

## A L'EST DE L'IRAN | LE BALOUTCHISTAN



A l'est de l'Iran, le Baloutchistan est un espace à la croisée du Moyen-Orient, de la Haute Asie et des stratégies chinoises. Les puissances européennes et occidentales ne sauraient s'en désintéresser.

Located on Iran's Eastern borders, Baluchistan is at the intersection of Middle-East, High Asia and China's strategy. The European and Western powers should not turn a blind eye to that area.

**Jean-Sylvestre MONGRENIER** | Chercheur associé à l'Institut Thomas More

La crise nucléaire iranienne appelle l'attention sur l'environnement géopolitique dans laquelle elle s'inscrit. Si le face-à-face entre Téhéran et les régimes arabes sunnites du golfe Arabo-Persique, au sud, est désormais intégré dans les cartes mentales, il n'en va pas de même du Baloutchistan, un espace ethnique à cheval sur l'Iran, l'Afghanistan et le Pakistan. Cet espace est à la croisée de forces et de stratégies de grande envergure qui mènent à la Haute Asie ainsi qu'à la Chine. Il faut s'y intéresser.

## | Les revendications séparatistes baloutches

Le Baloutchistan est d'abord le nom d'une province qui s'étend sur plus des deux-cinquièmes de la superficie du Pakistan (347 000 km<sup>2</sup> sur 796 100 km<sup>2</sup>). Faiblement peuplée (12 millions d'habitants sur un total de 176 millions), elle est riche en ressources naturelles (cuivre, charbon et gaz) et sa frange septentrionale abrite un centre d'essais nucléaires militaires (voir les essais de 1998 dans les monts Tchagai). Le Baloutchistan s'ouvre sur l'océan Indien avec le port de Gwadar – situé au bord de la mer d'Arabie, ce port appartient à Oman jusqu'en 1958 -, un site sur lequel d'importants investissements, en très grande partie financés par l'allié chinois, ont été réalisés<sup>1</sup>.

Au plan ethnique, le peuplement baloutche<sup>2</sup> s'étale sur le sud de l'Afghanistan (100 000 Baloutches) et l'est de l'Iran (1,150 millions de Baloutches). Cette province est donc à l'intersection de problématiques nationales-étatiques et régionales, voire planétaires, tant sur le plan sécuritaire qu'énergétique (lutte contre le terrorisme, accès aux ressources énergétiques, désenclavement de l'Asie centrale, approvisionnements chinois). Ainsi le Baloutchistan conjugue-t-il faibles niveaux de développement et autonomisme ethnique, un autonomisme avivé par le fait que la partie nord de la province est peuplée de Pachtounes<sup>3</sup> (les Baloutches représentent 55% de la population locale).

Les prolongements extérieurs de cet autonomisme - l'Est iranien est aussi agité par un mouvement sunnite baloutche opposé au régime - et la revendication d'un « Grand Baloutchistan » indépendant, revendication formulée par l'Armée de libération du Baloutchistan, alimentent à Islamabad la thèse d'un complot étranger visant à démembrer l'Etat pakistanais. Les revendications autonomistes et séparatistes s'appuient sur le fait historique qu'une partie du Baloutchistan (100 000 km<sup>2</sup>) constituait, jusqu'en 1955, une principauté dirigée par le khan de Kalat. Ces revendications ainsi que la turbulence des grandes tribus de la région (les Mengal au Sud, les Marri au Nord, les Bugti à l'Est) ont donné lieu à des soulèvements répétés (1948, 1958, 1962) puis à une insurrection d'une certaine envergure (1973-1977).

## | Le port de Gwadar et ses enjeux

La répression menée par le pouvoir central est désormais complétée par une politique de développement régional dont l'expression la plus achevée est le nouveau port de Gwadar, situé à relative proximité du détroit d'Ormuz, ce goulet d'étranglement par lequel transitent 20% du pétrole mondial et même 35% des volumes empruntant la voie maritime (le détroit d'Ormuz est au centre des tensions engendrées par la programme nucléaire iranien)<sup>4</sup>. Le projet de renforcement du port de Gwadar a d'abord été envisagé dans le cadre de la guerre entre le Pakistan et l'Inde,

---

<sup>1</sup> Menée par la Chine, la première phase de construction du port de Gwadar est achevée en 2006. A hauteur de 85%, cet engagement financier et économique de la Chine est l'expression d'un mouvement plus général vers la mer d'Arabie, le détroit d'Ormuz, et l'océan Indien par lequel transite une large part de l'approvisionnement pétrolier chinois.

