, ont lancé des opérations « *multilatérales* » pour stabiliser cet espace. Enfin, certaines opérations nationales ont été menées et sont menées par plusieurs États : la Chine, la Russie, l'Inde, l'Iran, le Japon, mais aussi la Malaisie, la Corée du Sud et l'Arabie saoudite.

Les différentes opérations sont coordonnées par le Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS), entité créée par les États-Unis en janvier 2009. Plus globalement, l'océan Indien est lui aussi caractérisé par la présence d'organisations internationales telles que l'Indian Ocean Rim Association (IORA) ou encore la Commission de l'océan Indien (COI), organisations qui favorisent des actions collectives extérieures d'intégration et de coopération².

Deux accords régionaux relatifs à l'échange d'information maritime et la coordination d'opérations ont été signés à Maurice en avril 2018 dans le cadre de la Conférence sur la sécurité maritime dans l'océan Indien, organisée par la présidence de la République de Maurice et de la Commission de l'océan Indien. Ce sont ainsi le Centre régional de fusion de l'information maritime (CRFIM), basé à Madagascar, qui a pour objectif la sécurisation des trafics maritimes dans le Sud-Ouest de l'océan Indien, et le Centre régional de coordination opérationnelle (CRCO), basé aux Seychelles, qui ont été créés dans le cadre des activités du programme régional de sécurité maritime (MASE), mises en œuvre par la Commission de l'océan Indien sur financement de l'Union européenne (UE)³.

L'ensemble de cette architecture a donc pour objectif de faciliter la coopération entre les États riverains de la zone et ceux qui y sont présents par l'intermédiaire d'opérations, de même que de lutter contre des phénomènes transnationaux - éléments perturbateurs à l'échelle régionale.

¹ Véronique Roger-Lacan « *Lutte contre la piraterie, facteur structurant de sécurité en océan Indien ?* », Hérodote, vol. 145, no. 2, 2012, p. 118.

² « *Les missions de la COI* », Commission de l'océan Indien.

³ « Conférence Sécurité maritime dans l'Océan indien: Des accords «historiques» signés pour renforcer la sécurité maritime régionale », Outremers360°, 29 avril 2018.

II. Des phénomènes transnationaux : focus sur le trafic de drogues

L'océan Indien et les pays d'Afrique de l'Est sont concernés par le trafic de drogues et ses conséquences néfastes d'un point de vue sécuritaire. L'ampleur du phénomène, aussi bien en terme de quantité que de répartition spatiale, peut être constaté. Ce sont notamment le Kenya, la Tanzanie, Madagascar, les Seychelles, l'Ile Maurice, La Réunion et Mayotte qui sont concernés par ce phénomène.

La France, depuis janvier 2018, déploie six bâtiments dans le cadre de la CTF 150, ce qui lui a permis de saisir un total de près de 15 tonnes de drogue⁴. Egalement, le Programme régional pour l'Afrique de l'Est pour la période 2016-2021 « [...] contre la criminalité transnationale organisée et les trafics [...] vise en priorité le trafic de drogues, la traite des personnes et le trafic de migrants, les flux financiers illicites et le recours aux réseaux de transport à des fins de trafic, y compris la criminalité maritime »⁵.

Il est également intéressant de remarquer que l'Afrique de l'Est, s'agissant du trafic de drogue, est caractérisée par une double réalité : elle est une destination et une plateforme « d'exportation ». En effet, la marchandise, généralement de la cocaïne en provenance d'Amérique latine, arrive par la côte atlantique - par l'intermédiaire du Cap-Vert, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Bénin et du Nigéria - à destination du Moyen-Orient et des nouveaux marchés asiatiques.

Ces routes, en plus de permettre l'exportation des drogues, engendrent l'émergence d'une production africaine de drogues (cannabis, méthamphétamines, etc.)⁶. À une plus grande échelle géographique, le Nigéria apparaît comme un pays de transit d'envergure dans le trafic d'héroïne et de cocaïne à destination des États-Unis et de l'Europe.

L'Afrique, autrefois exclusivement considérée comme un continent de « transit » est désormais devenue « un nouveau marché de consommation et de production, développant ses propres organisations criminelles, ses propres routes à travers le monde [ceci faisant d'elle] un grand acteur du trafic international de drogue »⁷.

⁴ Ministère des Armées, « CTF 150 - Bilan de l'action française depuis janvier 2018 », 1er octobre 2018.

⁵ Arnaud Jouve, « La lutte contre la drogue en Afrique, un défi colossal », RFI, 16 septembre 2019.

⁶ Arnaud Jouve, « L'Afrique, terre de production, de transit et de consommation des drogues », RFI, 17 mars 2017.

⁷ *Ibid.*