<sup>2</sup> Pour les amateurs des aventures de Blake et Mortimer (Edgard P. Jacobs), rappelons que le personnage de Razul le Benzedja, homme de main du colonel Olrik (cf. *Le secret de l'Espadon, Le secret de la grande pyramide, Le sanctuaire du Gondwana*) est un Baloutche. La tribu des Bezendjas est mentionnée par Henry Pottinger dans son *Voyages dans le Belouchistan et le Sindhy* (1818) ainsi que par Jean-Baptiste Benoit Eyriès dans son *Abrégé des voyages modernes depuis 1780 jusqu'à nos jours* (1824).

<sup>3</sup> Les Pachtounes sont l'un des deux principaux groupes ethniques afghans, avec les Tadjiks. Les Pachtounes représentent près de 35% de la population afghane. Au Pakistan, ils sont nommés « Pathanes ». Pachtounes et Baloutches appartiennent, au plan linguistique, à la branche aryenne de la famille indo-européenne.

<sup>4</sup> Voir Focus 1.

en 1971, l'*Indian Navy* ayant organisé le blocus de Karachi ; dans la perspective d'un conflit futur, il fallait pouvoir compter sur des installations portuaires plus à l'ouest<sup>5</sup>.

Carte 1 | Le port de Gwadar dans son environnement géographique



Source: Newstop24.com

Le projet a pris un tour concret au tout début du XXI<sup>e</sup> siècle, peu après l'engagement des opérations en Afghanistan en réponse aux attentats du 11 septembre 2001, avec l'aide technique et financière de Pékin (85% du financement). Présenté comme un « *hub* » entre Asie du Sud, Asie centrale et Moyen-Orient, Gwadar a pour concurrent le port iranien de Chabahar, à 72 km de l'autre côté de la frontière, qui depuis 2002 bénéficie des investissements indiens (les relations entre Téhéran et New-Delhi sont étroites). Ainsi ces deux ports constituent-ils des actifs dans le cadre des rivalités sino-indiennes pour l'évacuation des ressources énergétiques de la Caspienne, l'un et l'autre étant les points terminaux de projets concurrents de gazoducs permettant d'acheminer ensuite le gaz du Turkménistan vers l'océan Indien et le marché mondial.

Dans ce « Grand Jeu<sup>6</sup> » autour de la zone « AfPak » et en Haute-Asie, il doit être aussi rappelé que la ville de Quetta - depuis laquelle opèrent le mollah Omar et le commandement suprême des Talibans (la « Quetta shura ») -, est située au Baloutchistan (les Talibans ont ouvert un « bureau » au Qatar pour ouvrir des négociations avec Kaboul et le gouvernement des Etats-Unis, sans grandes perspectives, semble-t-il). A cet égard, soulignons le fait que la focalisation de la France sur le Sahel et l'opération en cours contre les groupes armés islamistes du Nord-

<sup>5</sup> Située à 460 km de Karachi, la base navale de Gwadar double celle du principal port pakistanais dont la troisième guerre entre Islamabad et New-Delhi a mis en évidence la vulnérabilité. En 2011, suite à l'opération du commando américain ayant éliminé Ben Laden sur le sol pakistanais, il a été évoqué à Islamabad la possibilité d'ouvrir le site de Gwadar aux militaires chinois. Pékin a décliné l'offre et s'en tient à une stratégie civile mais nombreux sont les personnalités et experts indiens qui regardent avec inquiétude cet engagement de la Chine dans l'océan Indien (voir la stratégie chinoise du « collier de perles »).

<sup>6</sup> Popularisé par Rudyard Kipling dans son *Kim*, l'expression de « Grand Jeu » aurait été forgée par un capitaine de la Compagnie des Indes orientales. Sur l'histoire de cette rivalité anglo-russe, voir Peter Hopkirk, *Le Grand Jeu. Officiers et espions en Asie centrale*, Editions Nevicata, 2011. L'expression est quelque peu galvaudée mais néanmoins fort utile pour désigner les rivalités géopolitiques en Haute Asie. Michel Jan, co-auteur du *Milieu des empires* (René Cagnat et Michel Jan, *Le milieu des empires ou le destin de l'Asie centrale*, Robert Laffont, 1981), évoque désormais, du fait de l'élargissement des horizons, un « Très Grand Jeu ».

Mali ne doivent pas éclipser les enjeux du théâtre afghan<sup>7</sup> (le retrait précipité de la France depuis ce théâtre, en rupture avec les engagements contractés au sein de l'OTAN, expliquerait en partie le peu d'allant de ses alliés au Sahel).

Enfin, il faut envisager les choses à un niveau d'analyse de plus grande envergure encore. Le port de Gwadar est l'un des principaux points d'appui du « collier de perles », cet ensemble de ports et de facilités que Pékin cherche à organiser le long de ses lignes d'approvisionnement énergétique entre le golfe Arabo-Persique et les rives des mers de Chine méridionale et orientale, en passant par les détroits indonésiens. L'objectif est d'apporter des éléments de réponse au « dilemme de Malacca »<sup>8</sup>, c'est-à-dire à la dépendance de Pékin vis-à-vis de lignes de communication dont la surveillance est pour l'essentiel assurée par la marine de guerre des Etats-Unis<sup>9</sup>.

Selon certains projets encore imprécis, le port de Gwadar et le Baloutchistan pourraient aussi être l'aboutissement d'un « corridor de circulation » reliant le Sin-Kiang chinois à l'océan Indien, en passant par la route himalayenne du Karakorum, construite par les Chinois et les Pakistanais entre 1966 et 1978 (la Chine et le Pakistan ont signé en 2006 un *Memorandum of Understanding* relatif à ce « corridor »). Ainsi est-il question de construire le long de la route du Karakorum un oléoduc et un gazoduc qui relieraient le port de Gwadar à Kashgar, dans le Sin-Kiang chinois (le Xinjiang). Ce segment continental sud-nord par lequel transiteraient des volumes de pétrole et de gaz importés depuis le serait une partie de la réponse au « dilemme de Malacca » (ces volumes représenteraient de 5 à 7% du pétrole importé par la Chine via l'océan Indien).

## | Une nécessaire attention stratégique

Au total, la destinée du Baloutchistan n'est pas une simple question interne au Pakistan. Cette province se trouve à la croisée du Moyen-Orient, de l'Asie du Sud et de l'Asie centrale. La stratégie « AfPak » conduite par l'OTAN dans la nouvelle guerre d'Afghanistan, le conflit structurel entre le Pakistan et l'Inde, les rivalités panasiatiques entre la Chine et l'Inde ainsi que la « grande stratégie » américano-occidentale relative à ces espaces (sanctions contre l'Iran, rapprochement avec l'Inde, relation ambivalente avec le Pakistan et observation de la Chine) s'y recoupent.

Les puissances européennes et occidentales engagées dans l'océan Indien et ses pourtours ne sauraient donc s'en désintéresser. Plus encore avec une possible dégradation de la situation générée par Téhéran et sa course iranienne au nucléaire ainsi que les risques de déflagration régionale liés à une intervention de vive force sur les installations iraniennes. Sur un plan plus général, l'océan Indien et ses enjeux – entre Europe et Asie<sup>10</sup> – sont tout aussi importants que l'Asie-Pacifique. Menée depuis la « plate-forme » de Djibouti, la lutte contre la piraterie et le terrorisme doit être replacée dans un cadre plus général.

Jean-Sylvestre MONGRENIER

<sup>7</sup> Cf. Jean-Sylvestre Mongrenier, *Tenir et maintenir. Les Occidentaux sur le front afghan*, Note de l'Institut Thomas More, février 2012.

<sup>8</sup> Voir Focus 2.

<sup>9</sup> Elaborée dans les années 2000 par les milieux stratégiques américains, l'expression de « collier de perles » désigne le réseau de facilités logistiques, de projets portuaires financés par des capitaux chinois et de bases navales que Pékin développe sur ses lignes d'approvisionnement énergétique, depuis le golfe Arabo-Persique jusque sur les littoraux des mers de Chine méridionale et orientale. D'est en ouest, ce réseau comprend les ports d'Hainan et Woody Island (Chine), de Sittwe (Birmanie-Myanmar), de Chittagong (Bangladesh), d'Hambantota (Sri Lanka) et de Gwadar (Pakistan). Le 18 février dernier, la gestion du port de Gwadar est passée de la Port of Singapore Authority (PSA) à la China Overseas Port Holding Company (COPHC). Parallèlement, les chinois poursuivent les travaux d'extension du port (infrastructures et quais).

<sup>10</sup> Voir Focus 3.

## Focus 1 | Le détroit d'Ormuz

Situé entre la région iranienne du port de Banda Abbas et le cap Musandam, qui dépend du sultanat d'Oman, le détroit d'Ormuz est large de 40 km et long de 63 km. Il relie le golfe Arabo-Persique à la mer d'Oman et à l'océan Indien. A la veille de l'indépendance des Emirats Arabes Unis, en 1971, l'armée du Shah d'Iran a occupé trois îlots (Abu Musa, Petite Tomb et Grande Tomb) qui permettent le contrôle de ce détroit.

Par cette voie de passage organisée en rails de navigation, à caractère géostratégique, il s'écoule le cinquième du pétrole mondial (plus du tiers des volumes transitant par voie maritime), pétrole à destination de l'Europe ainsi que de l'Asie du Sud et de l'Est (voir les importations chinoises notamment). Placé sous le régime du libre transit, le détroit d'Ormuz est surveillé par l'Iran et le sultanat d'Oman.

Dans le cadre de la crise nucléaire iranienne et en cas de recours à la force, Téhéran a menacé de bloquer le détroit d'Ormuz. Depuis la doctrine Carter (1979) et la mise sur pied dans les années qui suivent du CENTCOM (le grand commandement américain en charge du Moyen-Orient et de l'Asie centrale), les Etats-Unis considèrent que la libre circulation des flux dans le détroit d'Ormuz relève d'intérêts vitaux.

## Focus 2 | Le détroit de Malacca

D'une longueur de 800 km et d'une largeur de 2,8 km entre Singapour et l'île de Sumatra, le détroit de Malacca est l'une des plus importantes zones de passage du commerce maritime planétaire (environ le quart des échanges mondiaux.) Situé entre la Malaisie, la cité-Etat de Singapour et l'Indonésie, ce couloir maritime relie l'océan Indien à la « Méditerranée asiatique » (la mer de Chine méridionale). Cette voie maritime relie l'Europe, le golfe Arabo-Persique, l'Asie-Pacifique et une partie des flux qui l'emprunte se prolonge jusque dans les ports de la côte Est des Etats-Unis.

L'essentiel des importations pétrolières de la Chine (environ les deux-tiers) transite par le détroit de Malacca, dans des zones maritimes dominées par la flotte des Etats-Unis : la Ve Flotte dispose de facilités à Singapour et l'Indonésie est l'un des Etats privilégiés par la « *Look East Policy* » de l'Administration Obama. Pékin apporte des éléments de réponse au « dilemme de Malacca » en développant une stratégie dite du « collier de perles » qui consiste à se ménager des points d'appui entre le golfe Arabo-Persique et la Méditerranée asiatique (bases ou facilités à Ceylan, en Birmanie ou encore dans le port pakistanais de Gwadar pour préparer son accès au rang de puissance navale. Parallèlement, la Chine développe ses importations énergétiques terrestres depuis le Bassin de la Caspienne et la Sibérie orientale. La région est aussi le théâtre d'un début de rivalité sino-indienne, New-Delhi cherchant à y renforcer sa présence.

Enfin, une piraterie endémique sévit dans les détroits indonésiens et l'Asie du Sud-Est. Au plan historique, cette piraterie est combattue avec succès par la Royal Navy au XIXe siècle - Singapour est d'abord un *emporium* fondé en 1819 par sir Thomas Raffles -, et pendant la période de la Guerre froide, la forte présence navale de l'US Navy permet de maintenir la piraterie locale à un bas niveau. Cette piraterie se développe fortement dans les années 1990, au point de motiver un réengagement des Etats-Unis dans la région et de susciter une coopération régionale renforcée au sein de l'ASEAN (Association des Nations du Sud-Est Asiatique) ; Singapour accueille ainsi un Centre international de lutte contre la piraterie maritime.

## Focus 3 | Les « méditerranées asiatiques »

La mer de Chine méridionale et, par extension, la mer de Chine orientale sont parfois comparées à des « méditerranées asiatiques ». Il faut entendre par là des mers au milieu des terres, bordées d'Etats aux ambitions géopolitiques rivales. Ainsi la mer de Chine méridionale est-elle située entre l'Indochine, l'Indonésie les Philippines et le sud de la Chine. Les Etats riverains se disputent la propriété d'îles et le contrôle des eaux environnantes.

En mer de Chine méridionale, les Spratleys et les Paracels sont les enjeux de ces stratégies antagonistes, tant pour la richesse des eaux et sous-sols (pêche et hydrocarbures *off-shore*) que le contrôle des flux maritimes entre l'Europe, le Golfe et l'Asie. Outre la Chine, les Spratleys sont revendiquées par Taïwan, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie et le sultanat de Brunei. La Chine a mené des opérations militaires autour des Spratleys (1978, 1988) et des incidents ont y opposé sa marine à celle du Vietnam. Aux Paracels aussi, la Chine a conduit des opérations militaires (1974). Vietnam et Taïwan s'opposent à ses desseins.

En mer de Chine orientale, la Chine conteste au Japon ses droits souverains sur Senkaku et, depuis 2010, incidents maritimes et aériens y sont réguliers. Les enjeux dépassent leur dimension économique et stratégique. Contre l'ennemi d'hier, le rival d'aujourd'hui et le grand allié des Etats-Unis, Pékin affirme sa volonté de puissance. Les passions, le revanchisme et le nationalisme grand-chinois ne sont pas à négliger d'autant plus que le régime n'a, avec la croissance économique, guère d'autre formule de légitimité.